



“En este momento no veo la necesidad de hacer un puerto en Tribugi”: Gordon Wilmsmeier

Medio Ambiente | 1 de mayo - 2:45 PM
Por: Lorena Mosler



Para este investigador del Global Port Performance Network y profesor honorario de geografía marítima de la UI de Ciencias Aplicadas en Bremen (Alemania) y de la UI de los Andes, el país debería analizar y explorar las posibilidades de expansión en el puerto de Buenaventura antes de considerar de construir otro puerto.

La discusión sobre el impacto ambiental de construir un puerto en el departamento de Chocó, una región de invaluable riqueza ambiental y el crecimiento de Colombia, ha despertado la atención sobre algunas preguntas fundamentales del desarrollo logístico y portuario del país. ¿Es el país preparado para el nuevo paradigma de interconexión comercial que crece hacia Asia y desde con Norteamérica y Europa? ¿Buenaventura es un nuevo puerto de acceso en el Pacífico? Gordon Wilmsmeier, investigador del Global Port Performance Network y profesor honorario de geografía marítima de la Universidad de Ciencias Aplicadas en Bremen (Alemania) y profesor de logística en la Universidad de los Andes (Colombia) explica por qué la respuesta a esas preguntas debe pasar por un análisis de cuáles son los productos que maneja el país y qué tipo de puerto necesitan; el potencial desarrollo de los puertos que ya existen y, sobre todo, de la necesidad de analizar con conciencia el interior del país. **Lee >>> [El último journal del puerto de Tribugi](#)**

¿Cómo está Colombia en su oferta y capacidad de puertos de contenedores?

K NO EN SUERTE. ES KAYAK.

Precio
Busca Ahora

Hoy en día, Colombia tiene dos puertos de contenedores principales: Cartagena, en el Caribe, y Buenaventura en el Pacífico. Esos dos puertos cumplen un rol en la red de las líneas globales y están complementados por puertos secundarios del país. Si se necesita mayor capacidad depende de, primero, cuál es el potencial de expansión de la infraestructura y las lagunas donde están ubicados los puertos existentes. Y, segundo, cuál es la expectativa de crecimiento de una demanda, que puede involucrar la importación y exportación del país o el negocio del transbordo, que implica un mayor movimiento de barcos en los puertos. **Lee >>> [El árbol más grande de la naturaleza mide 88 metros y está a salvo de los incendios](#)**

Ha resucitado la idea de hacer un nuevo puerto en la bahía de Tribugi en el Pacífico, adicional al de Buenaventura, que hay un nuevo cerca de 15 millones de toneladas de carga al año?

Que tenga o no sentido depende de la estructura del país y de dónde la economía de este país quiera estar. Pero esa decisión debe depender de un análisis de la demanda esperada y el desarrollo económico regional. Si se quiere expandir la capacidad portuaria en el Pacífico, en primer lugar, se debería analizar y explorar las posibilidades de expansión en el puerto de Buenaventura antes de considerar de construir otro puerto.

Para mí, la parte crucial de esta discusión no es tanto la infraestructura portuaria. Hoy día, el desafío de los puertos más grandes no es la accesibilidad marítima (aunque se podría mejorar) ni la capacidad portuaria, el desafío de los puertos colombianos es la conexión hacia el interior. ¿Por qué? Porque no hay ferrocarril, no hay buenas carreteras y no se están aprovechando los ríos. Siendo así, si se quiere construir un puerto nuevo, hay que también tener un plan de conexión interior y construir una infraestructura multimodal adecuada hacia el interior.

LIBRO GRATIS
III ESPACIO PARA VERO EL CICLO EL BICENTENARIO
DESCARGA

¿Le quiere decir que la prioridad debería ser mejorar las vías de acceso a los puertos? Por ejemplo, construir la doble calzada a Buenaventura...

Solamente construir una doble calzada no es una solución sostenible. Hay otra forma si hablamos de grandes puertos, es porque queremos más volumen. La primera es si es sostenible manejar toda esa carga con carreteras. Tenemos corredores antiguos de ferrocarriles que si mejoran el potencial de hacer la conectividad y la accesibilidad hacia el interior de una manera más eficiente. Además, también genera economías de escala en sus movimientos y una reducción del impacto ambiental y social del transporte de carga.

Desde una perspectiva ambiental, ¿cuál es su opinión sobre la idea de un puerto en Tribugi, en la mitad de una selva virgen?

