



COLOMBIA

I N T E R O C E Á N I C A

14.

**CONFERENCIA EN LA SAI, 31-V-05
LA ATONÍA DE ANTIOQUIA EN SU INFRAESTRUCTURA VIAL
Medellín Mayo 31 de 2005**

POR HUGO HENAO CUARTAS



www.colombiainteroceanica.com

CONFERENCIA EN LA SAI, 31-V-05

LA ATONÍA DE ANTIOQUIA EN SU INFRAESTRUCTURA VIAL

INTRODUCCIÓN.- Cuando Antioquia empezó a poblarse, sus primeros pobladores por fuerza de las circunstancias, hubieron de vivir al estilo de los habitantes de la antigua ciudad griega de *Arcadia*; una existencia bucólica, dedicados a las labores del campo. Posteriormente, al llegar la alfabetización, el mejoramiento de las explotaciones mineras, el cultivo del café y el surgimiento de algunas pequeñas industria artesanales, lo mismo que un comercio incipiente, surgió la necesidad de una red caminera para conectar los pequeños poblados entre sí, y a estos con las demás regiones, como también con el exterior, ya que era necesario comercializar el oro y el café, e importar muchos productos para mejorar el estatus de vida de los antioqueños. Ante esta realidades, surgen en los siglos XIX y XX los grandes hombres que en Antioquia fueron: *Pedro Justo Berrio, José María Villa, Alejandro López y Gonzalo Mejía*, entre muchos otros que sería prolijo nombrar. Ellos entendieron perfectamente bien, que el desarrollo industrial y comercial, y por ende, el mejoramiento social, dependía de un transporte adecuado. Primero fueron los caminos de herradura, la conexión con el occidente por medio de el gran puente colgante sobre el río Cauca “*Puente de Occidente*” que uniría a Santa Fe de Antioquia con Medellín, Luego el *ferrocarril al Magdalena*, obra que en la capital de la república y algún departamento del oriente encontró una cerrada oposición y, que inclusive fue calificada de quimera, así, como posteriormente algunos antioqueños también creían que quimera era la construcción del túnel de la Quiebra. Estas obras, gracias al tesón, inteligencia, y el amor a la tierra, de estos varones, fueron una realidad. Posteriormente la última gran obra de la antioqueñidad, la carretera al mar, Medellín-Turbo, que fue concebida con el propósito de colonizar la región del Noroccidente y proyectar el comercio de Antioquia allende los mares, quedó trunca, por cuanto con la muerte de su impulsor, Don Gonzalo Mejía, hoy ignorado, quien ya gestionaba la construcción del puerto, también significó la muerte del proyecto. Es triste y doloroso tener que reconocer que con la muerte de estos ilustres varones, también murió el guardián de la heredad y se apagó la lumbre en la poterna.

LAS ALTERNATIVAS QUE NOS OFRECEN

“A”.- A finales del siglo pasado se agitó nuevamente el tema de la infraestructura vial y portuaria en el Darién, concretamente en el departamento del Chocó. El presidente de la república, ingeniero Virgilio Barco, ordenó el estudio de un Puente Terrestre Interoceánico, que partiendo del norte, en la pequeñísima ***Ensenada de Ceverá***, (Tarena) en el Atlántico, llegaría a Sautatá en el K. 50, para proseguir ya por terrenos sólidos 130 Km. más, hasta la ***Bahía de las Piñas***, nombrada así por Pascual de Andagoya, hoy, Aguacate y muy inmediata a la ***Bahía de Cupica*** en el Pacífico.

“B”.- En 1.996, en la gobernación de Antioquia, surgió la idea de proyectar una infraestructura para el desarrollo del Darién, conjuntamente con el gobierno del Chocó. Fue así, como el día 4 de Junio de 1.996, viajó el gobernador de Antioquia con su secretario de obras públicas y otros miembros de su gabinete, a la ciudad de Quibdó, para entrevistarse con el gobernador del Chocó y algunos de sus secretarios, con los cuales suscribieron el siguiente compromiso:

a.-) La construcción de un superpuerto multimodal en Quibdó, que reciba mercaderías que suban o bajen por el río Atrato, o que lleguen por carretera, ferrocarril o poliducto.

b.-) **Dragado del río Atrato para que transiten por sus aguas barcos de hasta 30.000 toneladas (10 mts. de calado)**

c.-) Adecuación de las radas de Tribugá y/o Cupica.

d.-) La construcción de 90 kilómetros de ferrocarril de trocha ancha entre Quibdó y Tribugá y también un poliducto.

e.-) Un puerto seco en el corregimiento de ***Peña Lisa***, cerca de Bolombolo.

f.-) Un ferrocarril de trocha ancha, Peña Lisa-Quibdó.

g.-) Definido el puerto, bien en Candelaria o bien en Triganá, se construirá el ferrocarril hasta Bahía Cupica, con longitud de 250 kilómetros.

h.-) Un ferrocarril Cupica-Tribugá en longitud de 130 kilómetros.

i.-) Un poliducto, Triganá-Cupica-Tribugá de 360 kilómetros.

j.–) Un ferrocarril, que saliendo de Puerto Obaldía en Panamá, (inmediato al Cabo de Tiburón) llegue a Turbo y prosiga a Venezuela por el corredor de la carretera marginal del Caribe.

