



SOCIEDAD  
& ECONOMÍA

N° 47

Sep - dic 2022

Créditos fotografía: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ed/Colombia\\_Buenaventura\\_avond.JPG](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ed/Colombia_Buenaventura_avond.JPG)

# El puerto de Buenaventura en la reconfiguración de la cadena global de valor postpandémica

*The Port of Buenaventura in the Reconfiguration of the Post-Pandemic Global Value Chain*

**Jhosman Gerliud Barbosa-Domínguez<sup>1</sup>**

Investigador Corporación Unificada Nacional, Bogotá, Colombia

✉ [jhosman\\_barbosa@cun.edu.co](mailto:jhosman_barbosa@cun.edu.co)

🆔 <https://orcid.org/0000-0003-1684-5692>

Recibido: 22-07-2021  
Aceptado: 01-10-2021  
Publicado: 09-09-2022

.....  
1 PhD en Economía Política del Desarrollo.

## Resumen

Latinoamérica –y, en ella, Colombia– sufre un empobrecimiento con el único precedente de la Gran Depresión de los años 30. La baja o nula inversión en infraestructura, la predilección por acuerdos extra regionales y la falta de inversión en I + D, sumados a condiciones estructurales de pobreza y el recrudecimiento de la violencia –particularmente en Colombia–, así como los juegos de poderes globales en la región y la corrupción, hacen de la pandemia y la postpandemia un reto y oportunidad para el desarrollo regional y nacional colombiano. El objetivo del presente artículo es situar las oportunidades que puede tener el puerto de Buenaventura en la reconfiguración de las cadenas globales de valor en la postpandemia. Como conclusión, se asegura que el puerto se encuentra en la mejor ventana de oportunidad y necesita de una mirada multidimensional que lo posicione como un nodo de desarrollo socio-portuario.

**Palabras clave:** desarrollo regional; economía de cultura; postpandemia; tecnología apropiada; nodo de desarrollo socio-portuario.

**Clasificación JEL:** D6; D63; D78; F59; L92; R11.

## Abstract

Latin America –and Colombia– is suffering an impoverishment with the only precedent of the Great Depression of the 1930s. The low or null investment in infrastructure, the predilection for extra-regional agreements, and the lack of investment in I+D added to structural conditions of poverty and the resurgence of violence –particularly in Colombia–, as well as the global power games in the region and corruption, make the pandemic and post-pandemic a challenge and opportunity for regional and national development in Colombia. The objective of this article is to situate the opportunities that the port of Buenaventura may have in the reconfiguration of global value chains in the post-pandemic. In conclusion, it is assumed that the port is in the best window of opportunity and needs a multidimensional view that positions it as a node of socio-port development.

**Keywords:** regional development; culture economy; post-pandemic; appropriate technology; socio-port development node.

**JEL classification:** D6; D63; D78; F59; L92; R11.

## Financiación

El artículo se desprende de la investigación titulada “Desarrollo regional colombiano en el marco de la post pandemia PP: ventajas competitivas-comparativas sin detrimento ambiental-cultural y Economía Basada en el Conocimiento, EBC”. La investigación se encuentra en proceso y la información ha sido recolectada entre los meses de marzo y junio de 2021. Se da en el marco de la Línea de investigación del Área de Formación Socio-Humanística de la Corporación Unificada Nacional, CUN.

## Conflicto de interés

El autor declara no tener ningún conflicto de interés en la publicación de este artículo.



**Este trabajo está bajo la licencia Atribución-No-Comercial 4.0 Internacional**

## ¿Cómo citar este artículo?

Barbosa-Domínguez, J. G. (2022). El puerto de Buenaventura en la reconfiguración de la cadena global de valor postpandémica. *Sociedad y economía*, (47), e10611456. <https://doi.org/10.25100/sye.v0i47.11456>

## 1. Introducción

Desde antes de la pandemia y debido a la crisis del 2008 que golpeó al mundo, la actividad portuaria presentó una caída en 2009 y luego una recuperación constante hasta 2018. En CEPAL (2020a) se aprecia una descripción del estado del comercio internacional en el periodo pandémico:

La contracción que registró en 2020 el volumen del comercio mundial de bienes a causa de la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) fue la primera desde la ocurrida en 2009 como producto de la crisis financiera mundial. No obstante, su magnitud fue mucho menor: un -5,3% frente a un -12,6%, respectivamente. Tras registrar en mayo de 2020 el mayor descenso interanual desde el inicio de la pandemia (-16,9%), el comercio mundial de bienes ha tenido una marcada recuperación (p. 30).

Es evidente que la pandemia SARS-COVID-19 atrofió el mercado global y puso a prueba las capacidades y adopción de nuevos protocolos sanitarios, así como a la vacunación de cada país y las condiciones específicas en los territorios para no decaer en la oportunidad de competir con puertos cercanos. Para el caso colombiano, en la costa Pacífica y en el Caribe.

En Colombia, se hace más complejo el asunto por las condiciones de orden público y una histórica deuda social con las comunidades aledañas a los puertos. La institucionalidad débil e indiferente se puede –y debe– abordar desde una ética regional que conjugue eficiencia y equidad (Cuervo, 2012). Lo que implica un ejercicio integral de observación de la participación concreta de Colombia, con fortalezas y debilidades, en el marco de una reconfiguración de cadenas de valor. Como se sabe, todo lo sucedido en la pandemia obliga a pensar en la reubicación de segmentos de la cadena de valor. Es decir, almacenamiento de stock considerable de insumos para sectores industriales o agronómicos; alimentos y productos manufacturados de alta rotación; materias primas y productos de exportación no perecederos (madera, carbón, minerales o tierras raras); repuestos automotrices, electrodomésticos, partes de componentes electrónicos, derivados de la petroquímica, telas y un sinnúmero de productos.

China, desde la década de los 70, e India, desde 1990, descollaron como fábricas del mundo –en ciertos sectores, como los cereales o productos agrícolas para alimentación humana o animales de granja de grandes superficies– y también países como EE. UU., Brasil o Argentina y, más recientemente, la Federación Rusa, se han consolidado como graneros del mundo. Esto se avistaba positivo en términos de la especialización que garantizaba perfeccionamiento de los procesos, grandes stocks para distribuir, precios baratos de mano de obra (precarización salarial como correlato), y unos servicios logísticos y de infraestructura de vanguardia tendientes a su estandarización en el mundo, lo que implicaba la actualización de los puertos. La pandemia mostró que tales concentraciones de producción, alejadas de centros de consumo o de donde se pueden sumar valores agregados en la cadena de valor global, eran un problema. Y tal situación hoy tiene a productores, distribuidores y consumidores en alerta y encarna una oportunidad para ingresar a la cadena de producción, circulación, distribución y consumo de mercancías.

La apuesta por la relocalización de la cadena global de valor o suministro en la postpandemia no hace solo referencia a asegurar esquemas de sostenibilidad de la balanza comercial, sino a poder recuperar el tiempo perdido en cuanto al aprovechamiento de posiciones estratégicas de los puertos de Buenaventura y Cartagena<sup>2</sup>. Además de Urabá, con el naciente Puerto Antioquia –en el que pueden avistarse inconvenientes de sostenibilidad ambiental por su tramo hacia el Pacífico que compromete el tapón del Darién–, que echó a andar su construcción en 2019. Tales puertos y sus terminales de contenedores ameritan no solo su ampliación, sino el complemento con centros de ensamblaje intermedio. Es decir, participar también del ciclo de manufacturación

2 En los últimos 15 años, los dos principales puertos del país, Cartagena y Buenaventura, pasaron de ser nodos complementarios a nodo de transbordo y nodo primario, respectivamente, según reveló el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) en su informe *Análisis de inversiones portuarias en América Latina y el Caribe al horizonte 2040* (Arroyo, 2016).

de productos tales como teléfonos celulares, segmentos de industria automotriz, maquinaria agrícola, insumos agrícolas, sector naval y ferroviario, lo que implica abordar ya el reto de entrar a competir en nichos realistas para, poco a poco, incrementar la participación en el mercado internacional. No solo como meros puertos donde entra y sale mercancía, sino también donde se añade valor o se acumulan grandes stocks pensando en la subregión continental o los pasos del Pacífico al Atlántico septentrional. Esto implica ingresar a la revolución industrial 4.0 (Calatayud y Katz, 2019).

