

UNIVERSIDAD DEL ROSARIO



**UNIVERSIDAD DEL ROSARIO**

TRABAJO DE GRADO MISION EMPRESARIAL CRUCERO MIAMI

MISION EMPRESARIAL

PRESENTADO POR: JUAN ESTEBAN ARISTIZABAL ARISTIZABAL

BOGOTÁ DC

2019

UNIVERSIDAD DEL ROSARIO



UNIVERSIDAD DEL ROSARIO

TRABAJO DE GRADO MISION EMPRESARIAL CRUCERO MIAMI

MISION EMPRESARIAL

JUAN ESTEBAN ARISTIZABAL ARISTIZABAL

CARLOS FRANCO.M.SC.

ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

BOGOTÁ DC

2019

## TABLA DE CONTENIDO

<b>Resumen .....</b>	<b>1</b>
<b>Palabras Clave.....</b>	<b>1</b>
<b>Abstract .....</b>	<b>2</b>
<b>Key Words.....</b>	<b>2</b>
<b>1. Introducción.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Propósito de La Misión .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Objetivos .....</b>	<b>6</b>
3.1.    Objetivo General.....	6
3.2.    Objetivos específicos.....	6
<b>4. Diagnóstico Del Objeto de Estudio.....</b>	<b>7</b>
4.1.    Diagnóstico del Puerto de Miami.....	7
4.2.    Diagnóstico de los puertos en Colombia .....	11
<b>5. Fundamentación Teórica .....</b>	<b>13</b>
5.1.    Procesos logísticos portuarios .....	13
5.2.    Procesos logísticos portuarios de puerto de Miami .....	14
5.3.    Procesos logísticos portuarios en puertos Nacionales ( Puerto de Santa Marta ) .....	15
5.4.    Comparación entre el puerto de Miami y el puerto de Santa Marta.....	20
<b>6. Aspectos Metodológicos .....</b>	<b>22</b>
6.1.    Enfoque metodológico .....	22
6.2.    Actores Claves .....	23
6.3.    Técnicas De Recolección De Información .....	24
6.4.    Técnicas De Análisis De Información .....	25
6.5.    Instrumentos .....	26

<b>7. Descripción y Analisis De Los Hallazgos Realizados .....</b>	<b>27</b>
<b>7.1. Posibles mejoras o cambios que se podrían aplicar en Colombia. Puerto de santa marta ...</b>	<b>28</b>
<b>8. Conclusiones y Recomendaciones .....</b>	<b>30</b>
<b>9. Referencias Bibliográficas .....</b>	<b>31</b>

## **Lista de Tablas**

Tabla 1 Total Buques .....	7
Tabla 2 Total Cruceros.....	8
Tabla 3 Infraestructura de los Puertos .....	20

## **Lista de Figuras**

Figura 1 Total TEU .....	9
Figura 2 Totales Exportaciones e Importaciones.....	9
Figura 3 Retiro Carga de Importación .....	17
Figura 4 Entrega carga Exportación .....	18
Figura 5 Recibo de Exportación .....	18

## **Resumen**

En este trabajo de grado se realizó una investigación de los puertos de Miami y de Santa Marta, se conocieron datos como la infraestructura de los puertos, sus procesos logísticos, esta información se logró sacar de la visita presencial en el puerto de Miami con la misión empresarial que se hizo con la Universidad, también se mencionan todos los cambios que han tenido estos dos puertos en el transcurso de los años, se desarrolla también información de los puertos de Colombia su historia su infraestructura y procesos, se relacionan también cifras actuales de los puertos mencionados, como lo son los totales de toneladas exportadas e importadas.

Luego de haber revisado toda la información se logró encontrar diferentes falencias y oportunidades de mejora que tiene no solo el puerto de Santa Marta si no también los puertos colombianos, frente a lo conocido en el puerto de Miami, se presentaron algunas soluciones para implementar en el puerto de Santa Marta que está en constante cambio y crecimiento.

### **Palabras Clave:**

Puerto de Santa Marta, Puerto de Miami , Procesos Logísticos, TEU, Exportación, Importación, Cruceros, Buques de Carga, Infraestructura.

## **Abstract**

In this work of degree an investigation of the port of Miami and of Santa Marta was made, data such as the infrastructure of the ports, its logistic processes, this information was carried out in the port of Miami with the mission What to do with the University? All the changes that these two ports have had over the years are also mentioned. Established ports, as are the totals of tons exported and imported.

After having reviewed all the information, you will find, you will find, you will find, faults and opportunities for improvement, which does not only have the port of Santa Marta, nor the Colombian ports, in front of the port of Miami, some solutions to implement in the port of Santa Marta that is constantly changing and growing.

### **Key Words :**

Port of Santa Marta, Port of Miami, Logistic Processes, TEU, Exportation, Import, Cruises, Cargo Ships, Infrastructure.

## 1. Introducción

El mundo está en constante cambio, día a día nos encontramos con nuevos sucesos mundiales que nos permiten pensar que el mundo nunca para, así es en el marco de los puertos en el mundo, solamente en Colombia se presentan cambios importantes como lo fue la reactivación del tren que comunica el centro del país con el puerto de Santa Marta, este es solo uno de los cambios que se presentaron en los puertos colombianos, pero si Colombia no quiere quedarse en el tiempo tendrá que seguir invirtiendo en sus puertos que son una ficha clave en su economía actual.

Para el siguiente trabajo se da a conocer el estado actual del puerto de Santa Marta y el puerto de Miami, con respecto a los procesos logísticos, su infraestructura, vías de acceso etc, Para esto se realizó una misión empresarial, se conoció a detalle los procesos del puerto de Miami, conociendo cuales son las falencias o debilidades que presenta el puerto de Santa Marta que impactan directamente a todos los usuarios del puerto y la ciudad.

Como se mencionó anteriormente Colombia está en constante cambio, invirtiendo cada vez más en esta ficha clave que son los puertos, somos de los pocos países que cuentan con salida a los dos mares, una oportunidad que se debe explotar, contamos con recursos naturales que nos permiten recibir barcos de gran calado, tenemos comunicación fluvial desde el centro del país hasta los mas importantes puertos, por lo tanto Colombia tiene que seguir aprovechando todos esos recursos para seguir creciendo en este importante sector.

La intención del documento presentado es lograr evidenciar cuales son los procesos logísticos que afectan directamente al puerto de Santa Marta, cuáles son las oportunidades de mejora, y plantear recomendaciones para así mejorar los procesos actuales. También conocer más a fondo la infraestructura del puerto más importante de cruceros del mundo para lograr cada día ser más competitivos en esta área de interés que crece todos los días en los viajeros.