“*C*”. –Cuatro meses más adelante, en el mes de Noviembre de 1.995, la capacidad planificadora del sector oficial seguía in crescendo, y hubo de manifestarse nuevamente con el proyecto de un puerto de aguas profundas, tierra adentro, en los pantanos del *río León*, kilómetro y medio aguas arriba de la desembocadura, y kilómetro y medio hacia el oriente por un caño artificial, hasta llegar al embarcadero de *Nueva Colonia*, pero, como los honores deben de ser compartidos, en esta ocasión tal honor fue para el *CORPES DE OCCIDENTE*, el cual, en su informe de conclusiones de siete capítulos, dedica el quinto a hacer la apología del proyecto, empezando por compararlo con los cinco mayores y más dinámicos puertos del mundo, en Europa, América y Asia. Estima su costo en USD \$63.1 millones de 1.995, y termina recomendando que se compren las instalaciones que están utilizando los embarcaderos del banano.

“*D*”. –De los documentos históricos existentes, puede deducirse que a la Dirección del Instituto Nacional de Vías, INVÍAS, no le satisfizo el proyecto del puerto en el río León, por cuanto en Mayo de 1.977 presenta su proyecto de : *La Troncal de Acceso al Puerto de Turbo desde Chigorodó*, con longitud de 50 kilómetros, cuando aún el proyecto de Turbo no se conocía oficialmente.

“*E*”. –En Abril de 1.998 el municipio de Turbo presenta su proyecto de puerto de aguas profundas, en la Bahía inmediata al casco urbano de la población, para barcos de 30.000 toneladas, con un costo de USD \$86.514.086.

BREVE ANÁLISIS.

Al analizar brevemente los proyectos anteriores, encontramos:

“*A*”. –En el puente terrestre propuesto por el presidente Barco, encontramos que para su terminal norte, la superficie de terreno edificable no llega a las 10 hectáreas; no existe puerto natural, su costa está expuesta a los vientos alisios del noreste, los cuales de Diciembre a Febrero soplan muy fuerte en esta costa, lo que haría casi imposible el arribo de las embarcaciones fluviales del Atrato; la ferrovía,

al salir hacia el sur debe hacerlo por las ciénagas y pangamales que forma el Caño de la Madre Vieja del Tanela, por cerca de 10 kilómetros hasta llegar al pueblo de Santa María la Nueva, para proseguir por 20 kilómetros más por terrenos muy plásticos cuyo manto freático puede encontrarse a los ochenta centímetros, hasta llegar al centenario pueblo indígena de Arquía, sobre el riachuelo del mismo nombre, para proseguir 10 kilómetros más hasta Sautatá, por el borde del pantano y el escarpado pie de la serranía.

Ya en Sautatá, encontramos una llanura de aproximadamente 200 hectáreas, que va desde los dos hasta los 20 m.s.n.m., asentada sobre un geosinclinal, lo que lo constituye en el único terreno geológicamente apto en el medio y bajo Atrato (los demás son diques aluviales) para la construcción de un puerto moderno; tiene abundantes fuentes de agua, y el río tiene entre 70 y 80 pies de profundidad, mas de 400 metros de ancho y un caudal de 4.500 metros cúbicos por segundo; está a 13.8 kilómetros al norte del cruce de la panamericana y a 20 Km. al occidente de la red vial existente, con la cual forzosamente deberá conectarse al proseguir la construcción de la panamericana.

Ninguno de estos factores fueron considerados en este proyecto, pero hay más: la terminal sur en la Bahía de Aguacate, está expuesta a los vientos del sur-oeste que son los dominantes en el Pacífico y, tiene muy poca superficie plana para unas instalaciones de un puerto de tercera generación.

Quienes concibieron este proyecto, nunca pensaron en desarrollar los potenciales de la región. Únicamente pensaron en establecer una empresa que pudiera brindar servicio de trasborde de contenedores de un mar a otro.

“**B**”.—En este compromiso firmado el día 4 de Junio de 1.996 entre los gobernadores de Antioquia y Chocó, con la asesoría de sus secretarios de Obras Públicas, se acordó sobre lo humano y lo divino, un superpuerto en Quibdó, 890 kilómetros de ferrocarriles de trocha ancha, 458 kilómetros de poliductos, 250 kilómetros de dragado en el Atrato, entre Riosucio y Quibdó, mas su mantenimiento permanente y un ferrocarril costanero, paralelo a una carretera existente. Lamentablemente no les alcanzó el tiempo para incluir los 20 kilómetros que faltan de la panamericana para llegar al Atrato, ni el puerto en *Sautatá*.

Sobre este compromiso, cualquier comentario sobra, mas no así, sobre la capacidad y actuación del entonces secretario de Obras Públicas de Antioquia.

Antes de proseguir con el análisis de estos proyectos, es oportuno conocer algunos fenómenos geológicos e hidráulicos sobre el Golfo, que debieron ser investigados y estudiados conjuntamente con otros muchos más, que es indispensable conocer antes de la elaboración del proyecto de los puertos del Golfo.

ALGUNOS FENÓMENOS GEOLÓGICOS E HIDRÁULICOS

En el Cuaternario, entre la serranías del Chocó y el norte de Antioquia, quedó al principio de este período, una depresión que fue originalmente una entrada de mar. El río Atrato ha sido el contribuyente principal al relleno de la entrada del mar, proceso que continúa y ocurre en forma de delta.

Cuando en 1.510 se fundó Santa María de la Antigua del Darién, a orillas del río Tanela, este pequeño río desembocaba al mar en la muy pequeña ensenada de Ceverá. El gran río del Darién, ahora Atrato, salía al mar por una sola boca, según los relatos históricos de Vasco Nuñez de Balboa, quien lo navegó hasta el río Negro, hoy río Sucio. Posteriormente en 1.785 y 1.786, se establecieron algunos fuertes militares en el Golfo y la boca del río, lo que demuestra la existencia de una sola boca hasta esa fecha. El 8 de Marzo de 1.883, se produjo un fuerte movimiento sísmico en Urabá, el cual aceleró el levantamiento del fondo del Golfo, especialmente en la costa occidental del mismo, lo que produjo un represamiento de las aguas, que hubieron de buscar salida al mar por la rivera oriental, produciendo algunas de las bocas hoy existentes. Efectos de estos fenómenos pueden ser, el volcán de lodo de Arboletes y la pequeña *isla misteriosa de Carabobo*, que emerge cada veinte años en frente de Damaquiel, y a las pocas semanas se sumerge.

