

Del altiplano al eje Urabá-Tribugá

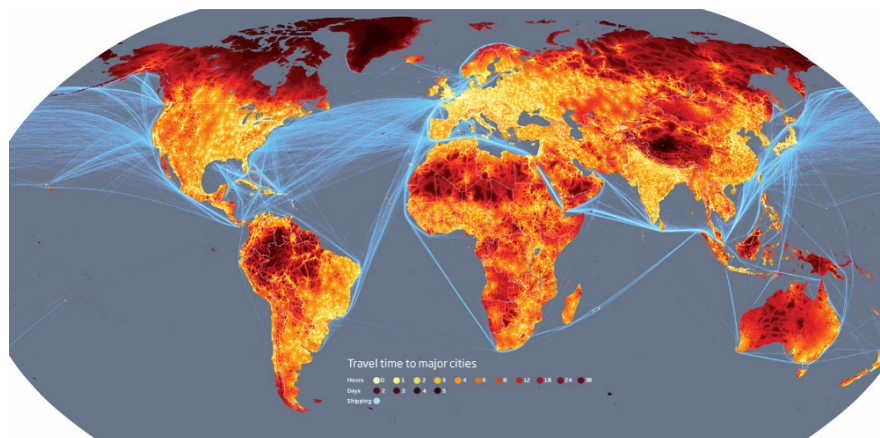


Imagen en: <http://calicobolico.wordpress.com>

Por Gonzalo Duque Escobar *

Cuando surge la pregunta acerca de la viabilidad de Tribugá, como necesidad portuaria para Colombia y símbolo de la salida al mar para el Eje Cafetero, al confrontar la realidad del soñado puerto que estuvo incluido como proyecto estratégico de la Nación hacia 2005, vemos que ahora ni aparece entre los proyectos que el Ministerio del Transporte tiene previstos en su agenda para los próximos años, ni cuenta con licencia ambiental, así sea previa.

Ahora, la importancia de los mares como escenario por el cual se moviliza el 90% del comercio mundial, así los flujos del transporte marítimo se concentren en el hemisferio norte, obliga a pensar en nuestra posición geoestratégica, dado que Colombia es el único país de América del Sur que posee costas en los dos océanos más importantes del mundo, para acceder a la cuenca del Atlántico donde se genera cerca de 1/3 del PIB mundial y a la del Pacífico con los 2/3 restantes. Al respecto, creo necesario señalar que del examen de la densidad de rutas marítimas, lo primero que se observa es que los grandes flujos del transporte por ese medio, se dan entre Europa, Asia, y las dos costas de América del norte, donde los canales de Panamá y Suez, son pasos cruciales e insuficientes, lo que obliga a utilizar como paso los ferrocarriles costa a costa de los EE.UU.

En ese contexto, y partiendo del presupuesto de que el desempeño de nuestros puertos en el escenario del comercio internacional, depende no solo de nuestra ubicación estratégica, condiciones naturales, nivel de equipamiento local y carga de compensación, sino también del potencial de tráfico donde entra en juego su posibilidad de articulación a las rutas troncales del comercio internacional señaladas, podría sentenciar que, por los bajos niveles de carga en contenedores que entran y salen del país, Tribugá (sin Urabá) no parece viable para los súper barcos de 12 mil contenedores que podrán transitar el istmo de Panamá a partir del 2014, en virtud de la ampliación en curso para el canal.

Esto invita a reflexionar sobre la importancia de unir Urabá con Tribugá para un paso entre ambos océanos por Colombia, para atraer el flujo troncal de contenedores, con una ruta competitiva frente a Panamá, EE.UU. y Suez, aprovechando el crecimiento del comercio marítimo a ritmos que duplican el del PIB mundial, ofreciendo una alternativa por Colombia a bajo costo y por lo tanto corta. Si se parte

de la premisa de la inconveniencia ambiental de intentar una vía húmeda entre ambos océanos, por el Darién, entonces para resolver la demanda de transporte interoceánico que quedará insatisfecha, se ha propuesto un ferrocarril "verde" por el costado oriental del Atrato, para el tránsito de contenedores entre un puerto profundo en Urabá y otro similar localizado en Tribugá.

En este estado de cosas, mientras Tribugá ha salido de los anaqueles oficiales, Antioquia avanza silenciosa con los estudios para un puerto profundo en Urabá, y seguramente más adelante optará por el ferrocarril desde Medellín a su futuro mega puerto Urabá propuesto por Carlos E. Restrepo, medio que reduce los costos del transporte tres a cuatro veces respecto a los que ofrecería el ramal noroccidental de la Autopista de la Montaña. Urabá en comparación con Cartagena, también le reduce la distancia a la capital de la montaña en un 40% y de paso al Eje Cafetero a la tercera parte. Como dato adicional, mientras hoy Bogotá encuentra a 497 km en Buenaventura un puerto de fletes costosos en los medianos barcos pánamax, en el futuro también podrá encontrar a 563 km los súper-pospánamax 5 veces más económicos, yendo por Manizales a Tribugá.

Aún más, la carga del altiplano como epicentro de la actividad industrial de Colombia, podría optar por ese puerto antioqueño donde los barcos súper-pospánamax de 12 mil TEU ofrecerían fletes cinco veces más económicos que el de los barcos pánamax de 5.000 TEU que operan en el puerto de Cartagena. Solo que la alternativa para Bogotá por Urabá, obliga a pensar en la distancia Bogotá-Urabá de 736 km por Medellín, e inclusive en el Túnel Cumanday de 24 km a 2.400 msnm, para salvar Letras aprovechando el granito existente entre Cerro Bravo y el Ruiz, para un paso subterráneo a menor altura que una a Bogotá con Urabá en un recorrido de 845 km, cuando la actual distancia Bogotá Cartagena es de 1.136 km. Lo anterior a pesar de que la Ruta del Sol pondrá a Santa Marta a 900 km y a diez horas de Bogotá, o que la carga de Bogotá podría llegar por ferrocarril hasta Gamarra para continuar por la vía fluvial del Magdalena y el Canal del Dique hasta Cartagena, donde el puerto no competiría con Urabá

* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://www.galeon.com/economiaaytransportes/> [Ref. La Patria, Manizales, 2012-02-06]

Relacionados:

- *Desde el Eje Cafetero: dos proyectos estructurantes de corredores logísticos, en:* <http://www.bdigital.unal.edu.co/4002/1/gonzaloduqueescobar.201148.pdf>
- *Colombia mira a la Cuenca del Pacífico, en:* <http://www.bdigital.unal.edu.co/4102/1/gonzaloduqueescobar.201151.pdf>
- *Colombia: cuida y mira a tus océanos, en:* <http://www.bdigital.unal.edu.co/3671/1/gonzaloduqueescobar.201139.pdf>
- *El eje Urabá - Tribugá: la salida a los océanos en Colombia, en:* <http://www.bdigital.unal.edu.co/1593/1/gonzaloduqueescobar.200810.pdf>
- *Alternativa verde para el ferrocarril del Chocó biogeográfico, en:* <http://www.bdigital.unal.edu.co/3724/27/gonzaloduqueescobar.201144.pdf>
- *Túnel Cumanday para la Transversal Cafetera en Caldas, en:* <http://www.bdigital.unal.edu.co/3612/1/gonzaloduqueescobar.201134.pdf>
- *Sobre Puertos y Mares en Colombia, en:* <http://godues.wordpress.com/2012/01/15/sobre-puertos-y-mares-en-colombia-2/>