

CONFERENCIA SOBRE  
INFRAESTRUCTURA, DESARROLLO Y GEOPOLÍTICA  
Medellín Junio 17 de 2.008 Biblioteca Pública Piloto

*Documento actualizado Diciembre de 2014.*

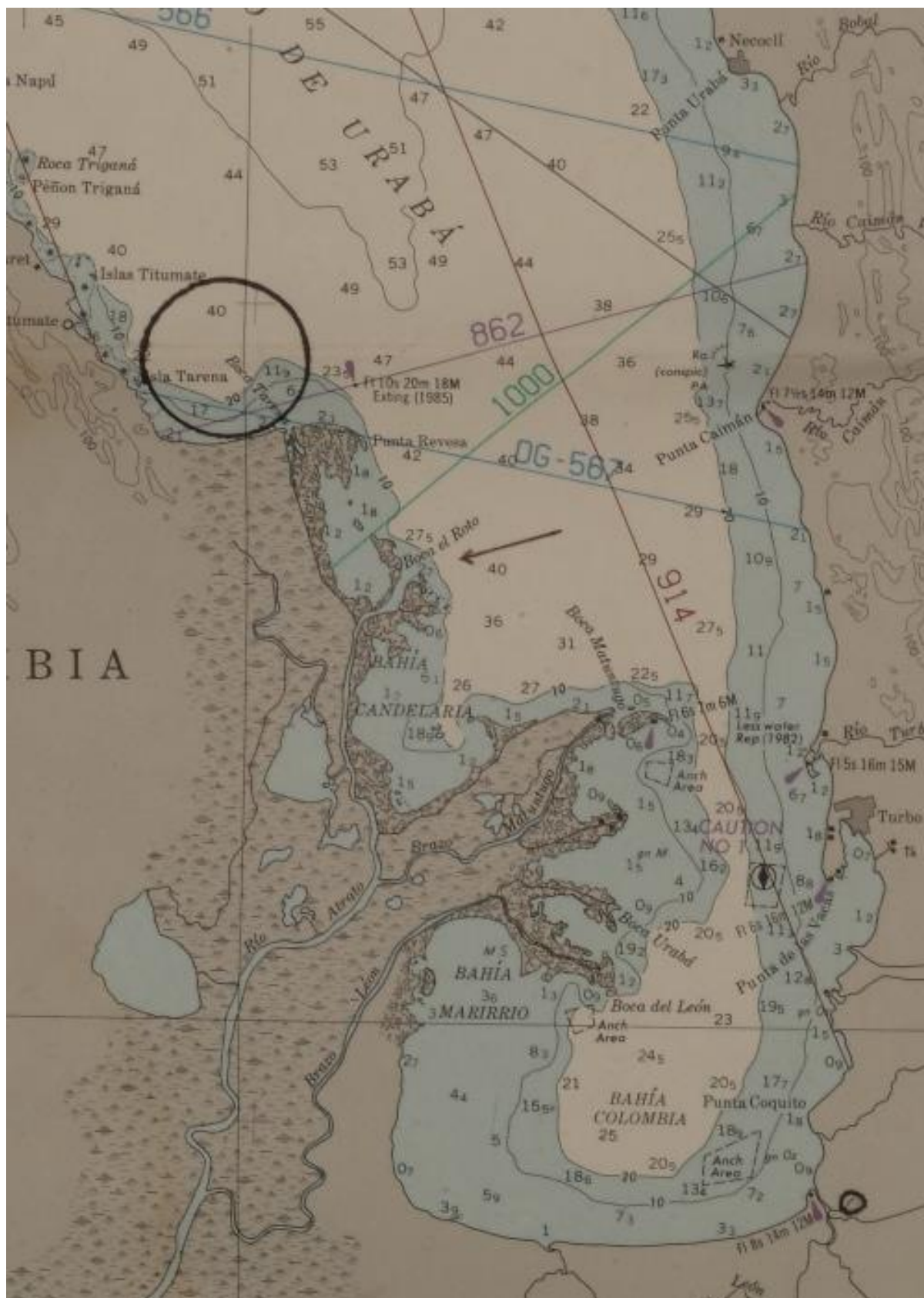
HUGO HENAO CUARTAS

Colombia, país privilegiado en Suramérica, por su posición geoestratégica en la esquina noroccidental del continente, donde es bañada por los dos océanos, ya, en siglo XXI, cuando el mundo se ha convertido en una aldea global, no ha sido consiente de este privilegio, o lo que sería peor, no ha sabido valorarlo y desarrollarlo. El país quiere incrementar su desarrollo y expandir su comercio internacional, pero por más que en el área económica se ha trabajado arduamente para ello, logrando algunos avances, estos no son plenos por la carencia de una infraestructura vial y portuaria adecuada a los requerimientos del transporte moderno, ya que desarrollo no es posible. Nuestras carreteras permanecen todo el tiempo en un estado precario, el que se acentúa