Las corrientes que fluyen hacia el oriente por las nuevas bocas de Brazo León, Brazo Coquito, Brazo Matuntugo y Brazo de Pavas, destruyeron la Punta de las Vacas, la cual en el año de 1.950 tenía algo más de un kilómetro de longitud, y han erosionado fuertemente el extremo sur del Aeropuerto de Turbo. Igualmente, los limos vertidos por estas bocas, y los ríos Turbo, Guadualito, Currulao, León y Suriquillo, aforados en 17 millones de metros cúbicos al año, contribuyen a que el fondo del Golfo se levante un metro cada siete años, y que la costa sur del mismo avance hacia el norte cada año, un metro con noventa y tres centímetros.

Para los proyectos “B” y “C”, puertos del León y de la Bahía de Turbo, no se consideraron estos hechos. Igualmente se ignoró que un barco de 30.000 toneladas como los que esperaban recibir, puede pedir estando en muelle, 250 o más toneladas de agua, cantidad que ninguno de los municipios de Urabá tiene para su consumo. La realidad de estos hechos invalida cualquier proyecto portuario que se pretenda situar al sur de la boca del río Caimán, en el Golfo de Urabá. Afortunadamente, ninguno de estos cuatro proyectos se ha realizado.

EL RECURSO HÍDRICO.

No se corrió con la misma suerte en el aprovechamiento del potencial hidroeléctrico del río Cauca medio, el cual fue cuidadosamente estudiado por la firma INTEGRAL bajo la dirección del ingeniero José Tejada Sáenz, estudio que fue presentado al V Congreso Panamericano de Ingeniería Mecánica, Eléctrica y Afines, reunido en Bogotá en el mes de Agosto de 1.973. Quedó establecido este potencial en 9.410 M.W y una generación potencial anual de cerca de 50.000 millones de kilovatios- hora. El estudio contemplaba la construcción de seis u ocho presas escalonadas , como también el estudio para las futuras carreteras por el cañón del río-

Desafortunadamente, algunos funcionarios antioqueños, que no eran ingenieros civiles, resolvieron que había que construir la troncal del río Cauca, entre La Pintada y Puerto Valdivia, para que las mercaderías provenientes del sur o con destino a él, desde los puertos del Caribe, dispusieran para su transportación de una vía más expedita y económica, sin ocurrírseles por un momento que el puerto más cercano, lógico y económico, fuese en Urabá, con un ahorro de 328 kilómetros. Fue así, como un gobernador de Antioquia ordenó la construcción del tramo La Pintada Bolombolo, por la cota mínima sobre el río y, otro, su discípulo, mas adelante ordeno la construcción del segundo tramo Bolombolo-Santa Fe de Antioquia, también por la cota mínima. Ahora, se sigue presentando como una prioridad para Antioquia, la continuación de esta vía hasta Puerto Valdivia, lo que sería un suicidio geopolítico y económico para Antioquia..

LA CARRETERA PANAMERICANA.-

Desde el mes de Junio del 2.004, el Ministerio del Transporte y la Gobernación de Antioquia, promovieron una campaña de motivación al sector privado, tratando de conseguir su apoyo para la continuación de la Panamericana, ofreciendo como un incentivo para el comercio internacional de Antioquia, los puertos de **Balboa** y **Colón** en **Panamá**, arguyendo que quedarían a ocho horas. (tendrían que viajar los tracto-camiones a 94 k.p.h.) A este fin, fue designado por el Ministerio un politólogo, quien conformó un Comité Elite con algunos directivos empresariales y el absoluto respaldo de alguno de los periódicos de Medellín el cual asignó un periodista a esta campaña. No sobra decir que este periódico nunca acepto publicar nada que fuese contrario a lo dicho por el funcionario del Ministerio.

LA AGENDA INTERNA NACIONAL VISTA DESDE ANTIOQUIA

www.camaramed.org.con/geraco

Continuación de estas políticas, es “La Agenda Interna Nacional Vista desde Antioquia” elaborada por la Gobernación y la Alcaldía a solicitud del Gobierno Nacional, la cual fue publicada en Febrero 21 del 2.005. En el capítulo de infraestructura se señala como prioridades: Dragado del río Magdalena, Carretera Marginal del Caribe Turbo-Arboletes-Cartagena. Continuación Carretera Panamericana. Continuación Carretera Santa Fe de Antioquia-Puerto Valdivia.

Al efectuar la lectura del documento referido, encontramos en su parte introductoria, “*criterios orientadores del ejercicio*” la fijación de unos parámetros amplios y bien determinados para adelantar el mismo, especialmente el segundo párrafo de la página 3º, el cual citamos textualmente : “El ejercicio se limita a señalar aquellas iniciativas que, siendo responsabilidad fundamental del Gobierno Nacional, resultan esenciales para consolidar la plataforma competitiva nacional y para integrarla plenamente a la región antioqueña”.

