

*Hugo Henao Cuartas**

Frente a esta situación de inferioridad competitiva, resulta que Sur América posee potenciales energéticos (hidráulicos, térmicos, solares ,etc..) superiores a los de Norte América, pero no los hemos sabido (ni podido) desarrollar por varias razones que se resumen en: la incapacidad científica, técnica y administrativa de nuestros países para aprovechar semejantes potenciales que nos permitirían ser competitivos a nivel mundial y, al mismo tiempo, hacer enormes aportes para superar la pobreza y el atraso de nuestro continente.

Mariano Ospina Hernández.- I.C. y Planificador Regional.- El Colombiano de Medellín página 5ª, Mayo 17 de 2.006.

¿TIENE COLOMBIA UNA INFRAESTRUCTURA ADECUADA PARA INGRESAR AL TLC Y A LA APEC?

De todos es bien conocida la actividad desplegada por algunos ministerios, para que el Tratado de Libre Comercio, TLC, sea beneficioso al país, mas ignoramos lo que se halla hecho o se este haciendo para el ingreso a la APEC, donde 21 países del Pacífico generan el 48% del comercio mundial; igualmente, como vamos a sacudirnos ese gravamen implícito del 30% que soporta el comercio exterior, a causa del inadecuado transporte factoría puerto.

No es lógico que entremos a estos grandes mercados, que en gran medida están influenciados por los costos del transporte, sin la existencia de una infraestructura adecuada y, mas grave aún, sin tener siquiera un proyecto bien estructurado para mejorarla. Es por ello que debemos echar un vistazo al transporte mundial en general, tanto naval como terrestre, para que conociéndolo, y sabiendo sus tendencias, podamos modernizar la infraestructura en forma concordante con el mismo.

Según estadísticas tomadas del estudio Review of Maritime Transport 2.005, elaborado por la UNCTAD (Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo), en el 2.004 el comercio por mar aumentó en grandes proporciones, alcanzando un crecimiento de 6.758 millones de toneladas de carga y mercancía (4,3 % anual). El transporte contenedorizado, específicamente, ascendió a 1,94 billones de toneladas de carga seca transportada por las principales rutas marítimas alrededor del mundo, a saber:

Transpacífica: En el 2.004, por la ruta marítima este – oeste más la grande, se transportaron 16,1 millones de TEUS repartidos en el tramo Asia Norteamérica con 11,8 millones de TEUS, mientras que en la dirección opuesta el flujo fue mucho menor de la mitad, con 4,3 millones de TEUS.

Asia – Europa: Aproximadamente se movilizaron por ella 14 millones de TEUS. También en esta ruta fueron muy notables las diferencias de volúmenes de contenedores transportados por trayecto, siendo los que se originaron en Asia de 8,4 millones de TEUS y los que se iniciaron en Europa de 5,6 millones de TEUS.

Transatlántica: Por la ruta marítima este – oeste más pequeña se transportaron aproximadamente 4,8 millones de TEUS. El trayecto dominante fue Europa – Norteamérica con 3 millones de TEUS.

Rutas Norte – Sur: Se articulan alrededor de los centros de producción y consumo más importantes de Europa, el lejano oriente (Japón y Corea en especial) y Norteamérica; guardando relación directa con los países en vía de desarrollo situados al sur. Estas movieron en el 2.004 un volumen total de 15 millones de TEUS. Los flujos de contenedores entre Europa, África y Oceanía fueron de 0,8 y 0,5 millones de TEUS, respectivamente, distribuidos casi uniformemente en los trayectos hacia el sur y hacia el norte. El transporte de contenedores de 20 pies entre Europa, Centro y Sur América ascendió a 2,9 millones de TEUS, con un claro desequilibrio en los volúmenes transportados hacia el sur con solo 0,8 millones de TEUS. Entre tanto, el transporte de contenedores entre Norteamérica, Centro y Sur América creció hasta los 3,8 millones de TEUS, con desequilibrio en los flujos hacia el sur estimados en 1,4 millones de TEUS. Finalmente, el tránsito de contenedores entre Asia y Oceanía fue de 1,5 millones de TEUS.

En general, se puede concluir que el 2.004 hubo un tráfico mundial estimado de más de 100 millones de TEUS, con un incremento del transbordo en las operaciones de los buques celulares.

Estas cifras denotan claramente, un mayor desarrollo comercial en Asia y también una tendencia imparable al uso de los contenedores, los que requieren grandes barcos pox-Panamá, cuyo tonelaje generalmente oscila entre las 60 y 120 mil toneladas, los cuales tienen un calado superior a los 50 pies, iguales a 15 metros. Otros barcos, como los supertanques y graneleros, llegan a calar hasta 77 pies, iguales a 23 metros aproximadamente.