Aquí nos encontramos con cinco problemas estructurales de Colombia que han dado ventaja a otros países como Chile, Argentina, Uruguay y Brasil, aunque estos dos últimos estén al sur del Atlántico: i) el conflicto armado; ii) el consuetudinario olvido de la gente de polos de desarrollo portuario marítimo; iii) la falta de inversión en educación e investigación; iv) una concepción no ferroviaria de la conexión de personas y mercancías interregional, y v) los factores de orden geopolítico.

Metodológicamente, trabajamos desde la crítica de la economía política y el método de la economía política, complementado por insumos teóricos de orden cepalino, básicamente descriptivo-estadísticos de las situaciones que manifiesta la economía regional latinoamericana y colombiana en el marco de la pre y postpandemia. Los antecedentes respecto al análisis del puerto provienen de diversos autores y entidades del orden portuario, pero este es un tema que carece de antecedentes como análisis de una nueva cadena de valor global en la postpandemia, debido a la novedad misma que implica dicha reconfiguración. Al ser un artículo desprendido de un proyecto de investigación, puede comprenderse como un aporte novedoso o inédito en el tema de análisis de economías y sociedades en zonas portuarias. En ese sentido, el propósito es posicionar el término ‘nodo de desarrollo socio-portuario’, como eje que nutra de sentido a la región Pacífica, en el marco de una urgente construcción de paz para el desarrollo territorial.

Estas son las secciones que integran el presente artículo: 2. Antecedentes: ¿por qué Buenaventura? 3. En el territorio; 3.1 ¿Qué tipo de desarrollo para qué tipo de regiones?; 3.2 Ética territorial: entre la pertinencia, la equidad y la competitividad. 4. El sector portuario; 4.1 Estado actual del sistema portuario colombiano y de Buenaventura; 4.1.1 Investigación más desarrollo en Buenaventura. 5. Elementos actuales en la cambiante dinámica del COVID - POST COVID. 6. Geopolítica del transporte marítimo y los negocios y los territorios; 6.1 Trans-Pacific Partnership TPP; 6.2 Belt and Road Initiative BRI (Ruta de la seda). Y, finalmente, 6. Conclusión.

## 2. Antecedentes: ¿por qué Buenaventura?

Para apreciar en su justa dimensión las oportunidades y la forma en que Colombia puede insertarse en la reconfiguración de la cadena global de valor, es importante un elemento ineludible para ponderar tal inserción: el conflicto armado – particularmente– en la zona Pacífico, en donde se concentran hoy una suma de tensiones: i) incremento de hectáreas de cultivos ilícitos<sup>3</sup>; ii) incremento de actores armados luego de la reorganización y disputa de territorios dejados por las FARC-EP y la retoma de los mismos por las FARC-EP de Iván Mordisco, quien junto a alias Gentil Duarte no se adhirieron al Acuerdo del grueso de cúpulas y milicianos, llegando a enfrentarse con ELN, EPL, Clan del Golfo, ejército colombiano, paramilitares y bandas criminales conocidas como BACRIM (Ríos y González, 2021); iii) marginalidad y olvido histórico de las comunidades aledañas al puerto y las terminales de contenedores.

3 “El Sistema Integrado de Monitoreo de Cultivos Ilícitos (SIMCI) de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) reporta una reducción del 7% en el área sembrada con coca en el país, pasando de 154.000 hectáreas (ha), en 2019, a 143.000 ha en 2020. La capacidad de obtención de cocaína por hectárea se ha incrementado en los últimos años a pesar de la reducción del área sembrada” (UNODC, 2021, párr. 1).

iv) La pandemia SARS-COVID-19 que agravó la condición marginal estructural; v) aunque coyuntural, pero no menos relevante para comprender la relevancia del puerto: los meses de protestas y los bloqueos que acumula la zona portuaria, y se agudizaron con el paro nacional entre abril y junio, han impactado en la no exportación de más de un millón de sacos de café y las navieras se abstienen de enviar barcos al puerto, según El Tiempo (2021)<sup>4</sup>, donde más de 300 mil toneladas de carga se encuentran inmovilizadas, según la revista Mundo Marítimo (2021a)<sup>5</sup>. Finalmente, vi) la corrupción en Buenaventura –por ejemplo, más de 50.000 alumnos fantasma o inexistentes–, y el manejo del puerto que implica el tráfico de drogas y el saqueo de sus arcas de la mano de funcionarios de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN). El título del texto de Gonzalo Sánchez (2015), *Buenaventura, un puerto sin comunidad*, describe de forma cruda y puntual este fenómeno que nos indica algo relevante en el contexto del desarrollo territorial: un nodo de desarrollo no puede escindirse entre los rendimientos de la operación portuaria y la pauperización de la comunidad periférica al mismo.

4 “[Se] conoció una comunicación de la firma de logística C.H. Robinson, en la que señala que fueron informados, por su agente en Asia, que las líneas navieras Mediterranean Shipping Company (MSC), CMA, Evergreen Marine Corp, y Cosco Shipping no recibirán más cargas con destino a Buenaventura, mientras dure esta situación. ‘Este servicio estará temporalmente suspendido debido al paro nacional y a razones de orden público’, señala la comunicación enviada a los clientes de la compañía” (El Tiempo, 2021, párrs. 2-3).

5 “En materia de exportación, han dejado de salir por este terminal aproximadamente más de 11.500 toneladas de café, 12.000 toneladas de azúcar, 1.800 toneladas de granel sólido, 1.200 toneladas de carga general y 7.600 toneladas de carga en contenedores. (...) De acuerdo con lo anterior, se (...) [aprecia el grave estado del] comercio exterior colombiano, impactando esta situación a agricultores, caficultores, sector de manufactura y/o fabricantes (...)” (Mundo Marítimo, 2021a, párrs. 2-3).

Para nuestro objeto de estudio, el puerto de Buenaventura presenta elementos técnicos que lo posicionan como el puerto más relevante y estratégico, tales como espacio de almacenaje de 27.044 metros cuadrados, 9 kilómetros y medio de longitud, calado de 47 pies y 8 grúas modernizadas, que le aportan eficiencia en el descargue de contenedores<sup>6</sup>. Esta condición es paradójica ante la dimensión de la tragedia social. Por esta razón, y sabiendo de conceptos ya de vieja data acuñados como ‘polos de crecimiento’ (Boisier, 1976), proponemos aquí llamar a los puertos como nodos de desarrollo socio-portuario, para efectuar una pedagogía desde el lenguaje que afiance y naturalice la relación puerto - sociedad portuaria. Esto implica que, en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), documentos del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) y los Planes Nacionales de Desarrollo (PND), se visibilice y obligue a la complementariedad armónica entre los rendimientos del puerto para sus inversores y para las zonas de irradiación de tales rendimientos, como sus dividendos o regalías. Solo a partir del reconocimiento de que en el Pacífico colombiano, particularmente para nuestro caso, existe un conflicto social y armado de vieja data, podremos pensar en perspectivas de desarrollo regional para la paz, en la inserción efectiva del puerto en la cadena global de valor en el siglo XXI, con base en la cuarta revolución industrial, y una Economía Basada en el Conocimiento.

### 3. En el territorio

Al territorio lo definimos como la relación entre tierra, geografía y población, en donde esta imbricada conexión provoca pertenencias emotivas, culturales, históricas y gastronómicas, así como tradiciones e identidades.

6 No desconocemos que el puerto de Cartagena en términos de movimiento de mercancías, según UNCTAD (2020a), estuvo como el primero de los 5 puertos con mayor movilidad de carga de América Latina y el Caribe. Pero se debe más al volumen de mercancías que circulan mayoritariamente por el Pacífico, en lo que atañe a América del Sur.

Estas características muchas veces omitidas o no suficientemente atendidas devienen en fallas metodológicas de análisis e implementación para el desarrollo endógeno, como señala Sandoval (2017):

(...) existe una demanda creciente de incorporación de elementos o condicionantes del desarrollo que son transversales a los territorios, configurados como derechos o mínimos sociales que deben ser asimilados a la definición de objetivos o estrategias sub nacionales. En esta condición se encuentran temas como el enfoque de género, la sustentabilidad ambiental, el respeto por las minorías, la integración social y la participación social, entre otros (p. 10).

