

EL PUERTO DE BARRANQUILLA, EN LA COSTA BICEFALA

Por HAROLD MARTINEZ PATRON*

I. PREAMBULO

Recostada a las Barrancas de San Nicolás, Barranquilla ve discurrir su propia desesperanza. La Ciudad "que sabe cantar" y "sobre el yunque martillar", parece sitiada por el desgredo, la insolidaridad, la indolencia, el egoísmo, la insensatez...

Aquellos versos de Luis Carlos López en donde fustigaba a la "Caterva de Vencejos" de la Cartagena de Indias de sus amores, puede aplicarse con cruel realismo a esta Barranquilla nuestra que se desmorona, a ciencia y paciencia de todos.

Se nos desmoronan las casas, las calles, la honestidad, la sensatez, el Puerto y cada vez estamos más lejos de darnos cuenta de las nuevas características del desarrollo regional. Estamos encallados en la época del representante de los bancos de Chicago en las Empresas Públicas Municipales y, con nostalgia hemos conmemorado los 100 años de Puerto Colombia.

Barranquilla celebró alborozada, la

inauguración de su Puerto artificial, sin imaginarse que décadas después se convertiría ese mismo Puerto, en inestable, inseguro y el último del país. A la par de esta lenta agonía los otros Puertos del Atlántico y del Pacífico han aumentado su eficiencia y el movimiento de carga. Cartagena dejó de ser sólo ciudad industrial y turística para convertirse casi calladamente en ciudad industrial.

De nada vale seguir mintiéndonos, con dragas chinas, holandesas de segunda y colombianas. La sedimentación y los grandes barcos de contenedores, el estancamiento industrial de la urbe, ha herido de muerte al Puerto, y Barranquilla si quiere colocarse a tono con el crecimiento económico de la Costa tendrá que rediagnosticarse, so pena de sucumbir bajo su propia impotencia. No es hora de seguir mintiéndonos sobre la ciudad, es el momento de situarnos de cara a nuestra propia realidad, sin provincianismos, o absurdos celos regionales, para así lograr un terruño más amable para nosotros mismos y nuestros hijos. Nos encontramos en el momento justo de tocar a las puertas, de la calidad humana de "ñero" para reconstruir la ciudad.

II. EL PUERTO

El río Magdalena, es la alcantarrilla nacional. Allí es arrojado todo lo imaginable e inimaginable. La deforestación

* Abogado Universidad Libre de Colombia. Director Unidad de Vivienda y Desarrollo Urbano. Fundación Foro Nacional por Colombia - Capítulo Costa Atlántica.

salvaje que han sufrido sus riberas, ha elevado el volumen de sedimentación a niveles tan altos, que es casi imposible disminuirlas en forma significativa.

Corrían los años 49 y 50, cuando el "Factor" y el "Branderburgh" -este último barco alemán- encallaron cuando se enrumbaban al Terminal. Era el pitazo de alerta sobre lo que ocurriría más tarde: Puerto cerrado, desvío de embarcaciones por el calado no apropiado del canal navegable.

La draga "Colombia" inició operaciones y en su momento se consideró que los problemas de la sedimentación llegarían a su fin. Pero no fue así. Hubo necesidad de contratar a la draga china y volvió a repetirse que ahora sí el Puerto alcanzaría profundidades óptimas. Sin embargo \$ 2.190 millones de pesos anuales a razón de \$ 6 millones de pesos diarios, han embolsillado estos descendientes de Mao Zedong, y la agonía del canal navegable continúa.

Después de estos avatares, se decidió comprar a los holandeses, una draga, la cual sería factor definitivo para la solución de la sedimentación. Entre escándalos, todavía no suficientemente aclarados, la draga "Cosmos" -después "Bocas de Ceniza"- comenzó a trabajar, pero sin poderse liquidar a los chinos, ya que todavía eran necesarios.

Más de 14 millones de dólares, fue el costo de la draga holandesa, que entre otras cosas, Colpuertos pretende que la ayuden a pagar los otros Puertos.