## 2. Propósito de La Misión

“Desde tiempos inmemoriales los puertos marítimos han sido sinónimo de progreso” (Pérez García , 2016).En Colombia en los últimos años las importaciones como exportaciones tiene una gran importancia en el desarrollo del país, de acuerdo con las declaraciones de importación registradas ante la DIAN en septiembre del 2018, las importaciones fueron US\$4.047,08 millones CIF, con respecto a las exportaciones las cifras para Septiembre del 2018 fueron US\$3.499,4 millones con un aumento del 3,8% en relación con Septiembre del 2017. (Dane, Departamento Administrativo Nacional Estadística, 2018)

Para lograr aumentar el crecimiento tanto económico como la capacidad de los puertos colombianos frente a la demanda de exportaciones e importaciones se necesita mejorar la infraestructura portuaria. En el último año se han presentado avances en los puertos Colombianos, or ejemplo en el puerto de buen aventura se va a prestar un nuevo servicio de carga el cual es“ que a Buenaventura arriben naves marítimas con productos, por ejemplo de Chile o Perú, se descarguen ahí de manera temporal mientras llega el buque con mayor capacidad que se encargaría de distribuirlos en los países de destino, Para poner en funcionamiento este servicio, la SPB hoy trabaja en la adecuación de sus instalaciones para cumplir con las exigencias de seguridad y protocolos requeridos para la movilización de carga internacional” (Portafolio, 2016).

En Julio del 2015 el puerto de Miami culminó las obras de ampliación y modernización , el cual pasó de tener 12 metros de profundidad a 16 metros, gracias a esta mejora el terminal portuario podrá recibir navieras tipo “Postpanamax” las cuales tienen capacidad de 5 mil toneladas, estas obras de dragado del puerto de Miami forman parte de un programa que tuvo un costo de mil millones de dólares, estas nuevas obras ofrecen un nuevo servicio ferroviario intermodal que se une con el 70% del país en solo 4 días, también cuentan con el túnel que une el puerto con las autopistas interestatales. Como se puede evidenciar el puerto de Miami se ha convertido poco a poco en un puerto de capacidad internacional, Miami quiere lograr consolidarse como la puerta de los Estados Unidos. (Comercio, 2015)

Por otra parte todas las obras realizadas quieren conseguir atender más carga proveniente de Sudamérica, el terminal trabaja en una estrategia para recibir más carga de países como Colombia, Perú y Chile. (Comercio, 2015)

Todo esto permite que Colombia tenga mayor demanda desde el Puerto de Miami por lo tanto se propondrán estrategias y perfección de los procesos de los puertos Colombianos para así poder tener una respuesta acorde con lo demandó por el Puerto de Miami.

### **3. Objetivos**

#### **3.1.Objetivo General**

Determinar y Conocer procesos portuarios en el Puerto de Miami para establecer mejoras en puertos Colombianos.

#### **3.2.Objetivos específicos**

- Conocer a fondo los procesos logísticos portuarios del Puerto de Miami
- Conocer los procesos logísticos portuarios en puertos Nacionales
- Presentar una comparación entre los puertos trabajados
- Analizar las posibles mejoras o cambios que se podrían aplicar en Colombia.

## 4. Diagnóstico Del Objeto de Estudio

### 4.1. Diagnóstico del Puerto de Miami

El puerto de Miami ha sido considerado como la capital de los cruceros del mundo, este título se lo gana año a año siendo el puerto que maneja más pasajeros a nivel mundial, el último año consiguió tener un máximo de 5'591,839 pasajeros, en el 2016 Porthole Cruise Magazine lo nombro Mejor puerto de EE.UU por el servicio al cliente, la calidad de sus operaciones, este puerto trabaja con 30 líneas de cruceros en todo el mundo. (Country, 2019), además de también ser reconocido como el cargo de puerta de enlace de las Américas. Además de ello, cabe resaltar que el puerto de Miami está compuesto por varias características especiales, una de ellas, es que posee un calado máximo de 50 pies, 12 grúas pórtico, diferentes muelles, aproximadamente cuatro yardas para los contenedores refrigerados, nueve contenedores pórtico y manejo de las grúas, e igualmente cuenta con un personal calificado y capacitado para llevar a cabo la elaboración de las diversas actividades. (PortMiami, 2018)

De acuerdo a lo dicho anteriormente las cifras que manejó el puerto para el 2018 es cuanto a TEU (twenty-foot equivalent Unit) fueron las siguientes,

**Tabla 1 Total Buques**

Buques de Carga	
Total de Buques de Carga Atracados	1.002
Total TEU	1.024.335
Total Tonelaje	9.162.340
Valor	\$ 24.290.716.536

Fuente: (Miami, 2018)

**Tabla 2 Total Cruceros**

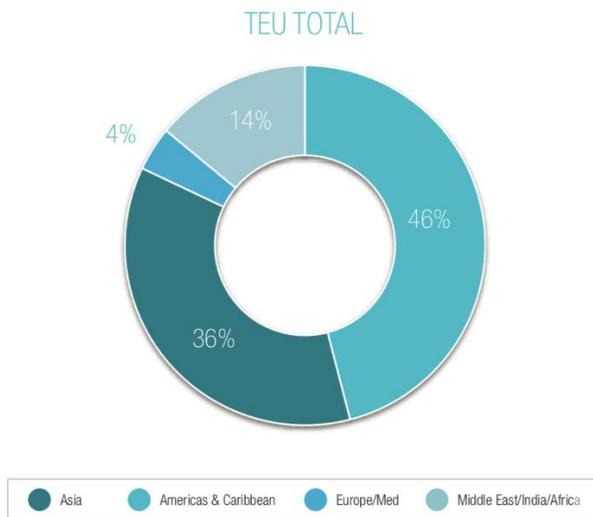
Cruceros

Total de Cruceros Atracados	1.185
Total de Pasajeros	5.340.559
Total de Lineas de Cruceros	22
Total de Cruceros	55

Fuente: (Miami, 2018)

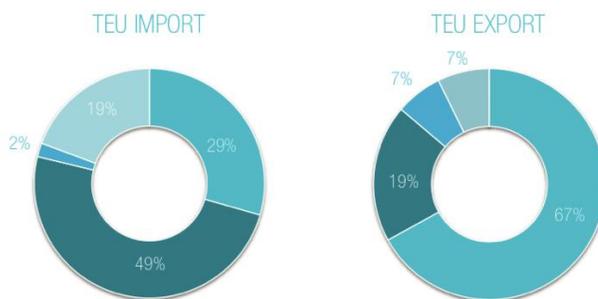
De acuerdo a la información brindada por las tablas, el puerto de Miami tiene un movimiento importante año a año, para el 2018 lograron atracar 1.002 barcos de carga, 1,185 cruceros, lo que deja en evidencia que el puerto de Miami es más importante en el sector turístico.