Es visible nuestra preocupación por presentar una estrecha relación entre progreso –en términos de mercado, capacidades, ciencia, tecnología– y progreso humano y comunitario. De la palabra ‘progreso’ devino el término desarrollo como una variante mal comprendida de ‘desenvolvimiento’ –del inglés *development*– sea, proceso, transición, cambio. Así continuó su deformación hasta construir la dicotomía desarrollo-subdesarrollo (Rostow, 1965), como forma de comprender el nivel de avances de un sector o país respecto a otros. De esta manera, las teorías del desarrollo económico optimizaban los rendimientos cuantitativos y las ideas de crecer –*growth*–, y, por ende, se apreciaban como hechos mejores o saludables que las mercancías fueran más frágiles, obsoletas, técnicas y robotizadas en su valor agregado; mientras los procesos de transformación de la materia y la circulación de esta como mercancías sea más eficiente, eficaz, voluminosa, comercializada, diversa, etc. A estos supuestos, que al día de hoy son imperativos del mercado global, se enfrenta toda actualización portuaria.

Al confrontar las regiones al olvido y marginalidad estructural al que las confina la corrupción local, coludida con el poder central para repartir las regalías, vemos en ellas además unos ritmos y formas propias de una idiosincrasia asentada en necesidades diferentes. Entonces, el desarrollo –como crecimiento, rapidez, comercialización, ahorro,

acumulación u obsolescencia– pierde sentido. Se aplaza y se pierde.

En el territorio aledaño al puerto de Buenaventura, que presenta las características ya señaladas, se puede experimentar una sociedad inmóvil y detenida en el tiempo, pero que creyó y vivió un tiempo de prosperidad; es decir, la conexión entre el territorio y el puerto era entrañable, como señala Sánchez (2015):

Un hito fue fundamental para la relación establecida entre la dinámica económica del puerto y la de la construcción de la ciudad, la creación de la empresa pública Puertos de Colombia (Colpuertos) en 1961. La interacción entre la población y la dinámica económica del puerto fue estrecha e influyó en los ámbitos políticos, sociales y laborales de la población bonaverense. Los procesos creados desde esta relación hicieron posible la vinculación laboral formal de más de cinco mil trabajadores nativos de la región, fortaleció el surgimiento de élites políticas locales y la construcción de una fuerte organización sindical. Un ejemplo de la incidencia de esta empresa en la vida de las personas de Buenaventura se registra en las notas del trabajo de campo que realizó Fernando Urrea en 1988; este investigador encontró una leyenda en mármol ubicada en el frente de una casa de un trabajador de la empresa que decía “Dios y Puertos de Colombia” (p. 41).

Es decir, un alto sentido de pertenencia generaba el puerto y redibujaba, hacia la década de los años 60, una comprensión optimista del territorio y, por ende, de lo que la gente imaginaba como desarrollo, como futuro para las postreras generaciones. Hoy en día el puerto está secuestrado y escindido de la población. Además, la incidencia del territorio ampliado del puerto más importante del país –los departamentos del Cauca, Valle del Cauca, Chocó y Antioquia– no pasa solo por su utilidad de recepción y despacho de carga. Pasa también por la compleja relación con el territorio y los recursos naturales.

Por ello, es importante apreciar las voces de las regiones en una apuesta por posicionar a Buenaventura como un nodo de desarrollo socio-portuario.

### 3.1 ¿Qué tipo de desarrollo para qué tipo de regiones?

En tal orden de ideas, es importante poner en el plano de la conciliación lo que los expertos consideran como desarrollo en la región, lo que se ha intentado u omitido por más de cincuenta años, y aquello que la sociedad de la ciudad y la región consideran importante. Esto implica la suma y convergencia de actores ideales y reales para la gestión de cualquier política.

### 3.2 Ética territorial: entre la pertinencia, la equidad y la eficiencia

La ética del territorio encarna en sí su deber ser, el para qué y quiénes. Los territorios son espacios producidos por humanos en colectividad y, a su vez, estos espacios producen a sus propios humanos en torno a intereses comunes. Esto implica la fórmula de Lefebvre (1976) sobre espacios de producción y producción de espacios, retomada por Harvey (2007). Los mismos varían por determinaciones geográficas e históricas de origen; es decir, se cimientan en estructuras de larga duración (Braudel, 1979). Así, no es posible diseñar una adecuada formulación de un tipo específico de desarrollo regional si no se tienen en cuenta las consideraciones de tipo ético, pues la ausencia de claridad en estas genera violencias. En sentido estricto, un tipo de acumulación de capital como el imperante yerra al considerarse todopoderoso y transversal, y no contempla que su forma de intervención de los espacios genera sus propios simpatizantes y contradictores-contradicciones. Con los primeros, no hay nada que negociar; con los segundos, todo. Una ética territorial, que implica la forma en que se procede ante el desarrollo y su opuesto, el atraso o subdesarrollo, debe contemplar un elemento dialéctico y antagónico implícito: el hambre como síntoma flagrante de la pobreza (Castro, 1946).

Basta ver que después de un largo período de algunos cientos de miles de años de lucha se verifica hoy, dentro de un criterio de observación científica, que cerca de dos tercios de la población del mundo vive en estado permanente de hambre; que cerca de mil quinientos millones de seres humanos no encuentran recursos para escapar de las garras

de la más terrible de todas las calamidades sociales. ¿Será la calamidad del hambre un fenómeno natural inherente a la vida misma, una contingencia inamovible como la muerte? (p. 27).

Entonces, una oportunidad que abre el puerto de Buenaventura, en tiempos de postpandemia, implica su corresponsabilidad con una ética que, teniendo presente al puerto como un espacio generado por la necesidad social, produce a la vez un tipo de sociedad que no puede ser inferior, pauperizada y antitética de la condición de desarrollo del puerto. Por lo cual, la estructura bonaverense, como nodo de desarrollo socio-portuario, debe impactar al territorio desde: i) la pertinencia, que implica lo que debe dar a la sociedad según su alcance geográfico de incidencia, tales como los bienes y servicios explícitos de tal sociedad. En este mismo aspecto, ¿qué puede y qué le interesa dar la sociedad al puerto en términos de hospitalidad, astillero, infraestructura de bodegaje, agregación de valor a productos, logística de mercancías, seguridad? ii) La equidad, que no implica un igualitarismo desenfocado, sino el otorgamiento a cada quien en la medida de su cercanía y dependencia del puerto. En tal sentido, es clave apreciar una onda de irradiación desde el puerto hacia los lugares donde impacta también con sus productos entregados en el país y la región para comprender a la equidad como un sentido de justa distribución de los rendimientos del puerto. Finalmente, iii) la competitividad, que no puede ser la idea cerrada y meramente entusiasta enfocada en servir a clientes y abaratar costos, incluyendo la omisión de externalidades propias de un nodo de desarrollo socio-portuario. Es decir, la inversión social, como principio de desarrollo integrado por la equidad y la pertinencia de la ética territorial, deben poner en la agenda un cambio de 180 grados en la concepción de lo que hoy en día se entiende como competitivo, eficaz, eficiente y efectivo.

## 4. El sector portuario

No es secreto que el mayor volumen de carga a nivel mundial se mueve por mar, siendo el segundo medio de mayor movimiento el sector fluvial y, en tercer lugar, el ferroviario. El transporte aéreo es costoso e insuficiente para

el movimiento de grandes embarques: tan solo 1'500.000 toneladas-kilómetros a 2019, según el Banco Mundial (2021). Además, hace parte del sector de transporte estratégico militar y civil, siendo el de mayor calado, antes de la pandemia, el de transporte de pasajeros: 37 millones a 2019, según el Banco Mundial (2021).

En el caso colombiano, es importante señalar que, a nivel interno y de fronteras inmediatas, paradójicamente, el medio terrestre diésel en tráiler es el dominante, como señala la publicación *Mundo Marítimo* (2021a)<sup>7</sup>. Restando eficiencia a la movilidad de carga, así como al uso ferroviario más limpio en términos ecológicos. Aunque esto es otro debate, es importante señalarlo en términos de lo que el nodo de desarrollo socio-portuario de Buenaventura le aportaría a una infraestructura ferroviaria nacional.