El tema de Tribugi no se puede reducir a lo ambiental, primero hay que preguntarse por qué necesita Colombia otro puerto. En este momento yo no veo una necesidad de hacer un puerto en Tribugi. Mientras existe un sistema portuario que tiene capacidad de expansión, lo primero que hay que hacer es resolver la conexión de estas puertos hacia el interior, antes de agregar complejidad al sistema.

Si se busca el balance entre lo económico, lo social y lo ambiental, hay más beneficios en desarrollar la infraestructura ya existente. Hay que enfocarse en mejorar las sistemas que ya tenemos, pues estos no están en el límite de capacidad y tampoco están saturados bajo un estándar global de competitividad. Del punto de vista sistémico no tiene sentido invertir en un puerto nuevo cuando se podría mejorar esta inversión en desarrollar el sistema ferroviario que realmente mejora el sistema de transporte de carga que ya existe en el Pacífico.

LIBRO GRATIS
III ESPACIO PARA VERO EL CICLO EL BICENTENARIO
DESCARGA

¿Quiénes promoverían la idea de un puerto en Tribugi cuando mencionan ejemplos de puertos en Holanda y Australia. ¿Le parecen buenos referentes?

No parece más pertinente tener en el radar el caso de La Guaja en El Salvador. Un puerto que se construyó en una zona virgen de este país, que se desarrolló con inversión internacional y que desde 2011 no ha movido ni un solo contenedor. No es totalmente comparable a Tribugi, pero si es un caso que puede pararnos. En el caso de El Salvador levantaron “un elefante blanco” en medio de “la selva” que para que finalmente había que cambiar la geografía económica del país. La discusión allí ahora es cómo rescatar esa inversión maltradicional.

¿Quiénes promoverían la idea de nuevos puertos evocan la ecuación “puerto + desarrollo”. Si es así, ¿por qué Buenaventura es uno de las ciudades más pobres de Colombia?

Eso puede estar relacionado con la historia del país y con el conflicto armado, pues esta es una zona de alta intensidad del conflicto. Pero, por otra lado, también hay que ver cuál ha sido el esfuerzo del sector público a la hora de crear empleo y capturar el ingreso humano que necesita el sector. Además, hay un tema de imagen: la imagen de Buenaventura es mucho peor de la que es en realidad. ¿Quién va a dejar su carga en su lugar que todo el mundo dice que es peligroso?

LIBRO GRATIS
III ESPACIO PARA VERO EL CICLO EL BICENTENARIO
DESCARGA

No parece sólo un problema de imagen. Los indicadores socioeconómicos de Buenaventura son lamentables: el índice de necesidades básicas insatisfechas es del 36%, tres veces mayor que el de Cali; no hay un hospital de tercer nivel; el agua potable es racionalizada y la tasa de desempleo es el doble de la tasa nacional.

La carga entra y sale de Buenaventura, no agregará nada más. Así, el valor económico que se captura dentro de Buenaventura es muy limitado.

¿Eso podría ser diferente?

El puerto por sí solo no genera desarrollo económico. La operación de terminales de contenedores esta cada día más automatizada — y no genera mucho empleo directo. Las zonas logísticas en cambio si generan empleo y atractivos para que otras industrias se ubiquen allí. Hay que desarrollar el territorio hacia el interior, donde si se puede invertir y generar actividades económicas, temas de acopio, transformación, empaque, refrigeración...

En Buenaventura ya existe una zona así con resultados muy positivos; incluso, hay cargas que llegan allí desde China y se hace la distribución hacia otras partes de América Latina. Así, si se corrigen las incoherencias correctas y se desarrolla una planificación territorial adecuada, obligatoriamente se va a generar valor agregado, ingresos, empleo y desarrollo económico. Eso es más interesante que una carga que se baja del barco en Buenaventura y después se va por tierra para Medellín o Bogotá.

¿Por qué algo que parece obvio para un experto en puertos y logística no se ha incluido en la política pública o en el Plan Nacional de Desarrollo?

LIBRO GRATIS
III ESPACIO PARA VERO EL CICLO EL BICENTENARIO
DESCARGA

La última reforma portuaria se hizo en los años noventa y, después de esto, la verdad es que el país siempre ha estado hacia atrás, hacia el mar Caribe, donde el caso de Cartagena ha sido y sigue siendo un éxito y ejemplo de desarrollo en la región. La importancia del Pacífico ha crecido aumentando con la creciente importancia de Asia y de ciertos productos asiáticos en la economía del país.

El intercambio con Asia hoy día es casi el 40 por ciento del transporte en América Latina y sigue creciendo mientras el intercambio comercial con Europa y Norteamérica ha caído. ¿Una tendencia se mantendrá?