Con respecto a los ejes fundamentales del puerto, cabe resaltar que estos están fundamentados especialmente en la seguridad, eficiencia y efectividad en cuanto al transporte de la carga para que el usuario desarrolle y obtenga una plena confianza en el depósito de su mercancía de dichas instalaciones portuarias, de esta forma, el puerto de Miami presta su servicio a más de 20 líneas de navegación que transitan hacia aproximadamente 100 países y 250 puertos a nivel mundial, (Quimbay, 2015), por tanto, este puerto tiene la capacidad para cubrir rutas y destinos que provienen de varios sectores, tales como: Europa, Norteamérica, Sudamérica, América central, el Caribe, Oriente medio y parte de Asia a continuación se muestra que porcentaje de importación y exportación que se manejó por destino para el 2018.



**Figura 1 Total TEU**

Fuente: (Dade, 2018)



**Figura 2 Totales Exportaciones e Importaciones**

Fuente: (Miami, 2018)

El puerto de Miami se interesa cada vez más en dar un mejor manejo competitivo, preocupándose por ser el mejor puerto para sus clientes, (Montoya y Gómez, 2011), para ello, hay tomado en cuenta diferentes estrategias, tales como la ampliación de su plataforma de carga, mediante la implementación que realizaron en el año 2015 con el Miami Harbor Project, con el fin de tener más capacidad y así cubrir la dimensión de cada uno de los contenedores mundiales que se establecen en la plataforma, esto además, va de la mano con la construcción de un túnel para

los camiones de carga, lo que ayuda a la creación de una mejor y eficiente red intermodal y de distribución

En cuanto a la inversión a la infraestructura del puerto, cabe destacar que este aspecto es uno de los más trabajados por el puerto de Miami, donde se espera doblar la capacidad de carga que hoy día tiene, en menos de 15 años, (Montoya y Gómez, 2011), por medio de diversos proyectos que han sido visionados por el director del puerto, como o fue la inversión de mas de 1 mil millones para adecuar el puerto para recibir buques post- panamax, esto permite recibir megabuques, ahora el puerto cuenta con gruas de portico super post-panamax (Icontainers, 2017), viendo la inversión como una oportunidad para los negocios a futuro, es decir que la inversión ha sido considerada como un eje fundamental para el buen desarrollo de la terminal portuaria, ya que la mejora continua de la infraestructura del puerto, ayuda a llevar a cabo una perfilacion del puerto de manera general, para así mejorar cada una de las expectativas para sus clientes, en relación con su capacidad y la eficiencia.

Además de ello, el puerto de Miami cuenta con una gran infraestructura, donde tiene diversas vías de acceso organizadas, de tal forma que permiten el transito constante de la carga a nivel marítimo y terrestre, facilitando entonces, la logística interna en un 100%, igualmente, posee diferentes parqueaderos para los autos y los camiones, en un total aproximado de 873 espacios de parqueo, con la implementación de un respectivo sistema de control automatizado para llevar a cabo la entrega de los tiquetes y los pagos en estaciones para la comida.

En cuanto a la parte tecnológica, el puerto de Miami tiene actualmente un sistema de visibilidad de contenedores, denominado como Terminal Operación System – TOS (Montoya y Gómez, 2011), permitiendo divisar cada uno de los movimientos de la carga en tiempo real hacia las plataformas existentes, de este modo, las vías de acceso cumplen con un papel importante dentro del puerto, puesto que ayudan en gran medida a la organización de los tiempos de las actividades

y también a la eficiencia en el tránsito de los recursos sin afectar alguna de las actividades de la cadena logística

#### **4.2. Diagnóstico de los puertos en Colombia**

En Colombia se cuenta con 4 principales puertos, que son los de Buenaventura, Cartagena, Santamarta y Barranquilla, cada uno de ellos cuenta con su especialidad, debido a varios factores como lo son la parte geográfica y también la infraestructura con la que cada uno cuenta, para comenzar a hablar un poco más de cada uno podemos destacar que el puerto de Buenaventura es el principal puerto en el océano pacífico y de Colombia debido al volumen de carga que maneja, por otro lado tiene una ubicación privilegiada ya que está en el centro del mundo, equidistante de las principales rutas marítimas que atraviesan el planeta, es uno de los puertos más cercanos al mercado asiático lo que lo deja en una muy buena posición, este puerto es administrado por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A y un muelle administrado por Grupo portuario S.A este puerto recibe el 52% de carga que ingresa al país vía marítima.

Por otro lado está el puerto de Cartagena, fue el primer puerto en Colombia y es el más grande en todo el país, cuenta con 54 muelles y 18 de ellos se encargan de actividades de comercio exterior, para el 2018 el puerto de Cartagena movió un total de 1'425.506 contenedores, recibió 1594 portacontenedores, 161 cruceros de turismo, es un puerto el cual está en constante movimiento, esto debido a que la ciudad de Cartagena es una de las principales capitales turísticas de Colombia.

Continuando está el puerto de Santa Marta, este se destaca por tener aguas profundas naturales, esto permite que los barcos no se demoren tanto en el atraque al puerto, también cuenta con una ubicación geográfica importante ya que es la ciudad del Caribe más cercana al centro del

país, la fortaleza más importante de este puerto es el carbón, este puerto cuenta con vía férrea lo que permite mejor movilidad de los productos hacia el centro del país.

Para terminar esta el Puerto de Barranquilla, cuenta con una ubicación estratégica ya que está ubicado cerca de la desembocadura del río Magdalena uno de los principales ríos de Colombia, este es un puerto multipropósito maneja los cuatro tipos de carga: granel (sólido y líquido), general y contenedores, cuenta con 1.058 metros lineales y con un calado de 30 pies, estos son los principales puertos con los que cuenta el país.

En el año 2018, el informe ‘Análisis de inversiones portuarias en América Latina y el Caribe al horizonte 2040’, realizado por el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) ha determinado que Colombia para poder aumentar la competitividad en el sector marítimo y portuario es necesario invertir US \$ 1.610 millones (Monterrosa, 2018), resaltando que a largo plazo se requiere de una inversión de US \$ 4.840 millones enfocada hacia el desarrollo y obtención de una nueva infraestructura portuaria para los contenedores.

Por tanto, se pueden exponer nuevas alternativas con el fin de mejorar de que los puertos sean más productivos y competitivos (Quimbay, 2015), alcanzando así un mayor margen de eficiencia, tal como lo caracteriza el puerto de Miami, puesto que este puerto ha sido considerado por parte de los factores externos, como un puerto de clase mundial, cabe resaltar que los puertos colombianos han ido trabajando para mejorar los procesos logísticos, con el propósito de poder responder a los mercados internacionales, con mayor eficiencia en los tiempos de entrega con los clientes en Estados Unidos y el resto del mundo, ello se afirma, en cuanto a que el mayor flujo de las exportaciones se realizan hacia el puerto de Miami y los demás puertos establecidos en Estados Unidos.