en la época de lluvias quedando algunas fuera de servicio. Los puertos exceptuando Cartagena que se ha actualizado recientemente, tienen una profundidad en muelle, inferior a los 10,50 metros, equivalentes a 35 pies, lo que no permite que sean servidos por los barcos modernos que calan 14 y 15 metros, lo que se traduce en mayores costos del transporte, restándole competitividad al comercio exterior.

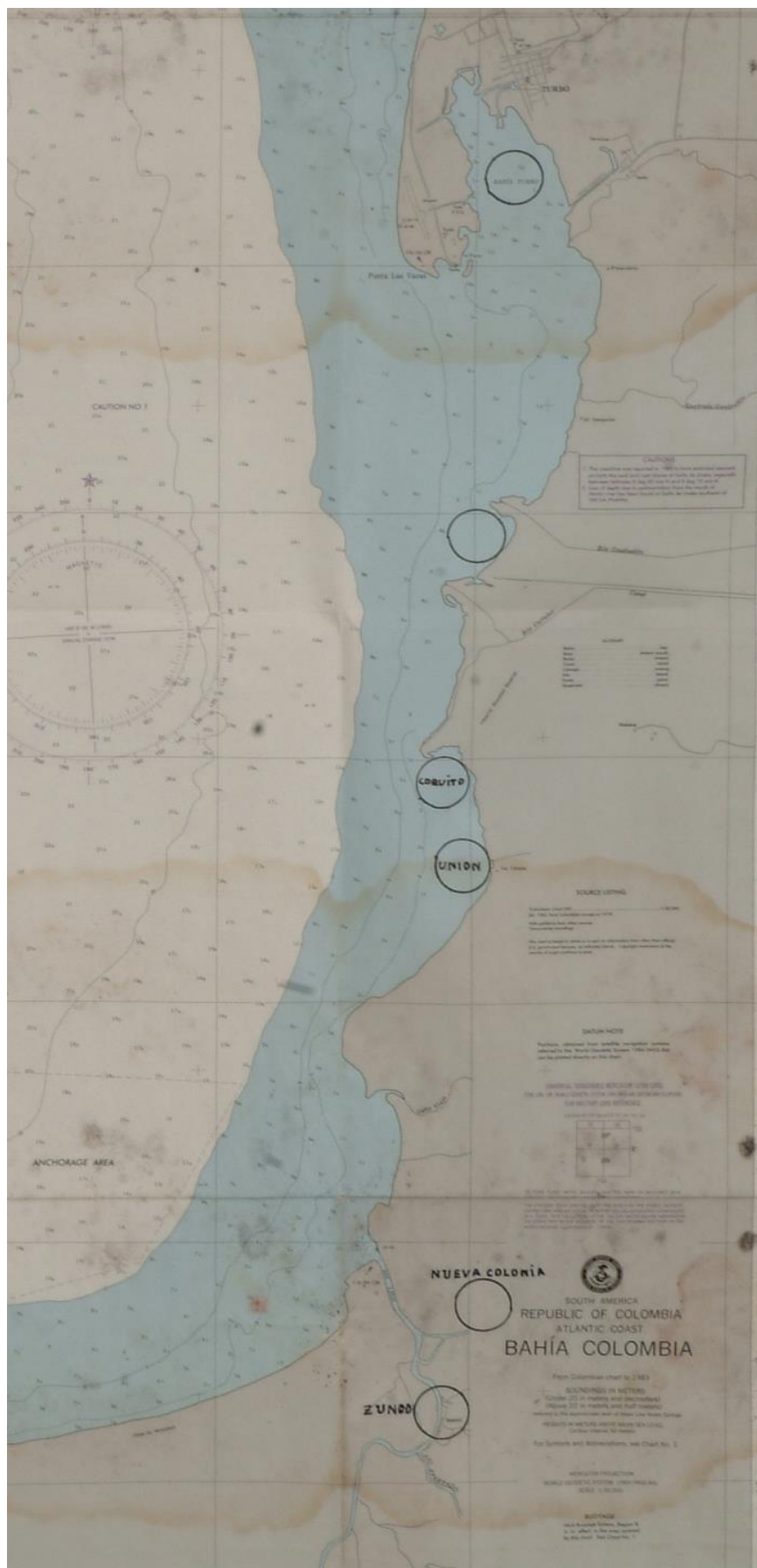
Es urgente que se activen los potenciales geoestratégicos existentes en la sub región del Darién, toponímico que se da al territorio comprendido en la esquina noroeste, inmediato a la frontera con Panamá y que va del Atlántico al Pacífico, en el cual encontramos: La cercanía de los dos mares, el Golfo de Urabá, el caudaloso río Atrato y el proyecto inconcluso de la Carretera Panamericana, potenciales que de ser activados colocarían al país en una posición geoestratégica altamente competitiva, pues sin conectividad la economía no crece.

