



COLOMBIA

INTEROCEÁNICA

07.

**EL PUERTO EN TRIBUGÁ Y EL CANAL SECO
INTEROCEÁNICO**

Medellín Noviembre de 2004

POR HUGO HENAO CUARTAS



www.colombiainteroceanica.com

Hugo Henao Cuartas*

EL PUERTO EN TRIBUGÁ Y EL CANAL SECO INTEROCEÁNICO

El Gobierno Nacional, altamente preocupado por la saturación que está soportando el puerto de Buenaventura y la congestión que se presenta en la carretera troncal de occidente que lo sirve, ha creído necesario la construcción de un nuevo puerto en el litoral Pacífico, entre Buenaventura, en los 3° 47' 30" y la frontera con Panamá en los 7° 10' 30" de latitud norte.

Este litoral que corresponde al departamento del Chocó en un 98%, tiene una longitud de 350 Km ; frente a sus costas corre de sur a norte la corriente fría de Humboldt, la que lo provee de una rica fauna ictiológica y de las migraciones de los grandes cetáceos; la mar, entre Buenaventura y Cabo Corrientes, tiene a los 112 metros de la orilla, una profundidad promedio de 40 metros y en su costa abundan los esteros y manglares.

Entre Cabo Corrientes y la frontera con Panamá, a los 35 metros de la costa encontramos el talud con profundidades promedio de 100 metros, exceptuando la Ensenada de Tribugá. Los vientos dominantes soplan del suroeste hacia el noreste, las características de los puertos naturales de este litoral y las profundidades dentro de sus bahías, en orden de importancia, son las siguientes : Bahía Solano: muy abrigado, 97 metros de profundidad; Bahía de Humboldt o Coredó: abrigado, 26 metros de profundidad a los 15 metros de la orilla; esta Bahía, siempre ha sido seleccionada como puerto terminal del canal húmedo Atrato – Truandó; Bahía Aguacate u Octavia: semi abrigado, 16 metros de profundidad; Bahía Cupica : abrigada en su costa occidental únicamente, 20 metros de profundidad; Ensenada de Tribugá en el municipio de Nuquí: sin abrigo, con arrecifes de 18.7 Km en todo su frente o bocana, entre Panguí y Juribidó, profundidad interior 4.50 metros, a los 60 metros de los arrecifes, 60 metros de profundidad; Ensenada de Utría: abrigada, boca bloqueada, fondo mínimo. Estas profundidades se consiguen antes de los quince metros de la orilla.

RESERVA ECOLÓGICA UNIVERSAL

La llanura costera al norte de Cabo Corrientes, esta delimitada al oriente por la cordillera del Baudó, es muy angosta y de pocos manglares, excepto Tribugá, Curiche y Utría, donde sí se encuentran. Los suelos más altos, cuando sube la marea, se encuentran en Bahía Solano y Bahía de Humboldt; los más bajos en la Ensenada de Tribugá. Todo el litoral Pacífico colombiano, hasta la cordillera occidental situada al oriente del mismo, es una reserva ecológica de importancia universal, por su enorme variedad de flora y fauna, conocida como el Chocó Biogeográfico, protegido por tres o más tratados internacionales. Tiene una intensidad de lluvias entre Buenaventura y un poco al sur de Cupica, que alcanza los 9.200 mm anuales, lo que la hace la más lluviosa del mundo después de los Himalayas. De Cupica hacia el norte las lluvias disminuyen a los 3.000 mm anuales.

Este litoral no tiene ninguna vía terrestre que lo comunique con el interior del país; únicamente dispone de un servicio irregular de cabotaje costanero con Buenaventura y, los aeropuertos de Bahía Solano, susceptible de ampliación y el de Nuquí sin posibilidades de ampliación, ambos para aviones chicos. El número de municipios sobre la costa, es de cinco y su densidad poblacional está por debajo de los 6 habitantes por kilómetro cuadrado.

DELICADO ECOSISTEMA.