En términos del área de América Latina y el Caribe, el sector portuario en 2020, año de inicio de la pandemia, según Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo UNCTAD (2020a):

(...) el comercio de mercancías en LAC colapsó en un 21% (exportaciones) y 33% (importaciones) durante el segundo trimestre del 2020. Se observa una mejora relativa en Julio del 2020, cuando se estimó una caída del 12% en exportaciones y del 24% en importaciones, aun cuando se observa un importante descenso (párr. 1).

El descenso en el número de escalas portuarias fue severo en LAC (-11,7%) durante la primera mitad del 2020. Mientras las escalas portuarias de portacontenedores disminuyeron en un 4,1%, las escalas de buques Ro/Ro y de pasajeros cayeron en un 16.6% y 16.3%, respectivamente. Las escalas en puerto de los graneleros de carga seca disminuyeron

de 26.6% mientras que las escalas de graneleros de carga líquida se redujeron en un 10.8% (párr. 2).

A nivel mundial, el transporte marítimo ya veía una baja, desde 2019, con problemas de orden geopolítico afectando su desempeño, como se aprecia en UNCTAD (2020b):

Estas incluyeron las tensiones entre China y los Estados Unidos, la incertidumbre sobre el Brexit, las quejas de varios países debido a aranceles impuestos por la India, la disputa comercial entre Japón y Corea y la evolución hacia un mayor proteccionismo. El reporte estima que tarifas arancelarias adicionales derivadas de las tensiones entre China y Estados Unidos redujeron el volumen del comercio marítimo de 0.5% en 2019 (párr. 24).

El primer año de la pandemia, el transporte marítimo cayó 4,1%, encontrándose a 2019 en un 3% y proyectando entonces un crecimiento para 2020 del 3% (UNCTADstat, 2021a). Las emisiones de dióxido de carbono están dentro del panorama del cambio de modelos de embarcación diésel desde antes de la pandemia y, según Shamika N. Sirimanne, directora de tecnología y logística de UNCTAD, "El impulso a esfuerzos en curso para reducir las emisiones de carbono derivadas del transporte marítimo y la transición energética hacia la eliminación de los combustibles fósiles deben mantenerse" (UNCTADstat, 2021b, p. 56).

Del informe sobre transporte marítimo (UNCTAD, 2020a), hay algunos detalles acerca de lo que venía gestándose en este medio de transporte desde antes de la pandemia. Señalo algunos de nuestro interés puntual:

\* Brasil superó a los Estados Unidos como mayor exportador de granos por vía marítima.

\* Hasta marzo 2020, se estimó que el 20% del comercio mundial en productos manufacturados intermedios se originó en China, lo cual representa un aumento significativo comparado con el 4% que representaba este mismo indicador en 2002.

\* El despliegue de grandes barcos contenedores usualmente incrementa el costo total de transporte a lo largo de la cadena de logística. La capacidad de los barcos contenedores aumentó en

7 "De esta forma, los transportistas movilizaron, en 2020, más de 108,7 millones de toneladas, mientras que, en 2019, previo al virus Covid-19, el total de toneladas de carga fue de 118,30 millones. En cuanto a los viajes, la reducción que se registró fue de 7,8% al pasar de 8,23 millones de recorridos en 2019 a 7,73 millones de viajes en 2020, lo que equivale a 589.346 trayectos menos" (*Mundo Marítimo*, 2021b, párr. 2).



10.9%, viéndose principalmente beneficiadas las empresas navieras a través de las economías de escala derivadas del uso de buques de mayor tamaño, no siendo necesariamente el caso de los puertos y proveedores de transporte terrestre (s.p.).

Las participaciones de la flota mercante mundial por bandera de registro, entre 2019 y 2021, muestran un importante posicionamiento de América Latina y el Caribe, pero muy poca participación de Suramérica; es decir, poca registro de flota naviera propia. Pese a esto, los porcentajes en los tres años señalados no son muy distantes, pero implica que parte del impacto portuario local se abra paso a partir de más compañías navieras que vean atractivo portar bandera de países de la región y, para el presente caso, Colombia.

A nivel tecnológico, desde antes del COVID-19 se había desarrollado el índice de conectividad por parte de UNCTAD, desde 2004, el cual ayuda a medir y monitorear la mayor o menor disposición portuaria de interconexión. El índice implica la eficiencia de la entrega de carga a partir de la bilateralidad gestada entre dos puertos. Por ejemplo, la mayor conectividad se da entre Corea del Sur y China, sin mediación de puertos intermedios.

El asunto no termina ahí: la aplicación de tecnologías como Cadena de Bloques (blockchain), Inteligencia Artificial (IA) y otras de vanguardia han llevado la planificación del transporte marítimo a niveles de eficiencia cada vez más sofisticados. Toda esta revolución tecnológica de la cuarta revolución industrial, ligada a la urgencia de paliativos por uso de combustibles tóxicos, así como materiales no eficientes, y relación cada vez más estrecha entre EBC y desarrollo, son claves para tener claros los retos de un puerto como el de Buenaventura con gran potencialidad, como enseguida se verá (Eslava, 2021).

#### 4.1 Estado actual del sistema portuario colombiano y de Buenaventura

Según el índice de conectividad (UNCTADstat, 2021b), de los 10 principales socios, si se excluye a República Dominicana y a Panamá, que es un puerto bioceánico, los 8

restantes quedan en el Pacífico. Los rangos de conectividad bilateral oscilan entre 0,418, con Panamá y 0,346, con Bélgica. El índice de conectividad de transporte marítimo de línea, lado derecho, muestra la posición global colombiana, según cálculo de la Asociación de Cargadores de España (ACE, 2017)<sup>8</sup>.

Si recordamos nuestra nota a pie de página 6, en la cual hacíamos salvedad acerca del puerto de Cartagena entre el top 5 de los puertos de América Latina y el Caribe, según UNCTAD (2020a), y relacionamos tal hecho con el presente índice, podemos deducir que Cartagena tiene una conectividad no bilateral; es decir, suma la movilidad que le es propia en el Caribe vía Panamá (puerto bioceánico) y la mueve hacia o desde el Pacífico. Si el puerto de Buenaventura cuenta con longitud y capacidad de almacenaje, le resulta necesaria una ampliación de su capacidad de recepción de embarcaciones (calado) y la interconexión con vías de acceso ferroviarias. Según LegisComex (2012), el puerto:

(...) se encuentra cerca del canal de Panamá, equidistante entre Vancouver (Canadá) y Valparaíso (Chile) y es uno de los puertos del continente americano más cercanos al Lejano Oriente (...) Para Domingo Chinea, gerente de Sprbun, uno de los principales

8 "El índice, generado a partir de los cronogramas de la flota mundial de portacontenedores, utiliza cinco componentes: el número de barcos desplegados hacia y desde los puertos marítimos de cada país, su capacidad combinada de transporte de contenedores, el número de empresas que ofrecen servicios regulares, el número de servicios y el tamaño del barco más grande. Los datos se derivan de Containerisation International Online. La metodología se ha mantenido constante desde 2004 y no depende de muestras, encuestas o percepciones. En resumen, el LSCI se genera de la siguiente manera: para cada uno de estos cinco componentes, el valor de un país se divide por el valor máximo de ese componente en 2004, y, para cada país, se calcula el promedio de los cinco componentes. Este promedio se divide por el promedio máximo para 2004 y se multiplica por 100. Así, el índice genera el valor 100 para el país con el índice promedio más alto de los cinco componentes en 2004" (ACE, 2017, párr. 7).

desafíos que tiene Colombia con respecto a los tratados de libre comercio (TLC) y a la Alianza del Pacífico tiene que ver con la infraestructura de las vías, “para que lleguen las cargas a su destino final lo más baratas posibles, porque el transporte terrestre es muy ineficiente; las carreteras se encuentran en un estado lamentable, lo cual genera accidentes, roturas y demoras, que se traducen en una reducción del número de viajes por semana” (párrs. 2-3).

Si bien esta alerta se dio en 2012, no ha variado mucho, salvo la renombrada y no finalizada obra del túnel de la línea, que se planteó ejecutar desde 1913 y fue inaugurada en septiembre de 2020. Tardó 15 años en construirse, costó la exorbitante suma de 270 millones de dólares, fue parcialmente terminada y conecta el centro con el occidente colombiano (Forbes, 2020).