## 5. Fundamentación Teórica

### 5.1. Procesos logísticos portuarios

El puerto es definido por Quesada (2005) como un conjunto de elementos físicos constituidos por canales, instalaciones y servicios que ayudan a aprovechar una determinada área frente a la costa o ribera de un respectivo río que se encuentra en condiciones favorables para llevar a cabo las operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves e intercambio de mercancías, que se desarrollan entre el tráfico terrestre, marítimo y fluvial. Cabe resaltar que los puertos cumplen con ciertas funciones básicas, estas son servir como interfaz entre el transporte marítimo y el transporte terrestre, además de proporcionar servicios que permiten y complementan las operaciones de cargue y descargue, tales como el almacenamiento, la transformación y la distribución.

Los puertos en los últimos años, han evolucionado tanto en la parte operativa como en la parte de ingeniería (Quesada, 2005), esto se debe a la aparición de la unitización y la contenedorización y el desarrollo de la industria naval, teniendo en cuenta la conformación de los bloques económicos que ha impulsado un mayor proceso de globalización, esto ha ayudado a que los puertos además de ser receptores de mercancías y pasajeros, se conviertan en entes dinámicos buscadores de mercancías y pasajeros, por ende, la competencia por obtener mayores volúmenes comerciales, hace que los puertos menos desarrollados busquen especializarse en ciertos segmentos del mercado, estudiando la tendencia del momento, la especialización de la actividad portuaria y así mismo el transporte marítimo

Cabe afirmar además, que la eficiencia de un determinado puerto se ve reflejada en las diferentes tarifas que son impuestas por las diferentes compañías de envío, en relación con el

tiempo de retorno del buque y en la permanencia de la carga en puerto (Quesada, 2005), por ende, entre mayor es el tiempo de permanencia de un buque en el muelle, mayor será el costo que el buque debe pagar, traduciéndose a las mayores tarifas y mayor tiempo para el cargue de la mercancía por parte de los fletadores

## **5.2. Procesos logísticos portuarios de puerto de Miami**

El puerto de Miami, como se dijo anteriormente ha sido denominado como la capital de los cruceros del mundo, esto se debe principalmente a que alberga a más de 18 líneas navieras de cruceros, donde transitan aproximadamente 5,8 millones de pasajeros al año, resaltando que uno de cada tres pasajeros norteamericanos que ingresan a un crucero, lo hacen desde el puerto de Miami. Además de ello, el puerto de Miami, ofrece un gran número de destinos para los cruceros, estos son: Bahamas, México, Caribe, América del sur, Europa, el Lejano Oriente, entre otros destinos alrededor del mundo (Samra, 2017), para ello, actualmente se ha aprobado un programa para el mejoramiento de capital, donde se resalta la construcción de dos nuevos terminales para los cruceros y la remodelación de dos de sus terminales y la construcción de dos nuevos garajes de estacionamiento.

Igualmente, el puerto de Miami es reconocido como el puerto más grande en cuanto a los contenedores de la Florida, estando entre los diez más grandes en Estados Unidos (Samra, 2017), ello gracias a la localización geográfica que posee, al igual que de su afinidad cultural, contribuyendo a hacer que este sea visto como un cubo mundial, y proclamada como una ciudad que abre las puertas a América. De igual manera, el puerto posee la mayor frecuencia de servicio de carga, con el mayor número de líneas navieras, llegando así, a la mayoría de los destinos a nivel mundial, por tanto, las 40 líneas navieras que posee, llegan a 132 países y específicamente a 362

puertos en todo el mundo, y 26 a 33 países y 101 a puertos de que se encuentran en América Latina y Caribe

Por otro lado, el volumen de carga en el puerto de Miami ha excedido los 8.2 millones de toneladas, de donde las exportaciones fueron de 3.808.998 toneladas y las importaciones fueron de 4.438.006 toneladas (Samra, 2017), implementándose un total de 955.671 contenedores, cabe resaltar también , que los clientes potenciales del puerto de Miami son principalmente América Latina y el Caribe, evidenciado en un 62% del volumen total del puerto, es decir que los países que más volumen de carga movieron en el puerto de Miami son: Honduras, Venezuela, Guatemala, Brasil y Hong Kong.

### **5.3. Procesos logísticos portuarios en puertos Nacionales ( Puerto de Santa Marta )**

Los servicios portuarios en Colombia fueron administrados por mucho tiempo, por parte directa del estado, pero luego, el gobierno mediante la apertura económica y el pensamiento neoliberal, dio a conocer una nueva ley que ordenaba la liquidación de la empresa estatal que administraba en ese entonces los puertos de Colombia en el año 1991 y el año 1994 (Gallego y Puerta, 2012), por tanto, estos puertos pasaron a ser administrados por las Sociedades Portuarias regionales, quienes empezaron a aplicar nuevas estrategias enfocadas hacia el buen y eficiente desarrollo de los puertos en Colombia, dichas estrategias también se basaron en la ejecución de una variedad de acciones, tales como: la adecuación de la infraestructura portuaria, la adquisición de nuevos equipos de última tecnología para el buen manejo de los contenedores, implementación de diferentes sistemas de información, la capacitación del personal para aumentar la productividad y la contratación de personas expertas en la asesoría de todas estas actividades, con el fin de ser más eficientes y efectivos.

Por consiguiente, en COLPUERTOS, la administración se desarrollaba solo 290 días al año (Gallego y Puerta, 2012), además de que los buques debían entonces esperar 10 días para poder ser descargados, pero cabe destacar que los mayores volúmenes del comercio exterior y de carga en Colombia se llevaron a cabo en los principales puertos del Caribe, ello se dio entre los años 1995 y 1999, de este modo, las exportaciones representaban un porcentaje del 96% y las importaciones eran del 63%. Actualmente, el transporte marítimo en Colombia se desarrolla en mayor intensidad en los puertos de Buenaventura en el pacífico, Santa Marta, Cartagena y Barranquilla en el Caribe, dichos puertos prestan el servicio portuario las 24 horas al día, laborando los 365 días del año, lo que las ha transformado en grandes empresas portuarias que generan grandes utilidades mediante sus operaciones, por tanto, las organizaciones que hoy día regulan y vigilan las operaciones en los puertos de Colombia son la Superintendencia General de Puertos y las Sociedades Portuarias.

Por otro lado, el puerto de Santa Marta comprende y se denomina como la Sociedad Portuaria de Santa Marta SPSM, este se encuentra establecido a 6 Km de la capital del departamento del Magdalena (Alza y Ramírez, 2018), de este modo, las embarcaciones que vienen de otros países y deben ingresar al Océano Atlántico deben primero arribar en el Puerto de Santa Marta, siendo esta una gran ventaja en relación con los demás puertos de la región, en cuanto a la distancia, además de ello, este puerto posee una profundidad de hasta 200 pies en el canal de acceso, y una disposición de pantalla de atraque de 60 pies, características que ayudan a que su infraestructura sea adecuada, ya que de esta forma no se requiere ningún tipo de trabajo en las diferentes labores relacionadas con el dragado

El puerto de Santa Marta, está compuesto por un terminal que es especializado para los diversos tipos de carga que llegan al puerto, posee también 7 muelles que miden más de 1 Km de extensión en la pantalla de atraque (Alza y Ramírez, 2018), obteniendo así un óptimo rendimiento en la actividad de cargue y descargue las 24 horas del día, y los 365 días del año, dichos muelles están divididos así: el muelle 1 tiene un menor calado, y por ello, desarrolla operaciones de tipo nacional, donde no se requiere de la implementación de buques de gran tamaño; los muelles 2 y 3, es donde se realizan actividades de cargue y descargue de los contenedores; en los muelles 4 y 5 es donde se realizan las operaciones de granelera o de carga suelta y por último; en los muelles 6 y 7 se usan

exclusivamente para el carbón, debido a que es el puerto que tiene mayor tráfico de carbón en Colombia.

