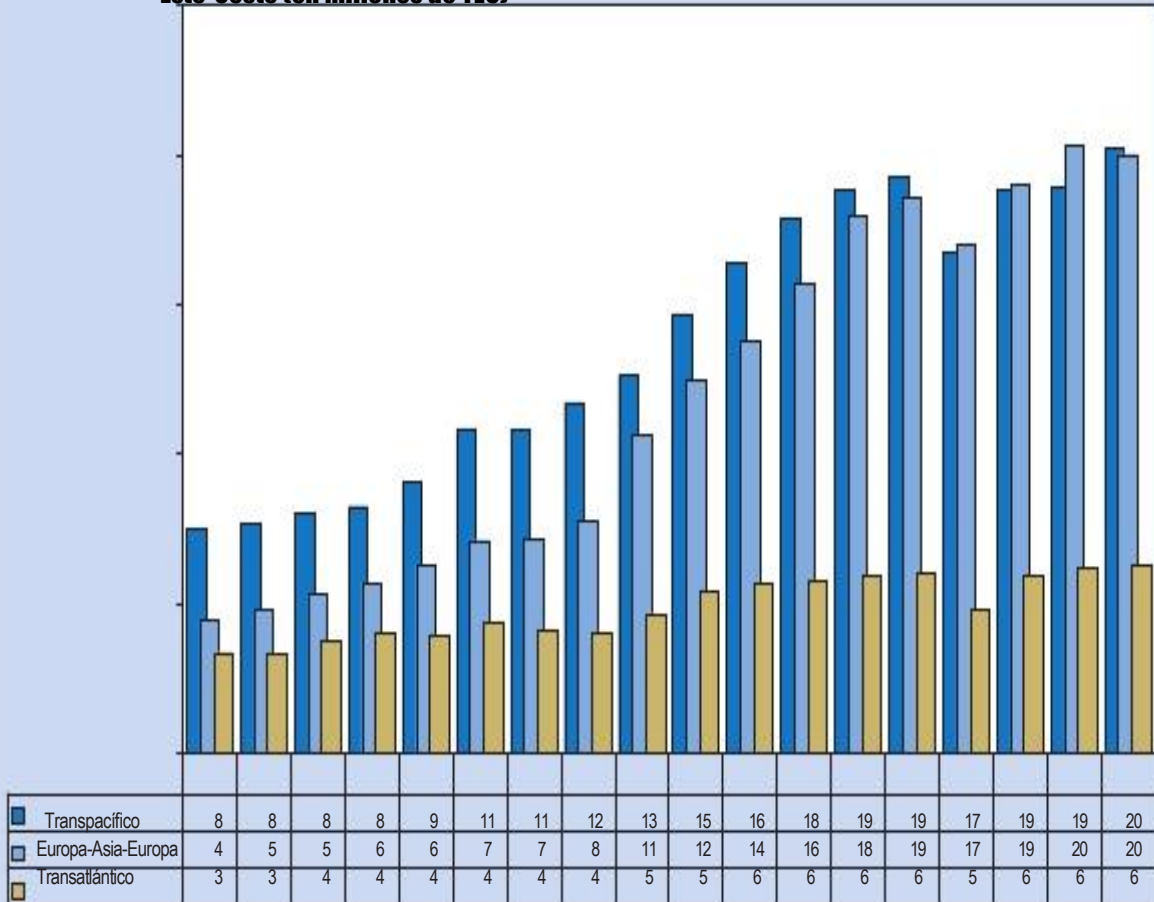


## NUEVA INFRAESTRUCTURA

De todos es bien conocida la actividad de algunos ministerios, para que los tratados de libre comercio TLC sean beneficiosos al país, más ignoramos lo que haya hecho o se esté haciendo en materia de una infraestructura que nos acerque a la cuenca del Pacífico para un ingreso a la APEC, donde más de sesenta países generan el 60% 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, los cuales en gran medida están influenciados por los costos del transporte, sin la existencia de una infraestructura adecuada, y más 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. El siguiente gráfico demuestra la tendencia imparable del transporte contenedorizado en el mundo, para el cual Colombia debe construir nuevos