¿Esta preparada Colombia para este transporte? Las características de nuestros puertos son las siguientes:

TERMINALES MARITIMOS COMERCIALES COLOMBIANOS CANTIDADES DE PUESTOS DE ATRAQUE Y RANGO DE CALADOS				
TERMINAL/MUELLE	No	%	LONG MTRS	CALADO PIES
SOC.PORT BUENAVENTURA(Pacífico)	12	31%	2000	30-32
SOC.PORT SANTA MARTA(Atlántico)	7	18%	1055	16-60
SOC.PORT CARTAGENA (1) (Atlántico)	8	21%	1656	29-44
SOC.PORT BARRANQUILLA(Atlántico)	7	18%	1058	28-35
MUELLES EL BOSQUE (2) (Atlántico)	2	5%	704	37
CONTECAR (Atlántico)	2	5%	350	40
GRUPO PORT. BUENAVENTURA(Pacífico)	1	3%	230	28
SAUTATÁ, URABA (Mpio de Riosucio, Atlántico)	0	0%	0	65

BAHIA HUMBOLDT (Coredó, Mpio de Juradó, Pacífico)	0	0%	0	85
TOTAL	39	100%	7053	0

NOTAS: (2) MAS DOS PUERTOS DE ATRAQUE PARA BUQUES RO-RO
(3) INCLUIDO UN PUESTO DE ATRAQUE PARA BUQUES RO-RO.
EXISTEN OTROS TERMINALES MARITIMOS ESPECIALIZADOS EN CARBON,
CEMENTO, PETROQUIMICA, ETC.

En el otro país de la costa norte suramericana, las profundidades en muelle están entre los 21 y los 36 pies, lo que permite el atraque de barcos con calado máximo de 32 pies.

El contenido del cuadro anterior, es concluyente: nuestros puertos con dificultad pueden recibir, según la clasificación internacional, barcos pequeños de hasta 22 mil toneladas. Cuando los barcos mayores llegan al Pacífico, deben descargar los contenedores en la Base Naval de Málaga, para ser llevados en planchones a Buenaventura, (que sufre la sedimentación de tres ríos) encareciendo el transporte. Los contenedores que nos llegan en los barcos pequeños, lógicamente pagan un flete mas alto y, los TEUs de 40 pies, requieren cada uno de ellos de un tractocamión para ser transportado al interior del país; las largas distancias entre los puertos y nuestras industrias mediterráneas, lo mismo que el mal estado de las carreteras, encarecen el transporte, lo cual se traduce en un 30% del costo de las mercaderías factoría-puerto, lo que a su vez constituye un factor negativo para la competencia comercial.

Según informe de la CEPAL, “este panorama se extiende por toda América Latina, ya, que analizando el calado de 51 puertos de 17 países de la región, se encontraron 36 que siguen respondiendo al patrón anterior (típicos de buques Panamax), mientras que los 15 restantes superan los 39 pies, aunque muchos de ellos por condiciones naturales, en puertos que no están en los hinterlands principales. América Latina se encuentra dentro de las regiones que esperan mayor crecimiento de actividad portuaria, con un 63% acumulado entre 2.004 y 2.009. **América del Sur sería la sub región de mayor crecimiento esperado en todo el mundo en el mismo período, con un 83.7%**”

A lo anterior, hay que agregarle **la falta de estudios y de una planeación estratégica** que permitan la construcción de una infraestructura vial y portuaria que pueda revertir la situación actual, facilitar la localización de las industrias cerca de los puertos o en los litorales, como también el desarrollo rural. Las inversiones que se han hecho y las que se piensa hacer en materia vial, no deberían tener la visión de satisfacer solamente las necesidades domésticas, sino la proyección de ser parte de un plan de apertura hacia el exterior. El túnel del **Proyecto Aburrá-Río Cauca**, podrá tener su justificación y máxima utilidad, si la vía continúa hasta el puerto de aguas profundas que se construiría en **Sautatá**, primero de los cinco proyectos contemplados en el giga proyecto **Una Ruta : Dos Mares**, y de allí hasta el puerto de Aguas Profundas en el Pacífico (Coredó) en la **Bahía de Humboldt**. a 144.8 kilómetros.

