

El comercio exterior de Santa Marta a partir de un balance sectorial: 1990 -2005*

Jorge Enrique Elías Caro
jelias@unimagdalena.edu.co

Magíster en Administración de Empresas, Universidad del Norte (Colombia) y candidato a PhD. en Historia, Universidad de La Habana (Cuba). Docente Investigador de la Universidad del Magdalena (Colombia). Director del Grupo de Investigación Historia Empresarial y Desarrollo Regional .

* Este trabajo es un avance de la investigación “Santa Marta frente al TLC”, patrocinada por el Comité Nacional de Investigaciones de CONADI, y fue posible desarrollarlo gracias al seminario taller “*Herramientas gerenciales de marketing y logística para la internacionalización de las organizaciones*”, dirigido por el autor y los profesores Freddy Cuervo Lara y Alberto Barros Navarro. Este evento académico sirvió como requisito de grado para los estudiantes de Comercio Internacional de la Universidad Cooperativa de Colombia (Sede Santa Marta), el cual contó con la participación de las estudiantes Laura Agudelo, Liseth Gutiérrez y Yesenia Mozo Díaztagle, a quienes el autor agradece sus aportes y esfuerzos.

Resumen

Este documento permite determinar y analizar el comportamiento del comercio exterior que ha tenido el distrito de Santa Marta, a partir del proceso de apertura, a través de un balance de los sectores productivos. Se identifican las posibles fortalezas y debilidades del Distrito, frente a lo que podría ser la versión evolucionada de la apertura económica, en función de acuerdos comerciales como el TLC, pues ello permitirá corregir errores del pasado y crear unas políticas comerciales adecuadas, para adaptar a los gremios exportadores a las actuales condiciones del mercado que exigen las nuevas negociaciones comerciales, por medio de alternativas de mejoras que permitan el crecimiento y desarrollo de la economía de la ciudad, a través del aumento de sus exportaciones y la diversificación de la oferta exportable.

Palabras claves: Comercio exterior, oferta exportable, sectores productivos, desarrollo económico- Santa Marta.



Abstract

This document is important, because it allows to determine and to analyze the behaviour of the foreign trade that the District of Santa Mart has had, since the opening process, through a balance of the productive sectors. The possible strengths and weaknesses of the District are identified, as opposed to which could be the evolved version of the economic opening, based on commercial agreements of what today is called TLC, because it will allow to correct errors from the past and create suitable commercial policies, to adapt the exporting unions to the new conditions of the market that demand the new commercial negotiations, by means of alternatives of improvements that allow the growth and development of the economy of the city, through increase of its exports and diversifying of the exportable supply.

Key words: Foreign trade, exportable supply, productive sectors, economic development, Santa Marta (Colombia).

1. INTRODUCCIÓN

La apertura económica fue un fenómeno que pretendió incorporar todas las regiones del país en la liberación del intercambio de bienes y servicios a nivel internacional, incluyendo al Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta, localidad que cuenta con unas condiciones portuarias privilegiadas por su calado natural y que se destaca por las operaciones de carbón. A su vez, es una ciudad exportadora de productos agrícolas, tales como banano, café, cacao y derivados de la palma africana, y por poseer bellas reservas naturales se constituye en atractivo internacional para el ecoturismo o turismo ecológico.

Las exportaciones que realiza el distrito de Santa Marta son básicamente agrícolas, y la conforman principalmente los siguientes productos: banano, cacao, café y aceite de palma. De igual forma, posee una gran participación en el sector minero y energético, con la exportación del carbón. Por todo lo anterior, valdría la pena preguntarse ¿Cómo fue el comercio exterior del distrito de Santa Marta, a partir de un balance de los sectores productivos en el periodo comprendido entre 1990-2005? Para darle respuesta a este interrogante, esbozamos el siguiente esquema.

2. COMPORTAMIENTO DEL COMERCIO EXTERIOR EN EL DISTRITO DE SANTA MARTA

2.1. Sector agrícola

Sin lugar a dudas, el distrito de Santa Marta es eminentemente agrícola, ya que los sistemas de producción más importantes son: plátano, mango, yuca, maíz, cocotero, cítricos, cacao, tomate, ají, fríjol y a nivel mediano y grande palma, café y banano.

“El Distrito de Santa Marta, en su parte rural, está conformado por diferentes zonas, las cuales comprenden el área de la Economía Campesina, lo que representa singular importancia en el abastecimiento de los principales productos agrícolas de consumo regional. Teniendo en cuenta el área urbana y rural de Santa Marta se evidencia que ésta ocupa la mayor área de extensión a nivel departamental, que está en el orden de las 233.316 hectáreas de las cuales 231.496 corresponden al sector rural y 1.820 al sector urbano” (Marín Perea, 1995).

En las cuatro micro regiones del distrito predomina la economía de subsistencia o auto consumo, debido a la carencia de recursos económicos y al bajo nivel tecnológico aplicado a las explotaciones agrícolas, pecuarias y pesqueras.

Dentro de las principales limitantes de la producción rural que hacen inalcanzable el desarrollo de la ciudad, de acuerdo con Marín Perea (1995), se hallan los siguientes:

- Tenencia de tierras y titulación de predios
- Diseños de programas de pequeña irrigación
- Organización comunitaria
- Canales de comercialización adecuados
- Créditos oportunos con bajos intereses
- Mal estado de las vías
- Falta de capacitación y adopción de tecnología apropiada
- Indicadores de violencia

2.2. Principales productos exportados en el sector agrícola

Santa Marta es considerada una ciudad con vocación agrícola, porque en su territorio se cultivan productos como: banano, café, cacao, mango, maíz, cítricos, etc., y también es un receptor importante de productos de otros territorios, que son exportados a través de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, tal es el caso del banano, que procede primordialmente de los municipios de la zona bananera y Ciénega, y la Palma Africana, de Aracataca, zona bananera, Fundación y El Retén.

A continuación se analizará el comportamiento anual de las exportaciones de los anteriores subsectores, durante el periodo de referencia:

■ Exportaciones bananeras

Para el territorio de Santa Marta, única y exclusivamente, este cultivo se estableció en la zona de la Troncal del Caribe (Guachaca-Don Diego) a finales de la década de los ochenta, debido al gran auge bananero que se presentaba en esa época en el departamento del Magdalena y la zona del

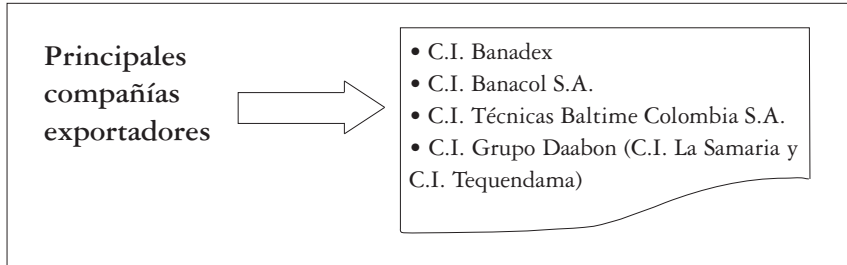
Urabá Antioqueño, a raíz del dinamismo y gran atractivo de los precios que ostentaba este producto en el mercado internacional (Bonet, 2000).

La explotación del banano se concentra en los grandes productores y, según Marín Perea (1995), existen 1.550 hectáreas, cuyos rendimientos promedios están en 42 Ton/hectáreas, para una producción total de 48.300 toneladas, cuyo destino son los mercados internacionales que, por intermedio de las comercializadoras presentes en la zona, exportan el producto en fresco y de muy buena calidad, principalmente a los Estados Unidos. En contraste con lo anterior, Rodríguez Acosta (2001) plantea que la totalidad de hectáreas para esta zona es de sólo 800, repartidas en las fincas denominadas “Caballo”, “Paraíso”, “Don Eduardo”, “Cancún”, “Bonanza”, “Diva” y “Don Diego”, todas de propiedad de la multinacional Dole, y las cuales son producidas y exportadas por la Comercializadora Internacional Técnicas Baltim de Colombia, es decir, la producción no es de 1.550 hectáreas, como arguye Marín Perea (1995), aduciéndose con ello, una sobredimensión en los determinantes de producción y comercialización de la fruta tipo exportación y/o para el consumo en los mercados internacionales.

En los años noventa, la producción de banano en la zona de Santa Marta representó aproximadamente el 34% del valor total de la producción agrícola. Las producciones de banano, procedentes de la zona bananera de Santa Marta, Ciénaga y Aracataca, son el principal producto agrícola de exportación oriundo de la región Caribe, (Bonet Morón, 2000; Ramos Ruiz, 2001).

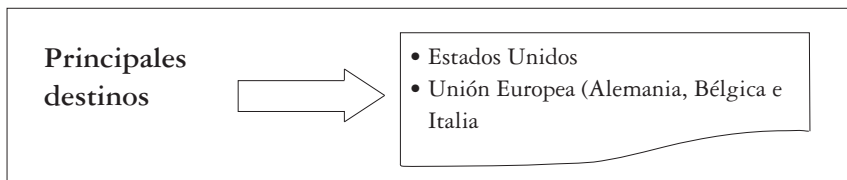
Los principales mercados para la exportación de banano antes de los noventa fueron Estados Unidos, Alemania, Bélgica e Italia, y en los tres últimos años de esa década fue la Unión Europea (ver cuadros 1 y 2). En 1993, con la implantación del régimen común de la Unión Europea, la comercialización del banano sufre cambios, ya que algunas comercializadoras salieron afectadas, entre ellas la firma Chiquita Brands, la cual perdió participación en el mercado. Desde 1991, esta empresa arrojó pérdidas y sólo tuvo ganancias en los años de 1995 y 1997, lo que dio paso al surgimiento de la compañía Dole como líder mundial en el mercado bananero, desplazando a Chiquita al segundo lugar (Cámara de Comercio de Santa Marta, 2003).

Cuadro 1
Principales compañías exportadoras de banano en Santa Marta



Fuente: Estimaciones del autor.

Cuadro 2
Principales destinos de las exportaciones de Banano en Santa Marta



Fuente: Estimaciones del autor.