Además, a nivel tecnológico encuentra rezago ante otros puertos del Pacífico de directa competencia en México y Suramérica. Esto se explica también en la participación de propiedad del puerto en donde, según LegisComex (2012):

La Sprbun tiene la concesión de aproximadamente el 70%, el 30% restante se divide entre el Terminal de Contenedores de Buenaventura (Tcbuen), el muelle de carga de granel, Cementeras Asociadas S.A. (Cemas), y el Grupo Portuario Muelle 13, que es multipropósito. La Sprbun es una empresa de economía mixta, administrada por el sector privado. El 83% de sus acciones le pertenece a diferentes empresarios, importadores y exportadores, operadores portuarios, navieras, gremios, ex trabajadores del puerto y personas naturales. El restante 17% se divide entre el sector público: la Alcaldía de Buenaventura, con el 15%, y el Ministerio de Transporte, con el 2% (párrs. 6-7).

Sin embargo, al revisar BID (2020) se aprecia una tendencia naturalizada acerca del manejo no estatal, sino por Alianza Público Privada (APP). Como señala BID (2020),

Las terminales portuarias de contenedores de propiedad estatal en ALC movilizaron más de 38 millones de (Twenty feet equivalent Unit) TEUS -que son contenedores de 20 pies estándar- en 2018, de los cuales el 91% se movilizó a través de terminales APP (p. 12).

Si a esto sumamos las duraciones de los contratos y concesiones de tales APP, aunque en Colombia el mínimo de años es 20, en el caso de Buenaventura es de 50 años e indefinido (BID, 2020). Asimismo, aunque para la mayoría de los casos de la región, las APP se adjudican por licitación (83%), mediante una tercera empresa contratada para tal efecto, en el caso colombiano fue distinto. Con esto se tiene que:

El caso colombiano es el único donde los principales puertos fueron entregados en concesión de manera directa. Nótese que en contraste con la práctica estándar de la región, donde los terminales fueron otorgados a operadores portuarios, en los primeros procesos en Colombia las concesiones se entregaron a asociaciones de stakeholders [partes interesadas] para que realicen simultáneamente roles de autoridades y operadores portuarios (BID, 2020, p. 27).

Si a esto sumamos que en la tabla ofrecida por el propio BID (2020) acerca de porcentaje de pago a los gobiernos por uso del puerto, no se tienen datos del puerto de Buenaventura, podemos ir detectando las fallas del manejo transparente de regalías y del desarrollo territorial de la región.

Lo que podemos apreciar e inferir de la información expuesta, es que los puertos en general son una actividad dejada a las grandes empresas marítimas que muchas veces controlan tanto una gran cantidad de navíos como de puertos administrados. En otros casos, son grandes consorcios que operan en diversos puertos, pero bien pueden cambiar de nombres según lugar de operación. Se suma a este panorama la asignación de riesgos en las APP por terminal, en donde el riesgo del predial, el diseño, la construcción operación comercial (demanda), inflación (tipo de cambio), social y ambiental, político y regulatorio y fuerza mayor, con excepción del diseño, en los puertos colombianos con APP -Sociedad Portuaria Regional SPR Buenaventura- y la empresa dedicada a la construcción de edificios residenciales CONDECAR Cartagena, son gestionados con alguna participación y riesgo estatal.

Se hace interesante que en Colombia, con un conflicto armado, inestabilidad política en el

último gobierno Duque y una población volcada a la protesta social, particularmente en el caso de Buenaventura, tal alianza por APP sea asumida casi toda por el sector privado. Por otra parte, apreciar un control de los porcentajes vistos por el segmento privado, por lo general transnacional, dificulta una eficaz inversión en la región y un desarrollo territorial al colmo de la marginalidad histórica del puerto.

#### 4.1.1 Investigación más desarrollo en Buenaventura

No hay forma de posicionarse como un centro de proyección a nivel portuario si no se efectúa desarrollo de ciencia y tecnología. La Economía Basada en el Conocimiento, EBC, es fundamental para hacer competitivas las regiones y los países (Triana y Torres, 2005). Como vimos en el numeral 4.1, esta dificultad de puertos demasiado privatizados en la composición de participación de las APP, en donde existen evidentes monopolios empresariales globales, coludidos con actores locales de centro y provincia, dificulta el desarrollo regional. Es posible que no les interese tener un tipo específico de vanguardismo en tal o cual puerto y privilegien el desarrollo de otros. Pero el punto es que documentos como el presente parten de la necesidad de una recuperación de la participación estatal en los contratos y manejos portuarios. A esto se suman, evidentemente, los problemas de corrupción ya señalados y que devienen en una consuetudinaria marginación de las zonas portuarias y aledañas al puerto (estamos hablando de departamentos, no solo de poblados).

Ahora bien, cómo puede tributar la educación al sistema portuario. Ese es el punto: pasar de ver un puerto a ver un sistema y, comprendido esto, pasar a ver un nodo de desarrollo socio-portuario. En términos educativos, de ciencia y tecnología aplicada, las APP pueden funcionar, pero mejorando la participación estatal y ligando el concepto de I + D al de EBC con potenciales de desarrollo y aplicaciones de IA, internet de las cosas (IoT) y Blockchain. Aquí es clave hacer estas preguntas para poder generar respuestas eficientes de cara a las oportunidades que abre la postpandemia: ¿Cuáles segmentos empresariales y universitarios generan investigación para estos cuatro

aspectos anteriormente planteados? ¿Está la universidad privada interesada en invertir su recurso humano y parte de su presupuesto para impulsar esta tarea, que apenas da sus primeros pasos?

En marzo de 2021, la Vicepresidencia de la República y el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación participaron en la firma del acuerdo de voluntades entre la Gobernación del Valle del Cauca y la alcaldía de Buenaventura para hacer realidad un Centro Regional de Investigación, Innovación y Emprendimiento, como se aprecia en Minciencias (2021):

Para la ministra de Ciencia, Tecnología e Innovación, Mabel Gisela Torres, el CRIIE permitirá priorizar el trabajo sobre la logística, industria, pesca, acuicultura, elaboración de bebidas, silvicultura y ecoturismo de la región pacífica.

“El propósito es impulsar oportunidades productivas e investigativas a las regiones más apartadas del país, orientadas por criterios de sostenibilidad para el favorecimiento de las comunidades como una acción de diálogo y articulación entre los diferentes actores del Sistema Nacional de Ciencia Tecnología e Innovación de Colombia”, anotó (párrs. 5-6).

Aunque es una buena noticia, no es suficiente. Se necesita una arquitectura que piense y se articule a partir de relaciones virtuosas y justamente recompensadas entre universidades públicas y privadas, centros de investigación –como el anteriormente visto–, y sectores empresariales ligados a la infraestructura de puertos, la logística, la producción de bienes intermedios a agregación de valor sobre productos, optimización de infraestructura turística que diversifique el puerto a nodo de atracción de cruceros. El desarrollo del estudio de idiomas debería ser un agente singular de todo puerto y del Pacífico, posicionando el interés por el mandarín, cantonés, coreano, japonés y ruso, además del inglés. Todo esto será posible con metas emanadas de una política de Estado y no de partido político o tendencia ideológica. Se necesita pensar estratégicamente a 30 años, e ir dando los pasos correctos sin interrupción o capricho de la gestión administrativa.

## 5. Elementos actuales en la cambiante dinámica del COVID - Post COVID

Al acercarnos a CEPAL (2020a), se comprende el estado de la economía regional durante la pandemia, así como una característica clave:

El comercio exterior de la región, tanto de bienes como de servicios, ha sido duramente golpeado por la pandemia. Desde junio, se aprecia una recuperación de las exportaciones de bienes, impulsada principalmente por la recuperación de la demanda en China y los Estados Unidos. Por el contrario, las importaciones no evidencian aún un repunte significativo, lo que refleja la gravedad de la recesión que experimenta la región. Con socios extra. [...] Por otra parte, el monto invertido en infraestructura es insuficiente para cerrar las brechas de dotación, calidad y acceso a servicios de infraestructura de transporte, que limitan el crecimiento, la integración y la competitividad. [...] El análisis realizado evidencia que las cadenas regionales de valor muestran una integración productiva reducida y concentrada en pocos países (p. 11).