Esta enorme reserva presenta unas características muy especiales, en clima, flora y fauna. Se encuentra en la zona de convergencia intertropical determinada por los vientos alisios del suroeste y los del noreste, los cuales determinan las épocas secas y de lluvias, las que tienen su mayor incidencia en el valle del Atrato, donde se han medido precipitaciones hasta de 10.000 mm. Al estar limitada la reserva por la cordillera Occidental, como antes se dijo, la humedad permanece entre el 85 y 95%, dándole al área una ecología única. **Sus suelos son carentes de minerales y el bosque se mantiene gracias a la recirculación de los nutrientes que almacena la base orgánica del ecosistema, lo que permite el equilibrio hidrofisiogeológico de todo el litoral Pacífico, lo que quiere decir, que destruido el bosque, terminado el suelo, cosa que ignora el hombre campesino, algunos planificadores y la mayoría de los que gustan comentar sobre estos temas.** En el mes de octubre del 2.004, uno de los orientadores de opinión, afirmaba en la prensa escrita que la carretera a Tribugá abriría grandes extensiones de terreno para la actividad agrícola. ¿Que tal?.

DE RIQUEZA INCALCULABLE.

Para comprender y valorar la flora y las especies vivas de este ecosistema, debemos remontarnos a épocas geológicas tan remotas como el Eoceno millones de años atrás, cuando el Atlántico y el Pacífico formaban el mar de Tetis en lo que hoy es Chocó, Panamá y Costa Rica y, en el cual existían únicamente dos pequeñas islas. En el Oligoceno 33 MA (millones de años atrás) surgen otras islas y se va conformando la cordillera del Baudó, hasta que en el Plioceno surge el puente que une los dos sub. continentes del norte y sur de América, lo que permitió el intercambio de flora y fauna, la que aún puede observarse en el refugio de Tarcacuna, cerro de la cordillera del Baudó. En este ecosistema se encuentran 1.977 especies de plantas, 500 de aves, 169 de mamíferos, 49 de reptiles, 50 de anfibios, 146 de río, 102 de la mar, más las migraciones de las ballenas. Un inventario muy superior al del ecosistema de la Sierra de Lacandona que se extiende entre México, Belice y Guatemala. Ésta es la riqueza que tenemos que proteger y conservar.

BAHÍA DE HUMBOLDT, PUERTO IDEAL.

De todo lo anterior podemos concluir: Existe un magnífico puerto natural, el mejor de toda la costa Pacífica, cual es Bahía Solano; otro no tan bueno, como es la Ensenada de Tribugá en el municipio de Nuquí, ambos situados en el borde occidental del ecosistema más lluvioso del continente, el cual se extiende por más de 150 kilómetros hacia el oriente hasta el divortium acuorum de la cordillera Occidental, lo que hace totalmente desaconsejable su habilitación como puertos comerciales. Lo anterior no quiere decir que haya que desistir de construir el nuevo puerto que con urgencia requiere el país; simplemente, nos obliga a cambiar un poco el escenario, desplazando la búsqueda más hacia el norte, donde las condiciones climáticas no son tan extremas, ya que la intensidad de las lluvias no excede los 3.000 mm anuales; el ecosistema no es tan exuberante y se encuentran los enormes e ignorados potenciales geoestratégicos y geopolíticos identificados desde principios del siglo XX por todas las comisiones técnicas que han estudiado la conexión interoceánica, cual es la que conlleva la proximidad al océano Atlántico, potencialidades estas, que ofrecen la liberación de grandes recursos no explotados, los que indudablemente generarán un desarrollo general sin precedentes, tanto para las comunicaciones terrestres, como en las navales y en el campo socio económico del país. Si el Chocó y Colombia, son indiscutiblemente la mejor esquina de América, el no planificar estas potencialidades y desarrollar los recursos que ellas conllevan, sería una falta de lesa patria que nunca podrían perdonar las futuras generaciones.

De estas consideraciones, surge con fuerza la elección del puerto en la Bahía de Humboldt o Coredó, como el pivote de una planeación geopolítica y regional que nos permitirá inventariar y desarrollar las enormes potencialidades y recursos del Darién, tanto en el Pacífico como en el Atlántico, quizás los más importantes de Colombia e, inexplicablemente los más ignorados por gobernantes, planificadores y analistas, por cuanto siguen con la estrategia ancestral para el desarrollo, la cual se ha limitado a la identificación del problema y a su solución inmediata, excluyendo la exploración y examen de nuevas oportunidades productivas, por cuanto se supone que afectarían el actual aparato productivo. .