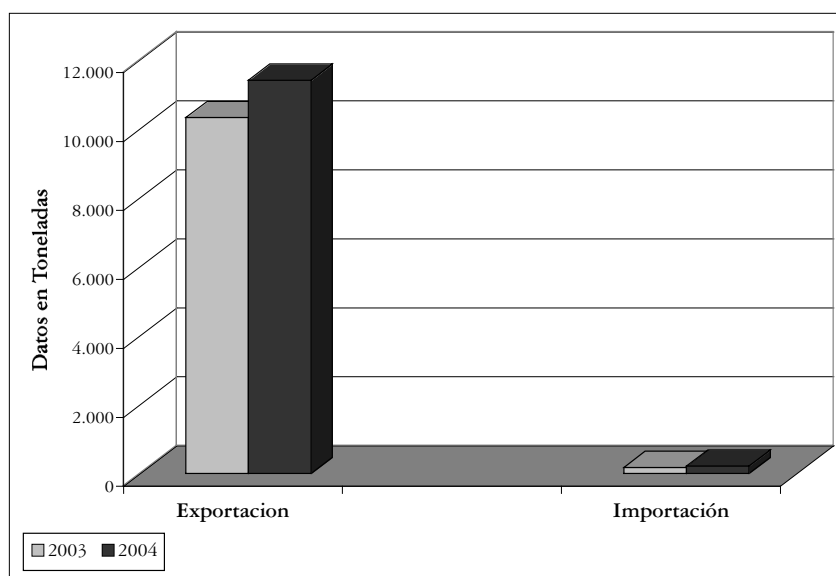
En el 2000, la Cámara de Comercio de Santa Marta anota que en la zona de cosecha el 94.8% (1.044) de las fincas pertenecían a productores independientes, y acumulaban 8.981 hectáreas, es decir, el 69.5% del total del cultivado.

Asimismo, argüía que el 77.7% de estas fincas tenían un tamaño de 10 o menos hectáreas, es decir, eran pequeños productores, mientras un 22.2% corresponde a productores medianos con tamaños promedios de sus fincas de entre 10 y 40 hectáreas. Sólo un 1,3%, es decir, 20 fincas son explotaciones de más de 150 hectáreas. Esto implica diferencias tecnológicas, organizacionales y de gestión, que influyen en la productividad en cada zona.

En el 2000 estaba en poder de las comercializadoras (Grupo Dole, Uniban-Expocaribe, Proban, Grupo Chiquita y Grupo Bajamar, antes de

entrar en liquidación) el 30,5% de las hectáreas totales de la región de Santa Marta, correspondiente al 5.18% del total de las 57 fincas (www.agrocadenas.gov.co)

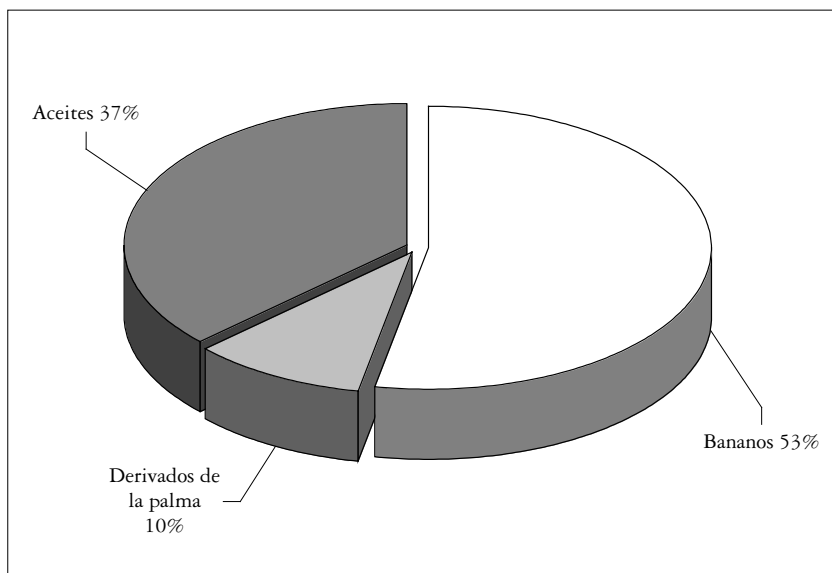
En el desarrollo de la investigación no se encontraron datos estadísticos detallados de la participación en el comercio exterior de las empresas exportadoras de Santa Marta; no obstante, se indicarán algunos datos del grupo empresarial Daabon, correspondientes a los años 2003 y 2004 (ver Gráfico 1).



Fuente: Sociedad Portuaria de Santa Marta, (2004).

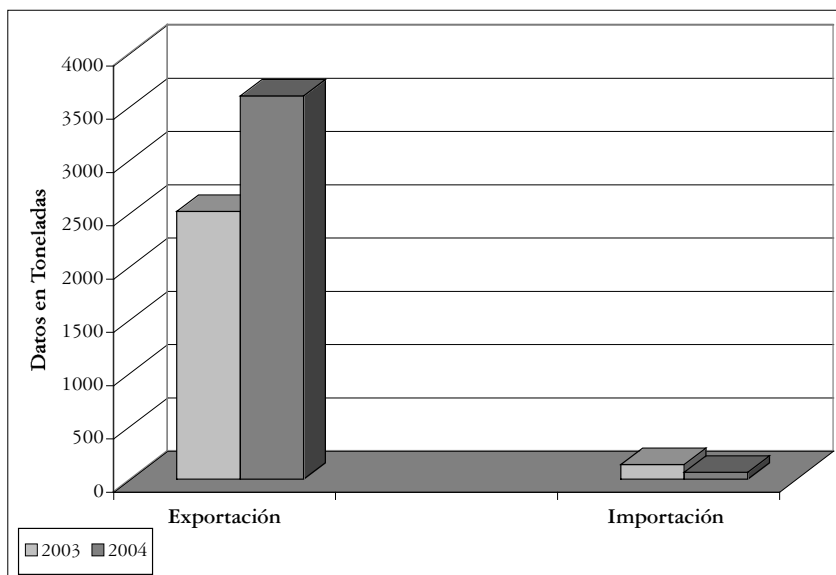
Gráfico 1. Comercio exterior de C.I. La Samaria

Del total de las exportaciones de Daabon, y teniendo como referencia el Gráfico 1, al banano le corresponde el 53%, y este es el principal producto de exportación; el 10% corresponde a los derivados de la palma y un 37% al aceite de palma (Ver Gráfico 2).



Fuente: Sociedad Portuaria de Santa Marta. (2004).

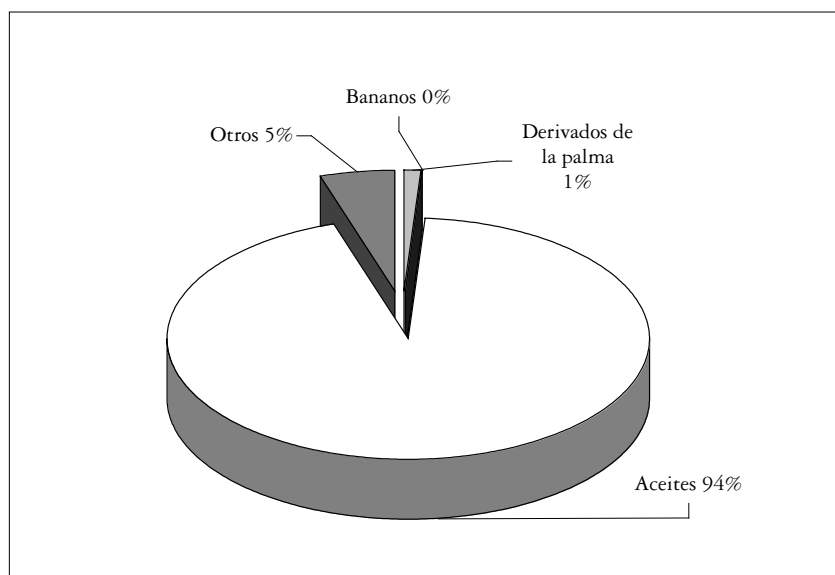
Gráfico 2. Exportaciones C.I. La Samaria



Fuente: Sociedad Portuaria de Santa Marta (2004).

Gráfico 3. Comercio Exterior de C.I. Tequendama

Del total de las exportaciones de la compañía ilustrados en el Gráfico 3, el banano tiene una participación del 0.05%, puesto su principal producto de exportación es el aceite de palma. El Gráfico 4, muestra la participación de la Comercializadora Internacional Tequendama S.A. en el comercio exterior. Para estos años las exportaciones de la fruta se vieron beneficiadas, gracias a la introducción de cambios tecnológicos que se implantaron a nivel nacional, lo cual permitió la reducción de costos unitarios de producción.



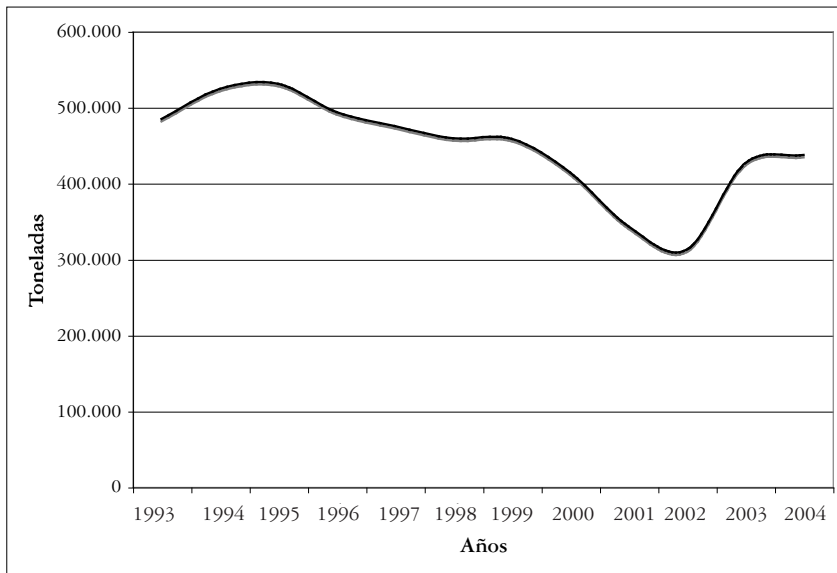
Fuente: Sociedad Portuaria de Santa Marta (2004).

Gráfico 4. Participación de la C.I. Tequendama en el comercio exterior de Santa Marta

A continuación se relacionan los datos de las exportaciones de banano hechas por la Sociedad Portuaria de Santa Marta en el periodo comprendido de 1993 a 2004 (ver Gráfico 5).

Cabe anotar que los datos que se muestran a continuación parten del año 1993, a pesar de que el objeto de estudio es desde 1990. Esto se debe a que no se encuentran estadísticas disponibles que muestren la evolución

de estos años, debido a que el gobierno departamental, distrital o los entes encargados de esta información no poseen la cultura de guardar y/o archivar antecedentes históricos, lo cual representa un gran vacío de datos que son de imperiosa necesidad para la construcción cabal de la información que se requiere para realizar un análisis concienzudo que permita detallar la evolución histórica de éstos. Aun cuando Bonet Morón (2000), en su estudio “*Las exportaciones colombianas de banano, 1950-1998*”, muestra algunas cifras, éstas son muy generales (Ver tabla 1 y Gráfico 5).