Estas tablas las brinda la Socioda Portuaria regional de Santa Marta, indican los procesos portuarios que se hacen para recibir y retirar diferentes importaciones y expotaciones. (marta, 2018)

Retiro de Carga de Importación:

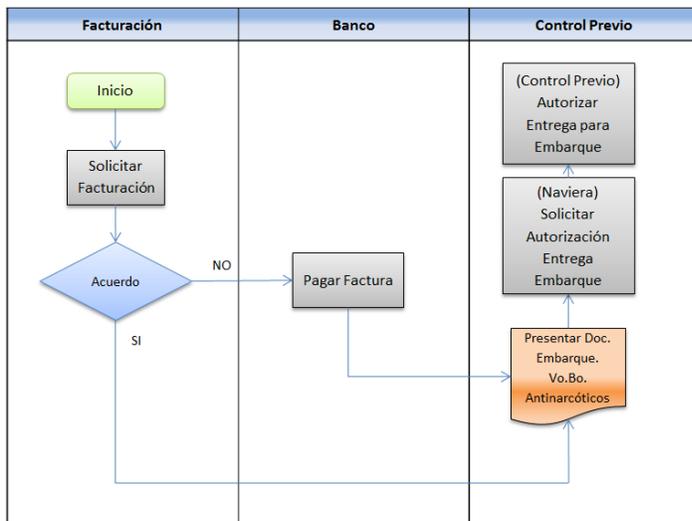


Figura 3 Retiro Carga de Importación

Fuente: (Marta, 2018)

Entrega de Carga de Exportación:

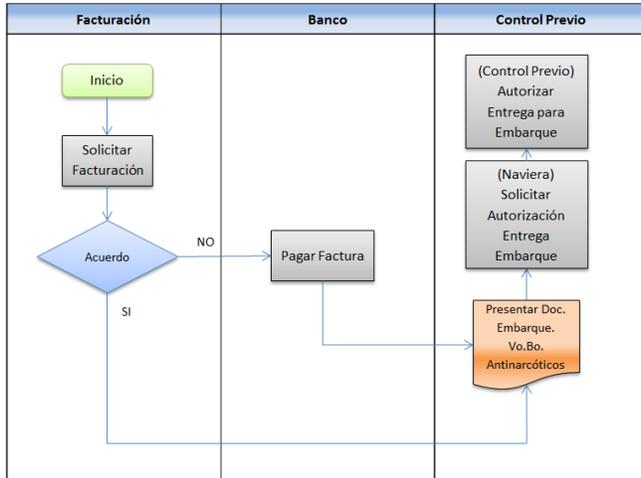


Figura 4 Entrega carga Exportación

Fuente: (Marta, 2018)

Recibo de Exportación:

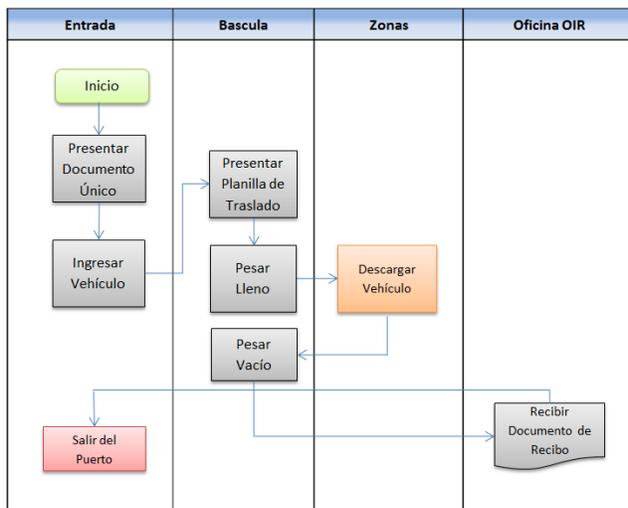


Figura 5 Recibo de Exportación

Fuente : (Marta, 2018)

Actualmente, el puerto de Santa Marta es el único puerto en Colombia que posee un acceso directo a la vía férrea nacional, conectando así la Costa Caribe con el centro del país (Alza y Ramírez, 2018), por ende, esta conexión va desde la ciudad de Santa Marta hasta Dorada

Antioquia, por consiguiente una de los retos más importantes que afronta el puerto de Santa Marta es el desarrollo del actual proyecto de reactivación de la vía férrea, lo cual deriva grandes beneficios tanto para el puerto como para la economía regional y nacional, ya que los costos de transporte de las mercancías que se arriban en el país y se destinan al centro del territorio nacional, disminuirán en mayor grado, por tanto, el puerto de Santa Marta, se caracteriza por ser un terminal de transporte multimodal, donde se realizan diferentes operaciones por funcionarios que son calificados y profesionales en sus acciones, en relación al manejo de diversos actos como: la maquinaria de carga, el descargue y el desplazamiento de los objetos que tienen grandes dimensiones.

En cuanto al desarrollo de las actividades portuarias en el puerto de Santa Marta, cabe resaltar que estas se desarrollan con un mayor nivel de agilidad y eficiencia en el manejo de los respectivos contenedores, esto se debe principalmente a la capacidad que posee para operar 300.000 TEUS (Alza y Ramírez, 2018), además de ello, este puerto posee 8,7 hectáreas para el almacenamiento y operación, 4 guras pórtico para llevar a cabo la operación de cargue y descargue de los contenedores, 1 grúa móvil, 2 guras portuarias, 1 reachstacker, 2 elevadores de grano con máquina de empaque y 29 montacargas. De igual forma, se resalta que las inversiones que se han realizado en el puerto han posibilitado el aumento de la capacidad de operación de 100.000 a 300.000 TEUS en el terminal, la implementación de 2 nuevas grúas pórtico post panamax 100% eléctricas, 4 RTG 100% eléctricas, 6 máquinas de carga superior, 1 carga lateral, 1 recogida lateral de contenedores vacíos, 20 camiones patio y 14 montacargas, igualmente el empleo de las bodegas refrigeradas de más de 600 m<sup>2</sup> para aquellas mercancías que deben de tener un manejo de cadena de frio, con el fin de asegurar las condiciones adecuadas para el producto.

