

Análisis comparativo de las zonas portuarias del pacífico y caribe colombiano y su desarrollo en la segunda década del siglo XXI

Juliana Bolívar Roa¹

Roberto Carlos Chapman²

Introducción

A raíz de la globalización, la construcción de puertos marítimos comerciales en diversas locaciones alrededor del mundo ha sido un factor significativo y estructurador para la fundación de una gran cantidad de ciudades (Benazar, 2016). Por eso, investigar la relación entre las ciudades y sus puertos permite entender la evolución de estas regiones, hasta convertirse en áreas fundamentales en el desarrollo del comercio, la economía, y no menos importante en la vida urbana, convirtiendo a estas ciudades en centros estratégicos de intercambio cultural, comercial y social.

Entre los siglos XV y XVI, comienza el periodo de los Grandes Descubrimientos, caracterizado por la intensa exploración marítima (Belitardo, 2023). A medida que las potencias mundiales conquistaban nuevos lugares y enriquecían su conocimiento de los océanos, se hizo cada vez más necesario la instalación de nuevos puertos en zonas estratégicas. Estos eran los puntos de partida y llegada para los barcos que transportaban todo tipo de mercancías: especias, productos agrícolas, metales preciosos e incluso seres humanos (Belitardo, 2023). A lo largo de los años, los puertos permitieron la creación de numerosas ciudades a lo largo del mundo. Estas estaban vinculadas a las actividades marítimas y fomentaban todo tipo de actividades urbanas, sobre todo en sus alrededores. De esta manera, se dio lugar a la formación de concurridos distritos comerciales, mercados, almacenes e industrias, y demás servicios como bancos, hoteles y restaurantes.

¹ Estudiante de sexto semestre, Universidad Externado de Colombia. Correo electrónico: laura.bolivar02@est.uexternado.edu.co

²Estudiante de sexto semestre, Universidad Externado de Colombia. Correo electrónico: roberto.chapman@est.uexternado.edu.co

Al proporcionar conexiones entre las ciudades y otros lugares del mundo, los puertos también acabaron estimulando otros intercambios, como las distintas costumbres, conocimientos e ideas, contribuyendo al crecimiento intelectual, artístico y científico, (Belitardo, 2023). Un ejemplo clave a raíz de la evolución de su puerto, es la ciudad de Nueva York, en Estados Unidos. Su puerto fue uno de los responsables de que Nueva York se convirtiera en una gran potencia mundial, dada su importancia para el comercio en Norteamérica desde la época de la colonización europea, (Warf & Cox, 1989).

La historia de las ciudades de Brasil es otro ejemplo claro de cómo su desarrollo estuvo fuertemente influenciado por sus zonas portuarias. Durante la época de la colonización, el país fue parte de las colonias de Portugal y sus puertos fueron las principales vías de entrada y salida de mercancías para conectarse con la urbanización portuguesa y sus otras colonias esparcidas por el mundo. Rio de Janeiro y Santos, cuentan actualmente con el mayor complejo portuario de Latinoamérica y gran parte de las capitales de los estados brasileños están situados en las zonas costeras del país.

Diversos autores a lo largo de los años han construido teorías que refuerzan la idea de que un correcto desarrollo de las zonas portuarias es un factor potenciador del crecimiento económico de la región, que a su vez permitiría desarrollar mejoras en las condiciones de vida de los habitantes, la pobreza y la desigualdad.

Teoría del polo de crecimiento

Esta teoría fue propuesta originalmente por el economista francés Perroux (1974). La esencia de esta idea radica en que el crecimiento no se produce de manera uniforme, sino que se expande en diversas direcciones y genera efectos diversos en la totalidad de la economía, es de esta manera, que el crecimiento tiende a producirse en regiones con ciertas ventajas, como los puertos costeros, las zonas abundantes en recursos o las grandes ciudades. El economista francés Boudeville (1968), los economistas Friedman y Hirschman (1982) enriquecieron y profundizaron esta teoría para convertirla en una de las herramientas más utilizadas para explicar y predecir la composición y disposición de las economías regionales.

Según la teoría de los polos de crecimiento, las zonas con determinadas características, como las regiones portuarias, pueden convertirse a menudo en el centro de los polos de crecimiento. Para lograr este objetivo, es necesario focalizar el capital en las industrias más intensivas de la región. Por ejemplo, en las zonas costeras, este enfoque se dirigiría hacia los puertos marítimos; esta estrategia busca impulsar el desarrollo de toda la economía regional mediante la activación de efectos multiplicadores y difusores, como se señala en (Xie Jingzhi, 2011).

Impacto que tienen las infraestructuras en la economía

Los puertos, las carreteras y los ferrocarriles se han considerado durante los años elementos claves para fomentar el crecimiento económico y el desarrollo social. Economistas como Arrow, Kurz, Aschauer y Barro han desarrollado trabajos que buscan estimar cuál es el impacto del capital en infraestructuras sobre el crecimiento económico. Por ejemplo, Aschauer (1989), concluye que la elasticidad de la producción del capital en infraestructuras es de aproximadamente 0,4. Complementario a la estimación de Aschauer, un informe del Banco Mundial sobre el Desarrollo Mundial realizado en 1994 concluye que esta elasticidad es incluso mayor, indicando “un aumento del 1% del stock de infraestructuras está asociado a un aumento del 1% del GDP”.

Logística portuaria y el desarrollo económico

Una ciudad que tiene la capacidad de aprovechar las ventajas de sus puertos, fortaleciendo sus actividades de recogida, almacenamiento, distribución de la carga, desarrollando sistemas de información y tecnología que permitan tener una circulación eficiente de recursos, es una ciudad con logística portuaria. La experiencia internacional ha demostrado que el desarrollo de la logística portuaria desempeña un papel vital en la formación de un rápido crecimiento económico en la región y de la economía nacional en su conjunto, además de aportar grandes beneficios sociales. (Zhai Caijia, 2009).

Singapur es un país que en la actualidad ejemplifica la revisión teórica hecha anteriormente. Su crecimiento económico se encuentra intrínsecamente relacionado con el desarrollo de su sector portuario. Su puerto, uno de los más activos y eficientes

del mundo, contribuye aproximadamente al 7% de su PIB nacional, desempeñando un papel crucial como centro de comercio global y punto de conexión en rutas marítimas entre Asia, Europa y América. Esta relevancia ha generado un importante impulso económico, creando empleos y fomentando el crecimiento en otros sectores, lo que demuestra cómo la prosperidad de un país puede estar directamente relacionada con la prosperidad de su sector portuario.