Fuente: www.supertransporte.gov.co

Gráfico 5. Exportaciones anuales de banano por la SPSM en toneladas

Tabla 1
Exportaciones anuales de banano por la SPSM en toneladas

Años	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Export. de Banano	484.338	524.165	530.543	493.217	475.146	459.053
Años	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Export. de Banano	458.274	413.657	343.079	312.311	425.817	437.068

Fuente: www.supertransporte.gov.co

Las exportaciones de banano desde 1993 a 1995 tuvieron un comportamiento tendiente al alza; esto cambió a partir de 1996 y se mantuvo un decrecimiento hasta el 2001. Este comportamiento se debió, primordialmente, a cambios extremos en el factor climatológico; la escasez de lluvias de 1999 al 2000 afectó considerablemente la producción del banano por la falta de riego, y de 2000 al 2001 un fuerte invierno, que produjo inundaciones en el campo, hizo difícil la manipulación de la cadena de distribución del banano para su exportación.

Además, en el 2000 el comportamiento de las exportaciones de este producto fue inestable, ya que no hubo unificación de criterios en la discusión sobre la implantación del nuevo régimen de importación de banano a la Unión Europea, y también debido a la sobresaturación o exceso de producción de la fruta en el mundo.

Por otro lado, los altos índices de violencia por los que atravesó el país, y el fenómeno del desplazamiento humano en especial en zonas bananeras (que aún persisten) provocó el abandono de algunas hectáreas de cultivo de banano; de igual manera, debido a la inseguridad, el sector financiero retiró el apoyo económico a los pequeños productores, lo que también conllevó al abandono del cultivo por parte de los campesinos¹.

Finalmente, a pesar de las ventajas comparativas, la competitividad del sector bananero es continuamente afectada por factores como la sobreoferta mundial de la fruta, la inestabilidad en los precios, las condiciones socio-económicas del país, las políticas macroeconómicas, la violencia en las zonas productoras y los factores climáticos. (www.agrocadenas.gov.co)

■ Exportaciones de cacao

Hoy día la siembra de cacao es un sistema de producción que ofrece ventajas comparativas, como alternativa de diversificación de cultivos, muy a pesar

¹ De acuerdo con lo manifestado por Enrique Panefleck Cataño, Gerente Financiero de C.I. Técnicas Baltime de Colombia (TECBACO), en entrevista realizada en diciembre de 2005. Ver también Bonet (2000) y las publicaciones de AUGURA, gremio que asocia a los bananeros en Colombia.

de que su área de cosecha ha disminuido notoriamente, debido al abandono parcial de las labores en el cultivo, pero aún así, ofrece alguna rentabilidad. El área de siembra actual en Santa Marta es de 481 hectáreas, pero vale la pena recalcar que la de cosecha es únicamente en 260 hectáreas, distribuidas en 57 pequeños productores, cuyo promedio de producción es de 0,45 Ton/hectáreas y la producción global es de 117 Ton/año, y su valor asciende a \$161'218.161 (Marín Perea, 2000: 20-21).

A continuación se relacionan los datos de las exportaciones de cacao por la Sociedad Portuaria de Santa Marta, en el periodo comprendido de 1993 a 2002 (ver Tabla 2 y Gráfico 6).

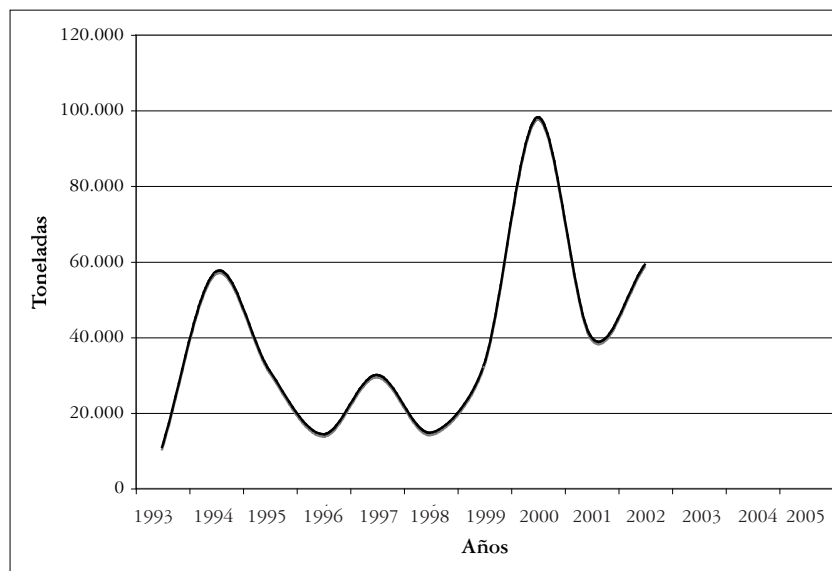
Tabla 2
Exportaciones anuales de cacao por la SPSM en toneladas

Años	1993	1994	1995	1996	1997
Otras Productos *	10.830	57.101	31.146	14.217	29.842
Años	1998	1999	2000	2001	2002
Otras Productos *	14.576	32.496	97.969	39.993	59.045

*Otras exportaciones: Cacao, textiles, ñame, cuero, pescado, productos medicinales, químicos, etc. Fuente: Sociedad Portuaria de Santa Marta.

Los datos que aparecen en la tabla anterior corresponden a cifras generales de otras exportaciones, en las cuales se encuentra incluido el cacao. No hay registros independientes que muestren el movimiento de las exportaciones de cacao año por año, ya que a pesar de que existe la Federación Nacional de Cacaoteros (Fedecacao) en el departamento del Magdalena y específicamente en Santa Marta, no se encuentra consolidado, de ahí que se dificulte obtener con certeza la participación de este producto en el comercio exterior de Santa Marta.

Con respecto al comportamiento del cacao, se puede decir que la disminución en sus exportaciones se debe a la incapacidad de los productores para generar excedentes exportables, como consecuencia del deficiente manejo de las plantaciones y del beneficio del fruto, lo cual impide producir un cacao de buena calidad y en la cantidad requerida.



Fuente: Sociedad Portuaria de Santa Marta.

Gráfico 6. Otras exportaciones de 1993 a 2005 por SPSM

En el eslabón industrial, el comportamiento de las exportaciones es similar al de la producción, y ahí radica su capacidad para generar o no excedentes exportables. Se observó un deterioro en la producción de chocolate para mesa, cobertura de chocolate, cacao en polvo y de la manteca de cacao, en contraste con el incremento de la producción de confites con chocolate, chocolate granulado, chocolate y productos en polvo. Este comportamiento responde a las nuevas tendencias mundiales de incremento en el consumo de confites con chocolate y de productos más fáciles de preparar y libres de grasa, como los chocolates en polvo y granulado.

Mientras se ha ganado espacio en los mercados mundiales de chocolates y confites con chocolate, mediante la expansión de las exportaciones en los mercados vecinos, especialmente con Ecuador y Venezuela, a nivel interno, la industria muestra un importante deterioro en sus indicadores de productividad (www.agrocadenas.gov.co).

■ Exportaciones de aceite de palma africana

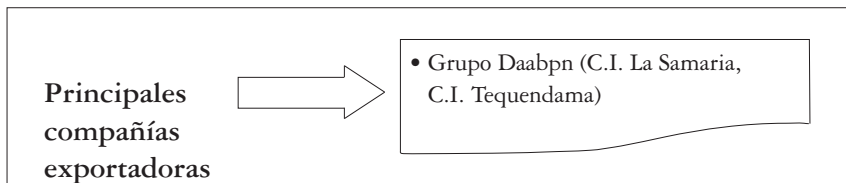
El cultivo de palma africana se da principalmente en los municipios de Fundación, Pueblo Viejo, Zona Bananera, Aracataca y El Retén, y los subproductos como el aceite y grasas que se derivan de este cultivo se implementan cada vez más en el sector industrial, por eso, se han venido incrementando las exportaciones de este producto (Ver Tabla 3 y Gráfico 7).

Tabla 3
Exportaciones anuales de aceite de palma por la SPSM en toneladas

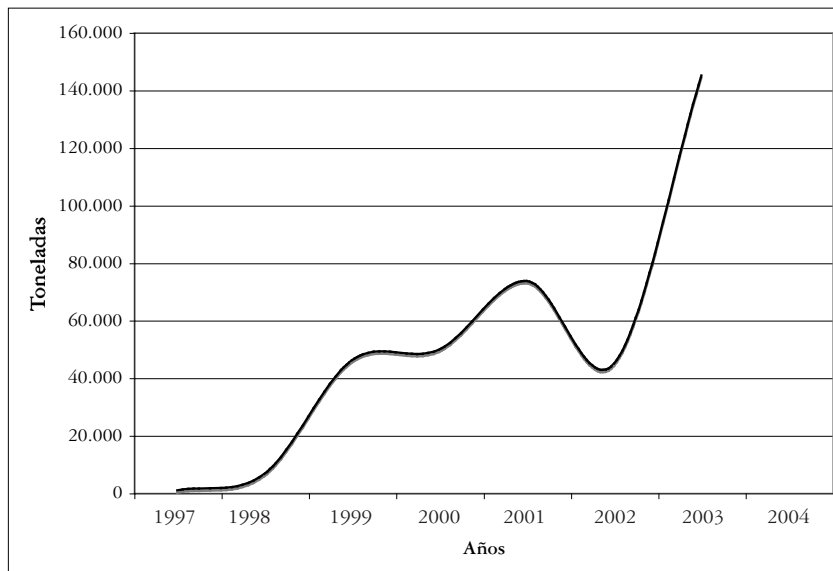
Años	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Export. de Aceite de Palma	838	6.576	46.046	49.709	73.551	44.905	144.972

Fuente: Cámara de Comercio de Santa Marta. 2003.

Cuadro 3
Principales compañías exportadora de aceite de palma en Santa Marta



A partir de 1997, se iniciaron las exportaciones de aceite de palma a través de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, lo cual muestra una tendencia ascendente hasta la fecha, debido a la aceptación del producto en el mercado internacional para el sector industrial. Para observar la participación que tienen estas compañías en la exportación del aceite de palma (ver Gráficos 2 y 4).

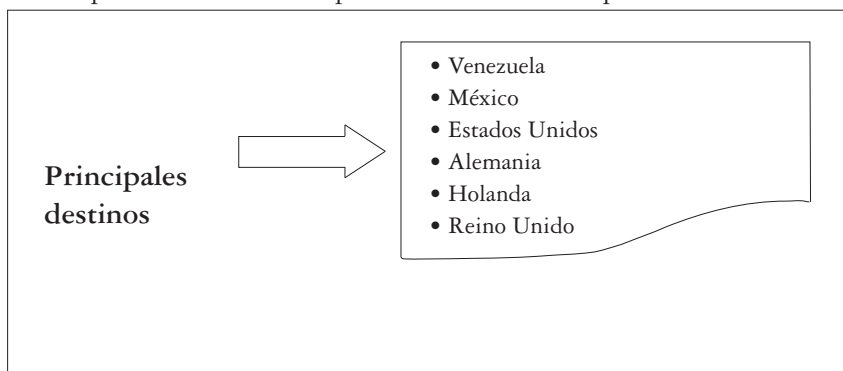


Fuente: Indicadores económicos, Cámara de comercio de Santa Marta.

