



# COLOMBIA

## INTEROCEÁNICA

# 15.

**UN PUERTO EN EL NORTE DEL PACÍFICO Y LA PRIORIDAD EN LA INFRAESTRUCTURA DE COLOMBIA**

**NO DEBEMOS SEGUIR PRIORIZANDO LO URGENTE Y VISIBLE, SOBRE LO VERDADERAMENTE TRASCENDENTE E IMPORTANTE PARA EL DESARROLLO DE COLOMBIA**

**Medellín Septiembre de 2009**

**POR HUGO HENAO CUARTAS**



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

## UN PUERTO EN EL NORTE DEL PACÍFICO Y LA PRIODIDAD EN LA INFRAESTRUCTURA DE COLOMBIA

Por Hugo Henao Cuartas

---

En estos días, cuando nuestro comercio exterior afronta grandes dificultades, Colombia debe de trabajar simultáneamente en dos direcciones que le permitan superarlas: Una, diplomacia comercial y dos, un mejoramiento sustancial en su infraestructura vial y portuaria, por cuanto sin ésta el comercio exterior no podrá alcanzar un alto grado de competitividad.

El país tiene un retraso de años en la construcción de una infraestructura portuaria moderna en el Pacífico. Por tanto, se debe de evaluar la que pudiera ser la mejor alternativa para la construcción de un puerto de aguas profundas en la costa norte del litoral pacífico del Chocó, estudio nada fácil, por cuanto el implica la formulación de propuestas, que deberán ser muy amplias y concretas, enmarcadas dentro de la Geopolítica, ya que un Estado sin un proyecto geopolítico, no es un Estado, o está en una etapa muy insipiente de su desarrollo, ya que la geopolítica es la interacción entre la población y el escenario Geográfico, la que le da vida al Estado, quien se manifiesta hacia el exterior gracias al comercio y las relaciones internacionales.

Se trata de activar los mayores potenciales geoestratégicos de Colombia y Suramérica, ubicados en la esquina noroccidental del sub continente, cual es la conexión interoceánica por medio de la construcción del Bipuerto Sautatá-Coredó, y ponerlos al servicio de la nación colombiana y de la logística del comercio mundial.

En estos momentos, cuando la economía mundial se encuentra en una fuerte crisis, Colombia no ha podido sustraerse a la misma, con el agravante de que su comercio exterior ha sido impactado doblemente por la pérdida de sus mercados vecinos y la carencia de otros que podrían ser muy promisorios, pero que por carencia de una infraestructura moderna no puede acceder a ellos en forma competitiva; tal es el caso de los mercados de la cuenca del Pacífico, los que son servidos por los grandes barcos porta contenedores post Panamá, con tonelajes superiores a las ciento veinte mil toneladas, que transportan cuatro, cinco mil, y más TEUS, barcos que requieren de puertos de aguas profundas, los cuales no tenemos.

Este atraso histórico en la infraestructura que nos pudiese llevar hacia fuera, y que hemos venido señalando desde el año de 1.994, también lo registra la CEPAL cuando en su estudio de los puertos en América Latina, anota: **“América Latina se encuentra dentro de las regiones que esperan mayor crecimiento de actividad portuaria, con un 63% acumulado entre 2.004 y 2.009. América del Sur sería la sub región de mayor crecimiento esperado en todo el mundo en el mismo período, con un 83.7%”**.

Posiblemente la ruta más importante del mundo, es la denomina Norte-Sur, la cual sirve los centros de producción y consumo más importantes de Europa, el lejano oriente, y América, guardando relación directa con los países en vía de desarrollo situados al sur. Esta movió en el 2.004 un volumen total de 15 millones de TEUS. Los flujos de contenedores entre Europa, África y Oceanía fueron de 0,8 y 0,5 millones de TEUS, respectivamente, distribuidos casi uniformemente en los trayectos hacia el sur y hacia el norte. El transporte de contenedores de 20 pies entre Europa, Centro y Sur América ascendió a 2,9 millones de TEUS, con un claro desequilibrio en los volúmenes transportados hacia el sur con solo 0,8 millones de TEUS. Entre tanto, el transporte de contenedores entre Norteamérica, Centro y Sur América creció hasta los 3,8 millones de TEUS, con desequilibrio en los flujos hacia el sur estimados en 1,4 millones de TEUS. Finalmente, el tránsito de contenedores entre Asia y Oceanía fue de 1,5 millones de TEUS. En general, se puede concluir que el 2.004 hubo

un tráfico mundial estimado de más de 100 millones de TEUS, con un incremento del transbordo en las operaciones de los buques celulares

¿Esta preparada Colombia para este transporte? nuestros puertos con dificultad pueden recibir, según la clasificación internacional, barcos pequeños de hasta 22 mil toneladas. Cuando ocasionalmente los barcos mayores llegan al Pacífico, deben descargar los contenedores en la Base Naval de Málaga, para ser llevados en planchones a Buenaventura, encareciendo el transporte. Los contenedores que nos llegan en los barcos pequeños, lógicamente pagan un flete mas alto y, los TEUs de 40 pies, requieren cada uno de ellos de un tractocamión para ser transportado al interior del país; las largas distancias entre los puertos y nuestras industrias mediterráneas, lo mismo que el mal estado de las carreteras, encarecen el transporte, lo cual se traduce en un 30% del costo de las mercaderías factoría-puerto, lo que a su vez constituye un factor negativo para la competencia comercial.