### **El Golfo de Urabá.**

Al estudiar este Golfo para la construcción de un puerto internacional de aguas profundas, encontramos una enorme sedimentación que hace que su fondo sufra un proceso constante de colmatación; sus orillas son bajas, pantanosas, de una elevada plasticidad, lo que no lo hace apto para el establecimiento de unas instalaciones portuarias. De estas condiciones, se exceptúa Necoclí, el que está localizado sobre su costa oriental, muy al norte, posición que le resta posibilidades estratégicas. No obstante, entidades particulares con el beneplácito del Gobierno, prefieren efectuar sus exportaciones utilizando embarcaderos en aguas someras, en barcos sub-Panamá, lo que nunca permitirá un transporte fluido con los grandes barcos, quitándole toda posibilidad a un transporte marítimo moderno, lo que nos obliga a estudiar las posibilidades existentes en el Atrato.



NOTA: Círculo superior izquierdo: (Tarena) Propuesta del ingeniero Johel Moreno Sánchez



NOTA: El primer círculo, señala el lugar propuesto por el municipio de Turbo, los tres siguientes por Aníbal Gaviria C. cuando fue gobernador, los dos últimos, en tierra, son embarcaderos de los bananeros.

## **El Río Atrato.**

Encontramos un río con un altísimo caudal, 4.500 metros cúbicos por segundo, un ancho que va de 400 a 500 metros y una profundidad promedia de 20 metros, igual a 66 pies, en el tramo comprendido, entre el cruce de la Panamericana y su desembocadura en el Atlántico, lo que permite su navegación por los barcos de las nuevas generaciones, que calan hasta 16.10 metros.

Estudiando su enorme valle, encontramos que el único sitio geológicamente estable es Sautatá, por cuanto se asienta sobre un geosinclinal que se desprende de la cordillera occidental en Mutatá, con dirección al noroccidente, aflora en la Loma del Cuchillo y termina en Sautatá sobre la ladera oriental de la Serranía del Baudó.

## **Sautatá.-**

Localizado a 13.8Km al norte de la futura Panamericana, y a 45 Km de la mar sobre la margen occidental de la gran hidrovía del Atrato, en una zona libre de huracanes, con temperatura de 28 grados y una pluviosidad de 2.500 mm anuales, sobre un plano ligeramente inclinado, con una superficie que excede las 200 hectáreas, con alturas comprendidas entre 2 y 20 metros; por el occidente que corresponde al piedemonte de la Serranía y a menos de dos mil quinientos metros del puerto, tiene tres fuentes de agua, que cualesquiera de ellas puede ser captada en la cota 30 y llevada por gravedad hasta el puerto para el abastecimiento de la ciudadela y de los grandes barcos, uno de los cuales puede pedir hasta 400 metros cúbicos, los que sería imposible suministrar en un lugar diferente. A 11 kilómetros al norte y sobre el camino que lleva a Unguía se encuentra el salto del Río Tilupo del cual se pueden generar 1.580 KW; igualmente, puede obtener suministro eléctrico desde Chigorodó. En sus inmediaciones puede construirse un aeropuerto con especificaciones internacionales.