**Gráfico 1.5 b) Estimación del tráfico de carga en las principales rutas del comercio contenedorizado Este-Oeste (en millones de TEU)**



puertos en aguas profundas que puedan recibir los grandes barcos, tanto portacontenedores como graneleros con calados entre los 15 y 18 metros y eslora mayor a los 380 metros, los que no podrán cruzar por el Canal de Panamá, cuyas profundidades son de 15,50 en el Pacífico y 16,10 en el Atlántico, por el cual en el 2.012 cruzaron 12.862 Barcos, de los cuales 3.331 fueron portacontenedores, un 31,68%; en la actualidad por el Canal cruzan más de 144 rutas que conectan más de 160 países. El comercio marítimo internacional entre Asia, América, Europa, se efectúa en un 60% por Panamá y un 40% por el puente ferroviario de Norteamérica\*, reduciendo su tiempo de 27 a 19 días; por el futuro puente ferroviario Sautatá –Coredó, será de tres horas máximo.

En general se puede concluir que en el 2.014 hubo un tráfico mundial estimado de más de 100 millones de TEUS, con un incremento del transbordo en las operaciones de los buques celulares. En el 2.012 este tráfico superó los 600 millones de TEUS.

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 por Panamá, con calados superiores a los 50 pies, iguales a 15 metros. Otros barcos como los supe tanques y graneleros, llegan a calar hasta 77 pies, iguales a 23 metros aproximadamente.

Al concluir las obras de ampliación del Canal de Panamá, se presentarán dos hechos: a.-) Los grandes barcos portacontenedores antes mencionados no podrán cruzar por el Canal. b.-) El tránsito de contenedores entre el Pacífico y el Atlántico seguirá incrementándose, requiriendo ser trasbordados.

Es aquí cuando Colombia con el mayor potencial logístico, debe estar preparada para atender este transbordo, con su Puente férreo Sautatá Corodó.

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

<b>SOCIEDADES PORTUARIAS</b>	<b>CALADO MTS</b>	<b>PUESTOS DE ATRAQUE NUMERO</b>
<b>ZONA PORTUARIA BARRANQUILLA</b>		
COMPANIA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A.	12.0	1
PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	14.0	2
SOCIEDAD PORTUARIA MICHELLMAR S.A.	12.0	1
SOCIEDAD PORTUARIA PORTMAGDALENA S.A.	10.0	1
SOCIEDAD PORTUARIA RIVERPORT S.A.	13.5	2
SOCIEDAD PORTUARIA SIDUPOORT S.A.	7.0	1
VOPAK COLOMBIA S.A.	12.0	1
SPR BARRANQUILLA	12.5	8
PIZANO S.A.	7.0	1
BARRANQUILLA INTERNATIONAL TERMINAL COMPANY S.A.	13.5	2
SOCIEDAD PORTUARIA MÓNOMEROS COLOMBO VENEZOLANOS S.A.	10.0	3
<b>ZONA PORTUARIA BUENAVENTURA</b>		
GRUPO PORTUARIO S.A.	12.5	1
S.P. TERMINAL DE CONTENEDORES DE BTURA TCBUEN SA	13.0	2
SPR BUENAVENTURA	12.5	12
COMPANIA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A.	9.0	1
<b>ZONA PORTUARIA CIENAGA</b>		
AMERICAN PORT COMPANY	19.5	4
SOCIEDAD PORTURIA PUERTO NUEVO S.A.	19.5	2
<b>ZONA PORTUARIA SANTA MARTA</b>		
CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S	20.0	1
SPR SANTA MARTA	18.0	7
<b>ZONA PORTUARIA GOLFO DE MORROQUILLO</b>		
CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S	20.0	1
COMPANIA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A	9.5	1
OLEODUCTO CENTRAL S.A	20.0	1
<b>ZONA PORTUARIA TUMACO</b>		
CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S	10.0	1
SPR DE TUMACO	8.0	2
<b>ZONA PORTUARIA GUAJIRA</b>		
S.P. DE LA PENINSULA S.A. PENSOPORT S.A.	5.0	1
SOCIEDAD CERREJON ZONA NORTE S.A.	19.5	2
<b>ZONA PORTUARIA SAN ANDRES ISLA</b>		
SAN ANDRES PORT SOCIETY	8.0	2

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 de mayor tonelaje llegan al Pacífico, deben descargar los contenedores en la Base Naval de Málaga, de donde son llevados en barcazas o bongos a Buenaventura (que sufre la colmatación de tres ríos) encareciendo el transporte. Los contenedores que nos llegan en los barcos pequeños (aparejados), lógicamente pagan un flete más alto, y los FEUS de 40/ 42 pies, requieren cada uno de ellos de un tracto-camión para su transporte al interior del país; las largas distancias entre los puertos y nuestras industrias mediterráneas, Medellín 663 k a Cartagena y 586 a Buenaventura, el mal estado de las carreteras y la carencia del ferrocarril, encarecen el transporte, lo que afecta en un 30% el costo de las mercaderías factoría – puerto, lo que a su vez constituye un factor negativo para la competencia comercial.