Pregunta de investigación

¿Cómo influye en el desarrollo socioeconómico de Cartagena y Buenaventura el avance del sector portuario?

Hipótesis

El desempeño del sector portuario en Cartagena y Buenaventura, en cuanto al comercio exterior, impulsa el crecimiento económico con la expectativa de generar un impacto positivo en la generación de empleo y la disminución de los niveles de pobreza.

Justificación del problema

En Colombia los puertos han tenido un papel esencial en el desarrollo económico. Desde la época colonial se han convertido en puntos clave para la importación y exportación de productos (Henaó y Henaó, 2009), lo que ha permitido el intercambio comercial con otros países e impulsando así el crecimiento de la economía. Además, los puertos también han representado fielmente la conectividad interna del país, ya que permiten el transporte de mercancías a través de los ríos y los mares, lo que ha mejorado la infraestructura y la economía en diferentes regiones. Por su ubicación geográfica, Colombia se encuentra entre los países de América latina que poseen actividad comercial privilegiada. lo que ha servido de estrategia para generar conexiones con países del pacífico y el caribe.

Los puertos en Colombia desempeñan un papel fundamental como punto de entrada para el comercio internacional, gestionando cerca del 97% de todas las mercancías que ingresan al país (Valderrama, 2020). Su ubicación estratégica ha sido un factor clave que

ha estimulado el crecimiento y la eficiencia de las actividades portuarias. Los puertos de Buenaventura y Cartagena le brindan a Colombia un aporte significativo para su desarrollo económico, ya que ambos se ubican dentro del ranking de los 20 puertos Latinoamericanos y del Caribe que son publicados por la CEPAL (CEPAL, 2016).

El puerto de Cartagena es de los más importantes para el país por su conexión entre el Caribe y el mundo, este cuenta con conexiones con más de 288 puertos en 80 países y servicios con las principales navieras a nivel internacional (Martínez y Malagón, 2014). Además, se le reconoce como uno de los puertos más avanzados del país, al contar con tecnologías de vanguardia y los mejores equipos para el manejo de contenedores. Asimismo, destaca por ser uno de los que ha atraído mayor inversión extranjera.

En términos de infraestructura, se han llevado a cabo proyectos de expansión y modernización. De esta manera se han implementado novedosos cambios que implican la construcción de nuevas terminales y la ampliación de la capacidad de almacenamiento y manipulación de carga. Estos cambios han contribuido a incrementar la eficiencia en las operaciones portuarias, captando la atención tanto de las empresas nacionales como internacionales que buscan utilizarlo como punto de entrada y salida para los productos del país.

Su infraestructura portuaria es impresionante. Cuenta con 54 muelles, incluyendo 18 que se dedican a actividades de comercio exterior, ofrece ocho puntos de atraque con profundidades de hasta 13.41 metros (Falla y Camargo, 2018), lo que facilita la operación de buques de gran calado. Además, se ha invertido en sistemas de información y grúas para el manejo de contenedores, lo que agiliza y asegura la seguridad de las operaciones.

Lo anterior ha permitido acelerar los procesos realizados en los puertos y reducir los tiempos empleados en las actividades. Los diversos sistemas de información se han implementado para que los clientes en tiempo real tengan la facilidad de rastrear y monitorear el movimiento de sus mercancías. Estas innovaciones tecnológicas han hecho del Puerto de Cartagena un puerto de clase mundial y también lo ha destacado a nivel nacional.

A diferencia de la buena situación portuaria con la que cuenta Cartagena, la situación en la ciudad se caracteriza por una profunda crisis en términos de pobreza, desigualdad y empleo. Para el 2021 se presentó un alto índice de pobreza monetaria, con el 47,8% de la población viviendo con menos de \$360.187 pesos mensuales, el porcentaje más alto entre las principales capitales de Colombia. La pobreza extrema ha aumentado significativamente, con un 12,6% de la población que no puede cubrir sus necesidades básicas de alimentación (Cartagena Cómo Vamos, 2021).

Cartagena en el año 2022 experimentó una tasa de desempleo del 11,2%, lo que marcó una notable disminución de 2,6 puntos porcentuales en comparación con el 13,8% registrado en el año 2021 (DANE, 2022). A pesar de este mejoramiento visto en el ámbito laboral, la ciudad se ve enfrentada a serios desafíos con respecto a temas como seguridad alimentaria y pobreza, pues la estadística revela que siete de cada diez cartageneros no pueden disfrutar de al menos tres comidas al día, subrayando así una aguda falta de acceso a los alimentos básicos y seguros.

La conexión entre el incremento de la pobreza y la inseguridad alimentaria está estrechamente ligada a la inestabilidad económica que ha impactado a la ciudad. Cabe mencionar que estos problemas no son independientes y su agravamiento se atribuye a la notable inestabilidad política, la falta de liderazgo y la corrupción, afectando a todos los habitantes por igual.

En el caso de Buenaventura, el puerto se ha posicionado como el principal del país, y es el epicentro de una gran cantidad de las exportaciones e importaciones de productos. La razón de su atractivo internacional es gracias a su privilegiada ubicación geográfica y su progreso a través de los años. En primer lugar, se encuentra en el departamento del Valle del Cauca, ubicado cerca de las principales rutas marítimas que atraviesan el litoral pacífico y también gran parte del planeta en todas las direcciones, convirtiéndose así en uno de los puertos más reconocidos del continente (Pérez-Valbuena, 2007).

El puerto está especializado en la manipulación de contenedores de azúcar, maíz, granos y materias primas en general. Es de suma importancia para el comercio exterior de Colombia, ya que juega un papel fundamental en la movilización de carga,

especialmente de importación. En 2019, este puerto manejó aproximadamente el 45% de la carga internacional del país, con un enfoque significativo en las importaciones, que representaron el 31% del total nacional (MinTransporte, 2020).

A pesar de su importancia, el puerto de Buenaventura enfrenta una serie de desafíos y problemas que dificultan su competitividad y funcionamiento eficiente. En primer lugar, la profundidad del canal de acceso, ya que, el calado actual del puerto es de 12,5 metros, mientras que lo óptimo sería contar con 14,5 metros (Correa y Campuzano, 2012). Esta falta de profundidad limita la capacidad de recibir embarcaciones de mayor tamaño, colocando al puerto en desventaja frente a otros de la región que cuentan con una profundidad adecuada, como Balboa en Panamá y Callao en Perú.