Cabe observar, que Colombia está comprometida internacionalmente con el IIRSA para la comunicación interamericana, la que también comprende construcción de la Panamericana, lo que nos crea un interrogante: ¿Porque no se ha efectuado esta construcción, así sea hasta el Atrato, la que nos situaría a 13.8 Km del puerto más estratégico sobre el Atlántico?

De este proyecto también hace parte la construcción de un gran oleoducto Sautatá Coredó, el que debería ser acometido por Ecopetrol. ¿Por qué si este proyecto de Colombia Interoceánica es suficientemente conocido del señor Ministro y todas las Agencias de su Ministerio, se está recontratando en este momento el tramo Chigorodó - Palo de las Letras, con una sección transversal de 12 metros, sin incluir en el mismo y en su viaducto, el sobre ancho de la calzada, requerido para albergar la ferrovía que habrá de recorrerlo a lo largo de 81.2 kilómetros?

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 % En general,

sería el puerto más 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?

©Corporación Una Ruta : Dos Mares. Hugo Kenao Cuartas



Estas condiciones hacen de Sautatá el lugar óptimo para la construcción de un puerto de múltiple propósito: puerto marítimo de aguas profundas, puerto fluvial, terminal de carretera, terminal de ferrocarril y puerto de contenedores, y lógicamente la construcción de un gran CENTRO LOGÍSTICO, MULTIMODAL Y TRANSFERENCIA hacia otros puertos en el área.

### **Conexión a la red vial.**

Para su integración a la red vial existente, se requiere la construcción de dos cortos tramos: Uno continuando la Panamericana desde las (Lomas Las Aisladas) con longitud de 20 Km, hasta el cruce del Atrato y de este punto a Sautatá, 13.8 Km, hacia el norte por la ribera occidental, lo que daría 33.8 kilómetros, quedando este puerto a 352.3 kilómetros de Medellín, un 53 % de la distancia Medellín-Cartagena. Igualmente, utilizando la hidrovía del Atrato en 312 Km hasta Quibdó, con bongos o planchones remolcados cargando 80 TEUS de 20 pies; aquí la carga continuaría hacia el interior por modo carretero, bien hacia Antioquia y el centro del país por el oriente, o bien por el sur hacia Risaralda, Quindío, Caldas y todo el occidente.

### **Beneficios Económicos Inmediatos en el Atlántico.**

Actualmente el transporte de una tonelada de carga en un tractocamión, entre Medellín y Cartagena, 643 Km. cuesta \$100.000 pesos; esa misma tonelada transportada a Sautatá, 352 Km, 53 % de este recorrido, costaría \$ 53.000 pesos obteniendo un ahorro de \$47.000 pesos por cada tonelada transportada. Si esa misma tonelada fuese transportada por la hidrovía del Atrato desde Quibdó, 312 kilómetros, su costo sería de 2 centavos de dólar por tonelada, igual a 6.24 dólares, \$ 11.000 pesos aproximadamente. A esto habrá que agregar el menor tiempo de recorrido y la economía en el valor de las pólizas de seguros.

En la actualidad, el transporte marítimo efectuado en barcos chicos, denominados como sub Panamá, como los que actualmente llegan al Golfo, el flete es de 15 centavos por TEU/ milla; en los barcos que llegarían a Sautatá, de 5ª a 7ª generación, su costo estaría entre 5 y 2 centavos de dólar por TEU/milla y en los de 5ª a 7ª generación que llegarían a Coredó, sería de 2 centavos de dólar TEU/milla.

En cuanto a las economías que lograría el Estado, habría que pedirle al Ministerio del Transporte, que cuantifique el costo del mantenimiento de 291 Km menos de una troncal, el ahorro en combustibles y en el mantenimiento del parque automotor.

### **Otros Beneficios a Corto Plazo.**

Agricultura.- Urabá, con grandes potencialidades en el sector primario, hoy fundamenta su economía esencialmente en el monocultivo del banano, palma aceitera y un poco en la ganadería, la cual se maneja en forma extensiva. La nueva infraestructura portuaria, se tornaría en un factor diversificador de toda la economía de la región, especialmente del sector primario permitiendo su industrialización, tanto en la ganadería la que podría transformarse en una ganadería intensiva conformando un cluster o cadena de procesamiento para su

explotación integral, empezando por los lácteos, continuando con la carne y terminando con la industria del cuero o marroquinería, entre otros. Igualmente, en sus bastos suelos aluviales tipo “A” podrá fundamentarse una moderna explotación agrícola que permita la producción de alimentos incluyendo frutas, tanto para el interior como para el exterior. Este mismo tipo de suelos se encuentra en el occidente del valle del Atrato, donde se da el “palmito” como una especie endémica, de gran demanda en los mercados mundiales, el que podría cultivarse en forma intensiva para su exportación.