No obstante, los problemas continúan. El Puerto ha sido cerrado, barcos desviados, el Inderena interviene y el drama prosigue. Si se contratasen seis o siete

dragas, es posible que congestionen el canal navegable y colisionen entre sí. Convenzámonos. Ninguna de estas dragas, ni otras, pueden mantener el canal navegable en los pies de calados necesarios para recibir barcos que utilicen contenedores para transportar carga, ya que necesitan en su mayoría, más de 30 pies de calado para navegar.

Nuevas obras hidráulicas, -diques, por ejemplo- podrían demorar la muerte del Puerto para el mercado internacional, pero la sedimentación no se podrá domeñar sin rescatar el Río. Contra esta alternativa conspira la cifra estratosférica que habría que invertir y el desarrollo de los otros Puertos del Atlántico y, el de Buenaventura en el Pacífico. Veamos.

Santa Marta no tiene problemas de calado y a pesar que su Bahía es relativamente estrecha, el año pasado movilizó algo más de 500 mil toneladas de carga. Sin embargo, Santa Marta no tiene industrias y la inmensa mayoría de la carga es de tránsito hacia otras ciudades.

Cartagena tampoco tiene problemas de calado y con 15 millones de dólares, un poco más del costo de la "Bocas de Ceniza", dragará el Canal de Varadero, que aumentará la profundidad a 60 pies de calado. En 1988 movilizó casi 900 mil toneladas y los muelles privados de las respectivas industrias, 9 millones de toneladas de carga transportadas, más del doble de la mercancía atendida por todos los muelles de Colpuertos, ya que Buenaventura -único Puerto en el Pacífico- atendió 3 millones de toneladas de carga el pasado año. Si analizamos, con cuidado el cuadro que a continuación se detalla nos daremos cuenta del retroceso

**MOVIMIENTO MARITIMO POR PUERTOS INTEGRALES
(TONELADAS 1987 - 1988)**

PUERTOS	IMPORTACION		EXPORTACION		CABOTAJE		TOTAL	
	1987	1988	1987	1988	1987	1988	1987	1988
CARTAGENA TOTAL	1.085.688	1.025.326	4.998.911	4.672.987	2.234.372	3.973.949	8.318.971	9.672.262
TERMINAL MUELLES PRIVADOS	446.462	507.013	353.344	368.815	17.574	14.103	817.386	889.931
BUENAVENTURA TOTAL	639.226	518.313	4.645.567	4.304.172	2.216.798	3.959.846	7.501.591	8.782.331
TERMINAL MUELLES PRIVADOS	1.888.088	2.148.053	650.000	695.142	557.007	209.348	3.095.095	3.052.543
BARRANQUILLA TOTAL	1.888.088	2.148.053	650.000	695.142	557.007	209.348	3.095.095	3.052.543
TERMINAL MUELLES PRIVADOS	973.887	1.113.105	556.800	534.504	218.568	225.645	1.749.255	1.873.254
TERMINAL MUELLES PRIVADOS	346.899	404.515	53.386	50.318	26.929	1.859	427.214	456.692
SANTA MARTA TOTAL	626.988	708.590	503.414	484.186	191.639	223.786	1.322.041	1.416.562
TERMINAL MUELLES PRIVADOS	450.468	465.784	273.589	316.606	33.291	34.940	257.348	817.330
TERMINAL MUELLES PRIVADOS	450.468	465.784	273.589	316.606	33.291	34.940	257.348	817.330
TOTAL PUERTOS TOTAL	4.398.131	4.752.268	6.479.300	6.219.239	3.043.238	4.443.882	13.920.669	15.415.389
TOTAL TERMINALES	3.131.917	3.525.365	1.330.319	1.430.881	634.801	260.250	5.097.037	5.216.496
TOTAL MUELLES PRIVADOS	1.266.214	1.226.903	5.148.981	4.788.358	2.408.437	4.183.632	8.823.632	10.198.893

FUENTE: TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE CARTAGENA

de los muelles privados y el de Colpuertos, en Barranquilla.

Si establecemos ventajas comparativas, nos damos cuenta que no podemos competir. Hemos demorado en detectar que todas las circunstancias que rodean al Puerto, más la insuficiencia de la infraestructura básica de servicios públicos, ha atentado contra el crecimiento industrial. Hace 23 años se creó Monómeros Colombo-Venezolanos, el año pasado anunció su partida hacia otros lares Canguro y ahora Peldar, por causas diversas, nos abandonó. Han transcurrido más de dos décadas y empresas de envergadura no se crean en la ciudad.