En el ámbito social, CEPAL (2021) señala que:

El COVID-19 llega a una región marcada por una matriz de desigualdad social, cuyos ejes estructurantes –el estrato socioeconómico, el género, la etapa del ciclo de vida, la condición étnico - racial, el territorio, la situación de discapacidad y el estatus migratorio, entre otros- generan escenarios de exclusión y discriminación múltiple y simultánea que redundan en una mayor vulnerabilidad ante los efectos sanitarios, sociales y económicos de esta enfermedad (p. 13).

En el mismo documento, en el subtema 3 “Cierre de centros educativos, educación a distancia y brecha digital”, se aborda también el reto sustantivo de los nuevos formatos educativos, sugiriendo estrategias de reenfoque de las capacidades de la población (CEPAL, 2021). Un tercer documento nos aproxima a la seguridad energética en la región y cómo tales proyectos devienen en infraestructuras que pueden ser lesivas o ventajosas para una región (CEPAL, 2020b).

Es decir, la pandemia ha dado una sacudida tremenda a las formas de hacer las cosas y marca una tendencia hacia procesos cada vez más tecnológicos con intervención estratégica del ser humano. También implica una nueva dimensión espacio temporal de la cadena de producción-consumo, como forma de prevención de nuevas pandemias o desastres naturales en un momento donde el cambio del clima y las mareas obligan a la reubicación de las cadenas de valor globales, como indica UNCTAD (2020b):

El reporte advierte que las nuevas olas de la pandemia que afectan las cadenas de suministro y las economías podrían causar un descenso aún más marcado. La pandemia ha sacudido las cadenas de abastecimiento, las redes de transporte marítimo y los puertos, conduciendo al desplome de volúmenes de carga y frustrando las perspectivas de crecimiento, señala el informe.

De acuerdo con el reporte, el panorama a corto plazo del comercio marítimo es desalentador. Los pronósticos acerca del impacto a largo plazo de la pandemia, así como del plazo y alcance de la reactivación industrial están cargados de incertidumbre (párrs. 2-3).

Esto evidentemente ha llevado a la creación de estrategias, pues, continuando con UNCTAD (2020b):

“La pandemia centró el enfoque en el acortamiento de la cadena de abastecimiento, por medio del nearshoring y reshoring, con menos dependencia en modelos de inventarios lean y just-in-time”, afirma el informe. El COVID-19 también puso de manifiesto el debate sobre la diversificación de la producción, de lugares de fabricación y de proveedores, agrega el reporte (párr. 12).

Este acortamiento del lugar de los inventarios, diversificación de la producción, etc., entrega una oportunidad única a un puerto tan bien posicionado como es Buenaventura, ya que –entre los puertos del Pacífico– se ubica equidistante a Vancouver y Valparaíso a nivel continental, pero además es el puerto más cercano a los países de Asia, incluida la Federación Rusa –euroasiática– (SeaRates, 2021). En una cadena de valor normal, es decir, sin alteraciones dadas por pande-

mias u otros fenómenos, la ventaja con puertos asiáticos es estratégica, pero desaparece ante la imposibilidad del viaje. En ese punto, se hace relevante potenciar la estructura I + D, sumada a EBC + IA + IoT + Blockchain (investigación más desarrollo más economía basada en el conocimiento más inteligencia artificial más internet de las cosas más cadena de bloques).

Esto implica una revolución educativa e investigativa en asocio con las empresas, incluso las transnacionales de las APP, pero con una mediación mayor del Estado colombiano que implique el direccionamiento de los recursos hacia estos rubros, vía centros de investigación y universidades. El modelo de gestión cubano en el campo del sector biotecnológico sería interesante de aplicar, con los guardados matices locales (Triana, 2012).

Aquí es importante contemplar a la región y los enfoques locales del desarrollo que tengan presente la protección ambiental. De hecho, la relocalización de las cadenas globales de valor puede mermar la emisión de dióxido de carbono al mermar el número de viajes y relocalizar segmentos del proceso productivo en suelo colombiano. Así, sectores como el automotriz, el de microcomponentes y de manufacturas intermedias como electrodomésticos podrían encontrar un espacio de manufactura donde el cálculo entre mano de obra y costos de transporte, bodegaje y materiales logren demostrar una ventaja para el fabricante y el consumidor. Es importante no perder de vista que, a pesar de lo que muestra el informe del DANE (2018), la región adolece de recursos humanos y económicos, siendo una zona históricamente marginada, con tasas altas de desempleo y de baja escolaridad. Razón por la cual, el proceso y propuesta que aquí se perfilan deben concebirse como una tarea de largo aliento (al menos, 30 o 40 años).

## 6. Geopolítica del transporte marítimo, los negocios y los territorios

Aunque no es un punto que suela abordarse, quizá por desconocimiento o considerarse desfasado para un análisis y propuesta de este

tipo, estamos seguros de que los eventos y acciones comerciales, así como las reubicaciones productivas que aquí tratamos y la no menos importante estructuración de educación, investigación y emprendimiento, se dan en un marco geopolítico que requiere una lectura adecuada para tener un panorama realista del esfuerzo.

A nivel del área suramericana, se debe tener presente el gran enfoque y desarrollo de infraestructura fundada en 2000, en Brasil, denominada Integración de la Infraestructura Regional Suramericana IIRSA. Se trata de un proyecto regional que conecta con el Plan Puebla Panamá y con el actual Tratado México - Estados Unidos - Canadá, T-MEC. Es decir, es parte de un concepto de totalización de la gran zona latinoamericana y caribeña, tributando a EE. UU. y las empresas del área Atlántica. Por lo mismo, cuenta con varios componentes que van desde la integración económica, que requiere de un momento de control militar. En este sentido, el Comando Sur (2021) indica en su sitio web: El Comando Sur de EE. UU. es parte de un equipo multinacional y de todo el gobierno que trabaja para promover la seguridad, la gobernanza y las oportunidades económicas en nuestro vecindario. Así se finaliza, luego de tal 'pacificación' y dominio de las circunstancias sociales, políticas, culturales, étnicas y religiosas, con el desarrollo de la infraestructura (Ceceña, 2007).

Esto que referimos se ajusta igualmente a la complejidad del conflicto armado colombiano, pues tiene como componentes la venta de armas, la producción y circulación del tráfico de cocaína o pasta de coca; evento que marca una geopolítica propia del narcotráfico en Latinoamérica, como se aprecia detalladamente en Emmerich (2015). Si, por un lado, el IIRSA necesita de una estabilidad regional, léase ausencia de conflicto armado que genere ambiente de inversión, el complejo militar industrial estadounidense, así como las industrias de armas alemanas, belgas, rusas y francesas necesitan del conflicto. El Pacífico colombiano es el sector nacional donde, junto a los Santanderes norte y sur, más se ha recrudecido el conflicto y concurren allí varios grupos al margen de la

ley y también los legales. El puerto mismo es susceptible de ser un punto de tráfico ilegal de droga.

Por ende, una política social que fomente la vuelta del campesinado a cultivos lícitos, así como una oferta ampliada de empleo y educación, constituyen un primer paso en manos de gobiernos nacionales desde una postura realista, ante la ineficiencia del control del consumo en Europa y EE. UU.

Otro aspecto importante es apreciar los proyectos que concuerdan, desde el IIRSA, con el Pacífico colombiano. En ello, tenemos al eje Amazonas:

Esta franja concentra alrededor de un 40 % de la biodiversidad del planeta y entre el 15 y 20 % del agua dulce no congelada. Además del carbón que contiene en su subsuelo, es una fuente incalculable de biomasa. Su potencial de utilización productiva es enorme y sumamente variado. La vía de interconexión, entonces, tiene como objetivo penetrar en las riquezas de la selva amazónica, dirigiéndolas hacia los dos océanos mediante la unión de los ríos que casi la dibujan naturalmente, 3 a través de los puertos Tumaco (Colombia), Esmeraldas (Ecuador), Paita (Perú), Manaus, Belén y Macapá (Brasil). El área definida para el eje se estima en 4.5 millones de km<sup>2</sup> y cuenta con 52 millones de habitantes (Ceceña, 2007, p. 23).