En la lectura subsiguiente, encontramos que se han efectuado entre los años de 1.996 y 2.003, nueve estudios, los que se han tomado como antecedentes para la formulación de esta agenda. Nuestra sorpresa ha sido grande al constatar la ruptura con las políticas de estado mantenidas por Antioquia desde 1.905 cuando se trazó el ferrocarril de Urabá; Luego en 1.927, con el inicio de la carretera al mar y la contratación del estudio para el puerto terminal en el Golfo, el cual efectuó una prestigiosa firma de ingenieros alemanes, recomendando su construcción inmediatamente al sur de *Necoclí*. En 1.942 la Asamblea dicta una Ordenanza autorizando una carretera al Atrato y el estudio de un puerto marítimo en el Pacífico. El 24 de Marzo de 1.998, el gobierno departamental presenta nuevamente, ante el Comité Interministerial, que había sido creado por decreto ejecutivo para estudiar este tema, el proyecto del puerto en Sautatá y su conexión con Medellín, esta vez por medio de un ferrocarril.

La meta de toda esta política sostenida constantemente durante un siglo, no ha sido otra que la de poder contar con un puerto marítimo propio y el más cercano a Medellín, cuál sería el puerto en Urabá, conectado a Medellín por medio de una vía funcional y confiable, para, sobre esta infraestructura, planificar el desarrollo económico y social del departamento, asegurando también la integridad política y territorial del mismo.

Avanzando en la lectura de la agenda, encontramos en la página 7 una lista de “productos prioritarios” bien seleccionados, pero que a primera vista dan la

impresión de no haber valorado adecuadamente el potencial productivo de las llanuras del litoral, de suelo aluvial tipo “A”, en la cual las pocas fuentes de empleo existentes, exceptuando el banano, se limitan a la explotación elemental del sector primario, ignorando las enorme ventajas geoestratégicas existentes para su desarrollo y proyección a los mercados internacionales. Esto se aparta un poco del contenido del párrafo 4° de la página 15, en el cual se lee. “integración de las regiones a las dinámicas nacionales e internacionales (conectividad y comercio). Igualmente, en la página siguiente donde se citan los criterios tenidos en cuenta para la formulación de las diferentes iniciativas y sus características fundamentales, se lee: “son estructurantes del territorio nacional y regional”, “son estratégicos en tanto apuntan a resolver los principales problemas que presenta el país desde la perspectiva de la competitividad y la internacionalización de la economía”.

Consideramos que en la formulación de estos dos planteamientos, no se tuvieron en cuenta dos factores esenciales a saber: la geopolítica y la geoestrategia.

En las páginas 20 a 23 se presenta un informe sobre el movimiento del comercio exterior de Antioquia, referido a los diferentes puertos que para ello se utilizan. Este informe bien podría haber sido la base fundamental para concebir y formular la infraestructura vial y portuaria que Antioquia requiere para su desarrollo y gran economía para el comercio internacional del país.

Se observa que por Turbo, mediante el uso de planchones, entre la playa y los barcos, salieron el año pasado 1´300.251 toneladas de productos primarios y entraron únicamente 115.000 toneladas, lo que representa un falso flete o lucro cesante para los barcos de 1´185.251 toneladas. En el mismo año Antioquia importó por Cartagena 395.000 toneladas; por Barranquilla 185.000; por Santa Marta 570.000 toneladas. Las importaciones por estos tres puertos sobre el Atlántico totalizaron 1´150.000 toneladas. Por el puerto de Buenaventura, sobre el Pacífico, se importaron 820.000 toneladas. Si tenemos en cuenta que la carga movilizada por este último puerto, en muy alto porcentaje va o viene del Atlántico, se podría tener una balanza complementaria en los fletes para la flota que opera desde el Golfo de Urabá, lo que lógicamente tendría que traducirse en unos fletes más reducidos, que los que actualmente se pagan por los otros puertos.

Igualmente, si a estos fletes de compensación agregamos las economías resultantes del transporte terrestre desde Medellín hacia el nuevo puerto en Urabá, 335 kilómetros, que representan un 50.53% de la distancia a Cartagena, 42.13% a Barranquilla, 32.56% a Santa Marta y 57.16% a Buenaventura, encontramos que el ahorro resultante es superior a los 18 millones de dólares, lo que debería ser determinante para la elección del puerto en Urabá.

Pasando al capítulo de la infraestructura, en la página 24, párrafo 4º, encontramos dentro de las prioridades, la construcción de la carretera panamericana, (Tapón del Darién) y el mantenimiento de la vía Santa Fe de Antioquia a Turbo, pero ninguna alusión al puerto. En el párrafo 3º se alude a la conexión del Valle de Aburrá con la costa atlántica, (Santa Fe de Antioquia-Puerto Valdivia) propuesta que consideramos totalmente equivocada y contraproducente a los intereses de Antioquia.

Consideramos que en este momento el punto de mayor trascendencia para Antioquia, por las razones ya dadas, es la construcción del puerto de aguas profundas, 67 pies, en Urabá, en el sitio de Sautatá, sobre la margen occidental del Atrato, 13.8 kilómetros al norte del cruce de la panamericana y, a 45 kilómetros de la mar. Igualmente: que la construcción del tramo de la carretera marginal del Cauca, entre Santa Fe de Antioquia y Puerto Valdivia, le restaría futuro a este puerto, ya que dejaría expedito el tráfico hacia los puertos existentes en el Caribe, a las mercaderías provenientes del sur.

No se ha considerado, ni remotamente, que : en Urabá existe un enclave conformado por una etnia y una cultura totalmente diferente al complejo cultural antioqueño, detentador absoluto del poder político local en los once municipios, lo que posibilita una secesión política y territorial que, integrándose con otros municipios del norte del Chocó, podrían formar un nuevo departamento, para lo cual, lo único que se requiere es que surja el líder, ya que la constitución nacional lo posibilita.