El transporte de carga desde el puerto hacia el resto del país también representa un problema, ya que existe escasez de vehículos para la distribución de mercancías. Esta situación se agrava debido a problemas de conectividad en la vía Buga-Loboguerrero-Buenaventura (Ramírez, 2017), que afecta el flujo eficiente de la carga y la logística. Además de la falta de coordinación y articulación entre los terminales portuarios, los transportistas y las agencias aduaneras, que representa un obstáculo pendiente de abordar en la cadena, una colaboración más efectiva entre estos actores podría mejorar la eficiencia y la capacidad de respuesta del puerto ante el crecimiento del comercio exterior. Buenaventura vista como ciudad, también se enfrenta a una compleja problemática social que impacta negativamente en la vida de sus habitantes, para el 2019 el 63,5% de los hogares en el casco urbano se encuentran en situación de pobreza, y esta cifra se eleva al 91,6% en la zona rural. Estos niveles son significativamente más altos que los registrados en el promedio nacional y en términos de desigualdad, se ubica en el primer lugar entre los 42 municipios del Valle del Cauca (Universidad del Valle, 2019).

La falta de empleo contribuye a los altos niveles de pobreza y desigualdad en la región. Según el estudio de la Cámara de Comercio de Buenaventura en 2010, la tasa de desempleo en ese momento era del 63,7%, lo que también representaba una cifra significativamente superior al promedio nacional del 10,2%. Este alto desempleo estaba

relacionado con la falta de oportunidades laborales que se convierten en desafíos críticos para mejorar las condiciones de vida en Buenaventura.

Objetivos

Objetivo general

Realizar un análisis del sector portuario en Colombia, que incluya el impacto económico de los puertos en las ciudades, buscando comprender la importancia del sector y las oportunidades de crecimiento.

Objetivos específicos

- Evaluar la capacidad actual de los puertos y su utilización en términos de volumen de carga y tráfico marítimo.
- Analizar el impacto de los puertos de Cartagena y Buenaventura en la generación de empleo.
- Evaluar el impacto de la actividad portuaria en Cartagena y Buenaventura en los niveles de pobreza de estas ciudades.

Análisis de datos y metodología

Se utilizará una metodología mixta, tomando de base los datos recopilados del Boletín Estadístico de Tráfico Portuario en Colombia, realizado anualmente desde el 2010 hasta 2019 por el Ministerio de Transporte y el Informe de Calidad de Vida de Cartagena publicado por Cartagena Cómo Vamos, basados en los datos anuales del DANE. Por otra parte, para Buenaventura se tuvo en cuenta la información suministrada por la Gobernación del Valle del Cauca y la alcaldía, en el Anuario Estadístico e informes de gestión para los años 2010 a 2019. Cabe recalcar que en este caso no se encontraron los datos de pobreza por lo que se tomaran los de las personas pertenecientes al régimen subsidiario que por simplicidad lo vamos a tratar con las siglas PPRS.

A continuación, se presentan los datos encontrados de Cartagena y Buenaventura representados en toneladas movidas en las zonas portuaria y la situación

socioeconómica en torno a la pobreza, personas pertenecientes al régimen subsidiario y desempleo.

Tabla 1. Toneladas movilizadas en la zona portuaria de Cartagena (2010-2019)

Año	exportaciones	% part	Importaciones	% part	Comercio exterior
2010	8.157.277,00	7,42	5.476.249,00	24,96	13.633.526,00
2011	10.179.770,00	8,05	6.914.363,00	25,05	17.094.133,00
2012	8.999.438,00	7,05	7.442.577,00	24,7	16.442.015,00
2013	9.774.411,00	7,3	7.198.222,00	22,86	16.972.633,00
2014	6.716.003,00	5,07	7.496.717,00	22,86	14.212.720,00
2015	6.352.635,00	4,6	9.395.447,00	25,63	15.748.082,00
2016	7.881.745,00	5,6	11.732.576,00	28,47	19.614.321,00
2017	10.521.685,00	7,7	8.662.741,00	21,8	19.184.426,00
2018	10.687.403,00	8,2	8.943.195,00	23,1	19.630.598,00
2019	11.310.034	8,8	9.572.264,00	24,48	20.882.298,00

Tomado de: Mintransporte. Boletín estadístico tráfico portuario en Colombia años 2010 a 2019.

Tabla 2. Toneladas movilizadas en la zona portuaria de Buenaventura (2010-2019)

Año	exportaciones	% part	Importaciones	% part	Comercio exterior
2010	2.241.479,00	2,04	7.424.155,00	33,84	9.665.634,00
2011	3.477.120,00	2,75	10.298.375,00	37,3	13.775.495,00
2012	3.573.194,00	2,8	10.855.135,00	36,01	14.428.329,00
2013	4.204.543,00	3,13	11.602.782,00	36,84	15.807.325,00
2014	3.819.164,00	2,88	11.427.659,00	34,85	15.246.823,00
2015	3.960.370,00	2,86	11.926.532,00	32,53	15.886.902,00
2016	4.261.943,00	3,05	12.018.931,00	29,16	16.280.874,00
2017	3.943.522,00	2,9	14.351.381,00	36,2	18.294.903,00
2018	4.087.936,00	3,1	14.453.963,00	37,4	18.541.899,00
2019	3.519.109,00	2,7	12.171.750,00	31,12	15.690.859,00

Tomado de: Mintransporte. Boletín estadístico tráfico portuario en Colombia años 2010 a 2019

Tabla 3. Pobreza monetaria y Tasa de desempleo en Cartagena (2010-2019)

Año	Pobreza monetaria	Tasa desempleo
2010	40,2	11,5
2011	38,5	10,3
2012	40,9	9,6
2013	36,9	9,8
2014	34,9	8,2
2015	34,9	8,7
2016	38,5	9
2017	35,2	8,9
2018	34,7	8,7
2019	34,3	6,8

Tomado de: Cartagena Cómo Vamos. Informe de Calidad de Vida Cartagena años 2010 a 2019

Tabla 4. Personas pertenecientes al Régimen Subsidiado (PPRS) y Tasa de desempleo de Buenaventura (2010-2019)

Año	PPRS	Tasa desempleo
2010	73,07	63,7
2011	67,27	40,4
2012	69,00	
2013	69,80	
2014	64,84	
2015	64,00	21,21
2016	61,30	18,04
2017	66,00	20,5
2018	72,63	18,4
2019	71,74	20,3

Tomado de: Alcaldía Distrital de Buenaventura. Anuario estadístico de Buenaventura años 2010 a 2019.