Del mismo modo, el puerto de Santa Marta esta constituido por un patio de contenedores, para el almacenamiento de la carga granel solido limpio como por ejemplo el maíz amarillo, un patio de almacenamiento para el carbón o granel solido sucio y un patio para almacenar carga general, este patio posee una dimensión muy grande, y allí se arriba entre muchos productos, el alambón (Alza y Ramírez, 2018), de la misma forma, este puerto está caracterizado por ofrecer un excelente servicio logístico, debido a que contiene una infraestructura adecuada para arribar las

importaciones de granel sólido al país, siendo así, por muchos años, los especialistas y expertos en el manejo de gránulos, con una respectiva capacidad de almacenamiento en silo para un total de 69.000 toneladas. Por otro lado, el puerto de Santa Marta, es el único puerto en Latinoamérica y fuera de Europa que tiene el certificado de EcoPort, esta es la mayor iniciativa ambiental en Europa, su certificación se generó, gracias a que sus actividades son altamente rigurosas en el cuidado del medio ambiente, para ello, se realiza un rocío de agua las 24 horas del día sobre el carbón con el fin de evitar incineraciones y proliferaciones de partículas en el aire.

#### 5.4. Comparación entre el puerto de Miami y el puerto de Santa Marta

Cuando se realiza una comparación del puerto de Santa Marta con el puerto de Miami, donde llegan y salen los principales productos de importación y exportación de Colombia, se evidencia que la infraestructura vial, ha sido una de las características que tienen una gran importancia dentro de la parte logística del puerto de Santa Marta, de esta forma, es importante llevar a cabo una evaluación de las herramientas o métodos que hagan que los puertos colombianos sean aún más competitivos en todo el mundo, incentivando de esta manera la inversión extranjera en el país.

**Tabla 3 Infraestructura de los Puertos**

<b>SERVICIO Y/O HERRAMIENTA</b>	<b>MIAMI</b>	<b>SANTA MARTA</b>
Calado manejado	50 pies	45 pies
Longitud del puerto	2.096.346 m <sup>2</sup>	336.356 m <sup>2</sup>
Espacio de almacenaje	238.281 m <sup>2</sup>	44.000 m <sup>2</sup>

Vías de acceso	Terrestres especiales y conexiones ferroviarias	Camión y ferrocarril
Grúas	12	7
Control virtual	Si	Si
Herramientas Tecnológicas	Si	Si
Servicios especiales y adicionales	Si	Si

**Fuente: Quimbay, 2015.**

Con respecto a la información brindada, el puerto de Santa Marta tiene oportunidades de mejora con respecto al puerto de Miami, se puede evidenciar en la tabla presentada anteriormente que el puerto de Miami cuenta con un área mucho mayor que el área del puerto de Santa Marta, también cuenta con más calado lo que permite que lleguen barcos más grandes y haga más atractivo este puerto, también cuenta con un área mucho mayor para el almacenaje de mercancías, todos estos factores son oportunidades que el puerto de Santa Marta puede mejorar, es de conocimiento que no se puede igualar las cifras pero el puerto de Santa Marta tiene oportunidades de mejorarse. Por tanto, en el puerto de Santa Marta se observa grandes niveles de congestión y demoras en la entrada de los buques hacia el puerto, esto se debe a que en algunos casos la profundidad no es la adecuada para el buque, además de ello, el represamiento de las cargas que no permiten que se pueda cumplir con la salida de la mercancía a los distintos destinos, igualmente se presenta un alto grado de inseguridad con respecto a las vías.

Se puede entonces resaltar que el puerto de Miami posee una mayor seguridad, eficiencia y efectividad en el transporte de la carga, a comparación del puerto de Santa Marta (Salazar, 2013), también es importante resaltar que el puerto de Miami, tiene vías de acceso adecuadas, cumpliendo con la regulación internacional, lo cual permite el tránsito eficiente de la carga marítima y terrestre, así mismo, los procesos documentales no son complejos, lo que hace que el comercio pueda fluir sin ningún inconveniente, resaltando que poseen una tecnología que ayuda a complementar los diversos movimientos de la carga en tiempo real hacia las plataformas de los buques, aumentando su eficiencia en cuanto a la cadena logística.

## **6. Aspectos Metodológicos**

### **6.1. Enfoque metodológico**

La presente investigación se desarrolló desde un enfoque cualitativo, ya que lo que se busca es determinar y conocer los procesos portuarios en el Puerto de Miami para establecer mejoras en los puertos Colombianos, específicamente en el puerto de Santa Marta, para ello se consultaron trabajos ya realizados por otros investigadores, utilizando información no documentada del puerto de Santa Marta, con el propósito de que este trabajo de investigación sea más adelante, implementado o utilizado para otras investigaciones, y también para el puerto de Santa Marta, ya que en este se propondrán estrategias viables que permitirán una mayor flexibilidad y un mejor reconocimiento entre los puertos más importantes en Colombia y a nivel internacional.

Por otro lado, este trabajo de investigación también tiene un enfoque metodológico descriptivo, puesto que al desarrollarse, se realizó un análisis de cada aspecto y variable con respecto al área logística de cada puerto, es decir del puerto de Miami y de Santa Marta, conociendo así como se encuentra su infraestructura actual, cuáles han sido los proyectos para mejorar su logística, y cuales son la dimensiones y herramientas o métodos que posee para llevar a cabo las operaciones de cargue y descargue, así como también el arribe de las mercancías, entre otros elementos importantes.

Por tanto, es importante resaltar que el método de investigación es un respectivo procedimiento que se lleva a cabo para describir las condiciones en que se presentan ciertos sucesos específicos, siendo este caracterizado por ser tentativo, verificable, de razonamiento riguroso y observación empírica, desde esta perspectiva, además del método cualitativo y descriptivo, se realizó una

investigación documental con el fin de dar un fundamento teórico y conceptual al trabajo, para ello se realizó una revisión de literatura basada específicamente en los procesos logísticos del puerto de Miami y el puerto de Santa Marta, visitando algunas páginas web oficiales y confiables donde se daba a conocer las información necesaria para desarrollar la investigación.

Esta investigación también es de campo, puesto que se realizó un trabajo de recolección de datos mediante la aplicación de una entrevista, que permitió obtener conocimiento sobre la logística portuaria, para luego analizar dicha información adquirida.

## **6.2. Actores Claves**

Dentro de los actores claves para la investigación, se reconoce que son: el puerto de Miami y el puerto de Santa Marta, los cuales se describen a continuación:

### **Puerto de Miami**

El puerto de Miami es uno de los puertos más importantes en el estado de Florida, además de estar dentro de los 10 mejores puertos de Estados Unidos, en este puerto es donde llegan las principales importaciones y exportaciones de Colombia, y no solo de este país sino además de otros continentes tales como: Europa, Norteamérica, Sudamérica, América central, el caribe, Oriente medio y parte de Asia, contribuyendo al mejoramiento de la economía del sector, a nivel regional y nacional, cabe destacar igualmente que el puerto de Miami ha sido catalogado como

uno de los principales puertos donde arriban los cruceros más importantes a nivel mundial, por ello ha sido denominado como la capital del mundo de los cruceros.