No se ha considerado que la economía de Urabá, se fundamenta sustancialmente en un monocultivo susceptible de desaparecer por factores biológicos, (Panamá disíps y Sigatoka negra) como también por los incrementos de aranceles en la Unión Europea. ¿De esto suceder, cuáles serían sus implicaciones sociales?

La existencia del puerto en Sautatá, terminaría con las inundaciones en el valle del Atrato, se activaría la hidrovía, se crearía el más dinámico puerto multimodal en Quibdó y, se establecería la ruta más corta y económica para las exportaciones del café y el comercio internacional del sur occidente del país.

La industrialización de Urabá, conllevaría unas migraciones de técnicos y tecnólogos, con sus familias, desde el interior del departamento, lo que indudablemente se traduciría en un cambio de la economía y de las estructuras políticas , alejando cualquier posibilidad de una secesión.

Nuestra impresión general es, que en la formulación de esta Agenda, no se han considerado los factores de desarrollo económico, geopolíticos y geoestratégicos, imprescindibles para la formulación de un plan de desarrollo en la región más importante de Antioquia y de Colombia

EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO Y EL TRANSPORTE

Colombia se apresta a suscribir el Tratado de Libre Comercio con los EE.UU., hecho que ha motivado a altos dignatarios del Estado, para aportar lo mejor de sus conocimientos en las ciencias de la economía, desarrollo y negociación, para alcanzar las metas que el país requiere, lo cual parece que lograrán. Lamentablemente, como suele decirse, la dicha no será completa y, así, los beneficios que puedan derivarse de este tratado, tendrán un gravamen implícito aproximado a un 23% imputable a los costos de los fletes factoría puerto, por la muy deficiente infraestructura del transporte. Es bien sabido que en los países desarrollados las factorías están situadas en las cercanías de los puertos, grandes lagos y ríos, que ofrecen el transporte más económico o, en su defecto, cuentan con modernos ferrocarriles para su transporte a ellos, dando como resultado que el costo de este transporte sea aproximadamente el 7% del valor del producto que se transporta. En Colombia, calificada como un país subdesarrollado, con una industria mediterránea localizada en las altas cordilleras al interior de su territorio, que en la práctica carece de vías fluviales y ferrocarriles, con una red de carreteras, de las cuales el 60 o 70% permanece en estado precario, el transporte factoría–puerto, es lento e impredecible y, su costo internacionalmente se estima en el 30% del valor del producto que se transporta.

CONSIDERACIONES GEOPOLÍTICAS.

Nuestra red vial parece haber sido proyectada siguiendo el patrón de los caminos reales de la colonia, cuya espina dorsal era en ese entonces, el gran río de la Magdalena y, desde este los caminos a los diferentes pueblos, sin pensar en prolongarlos a los sitios estratégicos de las costas para así poder proyectar el comercio hacia el exterior. Este sistema de planeación en ese entonces tenía su justificación por múltiples razones : No existía la industria y el único comercio posible era con la metrópoli y, el territorio vivía bajo la amenaza de ser invadido. Esta situación se mantuvo hasta mediados del siglo XVIII, cuando el alemán **Juan B Elbers** introdujo la navegación a vapor en el río Magdalena y se construyeron varios ferrocarriles entre algunas ciudades del interior y el río.

Esta modernización del transporte que trajo como una consecuencia inmediata una gran rebaja en el costo de los fletes, hace posible competir con precios y obtener mercados internacionales, el 99% de ellos en Europa. En un lapso menor de cincuenta años, Colombia salta de la edad media conceptual en la que residía, para ingresar en el mundo moderno de ese entonces, pero esta etapa de bonanza no duró. Los nuevos avances en las tecnologías y el transporte en Europa, no solamente dieron a esta la preponderancia en el comercio mundial, sino que, sirvieron de acicate para que hombres como el geógrafo **Kart Ritter de Quedlinburg**, formulara en 1.895 “La Geografía en su relación con la naturaleza y la historia del hombre”, sobre la cual el también geógrafo alemán **Friedrich Ratzel**, formuló en 1.897 su tratado de “Geografía Política“. Los países europeos supieron sacar provecho de estas enseñanzas, para aprovechar al máximo sus posibilidades internas y, crear inmediatamente después una serie de imperios y, acrecentar como nunca su comercio.

En el continente americano, los EE.UU. siguieron el ejemplo y, fue así como **Alfred Mahan** formuló la visión norteamericana del expansionismo, fundamentada esencialmente en el dominio de los mares, tanto por los barcos militares como por los mercantes. Aducía Mahan, que era mas importante el poder marítimo que el terrestre, por cuanto quien domine los mares, dominará siempre. La práctica de esta política les permitió adueñarse del imperio español en el Pacífico, en el Caribe y también de Panamá. Los países que no supieron o no pudieron practicar estas enseñanzas, se encontraron con su desarrollo congelado y prácticamente privados de su comercio exterior. Colombia, cuya posición geoestratégica la privilegia entre todos los países suramericanos, ha sido indiferente y si se quiere pusilánime en seguir estas enseñanzas geopolíticas al interior de sus fronteras, a tal grado que ha perdido grandes extensiones de su territorio y algunas pequeñas pero importantísimas islas como el Archipiélago de los Monjes en frente de la Guajira y con él, miles de millones de dólares representados en la abundancia de hidrocarburos existentes en su mar territorial.

Aún hoy, sigue careciendo de un proyecto geopolítico que le permita identificar y aprovechar los recursos físicos que aún le quedan y que harían posible alcanzar los objetivos básicos para su desarrollo, cuales son los que en forma insuperable ofrece el Darién con sus posibilidades portuarias, la de un puente terrestre interoceánico mediante un ferrocarril y el inicio de una moderna red férrea hacia el interior del país y Venezuela, con los subsiguientes desarrollos económicos y sociales que ello generaría en forma inmediata.