Con esta forma de enfocar y solucionar los problemas, el país nunca podrá superar el subdesarrollo, por cuanto este enfoque de diagnóstico domina las posibilidades futuras de desarrollo. Es absolutamente necesario tener una visión de futuro, 10, 20 ó 30 años adelante, del sector y de la región objeto del estudio, en este caso, el transporte y la región del Darién, lo que permitiría examinar en una estrecha concomitancia las potencialidades del Pacífico y del Atlántico, ya que son inherentes las unas a las otras.

UN RETO POR ASUMIR.

La mayor potencialidad de la región es su posición geográfica respecto a Colombia, América y el mundo, por cuanto se sitúa en la esquina noroccidental de Suramérica, en el inicio del istmo Centro Americano, en el ombligo de las más importantes rutas marítimas y comerciales del mundo y en la puerta de los dos mares, Centro y Norte América, lo que la convierte en la segunda más importante encrucijada vial después de Panamá.

No tiene, no puede tener explicación alguna, y menos justificación, que este recurso de Colombia, para sí y para el mundo, permanezca en el olvido, a la espera de que el mundo por medio de su vocero más dinámico, lo active para sí y el resto de la humanidad. Ya en algunas escuelas de los Estados Unidos, las lecciones de geografía se dan siguiendo lo dicho en el libro de David Norman, en el cual aparece un mapa de una gran parte de la Amazonia que cubre varios países, con la siguiente leyenda: “La más importante reserva de bosque tropical del mundo, ha pasado a ser responsabilidad de los Estados Unidos y de las Naciones Unidas, por cuanto se encuentra en una de las regiones más pobres del planeta, rodeada por países irresponsables, crueles y autoritarios”. Esperemos que mister Norman no vea muy pronto el Chocó Biogeográfico y la Mejor Esquina de América para una conexión interoceánica. Aquí cabe la comparación con una dama hermosa y solitaria, si en su pueblo no hay quien la corteje, del otro pueblo vendrá quien lo haga. ¿Será que en Colombia se han perdido los arrestos para cortejar esta hermosa dama?

Para la escogencia de Tribugá, ha faltado investigación, análisis, evaluación y planeación. Será que repetimos lo acontecido en la década de los cuarenta, cuando por ignorancia regalamos el archipiélago de Los Monjes y con él sus potencialidades de miles de millones de dólares, representadas en petróleo? O lo sucedido a finales del siglo pasado, cuando personajes antioqueños mandaron para un cuerno de la luna 9.410 MW de energía, con la construcción caprichosa de la troncal del Cauca entre La Pintada y Santa Fe de Antioquia?

SAUTATÁ, PUERTO DE ACCESO.

El primer paso a dar para llegar a la Bahía de Humboldt y desarrollar e incorporar a la economía los ingentes recursos del Darién y, aliviar la saturación que actualmente padece el puerto de Buenaventura, es la construcción de un puerto de aguas profundas en Sautatá municipio de Riosucio en el Chocó. Sautatá, que tiene una pluviosidad de 2.500 mm, está situado sobre la margen occidental del río Atrato, 13.8 kilómetros aguas abajo del lugar por donde ha de cruzar el río la carretera panamericana y a 45 kilómetros de la mar.

Seguramente, más de uno de nuestros analistas de planeación y economía, se apresurarán a señalar esta propuesta como totalmente absurda, pero no lo es. Un alto porcentaje de las mercaderías que se mueven por el puerto de Buenaventura, tienen su origen o destino en el

Noroccidente del país y, van o vienen del Atlántico. Este puerto de Sautatá, donde el río tiene mas de 60 pies de profundidad, que aumentarán al dragar la boca del Roto, será la puerta de acceso al puerto de la Bahía de Humboldt en el Pacífico y, los cuales, entrambos, constituirán el Canal Seco Interoceánico de 144.8 kilómetros de longitud, todo en el Chocó, que es la verdadera esquina de América, Canal que indefectiblemente tendrá que ser servido por un ferrocarril eléctrico de trocha estándar de 1.435 m y tecnología de punta.