Gráfico 7. Exportaciones anuales de aceite de palma por la SPSM en toneladas

Cuadro 4

Principales destinos de las exportaciones de Aceite de palma en Santa Marta



Es importante mencionar que los destinos de las exportaciones realizadas por las compañías mencionadas en el Cuadro 3 son Venezuela, Estados

Unidos, Alemania y Reino Unido, (Ver cuadro 4), con una participación del 89% (US\$118.5 millones) del total de las exportaciones de Santa Marta, para el año 2003-2004 (Cámara de Comercio de Santa Marta, 2003).

■ Exportaciones cafeteras

En 1995, el café fue el principal producto de exportación del distrito y a la fecha posee áreas importantes situadas en la Sierra Nevada de Santa Marta. El cultivo de este producto presenta grandes ventajas con respecto a las demás zonas cafeteras del país, por las favorables características agroecológicas de la Sierra y la forma como se maneja el café en esta región, pues se tienen muy en cuenta los principios de la agricultura sostenible (Marín, 2000).

El café ha sido durante muchos años el más importante sustento de las familias que habitan las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta, y muy a pesar de las variaciones que presenta su comercialización en los mercados internacionales, el café ofrece mayores garantías de producción y rentabilidad que otros cultivos.

A pesar de la larga tradición de Colombia como productor de uno de los tipos de café suaves más apetecidos en el mundo, no ha logrado constituirse en un país exportador de cafés con un mayor nivel de elaboración, lo cual se constituye en una de las principales limitantes competitivas. Por otro lado, el principal comercializador del café en el distrito de Santa Marta es Almacafé, a través de la Cooperativa de Caficultores del Magdalena²; cabe anotar que la producción de café que se realiza en Santa Marta no toda sale por la Sociedad Portuaria de esta ciudad debido a las exigencias de los clientes, pues prefieren navieras que no arriban a Santa Marta, sino al puerto de Barranquilla. En este sentido, se advierte que no existen datos que permitan discriminar lo que corresponde a sólo la producción samaria.

² Entrevista realizada a Mónica Zúñiga en Almacafé, Santa Marta, Noviembre de 2005.

Tabla 4
Producción de café en Santa Marta en toneladas

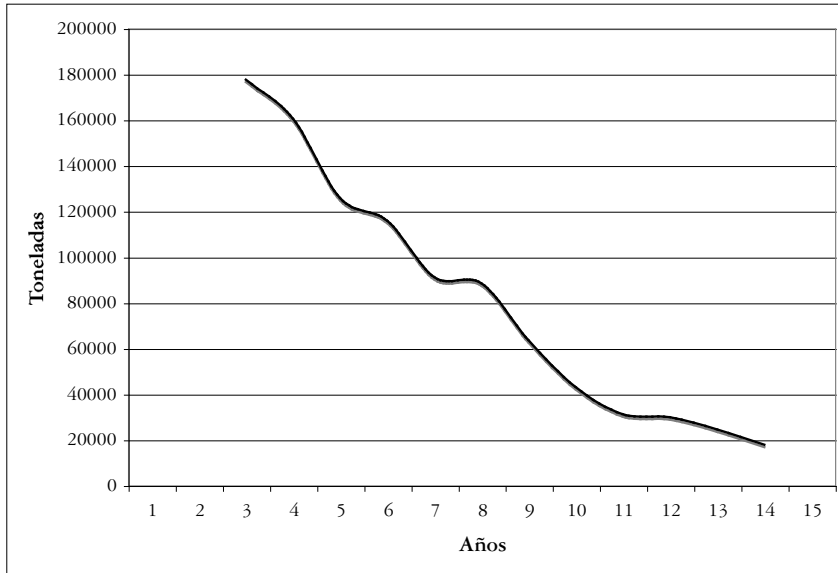
Año	Santa Marta		Total
	Federación	Particulares	
1997	872.191	461.869	1.334.060
1998	663.243	570.375	1.233.618
1999	515.604	405.307	920.911
2000	486.851	141.077	627.928
2001	237.095	174.545	411.640
2002	69.179	194.785	263.964
2003	55.704	292.214	347.918
2004	30.631	224.521	255.152
Ago. 2005	49.865	54.536	104.401

Fuente: Cálculos ALMACAFE Santa Marta.

La Tabla 4 muestra la baja producción de café en el distrito de Santa Marta desde 1999, debido a distintos factores, entre estos la crisis del conflicto armado que atravesaba el país en esa época, que obligó a los pequeños productores a salir de sus tierras, abandonando de esta forma sus cultivos. Además, en gran parte por la sustitución de cultivos prohibidos. Viloria De la Hoz, en su artículo acerca del café en la Sierra Nevada de Santa Marta, deja claro que por culpa de la siembra ilegal de marihuana y hoja de coca, las extensiones de café se redujeron sustancialmente.

A partir del 2002, la producción de café tuvo una connotación internacional por la sobreproducción y el estancamiento en el consumo mundial, lo que condujo a una sobre oferta, y creó una crisis en el precio internacional, que llegó incluso a bajar hasta el costo de producción, lo cual incidió negativamente al sector local (www.cafedecolombia.com)

El Gráfico 8 señala que el café durante el periodo analizado registra un comportamiento decreciente en cuanto a su participación en el mercado mundial, y cedió espacios a países competidores, tales como Vietnam, Perú y los de Centroamérica, debido primordialmente a que este producto está sometido a las fluctuaciones del mercado internacional, que se caracteriza por los excesos mundiales de oferta y bajas cotizaciones del grano.



Fuente: Cámara de comercio de Santa Marta, Indicadores económicos 2004.

Gráfico 8. Exportaciones anuales de café por la SPSM en toneladas

2.3. Principales productos exportados en el sector minero y energético

■ Exportaciones de carbón

La economía del carbón comienza en los años ochenta como una realidad en los departamentos del Caribe colombiano, ya que desde 1985 la Costa se convierte en la primera región productora y exportadora de carbón del país. En estos momentos Carbosan Ltda. es el operador de la Sociedad Portuaria de Santa Marta que realiza el proceso para el cargue directo del carbón a los buques atracados. También la jurisdicción de la Capitanía de Santa Marta cuenta con las zonas portuarias de C.I. Prodeco (Puerto Zúñiga) y American Port Co. Drummond (Ver Cuadro 5).

Cuadro 5

Terminales portuarios de comercio exterior en las zonas de Santa Marta

Terminal	Especialidad Portuaria	Tipos de servicios
Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta	Carga general, granel sólido	Importaciones, exportaciones
C.I. Prodeco Puerto Zúñiga	Granel sólido, carbón	Exportaciones
American Port Co. Drummond	Granel sólido, carbón	Exportaciones
Ecopetrol Pozos Colorados	Granel líquido Derivados del petróleo	Importaciones

Fuente: Superintendencia General de Puertos. Situación portuaria en Colombia. Bogotá, 1998.

Las exportaciones del carbón han aumentado gracias a la demanda y dinamismo del sector industrial en los mercados internacionales, tales como: Estados Unidos, el principal importador; Japón, la Unión Europea y Chile. Cabe anotar que toda la producción que sale por la Sociedad Portuaria de Santa Marta, a través de Carbosan Ltda., proviene de la Mina “Caipa”, de Carbones del Cerrejón Central, ubicada en el departamento de La Guajira, mientras que las de los otros dos puertos antes mencionados (Prodeco y Drummond) proceden en su mayoría del departamento del Cesar.

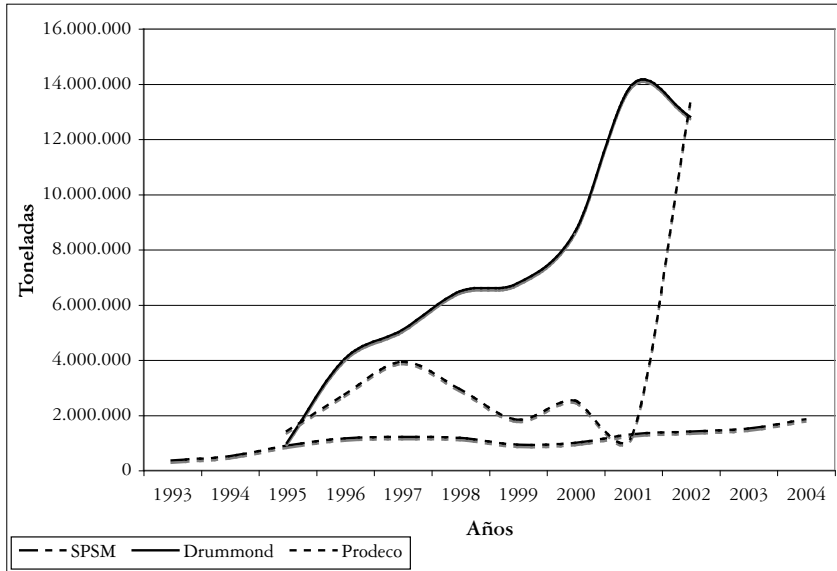
Tabla 5

Exportaciones anuales de carbón por la SPSM, Drummond y Prodeco en toneladas

Compañías	1995	1996	1997	1998
Drummond	965.441	4.014.275	5.055.579	6.455.132
Prodeco	1.405.400	2.731.546	3.900.542	2.917.741
SPSM	877.155	1.134.586	1.185.945	1.154.637

Compañías	1999	2000	2001	2002
Drummond	6.754.400	8.616.064	13.951.511	12.788.688
Prodeco	1.813.067	2.500.310	1.258.526	13.259.070
SPSM	904.864	974.926	1.278.655	1.382.384

Fuente: el autor, con base en Cámara de Comercio de Santa Marta, Indicadores económicos 2003 y 2004.



Fuente: el autor, con base en Cámara de Comercio de Santa Marta, Indicadores económicos 2003 y 2004.

Gráfico 9. Exportaciones anuales de carbón por la SPSM, Drummond y Prodeco en toneladas

Como se refleja en la Tabla 5 y en el Gráfico 9, para la SPSM desde el año 1993 el carbón presenta un comportamiento creciente, que cambia en el periodo de la crisis nacional (recesión económica) que se generó de 1998 al 2000. Por otra parte, en el año 2002 Prodeco se vio beneficiado al aumentar sus exportaciones gracias a ciertos factores internacionales, como el cierre de las minas de Londres y de las minas de Sudáfrica, ya que eran socavones bajo tierra y estaban muy profundas, y ponían en riesgo la vida de los trabajadores. Después de esto, el carbón presenta una gran demanda por parte de los mercados internacionales, debido al auge de los productos industriales.