Esta forma de proceder, está demostrando claramente el desconocimiento palmario que el Ministerio del Transporte tiene sobre La Acción Estratégica-Geopolítica, la cual se fundamenta en el desarrollo de un espíritu competitivo, en un esfuerzo

continuado que permita obtener un alto grado de desarrollo socio económico y posicionarnos exitosamente en los mercados internacionales.

En Colombia que sepamos, únicamente tres o cuatro insignes Generales del Ejército, han incursionado en la ciencia de la Geopolítica, pero lamentablemente sus enseñanzas difícilmente han trascendido mas allá de los ámbitos de la Escuela Superior de Guerra.

UN APORTE PRIVADO A LA PLANEACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA.

Ante el marginamiento inexcusable del Estado de estos vitales temas, un grupo de profesionales amantes de su patria, hemos constituido la Corporación ***Una Ruta, Dos Mares, Canal Seco Interoceánico***, la cual ha estudiado detenidamente dentro de una cosmovisión geopolítica y de planeación regional, todas las posibilidades y ventajas que el Darién ofrece para el desarrollo del país, estudios que ha venido publicando desde 1.994, el último de ellos en Noviembre del 2.003 bajo el título, ***Colombia: La Mejor Esquina de América, es una realidad con el Bpuerto Sautatá – Humboldt y Una Ruta a los dos Mares y Centro América*** el cual ha sido puesto en manos del señor Ministro y de otros altos funcionarios del estado, sin que al día de hoy, se halla recibido una invitación para tratar sobre tan importante asunto.

Esta situación geoestratégica privilegiada, constituye al Darién en lo que en Geopolítica se denomina el pivote, iniciador o disparador, en este caso, de la modernidad vial y portuaria del país y, por ende de su pleno desarrollo económico.

Nuestro proyecto, a desarrollar en el Darién, sobre vialidad y puertos, contempla cuatro pivotes, el primero de los cuales, en orden de importancia, será la continuación de la carretera panamericana hasta el río Atrato, por medio de un viaducto sobre el pantano de Tumaradó (***Tapón del Darién***) con longitud aproximada a los 20 Km., el cual debe de contemplar cuatro calzadas para automotores, una para un ferrocarril y otra para un poliducto.

El segundo pivote, consistente en la construcción de un puerto de tercera generación en aguas profundas, (más de 20 metros equivalentes a 66 pies) que comprenda un Centro Logístico, Multimodal y de Transferencia, el cual no existe en el norte de Suramérica. Este puerto sería el más cercano al Atlántico y el más económico para el 88% del país. Su construcción haría propicia en forma inmediata, la creación en el área de un mínimo de 15 grandes empresas y 130 medianas y pequeñas, todas del sector primario dirigidas primordialmente a la

exportación- Estos dos proyectos deben de construirse con la inversión privada por la modalidad de la concesión.

El puerto se serviría por carretera. Una vez acordada la construcción de el puerto en Humboldt, se construiría el ferrocarril Chigorodó-Sautatá-Humboldt.

El tercer pivote será la construcción de un puerto de tercera generación y de aguas profundas, 87 pies, en la Bahía de Humboldt sobre el Pacífico, conjuntamente con un Centro Logístico, Multimodal y de Transferencia, que pueda atender los barcos de mayor calado que ahora surcan los mares, cuales son los supertanques petroleros. La vía de acceso sería desde Sautatá en el Atrato, por medio de un ferrocarril eléctrico de trocha estandar, 1.435 mm y de última generación que recorrería los 144.8 kilómetros que los separan, en un tiempo de una hora diecisiete minutos. Este puerto concebido dentro de una visión geopolítica y demás ciencias inherentes a la misma, satisface entre otras muchas opciones, dos que son importantísimas, a saber: Superar la incapacidad portuaria de Buenaventura que se da por sus condiciones físicas, según consta en el “Estudio sobre los Litorales de Colombia” y, el establecimiento de un Canal Seco Interoceánico.

El cuarto y último pivote, será la continuidad de la carretera panamericana, entre el río Atrato, la frontera y, la localidad de *Yavisa* en Panamá, la cual si debe de financiarse y construirse dentro de los términos del tratado tripartito de cooperación internacional, Colombia, Panamá, EE.UU.

Este último tramo que permitiría el tráfico automotriz desde La Patagonia hasta Alaska, daría un acceso inmediato y directo, utilizando la actual carretera Medellín Chigorodó, a los productos colombianos a ese gran mercado centroamericano de unos 42 millones de consumidores, con notorios beneficios para su economía, beneficios que se pudieran incrementar sustancialmente, si ya existiesen los parques industriales que proponemos en nuestro proyecto. Desafortunadamente el actual gobierno de Panamá, es totalmente opuesto a la continuación de esta carretera por su territorio.

Los cuatro pivotes u objetivos aquí sucintamente descritos, tienen la particularidad única de ser secuenciales y productivos individualmente cada uno de ellos y, en conjunto, ser el gran pivote que permitirá a Colombia la modernización de su red vial, ya que el ferrocarril contemplado para el Darién, por fuerza ha de extenderse hasta el interior del país, contemplando también su proyección a Venezuela.

UN ESTUDIO REPETIDO Y OTRO QUE ESTÁ FALTANDO.