El transporte en Colombia se hace en más de 90% por modo carretero, unas vías que siempre se encuentran en estado precario, lo que hace que mover un TEU de 20 pies de la factoría al puerto, supere en más de dos veces el valor de mover ese mismo TEU desde el

lejano Oriente a la Europa septentrional, que cuesta entre USD\$1.000 y 1.900 según la demanda.

El occidente del país integrado por diez departamentos, donde existen dos de los tres grandes centros industriales, cuenta únicamente con una carretera para llegar a los tres puertos comerciales del Atlántico. Bogotá, primer centro industrial situado en el centro del país, cuenta con la troncal de oriente.

A lo anterior, hay que agregarle la falta de estudios para una planeación estratégica que permita la construcción de una red vial y portuaria que pueda revertir la situación actual, facilitar la localización de las industrias en los litorales mediante la creación de grandes parques industriales cerca de los puertos, 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 exterior. El túnel del proyecto Aburrá – Río Cauca podrá tener su máxima utilidad si la vía continuara hasta el puerto de aguas profundas que se ha construir en Sautatá, primero de los cinco sub-proyectos contemplados en el megaproyecto ***Una Ruta: Dos Mares y Colombia la Mejor Esquina de América*** y de allí por una ferrovía hasta el puerto de aguas profundas (26 m) en el Pacífico (Coredó), en la gran Bahía de Humboldt, a 144.8 k de Sautatá, constituyendo así el canal seco o puente terrestre interoceánico.

¿La carretera marginal del río Cauca, Antioquia Puerto Valdivia de 131 kilómetros y presupuesto de USD\$ 530 millones, al existir el puerto en Sautatá, si tendrá justificación? ¿No podría trasladarse esta inversión al tramo férreo de 187 kilómetros entre Chigorodó y el Jardín (Cáceres), Bajo Cauca para transformar este corregimiento en un Polo de Atracción y Desarrollo, considerado en el mencionado megaproyecto 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 modo carretero, para darle salida al Pacífico, justificando así el puente de Yondó?

**Lo importante, es prestarle la debida atención al Megaproyecto Colombia Interoceánica, que si es una Solución Envolvente e Integrante de todos los desarrollos internos hacia el exterior, porque si Colombia quiere ser eficiente y competitiva en sus exportaciones e importaciones, 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 megaproyecto**

No se ha considerado que Bogotá, Cali, Medellín, y otras ciudades del occidente generan el 48% del comercio internacional, sin incluir las exportaciones del café, comercio que demanda muy justificadamente la construcción del puerto en Sautatá, ya que las distancia que hoy recorren sus mercaderías hacia el puerto más cercano en el Atlántico, quedarían reducidas a las 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 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 kilómetros. ¿Se han cuantificado los cientos de millones de dólares que se ahorrarían anualmente con este proyecto?

Sautatá está prácticamente sobre la carretera Panamericana, la cual se tendrá que construir más temprano que tarde; hoy faltan 19.7 km. 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, más el puerto, deberían ser de muy alta prioridad**, para una mejor funcionalidad y eficiencia del transporte, el desarrollo y la economía del país. Así lo exigen los TLC.

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. Se debe entender que para desecar un pequeño humedal, no se puede empezar por hacer el avenamiento, lo primero es el canal recolector.

**BREVE INFORMACIÓN SOBRE EL CANAL SECO.**- Este Canal Seco Interoceánico, conectado al interior del país por una moderna carretera de doble calzada, un ferrocarril y la hidrovía del Atrato, aliviaría en forma sustancial el tráfico por la carretera occidental, que actualmente es la única vía del país para acceder a los dos mares.