Eso es un tema importante. Tradicionalmente, las relaciones comerciales de Colombia han sido con Estados Unidos y con Europa por la que la preocupación por los accesos por el Pacífico es relativamente reciente. Efectivamente hay un “shift” del Caribe hacia el Pacífico. Podemos observar que los puertos en México que están del lado del Pacífico han tenido un desarrollo de muchos años, esto viene con el cambio de la geografía comercial.

Voy a leer algo que usted escribió: “Tradicionalmente, la infraestructura en países en desarrollo y experimentales de recursos naturales o de ‘commodities’ ha sido usada única y primordialmente para satisfacer los requerimientos de las empresas líderes de explotación, que en muchas casos ha resultado en un desarrollo de infraestructura de ferrocarril de manera que obstaculiza las posibilidades de proveerlos y/o proporcionarlos de participar efectivamente en las cadenas de valor de los diferentes ‘commodities’”. ¿En Colombia ese puede ser el caso de los puertos carboníferos como el de Guajira o Dremmond en Santa Marta?

LIBRO GRATIS
III ESPACIO PARA VERO EL CICLO EL BICENTENARIO
DESCARGA

Si, a eso me refiero. Por ejemplo, en la costa carbólera existen corredores de ferrocarril, pero cientos de contenedores se mueven en ese ferrocarril? No lo estamos aprovechando. Últimamente se han hecho algunos pruebas para usar ese ferrocarril desde La Dorada (Caldas) hacia Santa Marta para la exportación de café, pero es apenas una prueba.

¿Usted ha planteado en sus trabajos la necesidad de cambios profundos en las políticas portuarias vis-à-vis del desarrollo sostenible. ¿Cuáles son las reconstrucciones claves para esos nuevos desarrollos portuarios o, incluso, para que la expansión de puertos que ya existen sean sostenibles?

Los puertos son parte de varias cadenas de suministro, entonces el acceso tanto marítimo como hacia el interior también debería funcionar de forma sostenible. Un puerto que solamente depende del transporte por carretera hacia el interior, como es el caso de los puertos en Colombia, no es sostenible y pronto lo va a ser. Un puerto que no tiene una amplia multimodalidad —que aproveche vías fluviales o ferroviarias— no es sostenible.

En otros países las rías son claves como arterias de transporte y conectividad con puertos. Aquí, quienes realmente han estudiado a aprovechado el potencial de canalización y transporte de los ríos son los actores armados y los narcotraficantes.

Los ríos están sumamente subdesarrollados en términos de uso (sea el Magdalena, el Putumayo, el Orinoco, etc.). Una parte de esto se debe al desarrollo de infraestructura que tenemos disponible para usar esos ríos: hay que desarrollar infraestructura que facilite el acceso a estas vías naturales y preguntarse cuáles son los incentivos para desarrollar la navegación fluvial. Si la visión es tener un sistema multimodal sustentado el portuario de inversión debería reflejar este tipo gradualidad de los modos. ¿Su inversión cómo se va a desarrollar los servicios fluviales o ferroviarios?

LIBRO GRATIS
III ESPACIO PARA VERO EL CICLO EL BICENTENARIO
DESCARGA

¿Hace unos años había varias navieras en el Río Magdalena que movían todo tipo de mercancías. Hoy sólo sobreviven dos o tres navieras dedicadas casi exclusivamente a mover gasolina de Cúcuta entre Cartagena y Buenaventura. ¿Estamos ante la extinción de la navegación por el Río Magdalena?

No, yo no creo que eso pase. Hay movimientos que buscan reactivar esas actividades, pero también es importante esperar políticas que apoyen el desarrollo de esa actividad si el transporte de carretera es más rígido y barato, ¿por qué voy a usar el río? El cambio de la distribución de la ciudad es un desafío que existe en todo el mundo, no solamente en Colombia. Un desafío principal es que ningún modo de transporte paga sus externalidades.

¿A qué se refiere con esto?

Hoy en día, ningún modo de transporte paga sus externalidades en términos de emisiones de CO₂, costos sociales, accidentes, etc. porque no hay valores económicos que compensen entre otros cosas. Así, esto es uno de los desafíos más grandes que tenemos, pues nos hemos acostumbrado a usar esas infraestructuras sin pagar el costo real. Mientras no se internalizan los costos externos de cada modo de transporte, no se tendrá lo que yo llamaría “una curva plana” que permite que los modos más eficientes, sostenibles y seguros sean los más competitivos. Por otro lado, solo se podrán desarrollar sistemas más sostenibles si se eliminan las subsidios a combustibles fósiles.