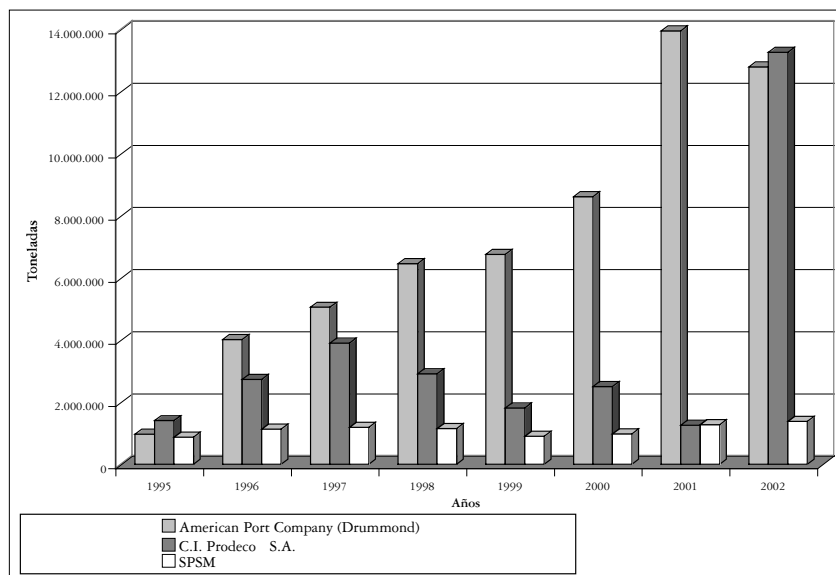
En la Tabla 6 y en el Gráfico 10 se detalla la comparación de la evolución del comercio exterior entre los puertos carboníferos Drummond, Prodeco y Sociedad Portuaria de Santa Marta en el periodo comprendido de 1995 al 2002.

Tabla 6. Comparación del comercio exterior del carbón por Drummond, Prodeco y SPSM

Compañías	1995	1996	1997	1998
Drummond	965.441	4.014.275	5.055.579	6.455.132
Prodeco	1.405.400	2.731.546	3.900.542	2.917.741
SPSM	877.155	1.134.586	1.185.945	1.154.637

Compañías	1999	2000	2001	2002
Drummond	6.754.400	8.616.064	13.951.511	12.788.688
Prodeco	1.813.067	2.500.310	1.258.526	13.259.070
SPSM	904.864	974.926	1.278.655	1.382.384

Fuente: www.supertransporte.gov.co



Fuente: www.supertransporte.gov.co

Gráfico 10. Comparación del comercio exterior del carbón por Drummond, Prodeco y SPSM

En la comparación se destaca el comportamiento creciente de la multinacional Drummond y la compañía Prodeco, ya que estas firmas aprovechan su infraestructura de puerto para manejar altos niveles de

carbón proveniente de las minas del Cesar e, igualmente, suplen las necesidades de los importadores internacionales. Así mismo, la mayoría de las exportaciones nacionales de carbón se realizan a través de los puertos del Caribe colombiano (<http://www.supertransporte.gov.co>).

2.4. Exportaciones por país de destino

Los principales países a los que exporta Colombia por el puerto de Santa Marta, son, en síntesis, los siguientes:

- Estados Unidos
- Venezuela
- Arabia Saudita
- India
- Países Bajos.
- Bélgica
- Japón
- Dominica
- México
- Alemania
- Reino Unido
- Brasil
- Antillas Holandesas

2.5. Principales productos importados

En la Tabla 7 se destacan los principales productos importados por la Sociedad Portuaria de Santa Marta en el periodo comprendido de 1991 al 2001. En primer lugar se encuentran los gránulos sólidos y, en segundo, lugar los productos industriales provenientes principalmente de los Estados Unidos, seguido por la fabricación del papel y sus productos. Dentro del sector industrial, se encuentra el subsector de fabricación de sustancias químicas, el cual ha tenido una variación favorable en el transcurso de los años.

Tabla 7. Principales productos importados por la SPSM

Productos	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Granel Sólido	191.702	303.482	305.553	400.610	503.955	726.364
Tuberías y Accesorios	7.411	55.052	57.506	0	202.343	140.241
Contenedores	0	0	0	117.110	137.052	117.782
Cartón y papel	79.576	95.199	105.349	123.669	90.590	66.571
Granel líquido	20.138	21.857	13.946	35.616	24.666	22.686
Químicos	12.807	12.074	37.302	28.215	14.768	11.018
Alambrón	11.366	14.422	30.353	25.845	0	0

Vehículos	756	2.134	12.747	10.378	12.067	35.221
Acero	3.709	11.467	74.327	0	91.650	68.872
Otros*	59.104	164.724	104.105	208.615	94.210	53.968
	386.569	680.411	741.188	950.058	1.171.301	1.242.723
Productos	1997	1998	1999	2000	2001	
Granel Sólido	762.149	675.882	766.188	638.806	643.626	
Tuberías y Accesorios	67.313	22.739	7.681	0	0	
Contenedores	139.746	166.583	130.349	98.330	90.024	
Cartón y papel	72.953	66.197	38.070	0	0	
Granel líquido	26.009	22.568	17.470	17.414	0	
Químicos	25.499	35.061	23.638	34.502	47.195	
Alambrón	0	0	0	0	0	
Vehículos	14.718	10.925	2.718	3.676	6.163	
Acero	67.901	91.577	37.650	0	31.115	
Otros*	69.991	56.173	29.824	51.283	52.000	
	1.246.279	1.147.705	1.053.588	844.011	870.123	

*Otros productos: Vidrios, alambres, polietileno, libros, aparatos eléctricos, cables, etc.

Fuente: Sociedad Portuaria de Santa Marta.

El distrito de Santa Marta importa principalmente de los siguientes lugares: Estados Unidos, China, Francia, Costa Rica, Zona Franca Cartagena, Reino Unido, Venezuela, Israel, Japón, Brasil, Ucrania, entre otros (Ver cuadro 8).

3. ANÁLISIS DEL COMERCIO EXTERIOR DE SANTA MARTA A PARTIR DE 1990

Después de un periodo en el que Colombia, y particularmente Santa Marta, mantenía un modelo económico proteccionista con la sustitución de importaciones, entró el proceso de apertura e internacionalización de la economía a partir del año 1991, que se suponía sería una política comercial favorable para regiones con ubicación geográfica como la del puerto samario. Sin embargo, sucedió todo lo contrario, ya que Colombia en esos momentos se encontraba en medio de un gran desorden macroeconómico y de una gran devaluación debido al aumento del gasto público y al mal comportamiento de la agricultura por el proceso de reevaluación. Como

el Magdalena es una región que depende del sector primario (agrícola), se hizo más vulnerable a la reevaluación de las tasas de cambio y en general a la variación de los precios de los productos básicos (Ramos, 2001, 193-194).

Con respecto a lo anterior, es importante mencionar que este proceso tuvo consecuencias negativas para el comercio exterior del distrito sólo en los primeros años de la década del noventa, pues a partir de 1997, con la ayuda del sector minero se incrementó la participación de las exportaciones de carbón, lo que condujo a Santa Marta a un mayor crecimiento portuario en comparación con otras ciudades de la región.

A continuación se describe cómo fue el comportamiento del comercio exterior del distrito de Santa Marta a partir del inicio de la apertura económica.

- **1991 - 1993:** Durante este periodo no se encontraron datos estadísticos que permitan analizar el comportamiento del comercio exterior. Sin embargo, se puede afirmar que este fue un periodo de empalme en el que Colpuertos, por medio de la Ley 1 de 1991, empieza el proceso de entrega en concesión a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, que sólo se hace efectiva en el año de 1993, después que el país afrontara una serie de crisis a nivel macroeconómico por el proceso de internacionalización.

- **1994 - 1999:** Las exportaciones a partir de este período y hasta el 2000 mostraron un comportamiento decreciente debido a la poca diversidad de productos exportados y de pocos mercados objetivos (Cámara de Comercio de Santa Marta, 2000). Por esta razón, las exportaciones fueron muy susceptibles a las crisis internacionales, como la fluctuación de precios. Así mismo, entre 1998 y 1999 hubo una crisis o recesión económica a nivel nacional que afectó el comercio exterior³.

³ En 1999 Colombia experimentó su peor recesión económica en 70 años, ya que la economía se contrajo en un 6% (Orrego, 1999:5B; Semana, 1999m, 1999n). La severidad de esta crisis en Colombia y el descontento popular generalizado por causa de ésta fueron dos factores que generaron los problemas de criminalidad común y gobernabilidad, que debió enfrentar el presidente Andrés Pastrana durante su primer año y medio de gobierno, al tiempo que alimentó y fortaleció alentando a las guerrillas del país. Las acciones de la guerrilla, los secuestros, el sabotaje a la infraestructura, y la escalada del conflicto armado a su turno, exacerbaban y prologaron el descenso de la economía del país (Semana, 2000C, 2000D).

■ **2000:** En el inicio de este año, el comercio exterior muestra un deterioro, el cual está asociado a la alta dependencia que se tiene del banano. Según la Cámara de Comercio de Santa Marta, en el 2000 las ventas de la fruta se contrajeron en un 15.3%, entre otras causas por estar sometidas a las fluctuaciones de los precios internacionales y a cuotas tanto en la Unión Europea como en Estados Unidos, e internamente por factores climáticos.

En el 2000, la economía de la ciudad se vio afectada por factores que se presentaron a nivel nacional con motivo de la recesión económica que generó la tasa de desempleo más alta de los últimos años y los problemas que desencadenó el conflicto armado. Esto originó un desplazamiento masivo, no sólo en esta parte de la región, sino también en todo el país, además la ciudad se afectó porque el sector financiero retiró los créditos a los empresarios, como resultado de la gran incertidumbre ante la situación de desorden público por la que atravesó el país.

Sin embargo, el comercio exterior de la ciudad para este año se registró como el de mayor crecimiento en el país; del mismo modo, el porcentaje de participación del puerto de Santa Marta en cuanto al movimiento de carga en toneladas dentro del total nacional, de acuerdo con estadísticas de la Superintendencia de Transporte fue del 17%, y en cuanto a exportaciones fue de 7.2% .

Las exportaciones de este año decrecieron en un 9.81% respecto al año inmediatamente anterior; dentro de éstas el sector agropecuario mostró un comportamiento desfavorable de (- 17.61%); todo lo contrario sucedió con el sector minero, el cual presentó un crecimiento del 318.48% respecto a la anualidad anterior.

En lo que respecta a las importaciones, hubo un crecimiento del 32.73%; no obstante, al compararla con el año anterior, éste fue negativo (Cámara de Comercio de Santa Marta, 2000). Los sectores más representativos fueron el industrial, que participó con el 98.43 % de las importaciones totales de la sociedad portuaria por el incremento de las importaciones de maquinarias, equipos, fabricación de papel y sus productos, y el sector agropecuario, que participó con el 1.45%, mostrando así una balanza comercial positiva

para este año, ya que las exportaciones superaron a las importaciones en un 7.22% (Cámara de Comercio de Santa Marta, 2000).