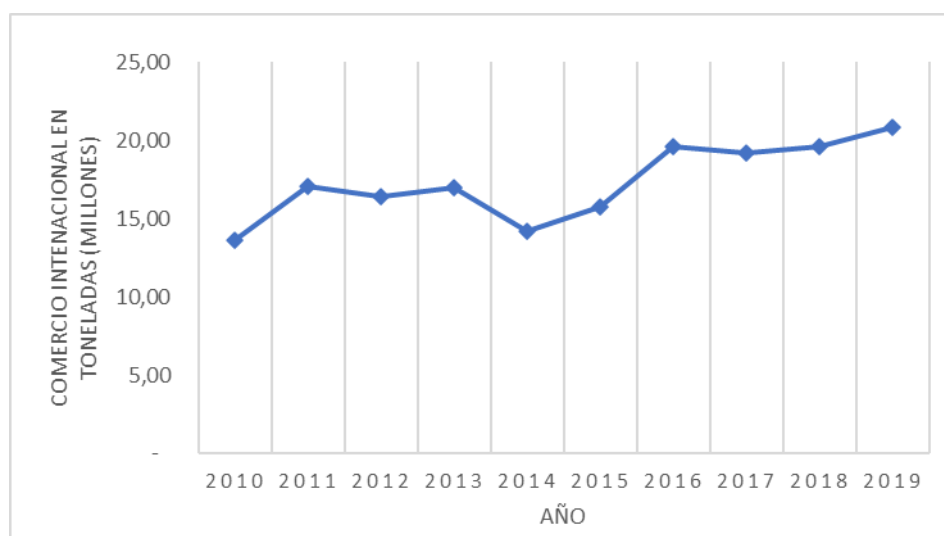
Descripción de variables

- Exportaciones e importaciones de Buenaventura y Cartagena, que en conjunto van a conformar nuestra variable de estudio, el comercio exterior.
- Pobreza monetaria
- Tasa de desempleo

Resultados

En el caso de Cartagena, comenzaremos nuestro análisis descriptivo con una evaluación de la trayectoria que han tenido nuestras tres variables de interés a lo largo de los años. En primer lugar, en la **gráfica 1** se evidencia la evolución del comercio exterior medido por toneladas movidas tanto en exportaciones e importaciones por 10 años. Como hemos mencionado anteriormente, de 2010 a 2019 la ciudad atravesó un periodo de crecimiento económico muy dinámico, influenciado fuertemente por su sector portuario y la entrada de flujos de inversión en este mismo sector. Ante este auge económico, se esperaría que la generación de recursos públicos conduzca a la reducción de la pobreza monetaria de los habitantes y las altas tasas de desempleo que la caracterizan.

Gráfica 1. Evolución comercio exterior de Cartagena (2010-2019)

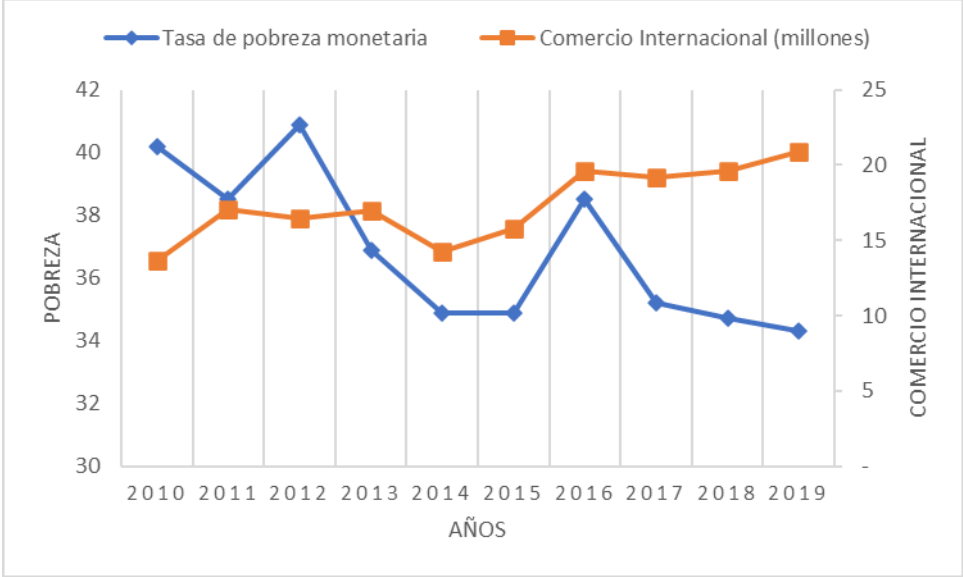


Fuente: Elaboración propia a partir de: Mintransporte. Boletín estadístico tráfico portuario en Colombia años 2010 a 2019.

Por otro lado, analizando como efectivamente fluctuó la pobreza y la tasa de desempleo dentro del periodo de análisis, vemos que en ambas la relación no es muy significativa con la evolución del comercio exterior, incluso la pobreza monetaria tiende a fluctuar en algunos años en la misma tendencia del comercio; lo cual sería contradictorio con nuestra hipótesis planteada, ya que, ante un aumento de los niveles de toneladas

