



COLOMBIA

I N T E R O C E Á N I C A

06.

**EL PUERTO EN SAUTATÁ
ALGUNAS RAZONES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE ESTE PUERTO**
Medellín Marzo 23 de 2006

POR HUGO HENAO CUARTAS



www.colombiainteroceanica.com

EL PUERTO EN SAUTATÁ

ALGUNAS RAZONES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE ESTE PUERTO

Dentro de la Logística y la Geoestratégica :

Sería el primer puerto de Aguas Profundas y el más abrigado que tendría el país, sería el óptimo para atender el tráfico que generará el TLC.- El más cercano posible al 88% (sobre el Atlántico) del territorio nacional.- Sus terrenos forman un plano ligeramente inclinado, entre los 2 y los 20 metros de a.s.n.m., con un área aproximada de 200 hectáreas, asentado sobre un geosinclinal, lo que lo hace el terreno geológicamente mas estable en el medio y bajo Atrato.- Cuenta en sus inmediaciones con abundantes fuentes de agua, para abastecer por gravedad la ciudadela y los barcos, uno solo de los cuales puede pedir hasta 400 metros cúbicos.- Siendo un puerto sobre el río, su construcción será mas rápida y económica que un puerto de mar.- Tiene la posibilidad de construir en sus proximidades, en Unguía, sobre los 20 m.a.s.n.m. , un aeropuerto internacional de hasta 3 Km. de longitud.- Quedaría a 13.8 Km. al norte de la Carretera Panamericana, lo que lo haría inmediatamente accesible a la red vial nacional por Chigorodó y a la internacional por la panamericana, como también por la hidrovía del Atrato hacia el sur, obligando de paso la creación en Quibdó, de un puerto multimodal para acceder al interior del país, bien por Antioquia o bien por Risaralda, propiciando para el Chocó, el desarrollo que nunca ha tenido y, a su vez cesando las tremendas inundaciones del valle del Atrato, al dragar la Boca del Roto, 45 Km. al norte, por la cual será el acceso al río.- Al ser el más cercano y de aguas profundas, podría recibir los nuevos barcos por Panamá, lo que incidiría, por doble partida, en la rebaja de los fletes terrestres y marítimos, los que hoy son un gravamen implícito para el comercio exterior.- El suministro eléctrico estaría garantizado por las redes que llegan a Chigorodó.-

Dentro de la Geoestrategia y la Geopolítica:

Sería la puerta óptima para acceder al Pacífico desde el interior del país, lo mismo que a Centro América, desarrollando los potenciales hasta ahora ignorados, existentes en la esquina noroeste de Colombia y Suramérica, dando como resultado, un Canal Seco o Puente Terrestre Interoceánico, con múltiples ventajas, a saber: Descongestionaría el puerto de Buenaventura y la carretera troncal de occidente.- Al estar *increcendo* el tráfico marítimo entre Asia y América y, Asia y Europa, por barcos cada vez de mayor tonelaje y calado, los que no pueden transitar por el Canal de Panamá, el país podría participar de dicho tráfico, efectuando el trasbordo de contenedores de un mar al otro mar, obteniendo una muy buena rentabilidad extra.- La ejecución de estas obras, conllevaría la presencia del Estado en un territorio agreste, que ha sido por tiempos guarida y refugio de insurrectos y predadores de los recursos naturales, garantizando así el orden y la soberanía.-

Dentro del Desarrollo y la Geopolítica:

La construcción del puerto en Sautatá, primero de los cinco proyectos secuenciales, que constituyen el gran Giga Proyecto, Una Ruta: Dos Mares, Canal Seco Interoceánico, haría propicio en forma inmediata, el surgimiento de 15 grandes empresas y unas 135 medianas y pequeñas, todas del sector primario, con vocación exportadora, propiciando el surgimiento de muchos empresarios y la generación de un elevado número de empleos.- Al estar fundamentada la economía de Urabá, esencialmente en el cultivo del banano, se ha creado una especie de enclave, una situación *sui generis* que implica graves y variados riesgos: El riesgo económico, sería el colapso del cultivo de la fruta, del cual depende toda la economía de la zona, riesgo que puede darse por varias causas: biológicas, físicas, económicas y de aranceles en los países de destino.- Si esto llegase a suceder, que pasaría con mas de cien mil personas vinculadas directa e indirectamente al cultivo de la fruta?.- El riesgo geopolítico esta implícito en la composición étnica y cultural de los habitantes, de los cuales, aproximadamente un 80% son ajenos al complejo cultural de la montaña.-

Este panorama, que no deja de ser preocupante, cambiaría totalmente con la construcción del puerto, por cuanto ello implica, como antes anotábamos, la industrialización, que forzosamente requerirá de habitantes del interior del departamento.-

El puerto en Sautatá, al estar 325 kilómetros mas cerca de Medellín, que los demás puertos sobre el Atlántico, conllevaría solamente para Antioquia, un ahorro mínimo anual, superior a los veinte millones de dólares en su comercio internacional.-

Otra razón poderosa para la construcción de este puerto, sería el aval que el señor ex Gobernador de Antioquia, y hoy, en buena hora, Presidente de Colombia, le otorgó a este giga proyecto en el mes de Febrero de 1.996.

Medellín Marzo 23 de 2.006.

HUGO HENAO CUARTAS
DIRECTOR EJECUTIVO DE CORPOMARES