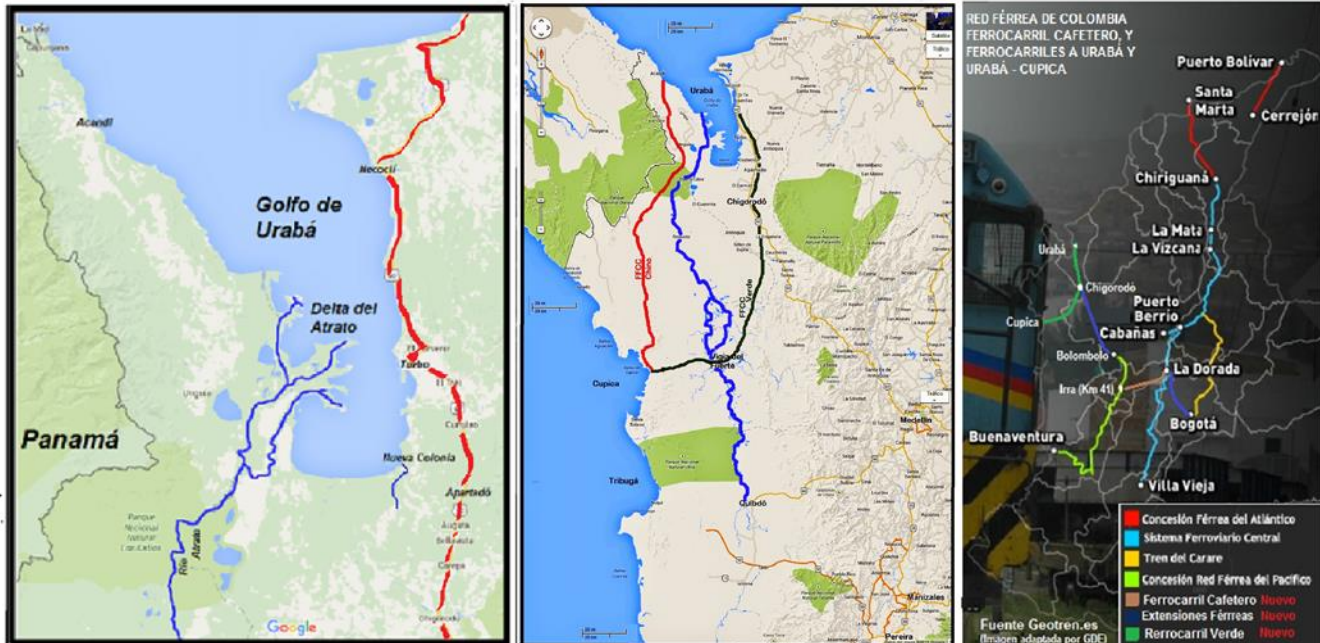


## Urabá frente a los mares de Colombia



Por Gonzalo Duque-Escobar

Según la Superintendencia de Puertos y Transporte, las nueve zonas portuarias de Colombia en 2014 movilizaron 185 millones de toneladas, cifra equivalente al 98% del comercio exterior del país, donde la carga en contenedores participó con 2,13 millones de TEU, de los cuales 1,58 millones correspondieron al Caribe y 0,55 millones al Pacífico. Al examinar los flujos por cada océano, los del norte, donde sobresalieron en su orden Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, respondieron por el 69,4% de los movimientos, contra un 30,6% de lo movilizado por el mar de Balboa, con visible hegemonía de Buenaventura.

No obstante, Urabá podría ser nuestro primer nodo de carga interoceánico, por estar ubicado en la mejor esquina de América y en vecindades de Panamá. Allí, el sistema portuario que avanza en Antioquia, podría mejorar su nivel de competitividad gracias al impacto de la nueva Autopista al mar, que de construirse el Túnel del Toyo reduciría de ocho a cuatro horas el tiempo de recorrido desde Medellín. Aún más, en un plano de mayor nivel de desarrollo, otra sería la historia si se articulan nuestros océanos entre Urabá y Cupica, y se llega con tren al estratégico lugar de Antioquia, tal cual lo propuso Carlos E. Restrepo en 1905, además de extender el ferrocarril desde Bolombolo hasta Buenaventura, y construir el Ferrocarril Cafetero cruzando la Cordillera Central, para implementar la intermodalidad al articular con el modo férreo el Altiplano, la Hidrovía del Magdalena y el corredor férreo del Cauca.

Sería inimaginable el desarrollo portuario que tendría el Urabá antioqueño, tras la apertura de una nueva troncal transoceánica similar a la ruta del Suez, transitando por el nuevo Canal de Panamá, cuando avanzando por el Atrato, Colombia también haga lo mismo articulando nuestros mares mediante la hidrovía del Atrato y un tren pasando por Chigorodó y Vigía del Fuerte para salir al Pacífico. En aquel magnífico Golfo que se comparte con el Chocó biogeográfico, se tendrán tres puertos sobre un tramo de 80 km: uno, el añejo terminal de Turbo que ha sido el puerto de la Costa Atlántica más cercano al centro del país; Puerto Antioquia ubicado a orillas del río León en Nueva Colonia, donde se prevé iniciar obras y operar en 2019; y el nuevo complejo portuario en Necoclí, que

también iniciaría el presente año para concluir obras en 2023. Medellín quedará a 300 kilómetros de Puerto Antioquia, a 340 kilómetros de Turbo y a 380 kilómetros de Necoclí.