La selvicultura, que hoy se explota y comercializa en bruto, también debe de convertirse en un cluster, que reciba una tuca o troza de madera y entregue productos altamente elaborados, como muebles con mucho valor agregado para su exportación.

También en este sector primario habría que estudiar las posibilidades de explotar los 300 millones de toneladas de calizas que conforman la Serranía de la Gloria, situada en toda la esquina noroeste del Golfo, los minerales de cobre existentes en la cordillera occidental en su ladera del Atrato, especialmente en el municipio de Frontino.

Resumiendo: Se podrían conformar doce o mas empresas grandes y más de ciento veinticinco medianas y pequeñas del sector primario con vocación exportadora, diversificando la economía y creando gran número de empleos permanentes y bien remunerados, todo lo cual traería un enorme desarrollo económico y social a la región.

El Puerto en el Pacífico.-

Para la localización de este puerto en la costa norte, se estudiaron muchos y variados aspectos, entre otros: Una posición geoestratégica relativa a la cercanía al Atlántico y a las grandes rutas marítimas que sirven el comercio mundial, las que concurren en Panamá, huracanes, abrigo y fondo de la bahía, corrientes, pluviosidad, actividad sísmica, suelos a utilizar, suministro de agua para la ciudadela resultante y abastecimiento de los grandes barcos, entre otros muchos requeridos para esta localización. Todas estas condiciones las satisface Coredó, dentro de la gran Bahía de Humboldt.-

Por estar situada un poco al norte de las calmas ecuatoriales, sus vientos son de poca intensidad, su pluviosidad es de 3.500 mm al año, su temperatura oscila entre 28 y 29 grados, su bahía esta libre de corrientes, escollos y arrecifes, de sedimentación, su fondo es de 26 metros, iguales a 87 pies a menos de 50 metros de la playa, tiene suelos firmes y aguas que pueden llevarse por gravedad a la ciudadela y el puerto; hacia el norte y en sus cercanías es posible construir un aeropuerto con longitud mayor a 3.000mts. Y dista del Río Atrato, (Atlántico), 131 kilómetros y del Canal de Panamá 160 millas que pueden cubrirse en menos de cinco horas.

Todo esto permite que a este puerto puedan llegar los enormes barcos porta contenedores que sirven la mayor ruta comercial del mundo, cual es la de Asia-

América-Europa, los que al no poder cruzar el canal, deben descargar sus contenedores en el puerto de Balboa para ser trasladados en ferrocarril hasta el puerto de Colón donde son nuevamente embarcados para proseguir a sus diferentes puertos de destino, bien en la costa atlántica de América, o bien en Europa.

Los grandes barcos provenientes de Asia o de la costa occidental de Norte América con rumbo al Canal, al llegar al sur del Faro de Morro de Puercos, en la Península de Azuero, Panamá, se encontrarían a igual distancia del Canal, que de Coredó.



Al existir Coredó, conectado a Sautatá distante 144.8 Km, por medio de un moderno ferrocarril de trocha, ancha 1,435 metros, el que puede recorrer esta distancia en menos de tres horas halando un convoy de más de cien vagones; Colombia, además de atender su comercio internacional hacia el Pacífico, aliviaría la presión que hoy soportan el puerto de Buenaventura y la carretera occidental; igualmente, se convertiría en la mejor alternativa para aliviar el tráfico



interoceánico que soporta Panamá, obteniéndose una alta rentabilidad extra con este proyecto.