La marginal del Río Cauca, Antioquia-Puerto Valdivia, 131 Km y presupuesto de US\$530 millones, al existir el puerto en Sautatá, si tendría justificación? ¿No podría trasladarse esta inversión al tramo férreo de 187 Km entre Chigorodó y El Jardín, para llegar a un *puerto multimodal* en El Jardín, (Cáceres) Bajo Cauca, considerado en el mencionado giga proyecto juntamente con el ferrocarril Medellín-Humboldt, puerto donde convergería la carga proveniente del norte y el oriente colombiano, bien por la vía fluvial, o bien por carretera, para darle salida al Pacífico, **justificando así el puente de Yondó y la Troncal de la Paz.**?

Lo importante, es prestarle la debida atención al *Giga Proyecto Una Ruta: Dos Mares*, que **si es una Solución Envolvente e Integrante de todos los desarrollos internos hacia la apertura exterior**, porque, si Colombia quiere ser eficiente y competitiva en sus importaciones y exportaciones, tiene que pensar en el transporte masivo con un ferrocarril eléctrico de trocha ancha, 1,435 m (Medellín-Sautatá-Humboldt) como el propuesto en el giga proyecto.

No se ha considerado que Bogotá, Cali, Medellín, y otras ciudades del occidente generan el 48% del comercio internacional, sin incluir la exportación del café desde el viejo Caldas, comercio que demanda muy justificadamente la construcción del puerto en Sautatá, ya que la distancia que hoy recorren sus mercaderías hacia el puerto mas cercano en el Atlántico, quedarían en la siguientes proporciones: Pasto 79.20%, Popayán 75.17%, Cali 71.06%, Bogotá 69.77%, Armenia 65.88%, Pereira 64.19%, Manizales 62.50%, Medellín 53.65% .En general, sería el puerto mas cercano sobre este mar, para el 88% del país, por cuanto la carretera Santa Fe de Antioquia-Sautatá, acorta la distancia al Atlántico en 325 km. ¿Se han cuantificado los cientos de millones de dólares que se ahorrarían anualmente con este proyecto?

Sautatá esta prácticamente sobre la carretera Panamericana, la cual se tendrá que construir más temprano que tarde; hoy faltan 19.7 km. de esta carretera para llegar al río Atrato, y de este cruce hacia el norte, 13.8 km para llegar a Sautatá, en total 32.5 km. **Estos dos cortos tramos, mas el puerto, deberían ser de muy alta prioridad**, para una mejor funcionalidad del transporte, el desarrollo y la economía del país. Así lo exige el TLC.

Otro ejemplo de la carencia de planeación, es el de los ferrocarriles, los cuales se están modernizando e incrementando en todo el mundo, por cuanto es el medio mas limpio, funcional y económico de transporte por superficie. Mientras Vietnam, que hace 50 años era un país mas atrasado que Colombia, está invirtiendo 11 mil millones de dólares para modernizar 1.726 km. de ferrocarriles de trocha angosta, la India 5.000 millones también en modernización, Canadá 2.000 millones, Austria 300 millones en la línea Salsburgo-Viena, Australia construye 1.420 km., Perú invertirá 11.000 millones en modernización y construcción de infraestructura; mientras tanto, Colombia esta gastando cientos de millones de dólares en resucitar un ferrocarril de 0.94 M. de trocha, que ha sido declarado difunto por todos los países de mundo.

Todas las obras de infraestructura, y muy especialmente las periféricas o de frontera, requieren de una planeación enmarcada dentro de una cosmovisión geoestratégica y geopolítica, para que así, la inversión tenga una alta tasa de retorno, tanto en lo social como en lo económico. Un ejemplo muy claro de esto, sería la construcción del puerto en Sautatá. Ya explicamos los ahorros en fletes para el comercio internacional y la competitividad que daría para las exportaciones; pero

hay muchísimo más: Cesarían las inundaciones en el Valle del Atrato, surgiría en Quibdó el mas dinámico puerto fluvial del país. Partiendo de la carretera panamericana, a los 131 Km. encontraríamos el Pacífico en la profunda Bahía de Humboldt, Coredó, (libre de sedimentación) donde habrá de construirse el puerto que posibilite el comercio con la APEC. Este tramo, mas el de la panamericana a Sautatá, 13.8 Km constituiría el Canal Seco Interoceánico, el cual permitiría a Colombia una muy importante tajada de la torta del transporte por contenedores entre Asia, América y Europa, el que se calcula que seguirá incrementándose hasta el año 2.050. Igualmente, al hacer propicio la creación de quince grandes empresas y ciento treinta medianas y pequeñas del sector primario, con vocación exportadora, obraría a manera de “vacuna” geopolítica, económica y social para Urabá, por cuanto su economía , y la subsistencia de mas de cien mil personas, depende del monocultivo del banano, expuesto a colapsarse en cualquier momento por causas biológicas o del mercado de la fruta.

