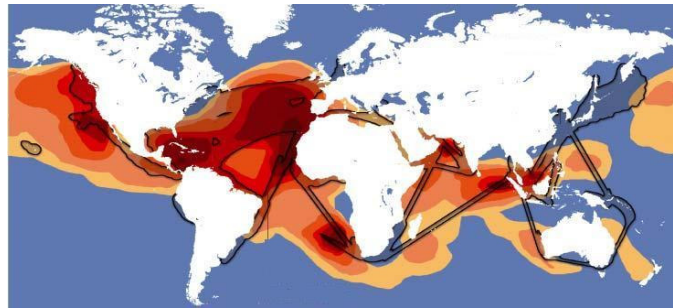


EL EJE URABÁ-TRIBUGÁ: LA SALIDA A LOS OCÉANOS EN COLOMBIA



Por: Gonzalo Duque Escobar

El retraso del país en obras fundamentales de infraestructura de transporte que alcanza una cifra del orden de 10 mil millones de dólares, le significa a Colombia limitaciones estructurales frente a la globalización y a la apertura económica, y sobre todo le resta la posibilidad de transformar su ventaja comparativa asociada a su posición de privilegio por estar en medio de las américas y de los océanos Pacífico y Atlántico donde se mueve el 90% de la economía planetaria, en factor de competitividad por la carencia de puertos profundos para traer nuevamente hacia la región las rutas de enormes buques portacontenedores y graneleros, que conectan a Asia-Europa pasando sobre el continente americano gracias al puente conformado por los ferrocarriles costa a costa de los Estados Unidos que unen los puertos profundos de Nueva York y San Francisco.

Las muy eficientes naves de más de 150 mil toneladas y capacidad superior a 12 mil contenedores de 20 pies (TEU) no pueden transitar por Panamá, dado que en los dos extremos del canal de 80 km de longitud no existen puertos apropiados para el arribo de estos súper-pospánamax de 16 metros de calado. Para el tránsito de buques, Suez ofrece hoy una profundidad de 15 m, mientras Panamá solamente 12,5 m. El Canal de Panamá ampliado con el tercer juego de esclusas, podrá ofrecer 15,2 m (50') de calado y alcanzar un tránsito de hasta 14.000 buques.

Tabla 1. Generación de Barcos Portacontenedores

Generación	Año	TEUs	Eslora m	Manga m	Calado m
1.	1968	750	180	25	9
2.	1972	1.500	225	29	11.50
3.	1980	3.000	275	32	12.50
4.	1987	4.500	275	39	13.50
5.	1997	5.500	325	41	14,10
6.	1999	8.000 +	345	43	14.50
7.	2006	13.640	398	56	16

Fuente: Maritime Topics On Stamps: Container ships!

Al observar las dimensiones crecientes de los buques de contenedores, generación por generación, se pone en evidencia cómo en el año 2000 se supera la capacidad de un barco tipo Pánamax y el Canal de Panamá entra en obsolescencia como alternativa para las rutas interoceánicas. Esto explica la entrega del Canal.

Es que el costo del transporte interoceánico con los enormes barcos de última generación, se ha reducido hasta cinco veces, pasando el flete de 10 a 2 centavos de dólar contenedor milla en relación con los costos que ofrecen los barcos que pasan por Panamá o de los que llegan a Cartagena y a Buenaventura que se está dragando, quedando la duda sobre si los puertos colombianos supuestamente modernos, lo son en virtud de las limitaciones de profundidad que son apenas compatibles con barcos de 5 mil contenedores y que por lo tanto no ofrecen las economías de escala que demanda el extenso océano en el que solamente resultan competitivas las embarcaciones de gran calado, con esloras cercanas a 400 m.



El futuro del comercio mundial está en la cuenca del Pacífico donde se generan 2/3 del PIB total y habita más de la mitad de la población del planeta. En el transporte global de mercancías del cual participan 1 millón de buques, un 10% del tráfico se mueve por Gibraltar. En un comercio global que evidentemente disminuirá este año, el sector transporte moviliza 440 millones de TEUs. En el índice que califica los países mejor conectados por los servicios marítimos que ofrecen, China, Hong Kong y Singapur encabezan el listado, y a nivel de Latinoamérica, aparecen encabezando México, Brasil y Panamá. Si en 2008 Shanghai superó los 28 millones de TEUs, en los puertos y el terminal de Panamá se movilizaron más de 4,5 millones de TEUs.