Pero otra es la racionalidad del Plan Maestro de Transporte Intermodal que se formula, donde aún se contempla el modo ferroviario a lo largo del Magdalena hasta Santa Marta, para poner a competir a lo largo del río, tren, ferrocarril y carretera, además de persistir en el modo carretero para el flujo de carga entre el Altiplano y Buenaventura, olvidando que así esa distancia de tan solo 513 kilómetros, en costos se alargaría tres veces, aunque se pasen los camiones en un tren-plataforma por un túnel vecino a La Línea, tal cual lo propone ODINSA. Esta visión parecería contraria al fundamento de un sistema troncal de transporte, donde trenes e hidrovías deben ser la fórmula para un sistema eficiente de carga que llegue hasta nuestros mares: respecto al modo carretero, el tren reduce entre tres y cuatro veces los fletes y el modo fluvial seis veces.

Ahora, si se opta por la transversalidad del medio ferroviario y por su extensión, para lograr un verdadero sistema intermodal de carga que alimente también la hidrovía del Magdalena, buscando al tiempo centralizar las operaciones logísticas en movimientos troncales de carga para hacerlo viable, el desarrollo portuario antioqueño traería ventajas para Colombia, por dos razones: primero, porque el puerto de Turbo, ubicado a mitad de distancia entre Necoclí y el Río León, dista por tierra 340 kilómetros de Medellín, 780 kilómetros de Bogotá y 525 kilómetros de Manizales; y segundo, porque si en lugar de Cartagena se opta por Necoclí, que es el puerto más distante de los tres terminales, en el movimiento de carga se generarían economías por distancia respecto a la ciudad amurallada, del 41% para Medellín, 22% para Bogotá y 32% para Manizales, cuantías que se triplicarían con el advenimiento del tren andino llegando hasta Urabá.

\* Profesor Universidad Nacional de Colombia. <http://godues.webs.com> [Ref.: La Patria. Manizales, 2016.02.29] Imágenes: Golfo de Urabá y Delta del Atrato. Fuente Google Earth y Red ferroviaria de Colombia actual y propuesta. Geotrenes.com (Adapt.)

## Relacionados:

- El Ferrocarril Cafetero por el Norte del Tolima para la Intermodalidad de Colombia. Duque Escobar, Gonzalo (2016) Fresno, Tolima. <http://www.bdigital.unal.edu.co/51663/7/ferrocarrilcafeteroporelnortedetolima.pdf>
- El futuro de la ciudad. Duque Escobar, Gonzalo (2015) In: Cátedra de Historia Regional de Manizales "Bernardo Arias Trujillo". U de C. <http://www.bdigital.unal.edu.co/51225/1/manizaleselfuturodelaciudad.pdf>
- Ferrocarril Verde e Hidrovía del Atrato. Duque Escobar, Gonzalo. Agosto de 2011 (Act 2015) Congreso Nacional SMP Cartagena. <https://godues.wordpress.com/2015/03/28/ferrocarril-verde-e-hidrovia-del-atrato/>
- Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia. Duque Escobar, Gonzalo (2006)- See more at: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1601/1/ferrocarrilesintegracionyprogresoparacolombia.pdf>
- Fundamentos de Economía y Transportes. GDE. In: Módulo para el Posgrado en Vías y Transportes; U.N. de Colombia Sede Manizales, <http://galeon.com/economiaaytransportes>
- ¿Para dónde va el Magdalena? Duque Escobar, Gonzalo (2015) In: III Foro público FNA, PDP-MC Fescol. Honda, Tolima. <http://www.bdigital.unal.edu.co/51046/7/paradondevaelmagdalena.pdf>
- Rutas para la Alianza Pacífico: ferrocarriles e hidrovías clave para Colombia. Duque Escobar, Gonzalo (2014) SMP de Manizales. <http://www.bdigital.unal.edu.co/11857/1/gonzaloduqueescobar.201407.pdf>
- Sistema Ferroviario para la Región Andina de Colombia. Duque Escobar, Gonzalo (2015) Manizales. <http://www.bdigital.unal.edu.co/49795/1/sistemaferroviarioparalaregi%C3%B3nandinadecolombia.pdf>
- Sistema multimodal en la Región Andina: Propuestas para PND 2014 – 2018. Duque Escobar, Gonzalo (2015) Alma Mater. UTP. <http://www.bdigital.unal.edu.co/47476/1/sistemamultimodalenlaregionandina.pdf>
- Una salida al mar para el occidente colombiano. Duque Escobar, Gonzalo (2009) Encuentro Regional de las SMP. Envigado (Antioquia). <http://www.bdigital.unal.edu.co/1690/1/gonzaloduqueescobar.200910.pdf>