Si este Giga Proyecto fue avalado por el hoy presidente de la república, en Febrero de 1.996 y, si hoy 28 de Febrero ya tenemos el Tratado de Libre Comercio (TLC), la pregunta que queda en el ambiente, es: ¿ por que no se ha acometido su primer desarrollo con el puerto en Sautatá?

Este desconocimiento de la planeación regional y de nuestros potenciales, no permitió aceptar una propuesta del Gobierno del Japón formulada en Junio de 1.994 por intermedio del empresario Masayoshi Kauakami gerente de la Marubeni Corporation, que ofrecía “ construir el mejor puerto en el Pacífico bajo un contrato Gobierno a Gobierno, con infraestructura técnica y créditos 100 por ciento japoneses, sin que Colombia invirtiera un solo peso”. No obtuvo respuesta.

Esto lo lleva a decir más adelante: “Yo respeto mucho a Colombia, pero veo mucha mentalidad conservadora, de tranquilidad, de prudencia. Falta dinamismo, tomar decisiones. Es muy difícil encontrar grandes proyectos para construir. **Colombia es como un sapo en un pozo, que cree que ese pozo es el universo y no se preocupa por salir.** Si despierta, creo que será el mejor país de América Latina en unos años. Tardarán pero llegarán”.

Esta oferta es repetida en 1.995 por medio de la Keindanrem, la asociación de empresarios japoneses, pero nuevamente es desestimada.

Mientras los dirigentes resuelven si sacan nuestro “sapo” del pozo, o si siguen deleitándose con su croar, otro “sapo”, de un pozo mas lejano y 2.5 veces mas profundo, ya está iniciando su salida. Ver www.amlo.org.mx.

BREVE INFORMACIÓN SOBRE EL CANAL SECO.- Este Canal Seco Interoceánico, se establecería por medio de un ferrocarril eléctrico de trocha estándar, 1,435 mts, que correría entre el sitio de Sautatá, rivera occidental del río Atrato, a 45 kilómetros de la mar, (Boca del Roto), Atlántico y la aldea de Coredó, en la Bahía de Humboldt en el Pacífico. Sus posiciones geográficas son las siguientes:

SAUTAT: 7° 50' 11" Norte. 77° 05' 04" W.- COREDÓ: 6° 57' 10" Norte. 77° 40' 50" W.

El 56,79% de la ruta, correrá por la horizontal sobre la cota 20, con tangentes hasta de 35.3 Km; el 43,21% será por media ladera. Su construcción se puede acometer simultáneamente en 10 frentes, sin incluir los puertos.-

Para la escogencia de Sautatá, se tuvieron en cuenta, entre otras, el cumplimiento de las siguientes condiciones: a.) El potencial geoestratégico de Colombia, único en el continente, después de Panamá, para una conexión interoceánica.- b.) Puerto de Aguas Profundas.- c.) Su inmediatez, 13.8 Km. a una vía nacional e internacional, como será en el corto tiempo la carretera Panamericana.- d.) Servir como puerta de entrada a Centro América y al Pacífico.- e.) **Ser el único terreno geológicamente estable en el golfo de Urabá, y en el medio y bajo Atrato**, por cuanto se encuentra sobre un geosinclinal, con área suficiente (200 hectáreas) para las instalaciones portuarias y la ciudadela correspondiente, con abastecimiento de aguas por gravedad y, facilidad de evacuación de las aguas servidas, como también la facilidad de llevarle las líneas de transmisión eléctrica desde Chigorodó.

Ninguno de los otros sitios o lugares que se han propuesto para la construcción del puerto en Urabá, reúne siquiera una de estas condiciones.

Si este artículo ha despertado su interés, háganoslo saber.

Medellín Febrero de 2.006

Hugo Henao Cuartas
Director Ejecutivo, Corporación Una Ruta: Dos Mares
Apartado 57191 Medellín

**Hugo Henao Cuartas, cofundador en 1.962 del Instituto Colombiano de Plantación Integral, ha escrito: Urabá en la Conquista de Antioquia y de América en 1.992. Antioquia, Vialidad Puertos y Geopolítica en 1.994, Una Ruta: Dos Mares, 1.996 y Colombia, La Mejor Esquina de América en el 2.003.*