LA CONQUISTA DEL DARIÉN.

Esto nos lleva a considerar cómo habrá de superarse la Ciénaga de Tumaradó o Tapón del Darién, único tramo de 19.7 Km que falta para que la panamericana llegue al Atrato.

Este tramo es importantísimo por cuanto habrá de servir los dos puertos más importantes en el norte de Suramérica, el intenso tráfico intercontinental y, a finales de este siglo, el tráfico mundial al construirse el túnel en el estrecho de Bering que habrá de comunicar América con Asia. Igualmente, será el inicio de una moderna red de ferrocarriles hacia el interior del país con posibilidades de ser extendida hasta Venezuela, llenando así el vacío existente de una red troncal que ofrezca un transporte limpio, económico, rápido y seguro, por zonas que permitan un alineamiento geométrico óptimo y de menor riesgo sísmico y, creando un corredor de muy alta potencialidad, tanto en el sector rural como para la economía en general. Por tanto, el paso del Tapón habrá de contemplar dos calzadas para camiones, dos para automóviles, una para un ferrocarril y otra para un poliducto. El diseño de esta obra, habrá de definirse una vez se completen los estudios del subsuelo del pantano, hoy inconclusos, según se afirma en el último informe del Subdirector del Subcomité del Darién, en su página 64. Superado el Tapón y construido el puerto, este quedará conectado automáticamente con el interior del país por medio de la carretera Chigorodó Medellín.

El tendido de los rieles hacia el puerto, se haría una vez definida la construcción Sautatá Humboldt, totalizando 200 k m. Posteriormente el ferrocarril se prolongaría hasta Medellín según el proyecto. No se puede ignorar que para largas distancias y grandes volúmenes de carga, el transporte más económico, rápido, limpio, y seguro, es el ferrocarril, preferentemente el eléctrico si se dispone del recurso, el cual tenemos. En Colombia la red de carreteras se mantiene en estado precario debido a múltiples factores: Carreteras de alta montaña que no permiten un buen diseño geométrico, las múltiples fallas geológicas, el invierno y los camiones pesados, entre otros. Según estudios adelantados por el Instituto Adam Smith de Londres, un camión de 5, ejes (aquí se usan de 6 ejes) hace tanto daño en las carreteras como 10.000 automóviles. Por esta razón, Europa, Norte América y Asia, están construyendo y modernizando más ferrocarriles que carreteras. Si esto acontece en las supercarreteras europeas, de mejor geología y menos lluvias, que sucedería en la posible carretera Tribugá al interior, cruzando 150 kilómetros del Chocó Biogeográfico, construida sobre arcillas rojas expansivas y soportando 9.200 milímetros de lluvias?

Sismografía.- Igualmente, no se ha considerado la actividad sísmica de este litoral entre la desembocadura del río San Juan, al sur y la frontera con Panamá al norte, en la cual el 85% de los temblores, incluyendo un terremoto, se dan al sur de la Bahía de Humboldt y el 15% al norte de la misma.

Colombia quiere superar la pobreza, tiene que producir para vender en el exterior, mirando con atención los mercados asiáticos de la cuenca del Pacífico, muy especialmente Japón y China continental, en este momento los mayores importadores. Para alcanzar esta meta es indispensable contar con una infraestructura vial y portuaria muy eficiente, la cual no tenemos. Por tanto, los lugares para los nuevos puertos deben ser cuidadosamente bien estudiados, lo mismo que las vías que han de comunicarlos con el interior, tratando de que estas obras contribuyan a cerrar la enorme brecha existente entre potencialidades y desarrollo, aplicando los principios de la economía política, o sea, que toda política pública, debe producir un impacto benéfico sobre los asociados.

URGE PROYECTO. PERO FUTURISTA.

En este punto se hace necesario consignar algunas notas complementarias de lo que se ha venido exponiendo, como también sobre algunos pronunciamientos de los altos representantes del sector público lo mismo que sobre los comentarios y análisis de algunos columnistas habituales de la prensa escrita.