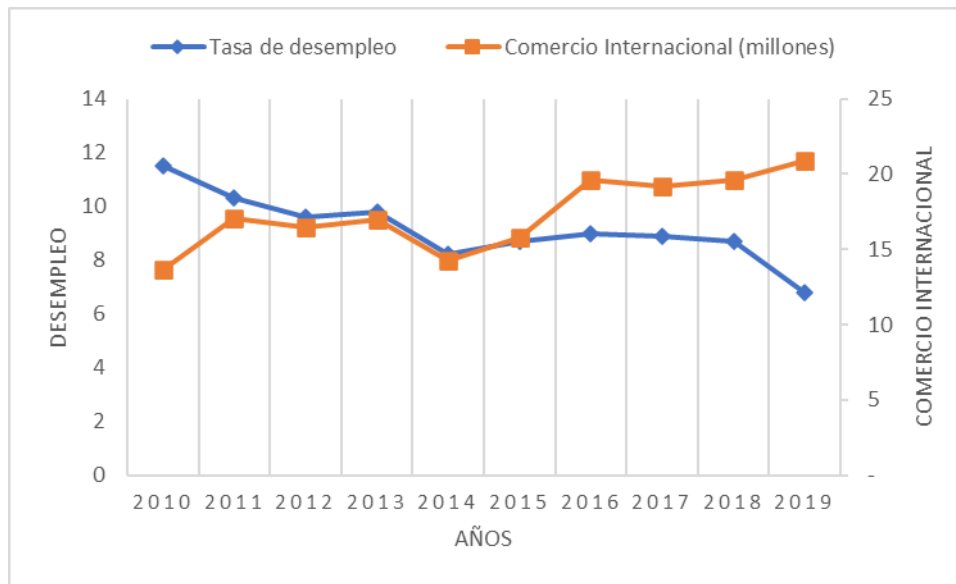
movidas, se esperarí­a que la pobreza monetaria disminuyera. Entre más nos acercamos a los años finales de nuestro estudio (2017-2019), podemos evidenciar en ambos casos una relación negativa con respecto al comercio exterior; esto quiere decir que se pudo haber implementado políticas que permitieran que este crecimiento del sector portuario se viera igualmente reflejado en reducciones de los niveles de pobreza y desempleo.

Gráfica 2. Comercio exterior y tasa de pobreza de Cartagena (2010-2019)



Fuente: Elaboración propia a partir de Mintransporte. Boletín estadístico tráfico portuario en Colombia años 2010 a 2019 y Cartagena Cómo Vamos. Informe de Calidad de Vida Cartagena años 2010 a 2019

Gráfica 3. Comercio exterior y tasa de desempleo de Cartagena (2010-2019)



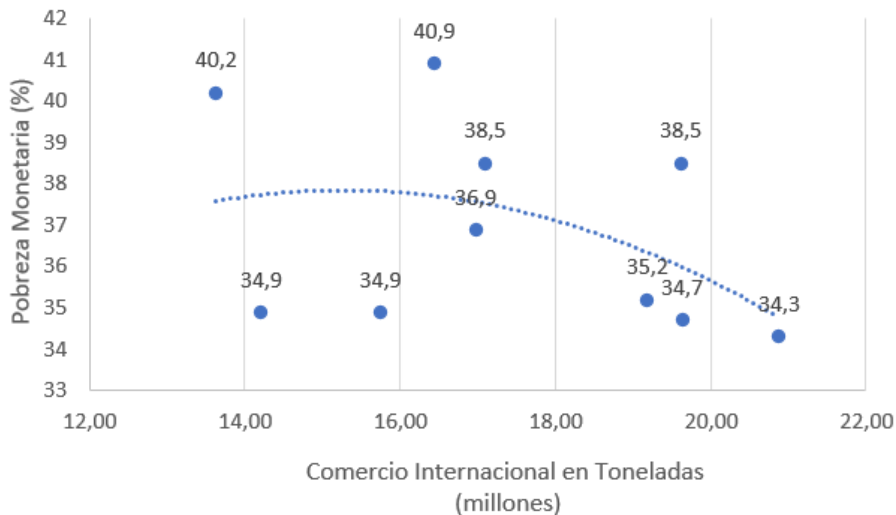
Fuente: Elaboración propia a partir de: Mintransporte. Boletín estadístico tráfico portuario en Colombia años 2010 a 2019 y Cartagena Cómo Vamos. Informe de Calidad de Vida Cartagena años 2010 a 2019

El siguiente paso, es evaluar los gráficos de dispersión de la pobreza monetaria y la tasa de desempleo, con el fin de determinar si puede llegar a existir una correlación de nuestras variables de interés con respecto al comercio exterior. En el primer caso, los datos recopilados de pobreza monetaria demuestran un comportamiento muy disperso a través de los años; por lo que su tendencia no es exactamente lineal, pero puede asumirse que la relación tiende a ser negativa. El comportamiento de la dispersión de los datos de la pobreza puede deberse a que el nivel de comercio del Puerto de Cartagena no es el único factor que puede influir en la disminución o el aumento de este indicador. Diversas condiciones como la inclusión social, la calidad institucional, el nivel educativo, pueden ser variables exógenas a nuestro modelo que determinan que tan correlacionados o no puede estar nuestra variable dependiente con la independiente.

En el caso de la tasa de desempleo, la línea de tendencia muestra de manera más clara la relación negativa a raíz de los años con los niveles de comercio exterior. Esto se debe principalmente a la alta cantidad de empleo que genera el puerto de Cartagena, de forma directa, producido por la oferta del sector, e indirecta, que tiene en cuenta los encadenamientos totales del sector que se generan por el incremento de la oferta de

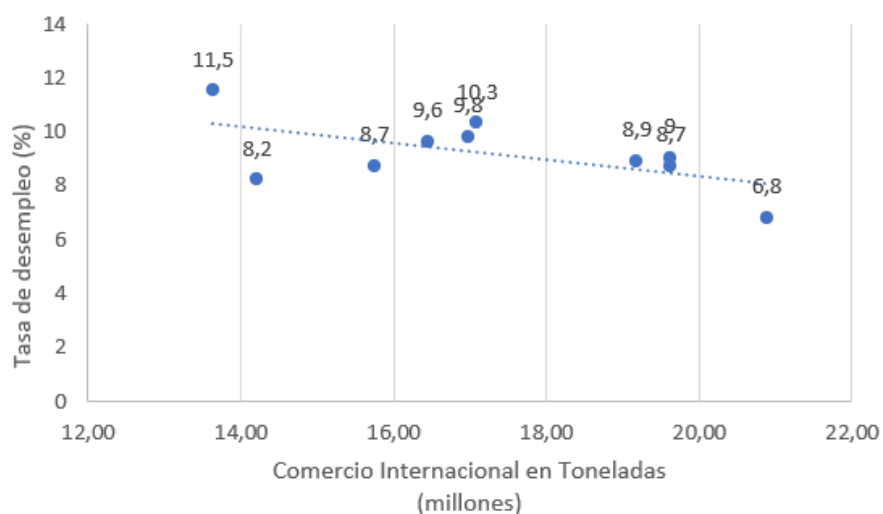
este, en servicios complementarios como los auxiliares al transporte dentro y fuera del puerto.