¿Es decir que, si se suman estos costos invisibles al transporte terrestre, se haría más atractivo el transporte fluvial?

Podría ser. Depende de la estructura que tenga el servicio fluvial. Por ejemplo, hay casos en Europa donde la regulación de los transportes terrestres en cuanto a emisiones es tan estricta que son menos convenientes que una embarcación, en ciertos casos. Depende por ejemplo del tipo de combustible que se utilice: si se usa un barco a gas, obviamente esta embarcación emite menos emisiones que un buque que quema diésel. Siempre hay que ver cuáles son las externalidades tecnológicas que rigen para cada modo de transporte. Pero no siempre el transporte por agua es el más limpio.

¿Qué avances concretos hay para destacar en ese campo de la sostenibilidad en los puertos colombianos?

El gobierno y algunos terminales ya están trabajando en estrategias de eficiencia energética. Eso es un tema que obviamente tiene que ver con el medio ambiente, pero también es un tema económico. Con cada litro de combustible que no se gasta se hace una operación más eficiente y competitiva y al mismo tiempo reduce emisiones. Hay un beneficio doble. En 2014, hicimos un estudio de los terminales en América Latina y vimos que, en promedio, para mover un contenedor en una terminal portuaria de contenedores en Colombia, se gastaba más o menos 10 litros de diésel equivalente a su peso más. Hay estratos alrededor de 5 litros de diésel equivalente.

Para esta transición hay que hacer inversiones, pero estas se pagan a mediano y largo plazo. Por ejemplo, que los puertos generen su propia energía renovable pueden ser inversiones muy atractivas. Además, el potencial de esta energía se podría vender a la red eléctrica del país, especialmente en zonas donde la prestación de energía no es sostenible o no está asegurada.

¿Algún ejemplo en Colombia donde ya exista?

Un buen ejemplo es el programa de electrificación de las grúas RTG en el puerto de Cartagena.

¿En qué otros aspectos pueden los puertos ser más sostenibles?

Hay un incremento de oportunidades de hacer los puertos más sostenibles. Es importante recordar que sostenible es buscar un equilibrio entre la economía, social y medio ambiente para asegurar la competitividad a largo plazo.

¿Se necesitan más incentivos por parte del gobierno?

Si, es necesario que el gobierno presione a los actores líderes en sostenibilidad. Sin embargo, no siempre se necesitan incentivos. Por ejemplo, la eficiencia energética en todos los modos de transporte y terminales para mí es un no-brainer, un escenario donde solo hay ganancias si uno menos combustible, gasta menos dinero y reduce su huella de carbono. En simple.

*Editor del Fondo ODS - CDS

Manténgase informado sobre las últimas noticias que suceden en Colombia y el Mundo, el más completo californiano publicado todos los días con el periódico El Espectador.

Temas relacionados
Tribugi | puerto de Tribugi | Buenaventura | Universidad de los Andes

Le puede interesar
Ingeniero invento aparato que permite hablar 45 idiomas al instante | ¿Dirigido? El mejor sitio de citas para mujeres de 40 en La Pátria

Puede que te sorprendan los precios de los circuitos en La Pátria | Vuelos a precios bajo desde Colombia

Nueva pareja en medio de presunto caso de violencia intrafamiliar, en el sur de | El cuerpo del torero a Luchero en Quindío, tres años después | EL ESPECTADOR.COM



Oltimas Noticias
Alemania eliminará uso del glifosato en 2022
Medicinas eléctricas en Colombia, una alternativa que toma cada vez más fuerza
Los incendios de la Amazonía han destruido un área equivalente a 21 veces Bogotá

Corazaco a Univalegrag, el computador portátil ecológico hecho de madera



INVENTING THE FUTURE STARTUP CHALLENGE AFEC 2019
APPLY HERE
www.inventingthefutureafec.com
What Future will you create?



Oltimas Noticias
En Tribugi? Gordon Wilmsmeier
Alemania eliminará uso del

¿Si se frena la sobrepesca se podría mitigar el cambio climático? Un estudio responde

Medio Ambiente | 1 de mayo 2019 - 8:20 AM
Por: -Redacción Medio Ambiente - EFE

Una investigación de la Universidad de Columbia Británica (UBC) señala que “la sobrepesca y el cambio climático no son problemas totalmente independientes que deben abordarse por separado, porque los impactos de ambos pueden en riesgo las economías marítimas”.

Navegación por el Río Magdalena

Oltimas Noticias

En Tribugi? Gordon Wilmsmeier
Alemania eliminará uso del