Entre tanto, la Guajira se defiende con El Cerrejón. Cesar, recibirá un inusitado impulso con los yacimientos de la Jagua de Ibirico, cuyo puerto carbonífero difícilmente se instalará en Barranquilla por razones obvias. El Magdalena, reactiva su zona bananera por la violencia feroz, instaurada en la feraz tierra de Urabá. Las playas samarias, con timidez aún, vuelven a colmarse de turistas nacionales. Córdoba, a pesar de los problemas de Cerromatoso, confía en su reactivación definitiva, en el aumento del precio del níquel y en Urrá I y II. Sucre, sueña con la redención de La Mojana y con adecuar a Tolú para el turismo. Cartagena crece industrialmente en Marmonal

y Zona Franca, en sectores tan importantes como el petroquímico, la metalmecánica, la transformación de alimentos, los plásticos...

Es este el panorama del nuevo desarrollo regional y Barranquilla no está preparada para beneficiarse de este crecimiento. Seguir soñando con colocar el Puerto como el primero del país, es continuar sin norte, ante los nuevos hechos económicos, que tienen ocurrencia en la Costa Caribe.

Es por todo ello, que mantener el criterio de la costa bicéfala como lo hace el doctor Rodolfo Segovia, es también recortado pues la Costa puede alcanzar un crecimiento multicéfalo, si entendemos el rol que deben jugar los diferentes departamentos costeros.

Aceptemos, a riesgo de encallar en nuestro crecimiento económico, que el Puerto es de uso doméstico. Construyamos un ramal férreo entre Barranquilla y Cartagena, que nos permita nacionalizar mercancías en las instalaciones del Terminal. Ampliemos la Cordialidad a seis carriles, concluyamos la autopista al mar, diseñemos la variante a Malambo desde el lugar en donde se encuentra Terpel. Aprovechemos la calidad de nuestra mano de obra y hagamos énfasis en el sector servicios. Propugnemos por una verdadera red vial, eficiente, en buen estado que comunique a los municipios de la costa. En estos aspectos no existe duda que al doctor Rodolfo Segovia, se asiste la razón.

Si proseguimos como vamos, a la vuelta de menos de 15 años, tanto Cartagena como Bucaramanga, nos habrán superado como la cuarta ciudad del país. Necesitamos afrontar con responsabili-

dad los nuevos tiempos. Pero si en vez de analizar todos estos elementos de desarrollo regional, nos dedicamos a la intrascendencia, estamos irremediablemente perdidos. Entendamos que no nos encontramos en las mejores condiciones para afrontar el crecimiento económico de la Costa Caribe.

III. GLOSAS MARGINALES

Todo lo expresado aquí apunta a despertar en los dirigentes y en los ciudadanos, un espacio para la reflexión, sobre nuestro presente y futuro. Debemos entender que todo este crecimiento que se viene literalmente encima a la Costa Caribe, no puede ser una frustración más. No se podrá aislar el crecimiento económico del verdadero desarrollo que, por supuesto, incluye a todos nuestros conciudadanos. Si no fuese así "¿Para qué crecimiento económico?"

Barranquilla, proseguirá siendo la capital de la Costa, pero cada día será un honor que costará mantenerlo. La ciudad "madurada al sol" merece un mejor destino. Sus retoños nativos y adoptivos estamos obligados a abocar la solución de sus desmesurados problemas, pero para ello hay que desterrar el espíritu grupista, mezquino y a veces parroquial que nos acompaña.

La ciudad no puede seguir deshaciéndose entre fugas de agua, basuras, afanes burocráticos, mientras que otras ciudades vecinas impulsan con vehemencia y fe, su nuevo porvenir. No podemos seguir repitiendo que nuestros ascendientes fueron pioneros, en comunicaciones, en aviación, en fútbol... Cuando en el hoy, cunde la cultura del pesimismo y el ocultamiento de la verdad. Volvamos a merecer el "Premio al Patriotismo".