En primer término diremos que en Colombia el muelle en aguas más profundas, donde pueden atracar barcos medianos, entre 20 y 35 mil toneladas, está en Santa Marta, el más retirado de las grandes zonas industriales que se encuentran en el centro y occidente del país; de los restantes, ninguno sobrepasa los 35 pies. Las flotas mercantes del mundo están operando grandes barcos que no caben en el Canal de Panamá, lo que ha servido para denominarlos pox-Panamá, entre 60 y 120 mil toneladas, que no pueden atracar en ningún puerto de Colombia. el administrador del Canal dijo en Octubre de 2.004, que para el año 2.020 más del 50% de la flota mundial será pox-Panamá, lo que quiere decir que el calado mínimo será de 50 pies. Los grandes petroleros desplazan entre 150 y 300 mil toneladas y, los supertanques, 300 mil y más toneladas que calan 77 pies. De esto se deduce la urgencia de construir los nuevos puertos que puedan recibir los nuevos barcos. De no aceptar esta realidad, el país se verá obligado a seguir sufriendo el mayor costo que hoy afecta sus exportaciones, el cual se vería doblemente incrementado por los mayores fletes al puerto más lejano, más los mayores fletes por transportar sus mercaderías en barcos más pequeños, que por ende son más costosos.

De lo anterior claramente se deduce, que los lugares a seleccionar para los nuevos puertos, fuera de las condiciones físicas inherentes, deben estar estratégicamente situados respecto al interior del país y a unas vías de acceso eficientes, como también a las grandes rutas navales del comercio mundial, las cuales movilizaron en el año 2.002, en la ruta Este Oeste, 16.1 millones de TEUS; además : deben ser de aguas profundas, abrigados, con terrenos

altos y secos que permitan el drenaje, la construcción de bodegas, patios, ciudadela, parques industriales, almacenes del mar para aprovisionamiento de los barcos y marineros, abundante suministro de agua por gravedad para la población y también para los barcos, suministro de

combustibles, servicios clínicos, un aeropuerto en sus cercanías, energía eléctrica, comunicaciones. En resumen : Puertos de tercera generación que incluyen los CENTROS LOGÍSTICOS MULTIMODALES Y DE TRANSFERENCIA donde se almacenen y posteriormente se transborden las mercaderías destinadas a puertos de otros países o al otro mar por medio de un ferrocarril.

El sector industrial y el exportador saben sobradamente que el costo del producto en factoría, al llegar al puerto se ve incrementado hasta en un 30% , cuando en los países desarrollados que cuentan con una infraestructura de transporte moderna y eficiente, este costo no excede el 7%; esta diferencia, opaca las ventajas derivadas del valor de la moneda y los salarios.

El puerto en Sautatá, al ser el más cercano en el Atlántico para el 88% del territorio nacional, rebajará sustancialmente ese 30% y, si las industrias se trasladan a los futuros parques industriales que recomendamos en nuestro proyecto, ese sobre costo desaparecerá, dando como resultado unas exportaciones altamente competitivas.

VISIÓN MIOPE, GRANDES ERRORES.

Los altos representantes del sector público que han venido promocionando la continuación de la carretera panamericana, ofrecen como incentivo al sector productivo, para lograr su aceptación y apoyo a esta iniciativa, las bondades económicas de los puertos de Balboa y Colón, para su comercio exterior en un país extranjero, pagando impuestos, y a 707 K m de Medellín, (Cartagena está a 663 Km y Buenaventura a 586 Km) aduciendo además, que estos puertos quedarían a 8 horas de Medellín, de lo cual se deduce que los grandes camiones viajarán a 90 k.p.h., lo que no han podido hacer los automóviles de servicio público que emplean 7 horas 15 minutos para cubrir los 367 kilómetros Medellín – Turbo.