Y el Eje Andino,

Lo articulan dos corredores viales que unen las principales ciudades de estos países: la carretera Panamericana (a lo largo de la cordillera Andina en Venezuela, Colombia y Ecuador y de la costa en Perú); y la carretera Marginal de la Selva (bordea la Cordillera Andina a nivel de los llanos en Venezuela y de la Selva Amazónica en Colombia, Ecuador y Perú). Se articula transversalmente con los Ejes del Escudo Guayanés, del Amazonas, Perú-Brasil-Bolivia e Interoceánico Central (Ceceña, 2007, p. 37).

Es interesante que ninguno de los ejes contempla explícitamente a Buenaventura cuando sí a Tumaco. Pero en las descripciones podemos ver los potenciales logísticos y de materias pri-

mas, recursos energéticos y demás sectores susceptibles de exploración. Es claro que intereses transnacionales en el área de injerencia estadounidense, particularmente, tienden a resistir nuevos rumbos y desarrollos; estrategias de mercado y desarrollo del puerto deben tener una visión realista de esta situación y ser capaces de proponer un diálogo eficiente, en términos de ganar-ganar, con los socios estadounidenses –particularmente– y sin denostar otros actores europeos, asiáticos o euroasiáticos, llevando a un nuevo plano los propios TLC firmados hasta la actualidad.

En este orden de ideas, encontramos proyectos de disputa geopolítica que determinan el nuevo escenario de postpandemia. Aquí apreciamos dos espacios claves, a continuación.

### 6.1 Trans-Pacific Partnership TPP

Tiene sus orígenes en el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), que data de 2002 como resultado de una iniciativa entre Nueva Zelanda, Singapur y Chile, razón por la cual se llamó Pacific Three Closer Economic Partnership (P3-CEP). Varios países se fueron sumando, y Estados Unidos lo hizo entre 2005 y 2006. Llegó a contar con 12 países que buscaban negociar aranceles y acuerdos de negocios y servicios. El acuerdo sumaba 800 millones de habitantes, el 40% de la economía global y el 25% del comercio mundial.

Con la llegada de Donald Trump al poder, se cumplió su promesa como candidato y retiró a EE. UU. del tratado en enero de 2017. Esto debilitó la iniciativa y constituye todo un tema interesante de análisis, pues salvo la influencia que tiene EE. UU. sobre las economías regionales y globales, más allá de tal tipo de acuerdos, el TPP le servía como elemento de contención a las iniciativas de una China en acenso. Colombia no se mostró atraída por esta iniciativa, a la cual México, Chile y Perú se sumaron. Estos países, excepto México, por su situación de fuerte dependencia respecto a EE. UU., han sido partícipes de otras iniciativas que lidera China, ya sea con membresía o en calidad de observadores. El caso colombiano es emblemático de una inacción que le hace perder su

lugar estratégico, pero que también muestra su subordinación a las políticas estadounidenses y de sus líderes económicos locales.

## 6.2 Belt and Road Initiative BRI (Ruta de la seda)

China, además de su crecimiento notable en términos de PIB, antes y luego de las crisis de 2008 y de 2020, lanzó en 2015 el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras BAI, del cual a la fecha cuenta con 80 países, no solo ubicados en la zona Pacífica sino en todo el mundo. Entre los cuales están socios de acostumbrada alianza al ala estadounidense, como Reino Unido, Suiza, Países Bajos y Francia. Estados Unidos no se sumó a esta iniciativa que, en términos de financiación, abrió sus puertas con un capital chino de 100 mil millones de dólares. Este valor podríamos compararlo con varios capitales invertidos en negocios para exaltar su dimensión. Baste decir que es igual al valor del contrato de armas firmado entre Arabia Saudita y EE. UU., durante la presidencia de Donald Trump, o el acuerdo comercial energético ruso-chino. Además, es la mitad del capital con el que cuenta el Banco Mundial. Colombia descartó unirse, mientras otros países de la región se sumaron; tales como Argentina, Ecuador y Uruguay, siendo candidatos Perú, Chile, Bolivia, Brasil y Venezuela. El banco cuenta con inversión extranjera privada y, además, la fomenta (FindChinaInfo, 2021). Entidades extranjeras, como Standard and Poor's y Fitch Group, participan.

Dos años antes, en 2013, China lanzó el BRI, iniciativa de Ruta de la seda, que se compone de varios caminos que conectaban a la China antigua con Europa, cruzando Asia Central o Indochina, así como el área persa y árabe hasta el mediterráneo, o aquella que bordea el Pacífico y entra por el canal de Suez. En la actualidad, el BRI retoma este concepto integral de la China antigua y también genera nuevas rutas que cruzan Rusia aprovechando el transiberiano o el actual deshielo del ártico; como se comprende, se conectan mercancías, comercio, servicios e infraestructura finalizando en Europa. Pero, también, el BRI tiene en mente a África y a América Latina y el Caribe.

La ruta ya ha tentado e integrado a Perú, un país con alta inestabilidad política por los casos de corrupción y cambio presidencial, desde Kuczyski y Vizcarra, hasta el problemático desarrollo de las elecciones Fujimori vs. Castillo. Así, Perú se unió en 2019 al BRI, sumándose como el país 18 de la región en hacerlo, mientras Colombia, como ya se dijo, no muestra acercamiento. Con esto, se activó el proyecto del ferrocarril interoceánico Brasil-Bolivia-Perú, con un costo de más de 60 mil millones de dólares. Recordemos los proyectos IIRSA, que además los quiso articular y monitorear la UNASUR a partir del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN, 2021). Ecuador, Bolivia y Venezuela también se encuentran en el BRI (Diálogo Chino, 2021). No está de más recordar que Brasil y China ya llevan varios años de estrechas relaciones en el marco del Acuerdo Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica (BRICS).

Es importante resaltar que los países se sumaron a la iniciativa con financiación china antes de la pandemia, lo cual llevó a que China ajustara los compromisos para no ver caer las inversiones en la actual pandemia (Global Times, 2020). Esto también habló bien del comportamiento de China como socio comercial y reafirmó a la vez su credibilidad dentro de la región sobre la forma en que hace negocios. Además, en el contexto de una disputa geopolítica, a través del posicionamiento en regiones y territorios, la credibilidad a nivel de gestión y capacidad de apoyo y, en síntesis, el liderazgo que –apalancado en poder militar, económico y político que disputa un área de injerencia directa estadounidense–, la República Popular China va trazando el marco de una nueva economía global que sienta las bases del multilateralismo. Esto es de suma importancia para construir un camino, desde el Pacífico colombiano, que no solo integre las bondades geográficas del puerto de Buenaventura, sino que las optimice desde el plus que encierra el construir universidad, saber e investigación-innovación a largo plazo y previendo las urgencias actuales de postpandemia. Es confiar y fomentar el potencial humano colombiano.

## 7. Conclusión

El artículo cumple con su propuesta de aproximación e ilustración sobre diversos factores que se hacen relevantes para entender las oportunidades del puerto de Buenaventura en la postpandemia. Consideramos que la visión y acción de varios países andinos y del litoral pacífico suramericano constituyen un ejemplo de provecho para que el puerto, con sus líderes institucionales y liderazgos regionales, sea una punta de lanza de la economía colombiana enlazada a un giro irreversible a nivel económico y geopolítico global.

Es claro que la I + D –integrada por la cuarta revolución industrial que se expresa en robótica, IA, IoT y Blockchain– es urgente para todo el país, pero específicamente para el puerto de Buenaventura, como propuesta de desarrollo regional a mediano y largo plazo, en aras de la construcción de un nodo de desarrollo socio-portuario.

Es un imperativo de los gobiernos locales, regionales y nacionales el desarrollo de políticas multidimensionales que contemplen al conflic-

to colombiano como una consecuencia de la marginación histórica de las regiones allende a las ciudades principales y, por ende, tales políticas construyan desde una ética del desarrollo territorial, que no se fundamente exclusivamente en las necesidades externas del mercado global, sino en aquello que se hace relevante para los territorios, sus culturas, sus geografías y seguridad ambiental. Es decir, el litoral colombiano debe abarcarse como una totalidad en la cual el puerto se comprende como un motor del nodo de desarrollo socio-portuario bonaverense.