Hoy, el paso de un TEU de 20 pies por Panamá, cuesta aproximadamente 30 dólares, pero una vez terminada la ampliación del canal, su costo será de 57 dólares según estiman las Autoridades del Canal. También debe de considerarse la diferencia de los fletes marítimos entre los barcos sub Panamá y los Pos Panamá; mientras en los primeros el flete TEU milla es de 15 centavos de dólar, en los segundos es de 5 y 2 centavos

Lógicamente que la infraestructura propuesta, para el adecuado funcionamiento de estos desarrollos, tendrá que ser complementada con la instalación de grandes CENTROS LOGÍSTICOS, MULTIMODALES Y DE TRANSFERENCIA, los que convertirían tanto a Coredó como a Sautatá, en puertos distribuidores para la costa pacífica de América, y a través del Canal Seco para los puertos del Atlántico. Igualmente, habrá de establecerse un gran Parque Industrial en Guapá, 10 Km al sur de Chigorodó, lugar donde se cruzan las carreteras que van a Turbo y a Sautatá.

### **Como llegar a Coredó.**

En párrafo anterior cuando tratábamos sobre la conexión vial a Sautatá, decíamos que se encontraba a 13.8 Km del trazado de la Panamericana, lo que permitiría una rápida y fácil conexión a un puerto de aguas profundas, el que con urgencia requiere el país.

Ahora, al considerar la conexión al Pacífico en Coredó, vía Sautatá, conformando un Canal Seco Interoceánico o Punte Terrestre, puertos y canal que servirán al comercio nacional e internacional, se requiere dotarlos de un transporte más expeditivo, siendo el más indicado el ferroviario.

Distancias y tiempos de recorrido.

Este ferrocarril, que correría por el mismo corredor que la panamericana, debe ser eléctrico, de trocha estándar de 1,435mts, y partir inicialmente de Guapá, para atender la producción de la zona. Las distancias a recorrer serían las siguientes: A Coredó 196 Km. en 1 h 45', A Sautatá 78.8 Km. en 0 h 43' y Sautatá-Coredó = 144.8 Km, en 1 h 17'. Nota: Un gran convoy puede demorar un poco más.

En Antioquia ha faltado interés, tanto del sector público como del privado, para planificar y ejecutar un sistema multimodal de transporte que permita su comunicación con los dos mares y la utilización de la hidrovía del Atrato.

### **Avales del proyecto.**

El 13 de Febrero de 1.996, el Gobernador de Antioquia por medio de un memorando interno le comunica a uno de sus asesores: “Me parece que el proyecto del doctor Hugo Henao tiene toda la lógica, le exprese que de contar con firmas interesadas en construirlo por concesión, el Departamento de Antioquia abriría la licitación, previo acuerdo con Córdoba y Choco. Debemos ayudarle en el proceso de contactar firmas interesadas. Atte. A.U.V.”

El 21 de Junio de 1.997, la Sociedad Geográfica de Colombia nos comunica: “Realmente es un magnífico estudio para un proyecto novedoso, que de verdad modificará en mejoría las comunicaciones del centro Antioqueño con los litorales.

La vía férrea que presenta, es sin duda lo adecuado... Ciento por ciento de acuerdo con usted. Si no emprendemos obras de interés nacional que involucren a todo el país, no podremos salir de la “ratonera” en que estamos metidos. Lo felicito por pensar en transporte futuro con ferrocarriles eléctricos; esto será obligatorio en el siglo XXI, puesto que los hidrocarburos se están acabando”

El 24 de Marzo de 1.998, siendo gobernador de Antioquia Alberto Builes Ortega, presenta en Bogotá a la Comisión Asesora Interinstitucional para el Estudio del Proyecto de Construcción del Canal Interoceánico y Bioparque del Darién, del cual hace parte, nuestro Proyecto como la Mejor Alternativa para la construcción de un “Canal Seco” lo mismo que la conexión ofrecida para la comunicación de dicho Canal con el interior del país, la que no es contemplada en el proyecto oficial.

El 22 de Octubre de 1.998, la Confederación Española de Organizaciones Empresariales nos comunica: “El Proyecto nos parece interesante, ya que aunque conocemos las obras de ampliación del Canal de Panamá actualmente en curso, la apertura de una vía alternativa, esta vez terrestre, ofrece una posibilidad de diversificación en modos de transporte, y un importante incremento de capacidad, que a la vista de los crecientes intercambios entre Europa y la Cuenca del Pacífico previstos para los próximos cincuenta años, nos parece una excelente solución. Así mismo el proyecto puede servir, como señalan en su informe, para integrar otras regiones de Colombia en estas nuevas posibilidades del comercio internacional.