Estos funcionarios, la prensa escrita de Medellín y algunos de sus columnistas, que orientan la opinión pública, muchos de los cuales han tenido altas dignidades del Estado, prevalidos del poder que detentan, han querido imponer en el Pacífico un puerto diferente a Humboldt y, otro diferente a Sautatá, en Panamá, sin presentar una sustentación sobre la viabilidad y conveniencia de los mismos y, sin controvertir las bondades de los aquí propuestos. ¿Será que Sautatá y Humboldt estarán destinados a ser aceptados en la posteridad, corriendo la misma suerte del descubrimiento de Galileo Galilei, cuando demostró que la tierra gira alrededor del sol, por lo cual fue condenado a la acción de la Inquisición por el papa Urbano VIII, en 1.633? *Eppur si muove si muove .*

Afirman que llegar al Atrato sería una mala inversión y por tanto la misma no se justifica. Lo que estos señores ignoran o han olvidado decir, entre otras cosas, es lo siguiente :

Que la mejor esquina de América determinada por los sitios de Sautatá en el Atlántico y Bahía de Humboldt en el Pacífico, está en el Chocó. Que las potencialidades del Chocó se desarrollarán con base en la conexión interoceánica y no con la salida a otro puerto. Al existir el puerto en Sautatá, lo que implica el drenaje de la boca del río, cesarán inmediatamente las inundaciones en el valle del Atrato, que mantiene con el agua al cuello a la mitad de los chocoanos. El río Atrato será lo que nunca ha sido, una gran hidrovía para el transporte intenso. Quibdó sería el puerto fluvial más activo del país. Se crearían miles de empleos en los puertos de Sautatá y Quibdó en los talleres de maquila , en el transporte fluvial. Resurgirá el cultivo del banano de exportación en Bojayá. Riosucio, Unguía y Acanadí podrían entrar a la era de la industrialización albergando al menos un gran parque industrial. De los otros 16 municipios que integran el Darién, 14 de ellos podrán desarrollar la ganadería y el sector agrícola con tecnologías modernas que les permitan industrializar sus productos para la exportación; los dos restantes podrían constituir una gran zona industrial.

Se dará la conurbación de tres municipios del eje bananero, dando paso a la creación de un Área Metropolitana, a la semi industrialización del campo, al turismo ecológico o de aventura en el Golfo, el Atrato, los lagos de Marriaga y Unguía, la navegación por Caño Largo, la visita al sitio donde existió la primera ciudad de tierra firme, Santa María de la Antigua del Darién, a los pueblos indígenas de Caimán Nuevo y de Arquía, etc.

En el ámbito geopolítico e internacional, Sautatá será el primer paso y Humboldt el segundo para acceder en la forma más económica y competitiva al mayor mercado del mundo, que se ubica en la cuenca del Pacífico y, al no despreciable de Centro América. Aducen estos comentaristas, que no existe demanda de tráfico que justifique superar el Tapón del Darién. **Ignoran ellos que al superar el Tapón, el primer e ineludible objetivo será la construcción del puerto en Sautatá y, no la de llegar a los puertos de Panamá. Igualmente, que al existir éste, se hace propicio en alto grado, la creación de quince grandes empresas y ciento treinta medianas y pequeñas todas del sector primario con vocación exportadora.**

Es muy lamentable que nuestros gobernantes y dirigentes se comprometan en proyectos tan trascendentales sin una visión de futuro, por cuanto sin ella, el país nunca podrá salir del subdesarrollo. Qué bueno fuera para la patria, que se documentaran, que investigaran, que estudiaran el problema a fondo dentro de unos parámetros de geopolítica y planeación regional. Lo que sí es indefectiblemente cierto, es que el puerto en Tribugá no podrá liberar las enormes potencialidades que tienen el Chocó y Colombia en la Mejor esquina de América, constituida por los puertos en Sautatá y Humboldt.

LAS GANANCIAS DE HUMBOLDT Y SAUTATÁ.

En un estudio que realizamos en marzo del año 2.001 sobre este puerto, concluimos lo siguiente: **La carga generada únicamente en el departamento de Antioquia**, movilizada por los diferentes puertos en el año de 1.999, ascendió a 2'605.336 toneladas, el 21.16% de ella por Buenaventura, por las cuales se pagaron fletes por valor de \$99.661.029.465 de pesos. Si esta carga se hubiese movilizado por Sautatá, el costo de los fletes hubiese sido de \$58.700.429.434 de pesos, lo que representa un ahorro de \$40.960.031.000 de pesos, que convertidos a dólares al cambio vigente en esa la fecha, da USD \$18.152.914. Por el manejo de esta carga el puerto recibiría la suma de USD \$11.724.012 dólares.