Gráfica 4. Dispersión pobreza monetaria Cartagena (2010-2019)



Fuente: Elaboración propia a partir de: Mintransporte. Boletín estadístico tráfico portuario en Colombia años 2010 a 2019 y Cartagena Cómo Vamos. Informe de Calidad de Vida Cartagena años 2010 a 2019

Gráfica 5. Dispersión tasa de desempleo Cartagena (2010-2019)



Fuente: Elaboración propia a partir de: Mintransporte. Boletín estadístico tráfico portuario en Colombia años 2010 a 2019 y Cartagena Cómo Vamos. Informe de Calidad de Vida Cartagena años 2010 a 2019

Para una comprensión más precisa de la dinámica existente, la obtención del coeficiente de Pearson resulta beneficioso para nuestro estudio del sector portuario en Cartagena al proporcionar una medida cuantitativa que evalúa la dirección y fuerza de la relación entre el comercio exterior del puerto, la pobreza monetaria y la tasa de desempleo.

Bajo la cautelosa obtención del coeficiente de Pearson a partir de los datos obtenidos, un indicador de -0,38 entre el comercio exterior del Puerto de Cartagena y la pobreza monetaria ofrece una nueva perspectiva sobre la relación entre estos dos factores. Este valor negativo indica una correlación inversa moderada, por lo que, a medida que el comercio exterior del puerto aumenta, existe una tendencia a una disminución en los niveles de pobreza monetaria en Cartagena. Es importante resaltar que, aunque exista esta relación, la magnitud de la correlación no es lo suficientemente fuerte como para establecer una causalidad directa. Para un correcto análisis de la pobreza monetaria en esta ciudad es crucial tener en cuenta otros factores y dinámicas socioeconómicas que puedan llegar influir en ella, como la distribución de ingresos, el acceso a la educación y la efectividad de las políticas de la región.

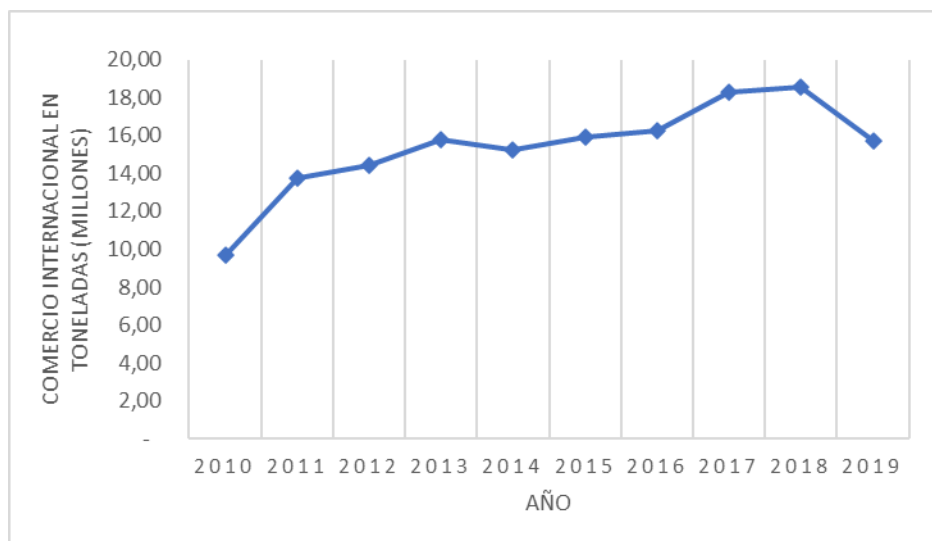
Por otro lado, un coeficiente de Pearson de -0.58 entre el comercio exterior del puerto y la tasa de desempleo respalda el análisis ya hecho anteriormente, por lo que, esta correlación moderada inversa sugiere que el crecimiento en la actividad portuaria está asociado con una disminución en la tasa de desempleo en la región y, por lo tanto, tiene un impacto positivo en la generación de empleo en Cartagena.

Esta metodología nos permite dar respuesta a nuestra pregunta investigación y además nos da las herramientas para formular conclusiones acerca del sector portuario en la ciudad de Cartagena y su relación con indicadores de calidad de vida de los habitantes de la región.

El caso de Buenaventura, en temas de comercio exterior como se puede apreciar en la **gráfica 6** las toneladas movidas presentan un leve incremento durante los años, mostrando una oscilación entre 9 y 18 millones de toneladas movidas en la década estudiada. Esta tendencia juega un papel importante para los ingresos de la región y el

país, por lo que se esperaría que tuvieran repercusiones positivas en la generación de empleo y el bienestar de la sociedad.

Gráfica 6. Evolución comercio exterior Buenaventura (2010-2019)



Fuente: Elaboración propia a partir de: Mintransporte. Boletín estadístico tráfico portuario en Colombia años 2010 a 2019.

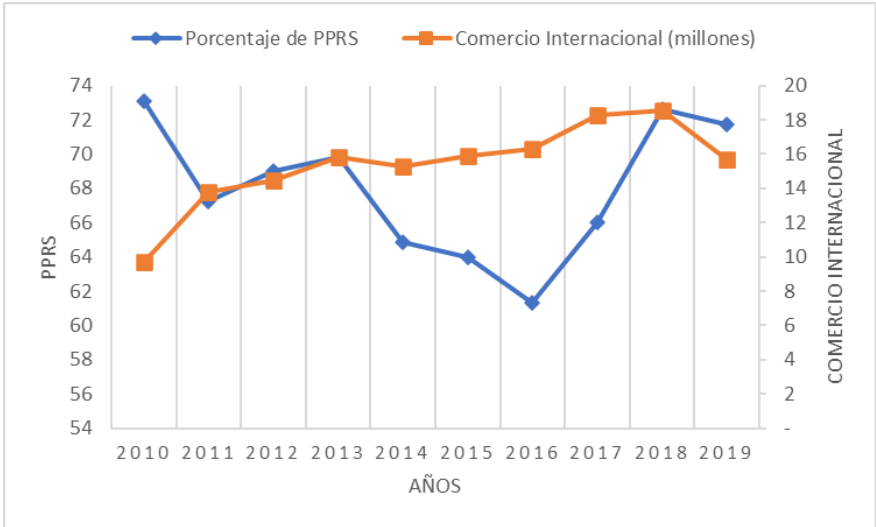
Calcular la tasa de pobreza presenta desafíos, principalmente debido a la carencia de datos actualizados. El último registro disponible antes de nuestra investigación data del año 2005, situándose en aproximadamente el 80%, según los datos proporcionados por Buenaventura Cómo Vamos (2020). Ante esta limitación, optamos por realizar un análisis alternativo centrado en las poblaciones más vulnerables. En este nuevo enfoque, nos percatamos que la alcaldía de Buenaventura proporciona informes anuales de gestión, específicamente en los ámbitos de salud, diferenciando entre los regímenes subsidiado y contributivo. Elegimos examinar los afiliados al régimen subsidiado, ya que en este deben estar las personas más vulnerables del país, es decir, las clasificadas en los niveles 1 o 2 del Sisbén, Dirección de aseguramiento régimen subsidiado (2023).