Sobre la construcción de la primera parte de este cuádruplo pivote, la superación del Tapón del Darién o sea el pantano de Tumaradó, el cual sobrevoló el señor Ministro el día 25 de junio de 2.004 en compañía del señor gobernador de Antioquia y otros altos funcionarios, aparecieron al día siguiente en la prensa de Medellín, la siguientes citas: 1. “En el ámbito económico uno de los principales objetivos será la posibilidad de aprovechar la infraestructura portuaria de Panamá, para exportar desde este país los productos a los mercados internacionales”; cita 2.: “ La ruta escogida es la misma pensada hace más de cien años para el ferrocarril panamericano”. Cita 3. “El Instituto Nacional de vías contrató un estudio con una firma internacional que analizó 14 alternativas, entre ellas la no ejecución del proyecto”. Finaliza diciendo: “El proyecto de la carretera se encuentra en etapa de prediseño y los estudios garantizarán su viabilidad ambiental y financiera”.

Definitivamente en estas declaraciones hay muchas cosas que no entendemos y otras de las cuales nada nos dijo. No entendemos cómo puede desconocer el altísimo costo de los fletes ~~factoria~~ y querer incrementar estos ofreciéndonos los puertos de otro país a 707.1 Km de Medellín y a 1.148 Km de Bogotá, mas los impuestos que ello conlleva, cuando precisamente el costo de los fletes es lo que le está restando competitividad a las exportaciones. Porque, al cruzar la carretera panamericana el río más caudaloso de los que en Colombia vierten sus aguas al Atlántico, cual es el Atrato, no nos propone la construcción de un puerto de aguas profundas, fluvial y marítimo en dicho cruce, éste si, en territorio nacional y a mitad de camino a Panamá y, que automáticamente sería el pivote para el desarrollo del Darién y el valle del Atrato, al crear una vía arteria hacia Quibdó y el occidente del país. ¿Por qué, si la ruta fue escogida hace 100 años y ratificada el día 6 de Mayo de 1.971 por medio de un tratado internacional, el Instituto Nacional de Vías que entró a operar el día 1º de Enero de 1.994, hubo de contratar un estudio con una firma internacional para la escogencia de una ruta ya preestablecida? ¿Por qué, si en el tramo faltante para llegar al Atrato, que corresponde al pantano del mismo nombre, o ciénaga de Tumaradó o Tapón del Darién , no existen estudios geológicos completos, como consta en documento oficial fechado el día 2 de Diciembre de 1.968, suscrito por el presidente del Sub Comité del Darién, ingeniero ***A.F.Chiglione*** y, enviado al gobierno de Colombia, el cual en su página 66, numeral 11.2 titulo ***FUTURE INVESTIGATION***, dice que se requieren estudios más extensos sobre el pantano, antes de adelantar las obras, por cuanto existe gran cantidad de turba y corrientes subterráneas de agua, porque, repetimos, el señor Ministro ya contrató estudios de prediseño y, no así

uno de sísmica que permita conocer a cabalidad los diversos horizontes del subsuelo del pantano, que nos dejarían saber la clase de obra requerida para la superación del mismo?

En la página 35, figura 5, de la ponencia presentada por el Gobierno de Colombia, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en el Congreso Panamericano de Carreteras celebrado en Montevideo en Mayo de 1.991, aparece la SECCIÓN TRANSVERSAL, SECTOR LOMAS LAS AISLADAS-RÍO ATRATO (ZONA DEL PANTANO). En ella se detalla la Sección Típica y también la Sección Teórica después del asentamiento. Ahora bien: esta sección fue diseñada en el año de 1.967 para el paso de vehículos automotores.

Hoy los transportes, tanto marítimos como por carretera, han evolucionado dramáticamente; los barcos que se están construyendo en la actualidad, son de cincuenta mil toneladas en adelante y los tractocamiones están siendo desplazados rápidamente, para las largas distancias, por los modernos ferrocarriles eléctricos y de trocha estandar, tanto en Europa como en Asia donde su construcción es más notoria. ¿Será que el prediseño contratado contempla una nueva sección de cuatro calzadas para automotores, una para un ferrocarril que forzosamente habrá de construirse hacia el futuro, como también un poliducto? Todo parece indicar que no será así. En los almuerzos a los cuales se ha invitado al señor Gobernador, hemos escuchado de labios de personas particulares que tienen por qué saberlo, que la sección ya está acordada en 12 metros, o sea la misma que se acordó en 1.967.

De meses atrás el señor Ministro del Transporte ha tenido la idea de construir el nuevo puerto que con urgencia se requiere en el Pacífico, en la ensenada de Tribugá sobre los 5° 47' 40" de latitud Norte, a 431 Km del Canal de Panamá y, muy recientemente, el día 15 de Julio de 2.004, el señor presidente de la República, durante reunión sostenida con el señor Presidente de Venezuela en el complejo petrolero de El Tablazo, Venezuela, ha dado por sentado que la localidad escogida para el puerto en el Pacífico será Tribugá, a la cual deberá llegar un poliducto originado en Venezuela, para el transporte de sus hidrocarburos al Pacífico, el que se contempla en nuestro proyecto, con entrega en la Bahía de Humboldt.

Todo parece indicar que la Acción Estratégica-Geopolítica del señor Ministro, se fundamenta en los 18.7 Km de arrecifes existentes entre Panguí al sur y Juribidó al norte, que “guardan” la “profunda” ensenada de 15 pies, o los 9.200 milímetros de “pequeñas lloviznas” que refrescarán los patios del puerto, la “inmediatez” (aprox. 250 Km) a la frontera que tendrán el poliducto y las líneas de transmisión eléctrica que habrán de llegar a Centro América y, a otras muchas potencialidades que

indudablemente habrán de viajar sobre el lomo del gran elefante blanco que será Tribugá, para la dicha y el futuro económico de todos los colombianos.