Si a estos volúmenes de carga agregamos los que habrán de producirse en el Darién con la creación de las nuevas industrias, más otras cargas provenientes del gran Caldas y el centro del país, es indudable que será un puerto de gran rentabilidad. Posteriormente, al construirse Humboldt, el tráfico de contenedores entre los dos mares será inusitado.

PROPUESTA ATERRIZADA.

La ejecución de los proyectos aquí presentados, con prescindencia de las conexiones hacia el interior del país y Centro América, los podemos dividir en dos grupos o tramos, así: a.) Chigorodó Río Atrato y puerto en Sautatá, aproximadamente 76.4 kilómetros. b.) Sautatá al Pacífico con puerto en Humboldt, 131 K m.- Longitud total 207.4 k m.

La prioridad deberá ser para el primer grupo, el cual comprende el estudio del ferrocarril, el viaducto, el puente sobre el Atrato y el del puerto con el dragado de la Boca del Roto en el Atrato. Una vez terminados los estudios, las obras deben iniciarse simultáneamente, aunque su financiación bien puede ser separada, ya que el puerto debe operar como entidad privada.

La construcción del segundo grupo o tramo, el ferrocarril entre Sautatá y Humboldt y, el puerto en éste último, deberá iniciarse una vez consolidado el puerto de Sautatá. Cabe anotar, que la construcción de este tramo, sería la de mas rápida y económica construcción, por ser terrenos planos, a 20 metros de altura sobre el mar, tangentes largas, pocos y angostos ríos y podría acometerse simultáneamente en seis frentes diferentes.

Lamentablemente hay que reconocer que en Colombia ha faltado una adecuada planeación regional, enmarcada dentro de una cosmovisión geopolítica; se habla todos los días del alto grado de desarrollo alcanzado por Chile, poniendo como ejemplo para este logro, su acertada legislación para garantizar la inversión extranjera y sus políticas económicas, pero, nunca se ha mencionado lo relacionado a su infraestructura vial y portuaria, la cual es determinante para su comercio exterior. Chile tiene todas sus factorías muy cerca de los puertos. Quizás a menos de 50 kilómetros.

El sector público planea la construcción de centrales hidroeléctricas para vender la energía generada a nuestros vecinos, sin considerar que esto sería una venta de materia prima que serviría para potenciar la capacidad industrial de nuestros competidores, cuando lo lógico sería

buscar nuevos mercados, incrementar la producción y planificar el desarrollo de las llanuras tropicales del Darién sobre los dos mares, trasladando o creando nuevas industrias en su territorio, industrias que hoy son mediterráneas, a 586 – 663 y mas kilómetros de las costas (las de Medellín) y, conectadas por malas carreteras. Igualmente se ha pretendido mejorar la funcionalidad de algunos puertos, mejorando sus vías de acceso, ignorando las limitaciones físicas insuperables del puerto natural y los calados de los nuevos barcos.

Lo irónico de todo esto es, que teniendo grandes potencialidades, seguimos en el subdesarrollo y nuestra gente en la pobreza, por falta de una planeación que nos señale el camino para la activación de nuestros recursos.

** Hugo Henao Cuartas promotor y cofundador de la Corporación Una Ruta : Dos Mares, Canal Seco Interoceánico, y actual director ejecutivo del mismo, ha venido publicando desde 1.994 algunos estudios sobre la infraestructura vial y portuaria, la construcción de un puerto de aguas profundas, fluvial y marítimo en Sautatá sobre el Río Atrato, el Canal Seco Interoceánico y el desarrollo del Noroccidente. Algunos de ellos son : Antioquia : Vialidad Puertos y Geopolítica, en 1.994. Una Ruta : Dos Mares, Canal Seco Interoceánico, en 1.996 y, Colombia La Mejor Esquina de América, en el 2.003.*

E-mail : hugohenaocuartas@yahoo.com Fax 285.55.25 Apartado Aéreo 57191 Medellín.

Medellín noviembre de 2.004