No obstante, reconocemos que este enfoque presenta sesgos, ya que no necesariamente todos los afiliados al régimen subsidiado son considerados o se encuentran en situación de pobreza. Además, la cobertura del sistema oscila alrededor del 80% de la población,

y también se ve excluida a una parte considerable de la zona rural. A pesar de estos desafíos, consideramos que es la aproximación más cercana para identificar la población más vulnerable en Buenaventura, debido a que es notable que una proporción significativa se encuentra en el régimen, ya que más del 60% del total que están afiliados al sistema de salud hacen parte de él.

En el Grafico 7, se puede observar la relación entre las personas pertenecientes al régimen subsidiado y el comercio exterior. A simple vista se puede apreciar que el comercio no es muy fluctuante y aumenta de manera muy leve a través de los años; por el contrario, la PPRS presenta cambios drásticos debido a que a partir del 2015 en los informes de gestión se especifica que se va a incrementar la cobertura del régimen, aspirando a alcanzar aproximadamente el 90% de la población. En el contexto de Buenaventura, una ciudad donde los datos más recientes sugieren que el 82% de la población se encuentra en situación de pobreza extrema y un 41% vive en condiciones de miseria (Buenaventura Cómo Vamos, 2020), el aumento en la cantidad de personas catalogadas como vulnerables podría ser explicado por el significativo estado de pobreza. Este incremento no necesariamente refleja un mayor deterioro en las condiciones de vida, sino más bien una expansión de la cobertura del régimen subsidiado.

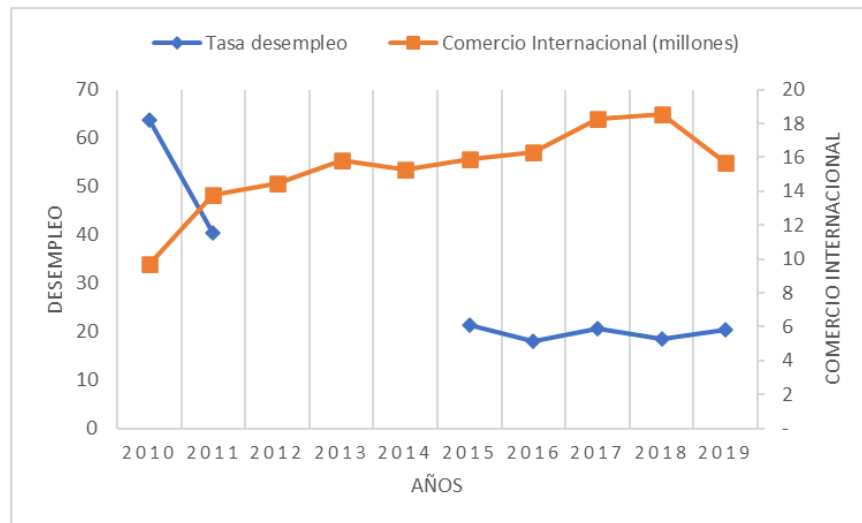
Gráfica 7. Comercio exterior y PPRS en Buenaventura (2010-2019)



Fuente: Elaboración propia a partir de Alcaldía Distrital de Buenaventura. Informe de gestión años 2010 a 2019 y Mintransporte. Boletín estadístico tráfico portuario en Colombia años 2010 a 2019.

Cuando nos referimos al desempleo, los datos hallados no reflejan una mejora sustancial para nuestra investigación. Aunque existen datos proporcionados por el DANE, estos no muestran una mejora significativa en el contexto que estamos examinando. Como se ve en el gráfico 8, en el periodo de 2012 a 2014 no se encuentran registros, lo cual es otra muestra del abandono en el que se encuentra Buenaventura como ciudad, no solo en temas sociales, sino también del conocimiento de la realidad por la que tienen que pasar sus habitantes.

Gráfica 8. Comercio exterior y tasa de desempleo en Buenaventura (2010-2019)



Fuente: Elaboración propia a partir de Alcaldía Distrital de Buenaventura. Informe de gestión años 2010 a 2019 y Mintransporte. Boletín estadístico tráfico portuario en Colombia años 2010 a 2019.

Los datos de pobreza y desempleo en Buenaventura no son lo suficientemente adecuados para realizar una correlación debido a su ausencia; a su vez, dada la cobertura de los datos del régimen subsidiado, no se pueden relacionar directamente con el comercio. Por ello, se optó por no llevar a cabo este análisis. Sin embargo, en las conclusiones se destacará la situación específica de Buenaventura y se explicarán las razones detrás de los problemas presentados anteriormente.

Conclusiones

Pese a que durante el periodo de análisis la ciudad de Cartagena atravesaba un ciclo de crecimiento económico muy dinámico, potenciado principalmente por los sectores de puertos, turismo e industrias, los beneficios de este auge no se vieron reflejados del mismo modo en su desarrollo social. Por lo tanto, un asunto crucial para el debate público debería ser la formulación adecuada de políticas que promuevan una mayor participación de la población de Cartagena en el sector productivo de la ciudad. Además, se debe garantizar una inversión más eficaz y dirigida hacia la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

Aunque hemos encontrado una correlación moderada entre la fuerza de comercio del puerto y variables socioeconómicas como la pobreza y el desempleo, aún existen muchas dudas acerca de la transmisión de los beneficios de prosperidad económica a los diferentes sectores de la población. La ciudad de Cartagena sigue siendo la segunda con mayor proporción en condiciones de pobreza y la tercera en pobreza extrema entre las trece principales ciudades. Además, los salarios son de los más bajos en comparación con Bogotá y sus niveles de informalidad están por encima del promedio de las principales áreas metropolitanas (Ayala-García, 2016).