El 5 de Mayo de 1.999 la firma Petrodata Limited, constructora internacional con sede en la ciudad de Aberdeen, Escocia, se dirige a la Gobernación de Antioquia por medio de un Fax manifestando su interés en el proyecto y pidiendo mayor información sobre el mismo.

En Septiembre 12 de 2.007, la Sociedad Colombiana de Ingenieros, nos escribe: La Comisión Técnica Permanente de Vías y Transporte de la Sociedad Colombiana de Ingenieros ha incorporado los tradicionales eventos de Jornadas de Vialidad Tránsito y Transporte, El Simposio Internacional de Transporte Masivo y las Jornadas de Pavimentación y Mantenimiento Vial en un evento macro denominado **I SIMPOSIO NACIONAL INTEGRADO DE TRANSPORTE Y VIAS**, que tendrá lugar en el mes de Septiembre del año en curso durante los días 26,27 y 28, en la sede Julio Garavito de la Sociedad Colombiana de Ingenieros (Carrera 4° N° 10-41 – Bogotá)

Queremos hacerle una cordial invitación a que nos acompañe como ponente en una presentación de 40 minutos, el día jueves 27 de los corrientes, cuyo tema será “CONEXIÓN FÉRREA INTEROCEÁNICA”, el cual es de vital importancia para el desarrollo de dicho certamen.

Esperando contar con su presencia o la de su delegado, reciba un cordial saludo. Atentamente, SOCIEDAD COLOMBIANA DE INGENIEROS Miguel Ortega Restrepo, Director Ejecutivo

### **Aspectos Geopolíticos: Carretera Panamericana y Electrificación.**

Colombia como participante en el Convenio Puebla-Panamá, el que fue instituido para buscar un desarrollo conjunto en la región, ha sido requerida para que alivie

la carencia de electricidad, a los restantes ocho países que la conforman, a lo que se ha mostrado predispuesta.

Colombia también tiene otra carencia, cual es la de no poder acceder en forma directa y expedita al mercado de estos países, por carecer de un modo carretero para ello, por cuanto Panamá se ha negado sistemáticamente al paso de la carretera Panamericana por su territorio.

#### **Ha faltado gestión diplomática.-**

Creemos que Colombia debería buscar el apoyo de los restantes ocho países para presionar a Panamá a la construcción de la carretera, lo que indudablemente se lograría, y el cual sería un incentivo para el establecimiento de la industria en los Parques Industriales propuestos.

#### **Venezuela.**

Teniendo la Panamericana, se daría paso a una fuerte penetración en el mercado de los restantes ocho países, dando como resultado una menor dependencia del mercado venezolano, lo que indudablemente liberaría a nuestro país de la actual dependencia comercial con Venezuela, invirtiendo la relación geopolítica hoy existente.

No se puede olvidar que la economía de Venezuela se fundamenta esencialmente en el petróleo, y que gran parte de su producción la coloca en el Asia, especialmente en China, para lo cual los barcos tanques que lo transportan deben de efectuar una larga navegación descendiendo hasta el estrecho de Magallanes para acceder al Pacífico sur, continuando hacia el noroeste para llegar a su puerto de destino; después de muchos días de navegación y muchas millas, lo que encarece sobre manera el precio final.

El gobierno de Venezuela, muy conciente de esta situación, ha querido que Colombia le permita llegar con un poliducto a la costa norte del Pacífico, resolviendo un problema económico, además, de uno geopolítico al privar del suministro de petróleo al mejor socio comercial y militar de Colombia, cual son los Estados Unidos de América.

¿Podría ser este un objetivo oculto susceptible de lograrse con su política del Socialismo Siglo XXI y su revolución Bolivariana?

Creemos que nuestro Gobierno debe de analizar muy cuidadosamente estos temas.

Colombia debe de construir su poliducto entre Sautatá y un terminal cercano a Coredó en el Pacífico, para el servicio internacional, con tarifas muy rentables, ya que este paso reduciría a un 48% el transporte de los hidrocarburos a Asia.

**HUGO HENAO CUARTAS**  
Planificador Regional

Calle 32 EE N° 76-96, interior 102 Medellín Correo electrónico,  
hughenaocuartas@yahoo.com Web [www.colombiainteroceanica.com](http://www.colombiainteroceanica.com)