■ **2001:** Hasta este año las exportaciones de Santa Marta, cuya producción es básicamente agrícola, mostró tendencias decrecientes porque su principal bien exportador es el banano, y sus ventas se vieron afectadas por factores climáticos, reducción de las áreas sembradas y volatilidad de los precios internacionales. Al analizar el comportamiento de las exportaciones del año 2001 frente al 2000, existe una variación anual en el sector agropecuario que refleja sólo un 19.4% de descenso, que incide mayoritariamente al representar el 84.3% del valor exportado. Las compras al exterior del año 2001, comparadas con la vigencia anterior, aumentaron 14.5%. El sector industrial mostró una variación igual (14.5%), pero con una alta incidencia al contribuir positivamente con 14.2 puntos porcentuales a la variación (14.5%).

Entre los subgrupos del sector industrial sobresale por su importante participación, maquinaria y equipos, con incrementos en sus compras del 24.2%. El comportamiento del subsector de fabricación de sustancias químicas también fue destacado dentro de los resultados del sector industrial, por su disminución del -43.6%, lo cual contribuyó con 4.7 puntos negativos a la variación de este renglón de la economía (14.5%). El 61.2% de las importaciones en el año 2001 procedían de Estados Unidos; le siguen en su orden Brasil (18.5%) y Venezuela (5.6%) (Cámara de Comercio de Santa Marta, 2001).

■ **2002:** las exportaciones anuales del Magdalena presentaron una tendencia decreciente hasta el año 2001, con ascensos en el 2002 del 23.2%. El sector minero presentó un incremento del 2.227,5% entre los años 2001-2002, y la explotación de minas de carbón fue la que se destacó por su incremento en el 2002, subsector que no presentó ventas en el 2001.

Las exportaciones del sector agropecuario lograron una participación del 83.1%, es decir, se incrementó en un 21.5%, aumentando así los 6.8 puntos positivos que aportó el sector minero. Por otra parte, las exportaciones de banano ascendieron a un 85.9%.

Las exportaciones del distrito de Santa Marta tuvieron una participación del 1.10% dentro del total nacional, y la producción agropecuaria es la de mayor contribución. En cuanto a los países de destino, Bélgica se ubicó como el principal destino de los productos exportados por SPSM, al representar el 40.85% del total; le siguió en su orden Estados Unidos, con 38.31% de participación.

Con respecto a las importaciones, en comparación al año anterior, éstas disminuyeron en un 19.0%, del cual el 97.4% corresponde a importaciones del sector industrial. Las importaciones son originarias en un 73.5% de Estados Unidos y le sigue en su orden de importancia Sudáfrica con un 4.3% (Cámara de Comercio de Santa Marta, 2002).

■ **2003:** En este año la economía nacional fue favorable. El plan de acción del gobierno del presidente Alvaro Uribe para recuperar la seguridad nacional, le devolvió en gran parte la confianza a algunos de los sectores productivos, especialmente a las actividades agrícolas. Las exportaciones del 2003 tuvieron un leve incremento del 1.7%; sin embargo, no logró alcanzar los montos obtenidos en años anteriores. Los mayores incrementos los tuvo el aceite de palma por su recuperación en las exportaciones. Las ventas del banano representaron el 80.1% del total de las exportaciones hechas por la Sociedad Portuaria de Santa Marta.

En cuanto al sector minero las exportaciones del carbón tuvieron una tendencia decreciente. Santa Marta tuvo un porcentaje de participación del 0.09% del total de la exportaciones del país, al crecer sus exportaciones en un 5%. El superávit de este año fue inferior al del año anterior en un 22.9%, como resultado del mejor desempeño de las importaciones, que crecieron 53% frente al 1.7% de las exportaciones (Cámara de Comercio de Santa Marta, 2002).

■ **2004:** Las exportaciones en este año tuvieron un comportamiento favorable y arrojaron un aumento del 60,16% con respecto al año anterior. El Gráfico 12 muestra un aumento en comparación con el periodo pasado. Por país de destino, el principal comprador fue Bélgica, con una participación del 27.24% y 36.05% en el tercer y cuarto trimestre; le sigue Estados Unidos, con el 20.37% y el 18.61% y Reino Unido, con el 21.48% y el 16.11% respectivamente.

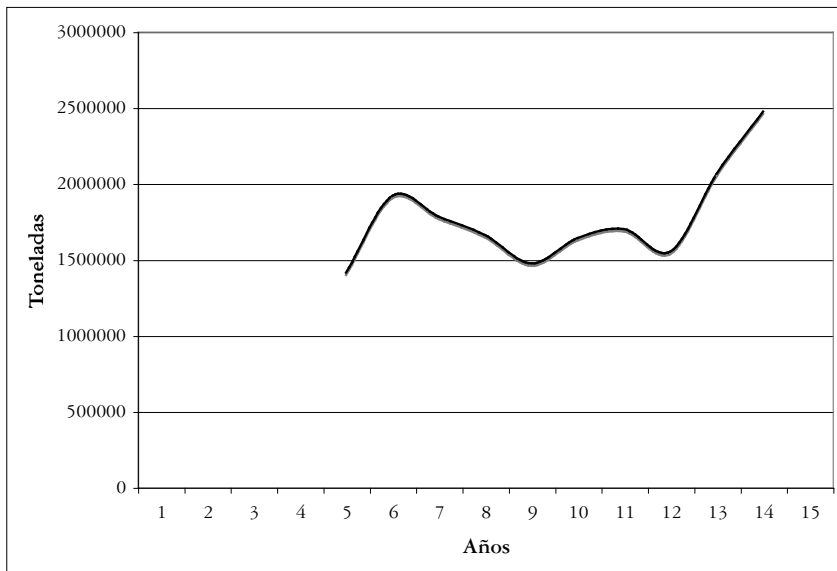
Las importaciones muestran una tendencia decreciente, pero en la mitad del periodo del 2004 se registra un aumento, el cual fue jalonado por el sector industrial en un 52.45% (Dane – Banco de la república, 2004, p. 22-24).

■ **2005:** A partir del 1° de enero de este año se eliminó la cuota en la Unión Europea, lo que hizo que empezara a operar un arancel único para el banano. En el Gráfico 18 se detalla una comparación entre las exportaciones e importaciones totales que operan en la Sociedad Portuaria de Santa Marta a partir de 1995 al 2004.

Tabla 8
Exportaciones totales anuales por la SPSM en toneladas

Años	1995	1996	1997	1998	1999
Exportaciones Totales	1.413.369	1.917.856	1.781.268	1.660.243	1.473.412
Años	2000	2001	2002	2003	2004
Exportaciones Totales	1.639.636	1.698.243	1.551.935	2.065.080	2.472.140

Fuentes: Cámara de Comercio de Santa Marta (2004).



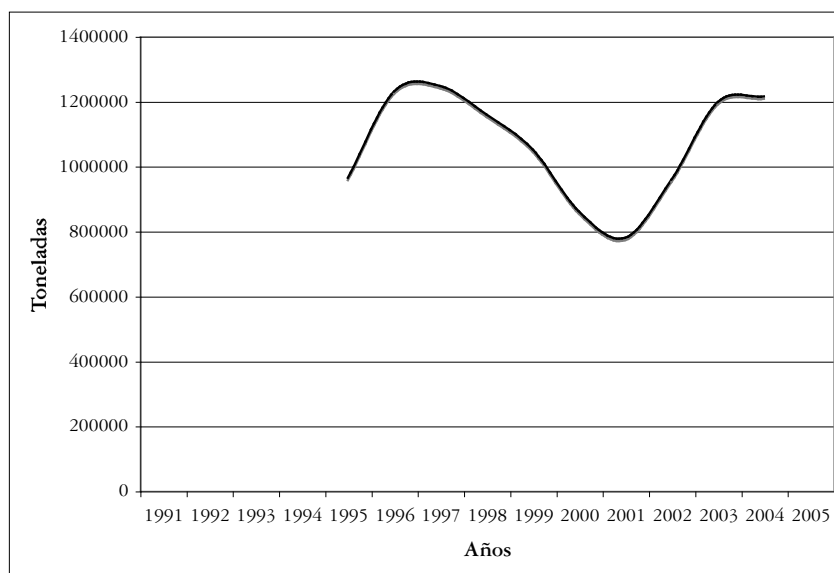
Fuentes: Cámara de Comercio de Santa Marta (2004).

Gráfico 11. Exportaciones totales anuales por la SPSM en toneladas

Tabla 9
 Importaciones totales anuales por la SPSM en toneladas

Años	1995	1996	1997	1998	1999
Importaciones Totales	963.780	1.234.778	1.246.261	1.158.317	1.050.359
Años	2000	2001	2002	2003	2004
Importaciones Totales	860.674	778.659	958.538	1.197.070	1.214.765

Fuente: Cámara de Comercio de Santa Marta, (2004).



Fuente: Cámara de Comercio de Santa Marta (2004).

Gráfico 12. Importaciones totales anuales por la SPSM en toneladas

En las Tablas 8 y 9 y los Gráficos 11 y 12 se puede apreciar detalladamente que la balanza comercial del distrito de Santa Marta tiende a ser positiva con altibajos en los periodos de 1998 al 2000; igualmente, se detalla que, en cuanto a toneladas, Santa Marta exporta más de lo que importa, y muestra un superávit alto entre los años 1995 a 2004.

Subsector logístico y portuario (Colpuertos VS Sociedad Portuaria)

La empresa Puertos de Colombia (Colpuertos), creada desde 1959, tenía como función la administración centralizada de los puertos y manejar el monopolio de la carga; la ineficiencia administrativa la demostraba su desmedida planta de personal que devengaba elevados salarios, así como el uso inadecuado del espacio físico. Estos problemas le restaban eficiencia a la capacidad productiva de la empresa, lo cual significaba altos costos para los usuarios del servicio. En la década de los ochenta se intensificó la crisis administrativa y financiera de la empresa⁴.

Con el gobierno de Cesar Gaviria Trujillo, y su programa de modernización de la economía Colombiana, se determinó adecuar la infraestructura portuaria y de transporte a las nuevas necesidades del comercio internacional, se creó el nuevo estatuto portuario en 1991, por medio del cual se descentralizan los puertos públicos y su especialización en el manejo de la carga, y se liquidó la empresa Puertos de Colombia. Esto permitió la creación de la Superintendencia General de Puertos, lo cual facilitó la constitución de Sociedades Portuarias que podían constituirse con capital privado, público o mixto; requerirían una concesión (Viloria, 2000; Collazos, Borrero, 2006), la cual a partir de ese momento fue de 20 años prorrogables, para ocupar y usar en sus actividades playas y zonas de bajar. Por ello, el gobierno exigiría una contraprestación, e igualmente permitiría la constitución de empresas de operadores portuarias, con el fin de modernizar el sistema portuario, reducir tarifas y mejorar la eficiencia de las operaciones portuaria (Ver Cuadro 6). (Cámara de Comercio de Bogotá, 1993).

