



# COLOMBIA

I N T E R O C E Á N I C A

## 03.

**PLANEACION E INFRAESTRUCTURA PARA EL DESARROLLO  
EN LA REGIÓN NOROCCIDENTAL DE COLOMBIA**  
Medellín Noviembre 5 de 1998

POR HUGO HENAO CUARTAS



[www.colombiainteroceanica.com](http://www.colombiainteroceanica.com)

## PLANEACION E INFRAESTRUCTURA PARA EL DESARROLLO En la Región Noroccidental de Colombia

---

Asombra saber que, mientras países lejanos que han vivido en guerra por muchos años, como Laos, Camboya, Tailandia, Vietnam, se aprestan para entrar integrados al, próximo siglo con más de 76 proyectos de desarrollo, con énfasis en transporte, energía y telecomunicaciones, dándole prioridad a los ferrocarriles modernos y las grandes autopistas, a.C. seguimos aferrados a la idea de revivir el obsoleto sistema férreo de trocha angosta (914 mm) único en el mundo, a un costo de mil millones de dólares, para alcanzar velocidades de 25 kilómetros por hora, seguir con la industria mediterránea no competitiva, concentrada en las grandes ciudades del interior, las que afectan la calidad de vida de la población, lejos de los puertos, y una precaria red de carreteras de alta montaña que se ven interrumpidas frecuentemente por el invierno, las fallas geológicas y permanentemente azotadas por la piratería terrestre.

No se ha entendido que en planeación, hay cosas que no funcionen solas, que requieren ser consideradas integralmente para que rindan fruto. Tal es el caso de la Región Noroccidental, la más promisoría de Colombia, tanto por su posición dentro del continente, que la sitúa sobre los dos mares, los mayores recursos hídricos y energéticos, los mejores suelos y los más variados climas. Un territorio de 135.162 kilómetros cuadrados, con más de 1.000 kilómetros de costas sobre los dos mares y sin un solo puerto, con el 17.6% de la población de Colombia, que carece de una planeación integral que contemple su desarrollo hacia afuera. Los tímidos planes de desarrollo que se han formulado, han sido parciales, inconsistentes y fuera de foco, desestimando los verdaderos potenciales de la región. No se ha considerado su devenir histórico, su configuración geográfica, su integración socioeconómica y regional, su privilegiada posición geoestratégica que le da un enorme potencial para su desarrollo.

La Región, Antioquia, Córdoba y Chocó, acorde con su geografía, requiere para sí y para Colombia toda, **una infraestructura de vialidad y puertos** que le permita desarrollar sus potencialidades, comunicar el interior del país con los dos mares, y a Colombia con el mundo, por medio de un moderno ferrocarril eléctrico de trocha estándar (1.435 mm), que saliendo de Medellín y corriendo por el cañón del río Porce, el sur de Córdoba y llegando a Chigorodó, continúe a Sautatá sobre el río Atrato (puerto para el Atlántico), para continuar a la Bahía de Humboldt en el Pacífico, recorriendo 600 kilómetros en siete horas treinta minutos, con una capacidad transportadora de 10.100 toneladas día y una economía sustancial en tiempo, fletes y seguros.

En un segundo y posterior desarrollo de la ferrovía, partiendo del kilómetro 164, se podrían derivar sendas líneas: una hacia la costa norte y Venezuela y otra a Puerto Berrío-Barbosa-Bogotá, acercando la capital y los Llanos Orientales a los dos mares, dándole así al país un

sistema de transporte moderno que rompería ese cuello de botella que ha venido frenando su integración y desarrollo.

Entre las muchas y variadas ventajas que el proyecto ofrece, tenemos que el corredor férreo facilitaría construir con gran economía de costos, poliductos desde Colombia y Venezuela hacia el Pacífico, como también líneas de transmisión eléctrica a Urabá y Centro América. El ramal a Venezuela, que la acercaría al Pacífico, igualmente permitiría integrar más estrechamente dos economías que son complementarias. No hay que olvidar que este país es el segundo socio comercial de Colombia.

La Corporación Una Ruta: Dos Mares, Canal Seco Interoceánico, ha presentado el proyecto del mismo nombre, el cual permitirá implementar un desarrollo socio – económico muy participativo y hacia afuera, fundamentado principalmente en el acercamiento de la industria a los mares y en la reactivación de los sectores agrícola y pecuario, industrializando sus productos *in situ*, con mucho valor agregado y vinculando cientos de miles de propietarios y obreros. Permitiría desconcentrar la riqueza y aumentar sustancialmente las exportaciones. Solamente en el norte de Antioquia y sur de Córdoba, mediante la implementación de una reforma agraria integral, podrían incorporarse a la economía más de un millón de hectáreas hoy improductivas, contando con la asesoría en producción y mercadeo de las experimentadas industrias y cooperativas del sector de los alimentos, generando 2,5 empleos por hectárea. Permitiría la diversificación de la agricultura en Urabá, la cual siendo hoy un monocultivo, conlleva un enorme riesgo socio económico si llegase a colapsar; igualmente propiciaría la modernización de su extensa ganadería, el surgimiento de la agroindustria y la creación de nuevas empresas. Al llegar al Pacífico habrá abierto para el mundo el turismo de aventura en el bosque húmedo tropical del Chocó; el potencial ictiológico del Pacífico, con una tasa de extracción anual de 280 mil toneladas, también podría vincularse a la economía abasteciendo el interior del país y exportando los excedentes.

**Esto conllevaría a un cambio en el modelo de desarrollo, a la descentralización del poder, propiciando así la creación de las Regiones Autonómicas, para que el pueblo sea más participativo y el gobernante más responsable**

El ferrocarril, concebido como una vía doméstica, al cruzar el río Atrato, se transforma en sus últimos 131 kilómetros en una vía ambivalente al convertirse en Canal Seco Interoceánico, generando altos rendimientos económicos extras. Esto inducirá a la relocalización de la industria exportadora, demandando la creación de grandes parques industriales y zonas francas en el Darién. Todo esto traería para el Chocó, decenas de miles de empleos, preservando su entorno y su cultura.

Con el tren, los ecosistemas y su biodiversidad no serán afectados, ya que los humedales se cruzarán por puentes, y se preservaría la inviolabilidad del bosque al no establecerse estaciones de parada dentro de él. Se evitaría el consumo diario de 63.443 galones de combustible fósiles, aliviando el “efecto invernadero”. La siniestralidad del tren, es entre 10 y 190 veces inferior a la carretera y, sus costes sociales y económicos 170 veces menores.

El impacto a la contaminación atmosférica es 60 veces menor, los daños al suelo 40 veces, la ocupación del suelo 3 veces, la contaminación acústica del orden del 50% y, el impacto de desecación ambiental 6 veces inferior. El transporte que brinda el tren, es directo, limpio, rápido, económico y seguro. Los tiempos y fletes que hoy se emplean desde Medellín, quedarían reducidos así: Al Atlántico 0.35% y 0.54%. Al Pacífico, 0.26% y 0.68%. Igualmente habría un decremento en las primas de los seguros.

El valor de la primera parte de este proyecto, el ferrocarril de 200 kilómetros entre Chigorodó y Humboldt, más los puertos, que se construiría por concesión en un termino inferior a 5 años, puede estimarse tentativamente en USD \$ 3.000 millones de dólares-

No podemos seguir indiferentes al futuro. Para Colombia ya pasó la hora de la ilusión, y debe entrar sin tardanza en el tiempo de la acción.

Medellín Noviembre 5 de 1.998

HUGO HENAO CUARTAS