Hace meses Germán Ramírez Zuleta escribía en El Colombiano, “En Colombia, el Atlántico posee seis puertos en condiciones aceptables, pero para la otra costa de 1.500 kilómetros, la del Pacífico donde está el futuro del comercio, únicamente un sólo puerto con posibilidades comerciales, el de Buenaventura, lo que nos hace vulnerables sin que se requiera la ocurrencia de alguna catástrofe. Este puerto tiene dificultades para admitir grandes barcos debido a la bahía interior de aguas poco profundas y a la bahía exterior acantilada, a los problemas de acceso a causa de una carretera con limitaciones estructurales para una ampliación y la cual resulta siempre afectada durante los inviernos...” La idea es simple: respecto a las rutas de los superbarcos del siglo XXI que enfrentan a bajo costo la inmensidad de los océanos, pese a las grandes obras y expansión portuaria que se le está realizando a Cartagena y Buenaventura como mayores puertos de Colombia, y a la expansión del propio Canal de Panamá que en el 2000 se entregó a los panameños para llevar las rutas interoceánicas Asia-Europa hacia el norte, ni los primeros ni el segundo, ni puertos ni canal, serán competitivos por lo que apenas servirán en el escenario marítimo actuando como rutas alimentadoras y de distribución.

Ahora bien, si tenemos en el Pacífico a Tribugá con su bahía profunda y protegida y una costa amplia, lo que lo hace un excepcional escenario con condiciones óptimas para el emplazamiento de un puerto profundo, y en su vecindad las posibilidades del Puerto de Urabá sobre el Atlántico antioqueño, podremos mejorar la competitividad colombiana y competir con los ferrocarriles depreciados del extenso puente seco norteamericano, por las rutas Asia –Europa. Si la idea es la de atraer hacia la mejor esquina de América una ruta troncalizada de contenedores, Colombia puede articularse a ella sin tener que pensar en la carga de compensación entre Bogotá y Tribugá, o entre Medellín y Urabá; además Tribugá y Urabá podrán recibir carga del Caribe y de las dos costas latinoamericanas, con destino al Asia, a Oceanía y a Europa. Esto supone articular con un FF CC a Urabá y Tribugá, y llevar a Urabá el Ferrocarril de Occidente.

El ferrocarril a Urabá se justifica porque los fletes del sistema ferroviario son la cuarta parte del carretero, y porque la distancia de Medellín al Atlántico pasa de 700 km por la ruta de Cartagena a 370 km yendo a Urabá, lo que podría incrementar las exportaciones del país en por lo menos esa misma proporción, de conformidad con las consideraciones presentadas en la investigación “Destrabando las arterias” del Banco Interamericano de Desarrollo BID, al evaluar el impacto de los costos de transporte en el comercio de América Latina y el Caribe.

Adicionalmente, para la salida desde Urabá al Asia por el Pacífico, y desde Tribugá a Europa por el Atlántico, se podrá transitar en embarcaciones de cabotaje por el Canal de Panamá, y luego hacer un trasbordo en Tribugá o en Urabá según el caso. No obstante, habrá que tener en cuenta que la ampliación del Canal de Panamá y la de su competencia el canal de Suez, incrementará el costo de cada Tránsito por sendos lugares, lo que hará más viable la construcción de un ferrocarril entre Urabá y Tribugá, como fórmula para el nuevo corredor interoceánico entre Europa y Asia, capaz de competirle en costos a la ruta interoceánica que después de la entrega del Canal de Panamá, cruza por Estados Unidos utilizando el eje ferroviario costa a costa entre los puertos profundos de San Francisco y Nueva York. Los socios serían China, Estados Unidos, Japón y Chile como principales usuarios del Canal de Panamá, además de México, Brasil Venezuela y Argentina.

Manizales, Febrero de 2008

Imágenes: Polución y transporte en los océanos (arriba) y portacontenedor superpospánamax (abajo), tomadas de la Web.

Fuentes: las fuentes consultadas son varios artículos sobre el transporte en Colombia, del autor, que aparecen en la web: www.geocities.com/economiaaytransportes

El autor: Profesor de la Universidad Nacional de Colombia y Miembro SMP de Manizales. Sus artículos aparecen en: www.galeon.com/gonzaloduquee-00/