⁴ Para profundizar sobre esta temática se recomienda analizar los trabajos de Jaime Andrés Collazos y Santiago Borrero (2006) *Las Sociedades Portuarias Regionales en el comercio exterior colombiano: Una reseña sobre la importancia del puerto de Buenaventura 1990-2004*, Centro Regional de Estudios Económicos de Cali del Banco de la República, Cali. Así mismo, Viloria De La Hoz, Joaquín (2000) *De Colpuertos a las Sociedades Portuarias: Los puertos del Caribe colombiano, 1990 – 1999*. Centro Regional de Estudios Económicos, Cartagena: Banco de la República.

En 1993 se hizo entrega del manejo de Puertos de Santa Marta a la Sociedad Portuaria Regional, cuyos fundadores fueron 60 empresas (bananeras, navieras, el departamento del Magdalena, el distrito de Santa Marta y otros empresarios), y al mismo tiempo fue autorizada por la Superintendencia de Puertos para desempeñarse como operador portuario.

Cuadro 6
Comparación Colpuertos – Sociedad Portuaria

CONCEPTO	COLPUERTOS	SOCIEDAD PORTUARIA
Jornada	12 horas	24 horas
Uso Muelles	65%	45%
Volumen de carga	1,5 MM Ton	3,2 MM Ton
Trámites de aduana	48 horas	2 horas
Seguridad de Mercancías	10% robos	Cero robos
Control antinarcóticos	No existía	Activo
Costo movimiento de carga	US \$54/Ton	US \$22/Ton
Tiempo de operación (Prom.)	96 horas	20 horas

Fuente: "El Puerto de Santa Marta frente al TLC", presentación Confecámaras, julio de 2004, SPSM.

La Ley de Estatuto de Puertos, en sus diferentes artículos, recrea la importancia para los puertos de invertir en infraestructura y tecnología, no sólo para competir a nivel local sino también para responder a las expectativas internacionales, con el fin de estar a la vanguardia de los principales puertos internacionales y, de esa manera, ser más eficientes e incrementar el comercio exterior.

En el articulado de esta Ley se especifican no sólo las funciones que tienen las empresas públicas y privadas que estén en el negocio de transporte marítimo, sino también las obligaciones en que incurren en el momento de tener a su cargo el negocio; se especifican los cuidados que deben tener en las zonas de trabajo o zonas de influencia, con el fin de crear una conciencia y responsabilidad social por parte de la empresa al utilizar los recursos existentes. Esta responsabilidad social está basada en crear proyectos que supervisen que la actividad no vaya en deterioro del medio ambiente, también crear proyectos que puedan ayudar al desarrollo de las comunidades que estén dentro de la zona de influencia.

La Sociedad Portuaria de Santa Marta contempla en su plan de expansión la ampliación del terminal carbonero y la construcción del terminal para cruceros, mientras que el POT recomienda consolidar a Santa Marta como una ciudad portuaria, crear otros puertos como Puerto Zúñiga y El Boquerón, en cuanto a Bahía Concha, con el propósito de establecer un nuevo puerto multipropósito.

Además, el gobierno nacional financió la construcción de la Vía Alternativa al Puerto, para evitar la entrada al centro de los camiones que se dirigen al muelle y deterioran la malla vial. En 1996 el arribo de naves a la SPR de Santa Marta creció un 67%, con respecto a la SPR de Barranquilla; del mismo modo, en 1997 tuvo un incremento del 15%, ya que las exportaciones de carbón convirtieron a Santa Marta en la zona portuaria de mayor movimiento, por encima del puerto de Barranquilla. Pero en 1998, por efecto del estancamiento económico, la actividad portuaria sólo creció un 6%. (Superintendencia de Puertos, 1999) (Ver Tabla 10 y Gráfico 13).

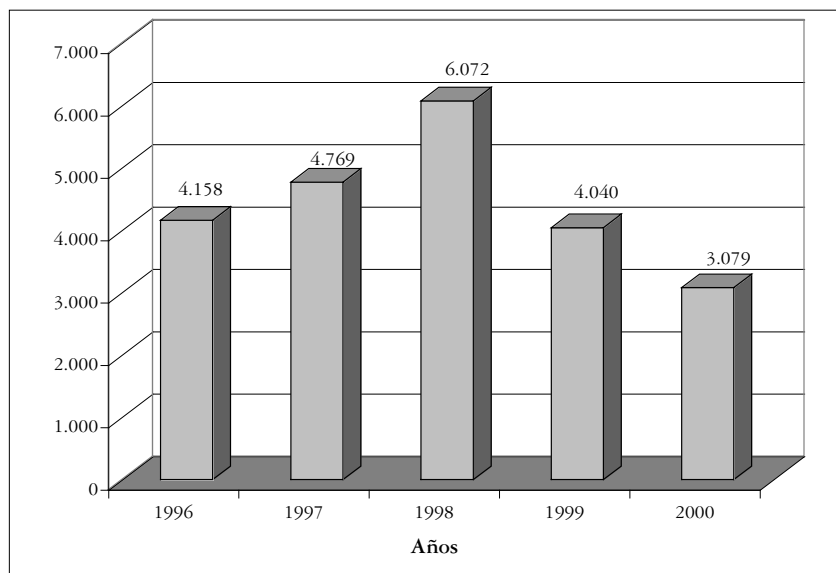
Tabla 10

Evolución número de naves arribadas a las SPR en Colombia 1996 - 2002

SOCIEDADES PORTUARIAS	NUMERO DE NAVES ARRIBADAS						
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
REGIONALES							
S.P.R. Cartagena	1.276	1.426	1.568	1.740	1.383	2.024	1.739
S.P.R. Buenaventura	1.302	1.343	1.469	806	525	620	1.026
S.P.R. Santa Marta	771	1.000	1.027	800	596	526	458
S.P.R. Barranquilla	742	918	920	643	515	507	629
S.P.R. Tumaco	67	82	88	60	60	59	0
Total	4.158	4.769	5.072	4.049	3.079	3.736	3.852

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transportes.

En 1999, de los puertos del Caribe colombiano, el de Santa Marta fue el que más participó en el movimiento de comercio exterior; movió 2.500.000 toneladas y el puerto de Barranquilla, solo movilizó 1.400.000 toneladas, con lo cual se demuestra que el comercio exterior del puerto de Santa Marta creció un 15% promedio anual.



Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte. Anuario Estadístico.

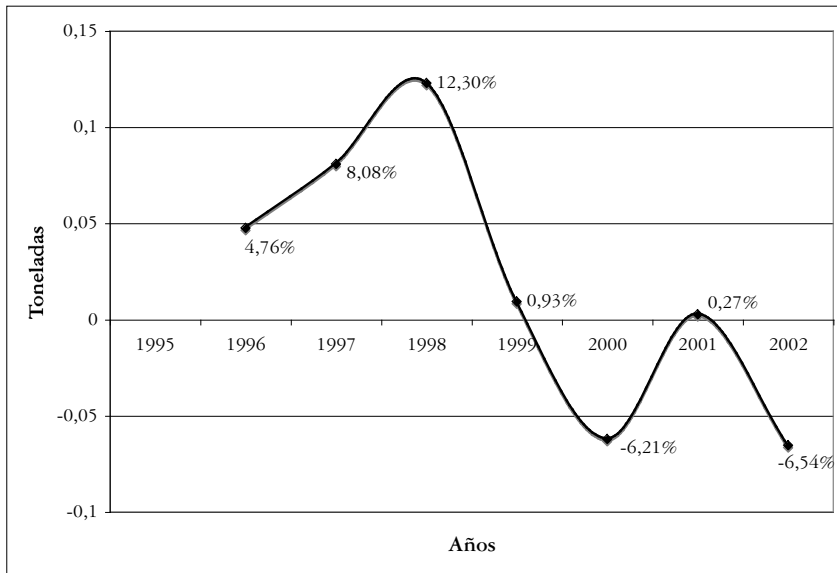
Gráfico 13. Evolución arribo de naves 1996-2000

Según la Superintendencia de Puertos y Transportes (2004), la variación del tráfico portuario a nivel nacional mostró los indicadores que se relacionan en la Tabla 11 y en el Gráfico 14:

Tabla 11
Variación del tráfico portuario 1995 - 2002

AÑO	TOTAL TRÁFICO	VARIACIÓN TRÁFICO (%)
1995	64.941.850,42	
1996	68.032.845,30	4,76%
1997	73.530.989,00	8,08%
1998	82.577.487,68	12,30%
1999	83.342.821,26	0,93%
2000	78.168.465,31	-6,21%
2001	78.382.651,17	0,27%
2002	73.256.614,25	-6,54%

Fuente: Superintendencia de puertos y transportes. Indicadores portuarios en Anuarios Estadísticos.



Fuente: Superintendencia de puertos y transportes. Indicadores portuarios en Anuarios Estadísticos.

Gráfico 14. Variación del tráfico portuario 1995-2002

Así las cosas, en 1999 la actividad portuaria del puerto de Santa Marta tuvo un incremento del 12.8%, en comparación con el de Barranquilla, el cual fue de 1.6%. El carbón representó el 94% de las exportaciones de Santa Marta, incluyendo las dos zonas portuarias de Drummond y Prodeco, y el banano con el 5%.

Por otra parte, las importaciones de los derivados del petróleo representaron el mayor porcentaje de los productos importados, equivalente al 34% del total de éstas, en especial gasolina importada por Ecopetrol, procedente primordialmente de los Estados Unidos. Este producto es introducido de su puerto flotante hacia la planta de Pozos Colorados, de donde la envía hacia el interior del país para ser marcada y procesada por medio del gasolinoducto que posee dicha empresa comercial e industrial del Estado colombiano, Santa Marta-Ayacucho-Barrancabermeja. De igual forma, se importaron directamente a la Sociedad Portuaria, algunas

grasas y lubricantes, productos que fueron traídos de la isla de Curazao principalmente.

La bahía de Santa Marta es muy atractiva debido a su configuración física y a sus aguas profundas (con 60 pies de profundidad), lo cual permite acomodar buques post-panamax más grandes; varios transportadores ven en ello una importante ventaja si se pudiera crear la infraestructura adecuada (Sociedad Portuaria de SantaMarta, 2002). En las Tablas 12 y 13 se detallan los planes de inversión realizados por la Sociedad Portuaria de Santa Marta desde el año de 1994 hasta 1999.