Es urgente mejorar el estado actual del puerto, también en términos de participación del Estado en los compromisos y recaudos en el mismo. Se aprecia que las APP, si bien son una figura importante y que permite que haya ganancia del sector privado, no generan necesariamente desarrollo del nodo socio-portuario, confinándolo a la precariedad y escasa competencia regional. Aquí se hace pertinente la alianza universidad-empresa, en un círculo virtuoso que puede jalonar la investigación para el desarrollo regional y nacional.

## Referencias

- ACE –Asociación de Cargadores de España–. (2017). *Conectividad bilateral de líneas de transporte marítimo de contenedores*. <https://www.aeutransmer.com/2017/11/02/conectividad-bilateral-de-lineas-de-transporte-maritimo-de-contenedores/>
- Arroyo, F. (2016). *Análisis de inversiones portuarias en América Latina y el Caribe al horizonte 2040*. Banco de Desarrollo de América Latina CAF.
- Banco Mundial. (2021). *Transporte aéreo pasajeros transportados (datos a 2019)*. <https://datos.bancomundial.org/indicador/IS.AIR.PSGR?end=2019&locations=CO&start=2000&view=chart>
- BID –Banco Interamericano de Desarrollo–. (2020). *Perfil de las asociaciones público - privadas en puertos de América Latina y el Caribe. Principales cifras y tendencias del sector*. <https://www.iadb.org/en/about-us/overview>
- Boisier, S. (1976). *Las teorías de los polos de crecimiento en las estrategias de desarrollo regional en América Latina*. Instituto Latinoamericano de Planificación Económica y Social.
- Braudel, F. (1979). *La larga duración en la historia y las ciencias sociales*. Alianza Editorial.
- Calatayud, A. y Katz, R. (2019). *Cadena de suministro 4.0: mejores prácticas internacionales y hoja de ruta para América Latina* (monografía n.º 744). BID.
- Castro, J. (1946). *Geopolítica del hambre. Ensayo sobre los problemas geográficos y alimentarios del mundo*. Dimensión Americana.



- Ceceña, A. (2007). *Territorialidad de la dominación. Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)*. Observatorio Latinoamericano de Geopolítica.
- CEPAL –Comisión Económica para América Latina y el Caribe–. (2020a). *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe. La integración regional es clave para la recuperación tras la crisis*. CEPAL.
- CEPAL –Comisión Económica para América Latina y el Caribe–. (2020b). *Seguridad hídrica y energética en América Latina y el Caribe. Definición y aproximación territorial para el análisis de brechas y riesgos de la población*. CEPAL.
- CEPAL –Comisión Económica para América Latina y el Caribe–. (2021). *Prioridades de América Latina y el Caribe en la agenda de políticas mundial en materia de financiamiento para el desarrollo* (Informe especial COVID-19 n.º 10). CEPAL.
- Comando Sur. (2021). *Strengthen Partnerships*. <https://www.southcom.mil/Lines-of-Effort/Strengthen-Partnerships/>
- COSIPLAN –Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento–. (2021). *Sistema de información de proyectos*. <http://www.iirsa.org/proyectos/>
- Cuervo, L. (2012). *Ética territorial. Ética y política económica. Discusión de sus relaciones fundamentales a la luz de las políticas de desarrollo territorial* (Serie Desarrollo territorial n.º 12). CEPAL-ILPES.
- DANE –Departamento Administrativo Nacional de Estadística–. (2018). *Saber para decir: 2018 Centro occidente*. <https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/sinidel/boletin-sinidel-centro-occidente-2018.pdf>
- Diálogo Chino. (2021). *La Franja y la Ruta de China avanza en la región andina de América Latina*. <https://dialogochino.net/en/infrastructure/27815-chinas-belt-and-road-advances-in-latin-americas-andean-region/>
- El Tiempo. (2021). *Por bloqueos y paro, varias navieras frenan envíos a Buenaventura*. <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/por-bloqueos-y-paro-navieras-frenan-envios-de-carga-a-buenaventura-589959>
- Emmerich, N. (2015). *Geopolítica del narcotráfico en América Latina*. IAPEM.
- Eslava, A. (2021). *Tecnología blockchain y el transporte marítimo global*. <https://zonalogistica.com/tecnologia-blockchain-y-el-transporte-maritimo-global/>
- FindChinaInfo. (2021). *AiIB busca atraer financiamiento privado para proyectos*. <https://findchina.info/aiib-looks-to-attract-private-financing-for-projects>
- Forbes. (2020). *Túnel de La Línea: un siglo de lecciones para Colombia*. <https://forbes.co/2020/08/31/actualidad/tunel-de-la-linea-un-siglo-de-lecciones-para-colombia/>
- Global Times. (2020). *El principio de negocio de los proyectos BRI se aplica a los países de América Latina*. <https://www.globaltimes.cn/content/1188057.shtml>
- Harvey, D. (2007). *Urbanismo y desigualdad social*. Siglo XXI Editores.
- Lefebvre, H. (1976). *Espacio y política. El derecho a la ciudad II*. Editorial Anthropos.
- LegisComex. (2012). *El problema no está en el puerto, sino en cómo entrar y salir de él: Domingo Chinea*. <https://www.legiscomex.com/Documentos/puerto-buenaventura-2013-ipad>
- Minciencias. (2021). *¡Ciencia para las regiones!: Buenaventura tendrá centro de Investigación, Innovación y Emprendimiento*. [https://minciencias.gov.co/sala\\_de\\_prensa/ciencia-para-las-regiones-buenaventura-tendra-centro-investigacion-innovacion-y](https://minciencias.gov.co/sala_de_prensa/ciencia-para-las-regiones-buenaventura-tendra-centro-investigacion-innovacion-y)

- Mundo Marítimo. (2021a). *Puerto de Buenaventura, Colombia: Paro nacional provoca inmovilización de más de 270 mil toneladas*. <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-de-buenaventura-colombia-paro-nacional-provoca-inmovilizacion-de-mas-de-270-mil-toneladas>
- Mundo Marítimo. (2021b). *Colombia: Transporte de carga terrestre se redujo un 8,1% durante el 2020*. <https://mundomaritimo.cl/noticias/colombia-transporte-de-carga-terrestre-se-redujo-un-81-durante-el-2020#:~:text=De%20esta%20forma,589.346%20trayectos%20menos>
- Ríos, J. y González, J. C. (2021). Colombia y el Acuerdo de Paz con las FARC-EP: entre la paz territorial que no llega y la violencia que no cesa. *Revista Española de Ciencia Política*, (55), 63-91. <https://doi.org/10.21308/recp.55.03>
- Rostow, W. (1965). *Las etapas del crecimiento económico: un manifiesto no comunista*. FCE.
- Sánchez, G. (2015). *Buenaventura: un puerto sin comunidad*. Centro Nacional de Memoria Histórica.
- Sandoval, C. (2017). *Métodos y aplicaciones de la planificación regional y local en América Latina* (Serie Desarrollo territorial n.º 17). CEPAL-ILPES.
- SeaRates. (2021). *Shipping Distances & Time Calculator*. <https://www.searates.com/es/services/distances-time/>
- Triana, J. (2012). *La economía del conocimiento y el desarrollo. Cuba hacia una estrategia de desarrollo para los inicios del siglo XXI*. Universidad Javeriana.
- Triana, J. y Torres, R. (2005). *Cuba: hacia la economía basada en el conocimiento*. Editorial de Ciencias Sociales.
- UNCTAD –Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo–. (2020a). *Informe sobre el Transporte Marítimo 2020 de la UNCTAD: resumen y estimaciones sobre América Latina y el Caribe*. <https://unctad.org/es/press-material/informe-sobre-el-transporte-maritimo-2020-de-la-unctad-resumen-y-estimaciones-sobre>
- UNCTAD –Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo–. (2020b). *El COVID-19 reduce el comercio marítimo global y transforma la industria*. <https://unctad.org/es/news/el-covid-19-reduce-el-comercio-maritimo-global-y-transforma-la-industria>
- UNCTADstat –Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo–. (2021a). *Panorama marítimo colombiano*. <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/170/index.html>
- UNCTADstat –Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo–. (2021b). *Panorama marítimo colombiano*. <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/170/index.html>
- UNODC –Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito–. (2021). *Datos y tendencias del monitoreo de territorios afectados por cultivos ilícitos en Colombia*. <https://www.unodc.org/colombia/es/datos-y-tendencias-del-monitoreo-de-territorios-afectados-por-cultivos-ilicitos-en-colombia-2020.html>