Cartagena tiene un alto potencial de crecimiento y una posición privilegiada dentro del Caribe colombiano, lo que le facilita una fuerte consolidación de su sector portuario. Sin embargo, lo que se necesita en la ciudad es buscar distintos eslabonamientos sociales que permitan que los beneficios económicos y el desarrollo portuario se traduzcan en reducciones persistentes de la pobreza y el desempleo. Se podría comenzar con pequeños cambios institucionales que dispongan de políticas en pro del desarrollo de la ciudad y su inclusión con distintas partes de la sociedad que aún no se ven beneficiadas.

En el caso del sector portuario en Buenaventura, notamos que ha sido una fuente de ingresos importante para la nación, debido al gran porcentaje de participación que se puede apreciar en temas de comercio exterior, y en teoría, debería contribuir al desarrollo de la ciudad. Sin embargo, la falta de inversión y atención por parte del

gobierno ha llevado a un deterioro en las condiciones de transporte e infraestructura, lo que ha impedido que el puerto explote más el potencial que tiene. Además, para los años analizados no ha sido significativo el avance socioeconómico a favor del bienestar de la población.

Los problemas se agravan dado a la falta de atención por parte del gobierno. Se evidencia la necesidad de inversiones tanto gubernamentales como empresariales que servirían como apoyo para la creación de industrias que podrían ser cruciales para cambiar la dinámica en Buenaventura, y así transformar la realidad de la ciudad, abordando las necesidades de la población de manera integral. La corrupción también ha representado una de las mayores dificultades para avanzar en la mejora de la pobreza y el empleo, debido a la mala administración de los recursos y que gran parte de ellos terminan desviándose para fines lucrativos de unos pocos.

Se llegó a la conclusión de que el sector portuario y su influencia en el desarrollo socioeconómico, no tiene una repercusión positiva, dado a la aparente falta de coordinación entre el puerto y las condiciones de vida de la población. Lo que genera preocupaciones sobre la distribución equitativa de los recursos. Aunque el sector prospere, la ciudad no va a recibir una proporción justa de esos beneficios si no se tiene a su vez un avance en términos de atención para mejorar las dificultades que actualmente afrontan.

Referencias

- Alcaldía Distrital de Buenaventura (2010). Anuario estadístico de Buenaventura años.
- Alcaldía Distrital de Buenaventura (2010). Informe de gestión.
- Aschauer, D. A. (1989). ¿Es productivo el gasto público? *Journal of monetary economics*, 23(2), 177-200.
- Ayala-García, J. (2016). La exclusión en los tiempos del auge: el caso de Cartagena. *Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional y Urbana*; No. 246.
- Belitardo, A. (2023, julio 6). *Puertos marítimos: La importancia de las zonas portuarias en la formación de las ciudades*. ArchDaily Colombia. <https://www.archdaily.co/co/1003517/puertos-maritimos-la-importancia-de-las-zonas-portuarias-en-la-formacion-de-las-ciudades>
- Benazar, R. S. (2016). *Elaboración de un modelo analítico que permita relacionar el transporte marítimo, la globalización y el desarrollo económico. Casos de estudio: Venezuela, Colombia, Perú y Brasil* (Doctoral dissertation, Universitat Politècnica de Catalunya (UPC)).
- Buenaventura Cómo vamos (2020). INFORME ESPECIAL SOBRE LA POBREZA MULTIDIMENSIONAL EN BUENAVENTURA 2020.
- Cartagena Cómo Vamos, (2021). Informe de calidad de vida Cartagena, Alertas de la Cartagena de hoy.
- CEPAL. Ranking de puertos: Los tops 20 de América Latina y el Caribe en 2016.
- Correa, M. A., & Campuzano, J. A. (2012). Análisis de las restricciones de competitividad del puerto de Buenaventura.
- DANE. (2022). En diciembre de 2022, la tasa de desempleo en el total nacional fue de referencia 10,3% y en el total 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 10,8%. https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech/bol_emp_leo_dic_22.pdf
- Dirección de aseguramiento régimen subsidiado (2023). (s/f). Gov.Co.

García Sierra, S., & Giraldo Beltrán, C. (2019). Inversión en los Puertos de Colombia y su impacto en el aparato productivo nacional.

Henao, G., & Henao, J. (2009). Desarrollo y transformación de los puertos en Colombia.

Informe sobre el desarrollo mundial 1994: Infraestructura y desarrollo. World Bank; Besant-Jones, John, Estache, Antonio, Ingram, Gregory K., Kessides, Christine, Lanjouw, Peter, Mody, Ashoka, Pritchett, Lant,. Recuperado el 5 de enero de 2024, de <https://documentos.bancomundial.org/es/publication/documents-reports/documentdetail/543881468347645472/informe-sobre-el-desarrollo-mundial-1994-infraestructura-y-desarrollo>

Martínez, A., & Malagón, J. (2014). Impacto económico y social del puerto de Cartagena.

MinTransporte (2020). Boletín estadístico tráfico portuario en Colombia año 2019.

Pérez-Valbuena, G. J. (2007). Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura. *Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional y Urbana; No. 91*.

Ramírez Montenegro, E. J. (2017). Factores que afectan la logística en el Puerto de Buenaventura.

Ramírez Montenegro, E. J. (2017). Factores que afectan la logística en el Puerto de Buenaventura.

Sánchez, R. J., Jauimurzono, A., Willmsmeier, G., Pérez Salas, G., Doerr, O., & Pinto, F. (2015). Transporte marítimo y puertos. *Desafíos y oportunidades en busca de un desarrollo sostenible de América Latina y El Caribe. CEPAL. Serie Recursos Naturales e Infraestructura*.

Valderrama, C.L. (2020). En 2019 se movilizaron más de 195 millones de toneladas en las zonas portuarias de Colombia. Ministerio de Transporte. Bogotá.

Universidad del Valle – Sede Pacífico. (2019). Plan Local de Empleo de Buenaventura: “Buenaventura, territorio con oportunidades para el trabajo decente”.

Warf, B., & Cox, J. (1989). The changing economic impacts of the port of New York. *Maritime Policy and Management*, 16(1), 3-11.

Xie Jingzhi. (2011). Estudio sobre la relación entre la logística portuaria y el desarrollo económico regional en Shandong. *Ciencias Sociales de Shandong*, 3, 174-176.

Zhai Caijia. (2009). Hablando de construir un puerto y promover una ciudad. *Coastal Enterprise and Technology*, (7), 92-93

Zuluaga, M. X. (2013). Competitividad de los puertos en Colombia.