El canal se establecería por medio de un ferrocarril eléctrico de trocha estándar, 1,435 m, que correría entre el puerto de Sautatá, ribera occidental del río Atrato, a 45 km de la mar, (Boca del Roto) Atlántico y la aldea de Coredó, en la gran Bahía de Humboldt en el

Pacífico. Sus posiciones geográficas son las siguientes: SAUTATÁ, 7° 50' 11" Norte, 77° 05' 04" W.-----COREDÓ: 6° 57' 10" Norte. 77° 40' 50" W.

El 83% de la ruta correrá por la horizontal, con tangentes hasta de 35.3km; el 13% con pendiente inferior al 2%.

**UNA INTERCONEXIÓN FÁCTICA.** 1° Actualmente el comercio entre Asia – Pacífico y la costa atlántica de América, así como con Europa, se efectúa en un 60% a través del Canal de Panamá y su tránsito toma un tiempo de 29 días; el 40% se efectúa por el Puente Ferroviario de Norte América y toma un tiempo de 19 días. Por el Puente Ferroviario Sautatá – Coredó, tomará un tiempo inferior a tres horas.

2° Con la ampliación del Canal de Panamá, podrán pasar los barcos Post-Panamá, pero no los VLCL (Very Large Container Vessels) mayores de 170.000 TDB (toneladas de Desplazamiento Bruto) que calan más de 15 metros iguales a 51.84 pies. Ahora se están construyendo los ULCS (Ultra large Containers Ships) de 18 TEUS y 240.000 TDB.

3° El tren interoceánico para transportar contenedores que proponemos para el último tramo de nuestro proyecto, para operar entre SAUTATÁ, Atlántico y COREDÓ Pacífico, puede ser diseñado y construido para rodar sobre rieles de 115/125 libras / yarda y cargar dos tendidos de contenedores que, dado el perfil geométrico proyectado, un convoy de más 100 vagones podría viajar en menos de tres horas a través de los 144.8 km que separan los puertos terminales, utilizando locomotoras eléctricas de 5.000 o 6.000 Hp con una alta capacidad de tracción.

**LA MODERNIZACIÓN DE LA ACTUAL RED FÉRREA.** Habría que empezar por la construcción de algunos tramos tan importantes como los indicados en el proyecto: como el ramal que desprendería en el km 160 a Puerto Berrio –Puerto Parra y Carare, para acceder a los enormes yacimientos carboníferos de la cordillera oriental y poderlos proyectar a los mercados de Asia – Pacífico, al tiempo que también conectaría la capital del país.- La segunda etapa será la transformación de la actual red de 3.318 a trocha ancha o estándar, mediante la adecuación de su perfil geométrico y luego, utilizando equipos

modernos que hacen en forma automática la colocación del balasto, los durmientes o traviesas y la colocación de los nuevos rieles, varios kilómetros por día.

Colombia tiene unos potenciales de gran importancia geoestratégica, geopolítica y económica, que parecen ignorados por sus dirigentes y por tanto no se aprovechan; éstos

creen que Colombia termina en los alrededores de Bogotá, desconocen que estamos en medio de dos mares y dos de los ríos más grandes del mundo, el Orinoco y el Amazonas, que estamos en el ombligo del mundo al lado de Panamá, que el Pacífico es el mar del presente y del futuro, que en sus costas no tenemos un puerto moderno acorde con los enormes barcos que sirven la ruta Asia – América, que nuestras industrias son mediterráneas, y que si las acercásemos a los mares podríamos ser un país altamente competitivo en los mercados mundiales y por consiguiente un polo de atracción para la gran inversión extranjera, pero . . . esa mentalidad mediterránea no les permite ver ese futuro promisorio.-

**PARA LA ESCOGENCIA DE SAUTATÁ,** se tuvieron en cuenta, entre otras, el cumplimiento de las siguientes condiciones:

- a.) El potencial geoestratégico de Sautatá dentro 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 un área para las instalaciones portuarias y la ciudadela correspondiente que supera las 200 Ha.-
- f.) Abastecimiento de aguas por gravedad y facilidad de evacuación de las aguas servidas.-
- g.) Facilidad para acceder a la red eléctrica desde Chigorodó.- Acceso al interior del país por vías múltiples, férrea, carretera, fluvial.
- h.) Rebaja sustancial del 47% en relación al flete Medellín – Cartagena.

Medellín, Diciembre de 2014.