¿Economía de enclave en el Pacífico? La brecha entre la actividad portuaria y el desarrollo sostenible de Buenaventura frente a Barranquilla

Mirleth Hernández Cobo, María José Arrieta Jalilie, Valentina Centeno Miranda
Universidad Popular del Cesar

Resumen

Este estudio tiene como objetivo analizar, desde la perspectiva de la economía de enclave, la brecha entre la actividad portuaria y el desarrollo sostenible de Buenaventura frente a Barranquilla en el periodo 2024–2025. Se parte de que los puertos marítimos son fundamentales para el comercio internacional, pero su actividad no garantiza por sí sola mejores condiciones de vida a la población cercana. Buenaventura es un punto estratégico del comercio exterior colombiano por su ubicación sobre el Pacífico y su conexión con rutas hacia Asia y Oceanía. No obstante, la magnitud de su actividad portuaria contrasta con un alto desempleo y rezagos en servicios públicos, lo que sugiere que los beneficios del comercio que pasa por la ciudad no se integran proporcionalmente al desarrollo local. La necesidad de esta investigación surge de comprender cómo se relacionan el comercio internacional y el desarrollo territorial. A nivel teórico, permite valorar la pertinencia del concepto de economía de enclave en una ciudad portuaria colombiana; a nivel práctico, ofrece una matriz comparativa de indicadores para orientar decisiones públicas. Socialmente, visibiliza las brechas de la población de Buenaventura frente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible 6, 8, 9 y 11. Para cumplir con el objetivo general, se plantearon los siguientes objetivos específicos: caracterizar la actividad portuaria de ambas ciudades a partir del throughput, los TEU y la conectividad marítima; comparar sus condiciones económicas, sociales y ambientales; examinar, desde la economía de enclave, la integración del puerto con el territorio mediante empleo local, encadenamientos productivos y reinversión en la ciudad; y contrastar los resultados con los referentes de Singapur y Ningbo-Zhoushan para identificar condiciones logísticas, institucionales y de sostenibilidad aplicables a Buenaventura. Metodológicamente, el estudio se enmarca en un enfoque mixto, de alcance descriptivo-comparativo, con diseño no experimental de estudio de casos múltiple. Buenaventura es el caso principal y Barranquilla el de contraste, seleccionados intencionalmente bajo la lógica de casos más similares: ambos son distritos portuarios multipropósito con el mismo marco institucional nacional, pero resultados sociales distintos. Singapur y Ningbo-Zhoushan actúan como referentes de conectividad y operación portuaria. La información proviene de la revisión documental de fuentes oficiales (Superintendencia de Transporte, DANE, DNP, ANI y UNCTAD) y se organiza en una matriz de operacionalización: actividad portuaria como variable independiente y desarrollo sostenible, en sus dimensiones económica, social y ambiental, como dependiente. El análisis combina el cálculo de brechas absolutas y relativas con un análisis de contenido basado en categorías de economía de enclave. Los resultados preliminares evidencian que, entre enero y septiembre de 2024, Buenaventura movilizó cerca de 1,5 veces las toneladas y 7,6 veces los TEU de Barranquilla (Superintendencia de Transporte, 2024). Sin embargo, su desocupación fue 2,4 veces mayor (23,9 % frente a 9,8 %; DANE, 2025) y sus coberturas de acueducto y alcantarillado fueron inferiores en 25,8 y 36,8 puntos porcentuales (DANE, 2018), aunque la cobertura educativa es similar (DANE, 2022). Estos hallazgos son coherentes con rasgos de economía de enclave, cuya confirmación requiere analizar los encadenamientos locales y la dimensión ambiental.

Palabras clave: economía de enclave, actividad portuaria, desarrollo sostenible, TEU, throughput

Correspondencia: mirlethhernandez@unicesar.edu.co, mariajosearrieta@unicesar.edu.co, vcenteno@unicesar.edu.co