Tabla 12
Inversiones en infraestructura vial y ferroviaria de acceso al
Puerto de Santa Marta en millones de pesos

Proyecto	1994-1995	1996	1997	1998	1999
Vía alterna puerto de Santa Marta	0	1.807	0	1.400	ND
Rehabilitación La Loma-Santa Marta				8.000	0

Fuente: Sociedad Portuaria de Santa Marta.

Tabla 13
Plan de inversiones ejecutadas por la SPR de Santa Marta en millones de pesos

Inversiones	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Total
Obras civiles	396	926	515	1.251	3.881	1.247	8.216
Dragados	0	0	0	0	0	0	0
Equipos	47	571	256	6.056	385	134	7.449
Otros					140	135	274

Fuente: Sociedad Portuaria de Santa Marta.

A partir del 2000, la Sociedad Portuaria de Santa Marta está trabajando un plan de inversiones llamado *Feasibility study for the Santa Marta cargo terminal expansion project. draft final report*, que consiste en el estudio de factibilidad para la ampliación de las instalaciones de manejo de carga en el puerto de esa ciudad, para lo cual contrató al consultor internacional Frederic R. Harris, Inc. Este estudio incluye evaluar la factibilidad de la modernización y el desarrollo del puerto por etapas. Dichas etapas

incluyen la ampliación y modernización de los muelles 2 y 3, para poder contar con un muelle post-panamax o dos muelles más pequeños y la posterior ampliación, lo cual permitirá una capacidad mayor en los muelles, y patios adicionales para contenedores (SPRS, 2002, 9-11).

Por otra parte, el puerto de Santa Marta es operado y manejado por la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta bajo un contrato de concesión a 20 años (de 1993 a 2013). El puerto posee 7 muelles, con una profundidad natural de agua con calados entre los 15 y 60 pies, lo que aporta una ventaja comparativa con los demás puertos (Ver Cuadro 7), con longitudes de 94 hasta 240 metros; además, es el único puerto de carga general en la Costa Caribe, con acceso por ferrocarril a Bogotá y a Medellín, y también tiene acceso al interior del país por carretera.

Cuadro 7
Comparaciones entre los puertos de Santa Marta y Barranquilla

VARIABLES	SPSM	SPRB
Extensión	36.58 hectáreas	93.3 hectáreas
Ubicación	11° 15' 00" Latitud norte 74° 13' 00" Longitud oeste	11° 6' 54" Latitud norte 74° 51' 36" Longitud oeste
Longitud de muelle	1.362 metros lineales	Muelle marginal de 1.058 metros lineales. Muelle Fluvial de 550 metros lineales.
Área de bodegas	22.696 m ²	34.641 m ²
Área de patios	74.613 m ² de almacenamiento	280.000 m ²
Distancia por carretera a Bogotá	1.286 Km.	1.411 Km.
Distancia férrea con Bogotá	969 Km.	-

Fuente: Sociedad Portuaria de Santa Marta.

Cabe anotar que el puerto de Santa Marta tiene la Certificación de Calidad ISO 9001-2000 en administración, operación y comercialización de los servicios portuarios y logísticos que se prestan en el terminal, expedido el 21 de enero de 2004, con fecha de vencimiento el 20 de enero de 2007 (SPAM, 2002, p. 4).

A partir del momento en que el puerto de Santa Marta fue entregado en concesión a la Sociedad Portuaria, ha mantenido un movimiento estable

e, incluso, cada año aumentan sus operaciones, y se ha especializado en el tipo de carga a granel sólido.

4. CONCLUSIONES

El comercio exterior de la ciudad de Santa Marta, a partir del proceso de la apertura económica, se vio favorecido inicialmente con la Ley de Estatuto de Puertos (Ley 1 de 1991). Con la privatización de la empresa estatal Puertos de Colombia (Colpuertos), pasó a ser Sociedad Portuaria con capital mixto (público y privado). Esto favoreció al comercio exterior del distrito, puesto que con la llegada de la Sociedad Portuaria se mejoró el nivel de competitividad, y se tornó más eficiente en la prestación de servicios. Además, se redujeron las tarifas, lo cual incrementó las exportaciones e importaciones. Sin embargo, los flujos de comercio exterior a partir del año de 1991 han tenido un comportamiento inestable, debido a la susceptibilidad de su oferta exportable por la poca diversidad de productos y de mercados, pues se ha dependido por muchos años del café y el banano, cuyos comportamientos fueron inconstantes por las crisis nacionales e internacionales, lo que afectó mucho el desarrollo del distrito.

Es importante indicar que el proceso de apertura económica empezó a ejecutarse a partir de 1997, ya que entre 1991 y este año se presentó un proceso de reevaluación del peso colombiano debido a distintas causas, lo que conllevó a que las importaciones a partir del año 2001 se financiaran con créditos de inversión extranjera.

Por otra parte, es claro que la ciudad de Santa Marta no ha encontrado el dinamismo social y económico que pudieran haberle dado los procesos de internacionalización que se han ido desarrollando a partir de 1991. Por tal razón, ese dinamismo que se menciona no ha sido el ideal, ya que la ciudad mantuvo su economía de una manera informal, y disminuyó en grandes proporciones el poder adquisitivo de los samarios en general.

De igual manera, cabe mencionar, que la participación del comercio exterior de Santa Marta frente al total nacional es peripatética, si se tiene en cuenta que el distrito es una zona portuaria y por tener dicha cualidad, debería poseer una oferta exportable de mayor significación.

Referencias

- Banco de la República (1998, junio) Ensayo sobre política económica. Santa Marta: *Revista N° 33*, pp. 3-4.
- Banco de la República y Dane (2003), (2004) y (2005), *Informes de Coyuntura Económica Regional*, ICER. II Semestre, Santa Marta.
- Bonet Morón, J. (2000, abril). Las exportaciones colombianas de banano 1950-1998. *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional*, 14. Cartagena: Banco de la República.
- Botero, L. y otros (1992) *Neoliberalismo y subdesarrollo: Un análisis crítico de la apertura económica*. Bogotá: El Ancora Editores.
- Bula Meyer, G. (2004). *This is Santa Marta*. Bogotá: Ediciones Gamma, pp. 85-94.
- Calvo Stevenson, H. & Meisel Roca, A. (eds.) (1999). *El rezago de la costa caribe colombiana*. Bogotá: Banco de la República, Fundesarrollo, Universidad del Norte y Universidad Jorge Tadeo Lozano Seccional del Caribe.
- Cámara de Comercio de Bogotá (1993). *La apertura en Colombia. Agenda de un proceso*, prólogo de César Gaviria Trujillo, Presidente de Colombia, Bogotá: Tercer Mundo Editores, pp. 6-7.
- Cámara de Comercio de Santa Marta (1999-2005). *Indicadores económicos del Magdalena*, [disco compacto]
- Chenery, H. B. (1961, marzo). Políticas de desarrollo y ventajas comparativas. *The American Economic Review*, 51 (1).
- Collazos, J. & Borrero, S. (2006). *Las Sociedades Portuarias Regionales en el comercio exterior colombiano: Una reseña sobre la importancia del Puerto de Buenaventura 1990-2004*, Cali: Centro Regional de Estudios Económicos, Banco de la República.
- Díaz-Alejandro, C. (1975). Las políticas de comercio exterior y el desarrollo económico. Versión abreviada de *Trade policies and economic development*, en P. Kenen (comp.), *International trade and finance: frontier for research*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta (2003). *Plan de Ordenamiento Territorial 2003-2009*, Compac Disc, Santa Marta.
- Estefanía, J. (2001). *La nueva economía, la globalización*. Madrid: Ediciones Debolsillo.
- Hoy, Diario del Magdalena (2005, julio 29). *Informe especial. Santa Marta 480 años*.
- Gobernación del Magdalena y otros (2005) *Agenda interna de productividad y competitividad*. Santa Marta.

- Jarillo, J. & Martínez Echezarraga, J. I. (1994). *Estrategia internacional. más allá de la exportación*, Tomo 3, Bogotá: McGraw-Hill.
- López Cabrera, L. (2005, julio 29) *Santa Marta también es cultura*, Informe especial, Hoy Diario del Magdalena.
- Marín Perea, A. (1995). *Diagnóstico agropecuario*. Santa Marta: UMATA, p. 3.
- Ocampo Gaviria, J. A. (1993). La internacionalización de la economía colombiana. Capítulo 1, *Colombia ante la Economía Mundial*, de Miguel Urrutia (Comp.) Bogotá: TM Editores y Fedesarrollo, pp. 17 – 18.
- Ramos Ruíz, J.L. (2001). *Comercio internacional del Caribe colombiano. Balance histórico y orientación de políticas*. Barranquilla: Ediciones Uninorte, pp. 193-197.
- Rodríguez Acosta, A. L. (2001, mayo). *El banano y su desarrollo en Colombia*. Santa Marta: Fondo Editorial Universidad del Magdalena, p. 40
- Serna Dávila, D. (2005). Santa Marta hacia un nuevo modelo de desarrollo. *Diario El Herald*, Barranquilla.
- Silva Lira, I. (1998). *Manual de desarrollo local. Dirección de desarrollo y gestión local*. ILPES. Santiago de Chile: Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planeación Económica y Social.
- Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta (2003). *Directory. La guía del Puerto*. Santa Marta, pp. 8-9.
- Sociedad Portuaria de Santa Marta (2004, julio). *El puerto de Santa Marta frente al TLC*, Presentación Confecámaras, Santa Marta.
- Sociedad Portuaria de Santa Marta (2002) *Feasibility Study for the Santa Marta Cargo Terminal Expansion Project. Draft Final Repor*. Mes de mayo de 2002. Santa Marta, Pp. 9-11
- Sociedad Portuaria de Santa Marta (1999) *Informe anual*, Santa Marta.
- Sociedad Portuaria de Santa Marta (2005) *Informe Mensual. Mes de Enero*, p. 4.
- Superintendencia General de Puertos (1998). *Situación portuaria en Colombia*. Bogotá.
- Viloria de la Hoz, J. (2000). *De Colpuertos a las Sociedades Portuarias: Los puertos del Caribe colombiano, 1990 – 1999*. Cartagena: Centro Regional de Estudios Económicos. Banco de la República.

Fuentes de Internet consultadas:

Banco de la República

(<http://www.banrep.gov.co/docum/Pdf-econom-region/Present-cartag/puertos-maritimos.pdf>), bajado el 12 de enero de 2006.

Ministerio de Agricultura

(http://www.agrocadenas.gov.co/banano/reportes/prd_dp_09.pdf). Bajado el 29 de abril de 2006

y (http://www.agrocadenas.gov.co/cacao/reportes/prd_dp_10.pdf). Bajado el 12 de mayo de 2006.

Federacion Nacional de Cafeteros

(<http://www.cafedecolombia.com>) Tomado de la red el 16 de abril de 2006.

Superintendencia de Puertos y Transportes

(<http://sahagun.supertransporte.gov.co/nueva/anuario.php>) Bajado el 19 de abril de 2006.