### **Puerto de Santa Marta**

El puerto de Santa Marta es uno de los puertos más importantes de Colombia, actualmente se han realizado proyectos enfocados en la mejora de su infraestructura, además de la implementación de la vía férrea con el fin de disminuir los costos de transporte de las mercancías, además de mejorar el trayecto entre el caribe y la parte central de Colombia, de igual forma, este puerto posee una expectativa logística, es decir que allí se desarrollan procesos logísticos eficientes, claro está que a comparación del Puerto de Miami hay algunos aspectos que se deben cambiar, como es el aumento de su infraestructura e implementación de nuevas herramientas con el fin de llegar a ser un puerto como lo es el puerto de Miami.

### **6.3.Técnicas De Recolección De Información**

Las técnicas de recolección de la información que se emplearon para el presente trabajo investigativo son:

Primarias: Son aquellas que poseen información original y que además no ha sido interpretada, estas fuentes son:

- Vídeos
- Publicaciones
- Entrevistas

- Encuestas

Secundarias: Estas fuentes se emplearon para llevar a cabo la ampliación del contenido de la información que se deriva de las fuentes primarias, estas son:

- Libros
- Publicaciones

Terciarias: Hacen referencias a las fuentes que posee información sobre las fuentes secundarias de forma física y virtual, esta son:

- Obras de referencia.
- Bibliografías de fuentes secundarias

#### **6.4.Técnicas De Análisis De Información**

Como técnicas de análisis de información para el presente trabajo, se desarrolló un análisis cualitativo, de la siguiente forma:

##### **Análisis Cualitativo de la información**

Dentro de las técnicas de análisis de la información cualitativa se tomará en cuenta un análisis a partir de la observación que se realizó inicialmente y un análisis de datos de la información que se obtendrá a partir de la entrevista.

## **6.5.Instrumentos**

Los instrumentos utilizados para la recolección y análisis de la información para el desarrollo del presente trabajo de investigación son específicamente la entrevista, por el cual se puede evidenciar como ha sido el proceso logístico del puerto de Miami, además de otros aspectos que se relacionan como lo es la infraestructura, el almacenamiento, las herramientas que posee, entre otros aspectos importantes.

## 7. Descripción y Analisis De Los Hallazgos Realizados

De acuerdo con la información adquirida mediante la entrevista, se pudo contrastar la información que se empleó a partir de la investigación, por lo tanto se determina lo siguiente:

La operación logística de 3.000 contenedores en un puerto puede durar 12 horas y los barcos que llegan a Colombia son barcos que tienen entre 1.500 y 5.000 contenedores, es decir que de un día a otro el contenedor está listo, además de ello, cabe aclarar que todos los contenedores deben de estar asegurados para ser cargados y descargados, igualmente debe de tener un manifiesto para la movilización de la mercancía.

Por otro lado, se evidencio que la tecnología que se utiliza para el descargue y el movimiento de la mercancía son grúas especializadas para este tipo de actividades, estas se levantan y luego se bajan y quedan a la altura del barco, por ende, para un barco grande estas grúas son de grandes dimensiones, teniendo en cuenta que no todos los puertos las tienen, además mueven los contenedores desde el barco hasta tierra firme y en tierra firme hay un remolcador con una plataforma que llevan el contenedor hasta su localización, y ahí hay unos elevadores grandes de 40.000 libras o más grúas que los están moviendo de un lado a otro.

El puerto de Miami posee diferentes grúas dependiendo de su especialización y puerto, pero específicamente en total hay 12 grúas para el manejo logístico de los contenedores, almacenamiento y demás actividades, relacionando que las operaciones logísticas promedio son unos 7.000 contenedores diarios. La asignación de los contenedores tanto en la llegada como en la entrada, depende especialmente de la estabilidad del barco, e igualmente de la distribución de los contenedores teniendo en cuenta el destino para el cual van. Por último, se afirma que el puerto no es del estado, puesto que esto ha sido concesionado, donde cada día todo se está corporativizando, cada vez las empresas pequeñas se van agrupando en corporaciones, donde finalmente se logra una privatización.

De los hallazgos realizados pudimos dar cuenta que el Puerto de santamarta es un puerto que esta creciendo dia a dia, ogranaron volver a utilizar la via ferrea la cual es de alta importancia para este puerto ya que la comunica con el centro del pais, en el 2018 se logro llevar una carga de 4000 mil saco de café tipo exortacion desde la Dorada Caldas hasta los muelles de la sociedad portuaria.

Todo esto permite que los procesos logisticos sean mucho mas rentables, por lo tanto el precio del producto se vuelve mas competitivo en el exterior, con este gran cambio que se logro en el puerto de santa marta los productores que exportan tendra muchas mas oportunidades, y se volveran mas competitivos en precio y producto a nivel mundial.

### **7.1.Posibles mejoras o cambios que se podrían aplicar en Colombia. Puerto de santa marta**

Dentro de las falencias que se encuentran en el puerto de Santa Marta se puede evidenciar los procesos documentales tan extensos que se deben de realizar en cuanto a la aduana, demorándose hasta dos días, además de ello, cabe resaltar que en Colombia los contenedores son abiertos y cerrados nuevamente con el fin de observar que si hay procesos ilegales tales como el narcotráfico, mercancía ilegal, entre otros, esto hace que el proceso logístico de los contenedores sea más largo, mientras que en el puerto de Miami, los contenedores son entregados puerta a puerta, es decir que quien envía cierra el contenedor y no es abierto hasta que llega a su destinatario, pero cabe aclarar que un contenedor en este puerto solo es abierto cuando se identifica un proceso investigativo, ello ayuda a que la logística del contenedor sea más eficiente y más rápida, logrando así que sean listos en un tiempo moderado.

Despues de haber visitado el puerto de Miami y haber hecho la investgacion pertinente, se evidencia que la falencia principal que presenta el puerto de santa marta son las vías de acceso,es un problema que se presenta no solo en este puerto, también en el de Buenaventura donde la carretera que comunica a el puerto esta en muy mal estado, lo que aumenta los fletes de la

mercancia, por otra parte en el puerto de santamarta solo se cuenta con una via de axceso la cual es muy congestionada y no permite que el trafico se movilise bien, lo que demora aun mas el traecto de la mercancia, en Miami se evidencio que cuenta con amplias vias de axceso, hace poco contaron con la construcción de un tunel lo que permite la facilidad de ingresar y salir de manera mas rapida a el puerto, todo esto ayuda a que el proceso sea mucho mas agil.