Estas noticias deberían encender las alarmas de todas las gentes pensantes de Colombia, por cuanto Tribugá no reúne, ni podrá reunir las condiciones óptimas que dentro de un contexto de Geopolítica, Planeación Regional, aspectos físicos y las demás ciencias afines que se requieren para asumir proyectos de esta magnitud que comprometen a perpetuidad el desarrollo del país y el bienestar de sus ciudadanos. En cambio, la construcción del puerto en la Bahía de Humboldt, también conocida como Coredó, sobre los 6° 57' 40" de latitud Norte, a 303 Km del Canal de Panamá, si reúne condiciones que son insuperables por cualquier otro puerto que pueda proponerse.

Es muy lamentable y decepcionante que el señor Ministro del Transporte, por motivos que desconocemos, no se halla dignado darle a un proyecto serio como el que le hemos presentado, ni siquiera el beneficio de la duda, cuando está en juego nada menos que el futuro de la Patria. El país no puede permitir que se repita el mismo gigantesco error que se cometió con la construcción de la troncal del Cauca en Antioquia, entre La Pintada y Santa Fe de Antioquia, cuando se quiso ignorar he ignoró el mayor potencial hidroeléctrico con que contaba el país, contenido en el río Cauca entre las localidades de Farallones y Apaví en Antioquia, el cual tenía estudios completos incluyendo las carreteras sustitutivas y que al construir la carretera por debajo de la cota de inundación, mandó para un cuerno de la luna un potencial de 9.410 M.W que representan nada menos que el 25% del potencial de todos los ríos de Colombia.

No se puede resolver la situación que aquí planteamos, sin tener una visión de futuro, 10, 20, 30 años adelante sobre la región, el país y el problema objeto del estudio, cual es la construcción de puertos que puedan recibir los grandes barcos de la actualidad, con calados de 50, 60 y más pies, puertos que no tenemos y, la creación de una red vial funcional y confiable que pueda evacuar holgadamente el tráfico que dichos puertos habrán de generar.

Hay que examinar las potencialidades no explotadas, como también las nuevas fuentes de recursos que posibilita este proyecto. La constitución de 1.991 es clara al consagrar la participación ciudadana cuando del beneficio de la Nación se trata, mas no lo es la voluntad de los funcionarios del Estado para aceptar dicho mandato.

COMENTARIOS FINALES.

Si se han de servir los más altos intereses de la Patria, es necesario que el proyecto del puerto en Tribugá, lo mismo que el del puerto en la Bahía de Humboldt que hemos presentado en nuestro libro, Colombia, la Mejor Esquina de América, sean estudiados y analizados comparativamente, punto por punto, por la academia, los geopolíticos, expertos en planeación regional, economistas y, en general por las gentes pensantes del país, por cuanto asuntos tan trascendentes para la vida del país, no pueden resolverse a dedo como se resolvió lo de la troncal del Cauca o, como se nombra un empleado de tercera categoría. El señor Ministro del Transporte, está en la obligación de ser muy claro con el país, sobre este particular, como también la Comisión sexta del H Senado de la República, a la cual compete lo aquí consignado.-

Lo lamentable y contradictorio que encontramos en todo lo que hemos expuesto, es que no se ha aplicado la lógica ni los estudios existentes tanto a nivel nacional como internacional, que tratan tanto sobre la infraestructura como facilitadora del desarrollo, por cuanto esta facilita la expansión de la frontera agrícola, el aprovechamiento razonable de los recursos naturales como también los geoestratégicos y la creación de nuevos empleos productivos y permanentes, todo lo cual redundaría en un fuerte incremento de la economía. Aun más lamentable, es el saber que el Estado ha venido pagando ingentes sumas de dinero por estudios, algunas veces sobre cosas que ya han sido estudiadas y, otras sobre la elaboración de planes, los cuales siendo beneficiosos nunca se ejecutan.

En el proyecto de VISION ANTIOQUIA SIGLO XXI, titulado, El Norte está Claro, tercera edición publicada en 1.999, en su capítulo referente a infraestructura, encontramos en la página 71 y resaltado con mayúsculas, el numeral 4 que dice: “FALTA DE UN SISTEMA MULTIMODAL DE TRANSPORTE QUE COMUNIQUE AL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA CON EL ATLÁNTICO Y EL PACÍFICO”. Lo irónico de todo esto, es que tanto los funcionarios del gobierno nacional como el departamental, tienen conocimiento pleno de la importancia de esta interconexión, pero por motivos que solamente ellos conocen, no la acometen. En cambio, promueven por todos los medios proyectos como el puerto en Tribugá y la llegada en ocho horas a los puertos de Balboa y Colón en Panamá, a sabiendas de que al actual gobierno de ese país no permitirá la construcción de la carretera panamericana por su territorio.

Al no incluir esta intercomunicación del numeral 4, de los océanos Atlántico y Pacífico, en la Agenda Interna de Antioquia recientemente presentada al gobierno nacional, se está demostrando un proceder errático en la política requerida para el

logro de la infraestructura vial y portuaria que con urgencia requiere el departamento, como también un alejamiento absoluto de la política de estado asumida y mantenida por Antioquia desde hace un siglo, a la cual aludimos al principio de esta charla. Igualmente se desconoce lo establecido en el Proyecto de Visión Antioquia Siglo XXI.

Creemos que ante este oscuro panorama, la Sociedad Antioqueña de Ingenieros, debería invocar los manes de los grandes hombres que iniciaron la infraestructura de Antioquia, y salir por sus fueros, que han sido desconocidos y malamente manejados por ingenieros ajenos a la rama civil y a la planeación regional.
Medellín Mayo 31 del 2.005

Hugo Henao Cuartas.