En el ultimo año Santa Marta ha ogrado volver a utilizar la vía férrea lo que va permitir una mayor movilidad de productos desde el centro del país esta vía férrea es uno de los avances mas importantes en el Puerto de Santa Marta, pero como se meciono anteriormente sigue la falcia en el axceso de vehiculos pesados que tiene mayor movimiento que la ferrea, por lo tanto se debe hacer una inversion importante en las vias de exceso vehicular a el puerto de santa Marta.

## 8. Conclusiones y Recomendaciones

En conclusión, el puerto de Miami realiza diferentes actividades que lo han caracterizado como el puerto más importante de Florida, esto se debe a que su infraestructura posee altos estándares e, lo que ha logrado una mayor fluctuación de los contenedores que pasan por allí, siendo además el puerto a donde llegan las principales importaciones y exportaciones de Colombia, igualmente este puerto ha contribuido al aumento del crecimiento económico tanto de su entorno como a nivel regional y nacional.

Por otro lado, cabe resaltar que el puerto de Santa Marta ha logrado responder a la demanda que posee actualmente por medio de los proyectos de infraestructura que se han realizado como lo es el volver a utilizar las vías férreas para transportar mercancía desde el centro del país hasta el puerto, también en los últimos años, además de la implementación de la vía férrea que ayudado a la disminución de los costos de transporte que se generan al trasladar las mercancías de un lado a otro, este puerto también ha sido calificado como uno de los puertos que protegen el medio ambiente, para ello, realizan un riego constante del carbón que albergan con el fin de que no se genere algún tipo de contaminación.

Por consiguiente, se recomienda que el puerto de Santa Marta para alcanzar los estándares de calidad del puerto de Miami debe realizar nuevos proyectos que estén enfocados hacia la ampliación de infraestructura, implementación de nuevas tecnologías, implementación de nuevas maquinarias o herramientas, tales como grúas, elevadores, y vías de acceso que han sido de debate en todo el documento, el puerto puede contar con vías de acceso más amplias que permita que el tráfico no detenga y demore el proceso logístico.

## 9. Referencias Bibliográficas

- Alza Bareño, Karen y Ramírez Pérez, Carlos Andrés. [2018]. Perspectiva global de los puertos del caribe en Colombia. [En Línea]. Universidad del Rosario. [Consultado el 30 de Octubre del 2018]. Disponible en: <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/18092/AlzaKaren-Ram%C3%ADrezCarlos-2018-2.pdf?sequence=4&isAllowed=y>
- Comercio, E. (03 de Abril de 2015). *El Comercio*. Obtenido de <http://elcomercio.pe/economia/mundo/puerto-miami-se-prepara-recibir-grandes-naves-noticia-1801917>
- Dane. (Enero de 2017). *Departamento Administrativo Nacional Estadística*. Obtenido de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/exportaciones>
- Gallego, Lina Sirley y Puerta Carmona, Rolando. [2012]. Requerimientos del Tratado de Libre Comercio entre Colombia y Estados Unidos en relación a la logística de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla Colombia. [En Línea]. Institución Universitaria Esumer. [Consultado el 30 de Octubre del 2018]. Disponible en: <http://repositorio.esumer.edu.co/bitstream/ESUMER/209/1/Tesis%20TLC%20vs%20SPRB.pdf>
- Goldiumcruceros. (2015). *Goldiumcruceros*. Obtenido de <http://www.goldiumcruceros.com/puertos-de-cruceros.php?crucero=miami-estados-unidos&id=234&verPagina=2#paginas>
- International, R. C. (2014). *ROYal Caribbean International*. Obtenido de <http://www.royalcaribbean-espanol.com/ourCompany/ourHistory.do>
- Miami, P. (s.f.). *Miami Dade*. Obtenido de <http://www.miamidade.gov/portmiami/about.asp>
- Montoya Parra, Dina Alejandra y Gómez Hernández, Johana María. [2011]. Competitividad e infraestructura portuaria de la costa atlántica (puerto de Cartagena – puerto de barranquilla)

- frente al puerto de Miami. [En Línea]. Universidad del Rosario. [Consultado el 30 de Octubre del 2018]. Disponible en: <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/2537/1053791249-2011.pdf;jsessionid=4F6E0F82E1B762FFBAD88AC163DB38CF?sequence=1>
- Perez Garcia , C. (2016). *Revista de Logística* . Obtenido de <http://revistadelogistica.com/actualidad/buenaventura-cartagena-santa-marta-y-barranquilla-los-puertos-claves-del-comercio-exterior-colombiano/>
- Portafolio. (noviembre de 2016). *Portafolio*. Obtenido de <http://www.portafolio.co/economia/infraestructura/puerto-de-buenaventura-servira-como-lugar-de-transbordos-en-el-pacifico-501699>
- Portafolio. (noviembre de 2016). *Portafolio*. Obtenido de <http://www.portafolio.co/economia/infraestructu>
- Portafolio. (octrube de 2010). *Portafolio*. Obtenido de <http://www.portafolio.co/economia/finanzas/transporte-carga-alerta-crisis-logistica-pais-454598>
- Quimbay Abril, Aura Liliana. [2015]. Logística portuaria en Colombia: un análisis comparativo con el puerto de Miami. [En Línea]. Universidad Militar Nueva Granada. [Consultado el 30 de Octubre del 2018]. Disponible en: <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/7584/Logistica%20Portuaria%20en%20Colombia.pdf?sequence=1>
- Samra, Amira. [2017]. Cartagena como centro internacional de negocios. [En Línea]. Unitecnologica. [Consultado el 30 de Octubre del 2018]. Disponible en: [http://biblioteca.unitecnologica.edu.co/no\\_tas/tesis/0010600.pdf](http://biblioteca.unitecnologica.edu.co/no_tas/tesis/0010600.pdf)
- Dane. (Enero de 2017). *Departamento Administrativo Nacional Estadística* . Obtenido de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/exportaciones>

Portafolio. (noviembre de 2016). *Portafolio*. Obtenido de <http://www.portafolio.co/economia/infraestructura/puerto-de-buenaventura-servira-como-lugar-de-transbordos-en-el-pacifico-501699>

Dane. (Septiembre de 2018). *Departamento Administrativo Nacional Estadística*. Obtenido de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/exportaciones>

marta, S. p. (2018). *Procedimientos*. Obtenido de Sociedad portuaria regional de santa marta : <https://www.spsm.com.co/Servicios/Procedimientos.aspx>

Country, M. D. (2019). *Miami Dade Country* . Obtenido de Port Miami : [www.miamidade.gov/portmiami/home.asp](http://www.miamidade.gov/portmiami/home.asp)

Miami, P. (Diciembre de 2018). *Miami Dade* . Obtenido de Miami Dade : <http://www.miamidade.gov/portmiami/library/brochures/2017-statistics-brochure.pdf>

IContainers. (15 de marzo de 2017). *IContainers* . Obtenido de IContainers: <https://www.icontainers.com/es/2017/03/15/puerto-miami-preparado-los-megabuques/>