**El Puerto en Sautatá.** *La construcción de este puerto en Sautatá, es condición sine qua non* para llegar al Pacífico, el mar del presente y de el futuro. Situado sobre la rivera occidental del río Atrato y a 45 kilómetros de la mar en la Boca del Roto, sería el primer puerto de Aguas Profundas y el más abrigado que tendría el país, la puerta de entrada al Pacífico, 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; está asentado sobre un geosinclinal, lo que lo hace el terreno geológicamente mas estable en el medio y bajo Atrato; la precipitación pluvial es de 2.500 mm anuales y su temperatura es de 28° centígrados. 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 más de 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 hacia Centro América, 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 restándole competitividad. El suministro eléctrico estaría garantizado por las redes que llegan a Chigorodó .

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,

**Conexión a la Red Vial.-** Para su integración a la red vial existente, se requiere la construcción de dos cortos tramos: Uno continuando la Panamericana desde las Lomas Las Aisladas con longitud de 19.7 Km, hasta el cruce del Atrato y el puente sobre el río; de este punto a Sautatá, 13.8 Km, hacia el norte por la rivera occidental, lo que daría 33.8 kilómetros, quedando este puerto a 352.3 kilómetros de Medellín, un 53 % de la distancia Medellín-Cartagena. Igualmente, utilizando la hidrovía del Atrato en 312 Km hasta Quibdó, con bongos o planchones remolcados cargando 80 TEUS de 20 pies; aquí la carga continuaría hacia el interior por modo carretero, bien hacia Antioquia y el centro del país, por el oriente, o bien por el sur hacia Risaralda, Quindío, Caldas y todo el sur occidente. En un futuro inmediato al continuar la construcción del ferrocarril, lo estaría con Medellín.

**Beneficios Económicos Inmediatos en el Atlántico.** Actualmente el transporte de una tonelada de carga en un tractocamión, entre Medellín y Cartagena, 643 Km. cuesta \$75,200 pesos; esa misma tonelada transportada a Sautatá, 352 Km, 53 % de este recorrido, costaría \$ 39.900 pesos, obteniendo un ahorro de \$35.300 pesos por cada tonelada transportada. Si esa misma tonelada fuese transportada por la hidrovía del Atrato desde Quibdó, su costo sería de 2 centavos de dólar por tonelada, igual a 6,20 dólares, aproximadamente. A esto habrá que agregar el menor tiempo de recorrido y la economía en el valor de las pólizas de seguros. Actualmente el transporte marítimo efectuado en barcos chicos, denominados como sub Panamá, como los que actualmente llegan al Golfo, el flete oscila entre 10 y 15 centavos por TEU/ milla; en los barcos que llegarían a Sautatá, de 3° y 4° generación, su costo sería de 5 centavos de dólar por TEU/milla y en los de 5° generación que llegarían a Coredó, sería de 2 centavos de dólar TEU/milla

**Un Puerto en el Pacífico.-** Para seleccionar el sitio más conveniente para la ubicación de este puerto, hemos adelantado estudios desde 1.994, de todas las bahías y ensenadas existentes en la costa Pacífica del Chocó, entre Buenaventura y la frontera con Panamá, estudios enmarcados dentro de una planeación integral y geopolítica, en los cuales no solamente hemos considerado el puerto en si, si no todos los múltiples factores directos e indirectos que conciernen a la localización y construcción de un puerto, incluyendo su conectividad hacia el interior y la cercanía a las grandes rutas navieras.

Este litoral que corresponde al departamento del Chocó en un 98%, tiene una longitud de 350 Km, 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. En este litoral se encuentran cinco municipios cuya densidad poblacional está por debajo de los 6 habitantes por kilómetro cuadrado. 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 playa, 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 playa 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 playa; 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 afuera de los arrecifes, 60 metros de profundidad; Ensenada de Utría: abrigada, boca bloqueada, fondo mínimo.

El litoral, al norte de Cabo Corrientes, esta delimitado al oriente por la cordillera del Baudó, es muy angosto 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 supera 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.

De todos los eventos sísmicos registrados en el Chocó durante los últimos cincuenta y cuatro años, 20 de ellos se han registrado al sur de Cupica, y 6 al norte de la misma, pero ninguno sobre el terreno señalado para la ruta y los puertos.- Un observador perspicaz podría imaginar la existencia de un paralelo en Cupica, que delimitara tanto la pluviosidad como la actividad sísmica.

Esta menor actividad sísmica y pluviométrica en este sector de la costa norte, donde se encuentra la Bahía de Humboldt, su cercanía al Atlántico y su insuperable posición geoestratégica, la señala como el terminal ideal para el Canal Seco Interoceánico. Es así, como hemos concluido que el lugar óptimo para la construcción del puerto, es **Coredó, dentro de la Bahía de Humboldt, en latitud de 6° 57' 40" Norte**, De aguas profundas, 26 metros equivalentes a 87 pies lo que le permitiría recibir los más grandes barcos que hoy surcan los mares, con calados de 23 mts, equivalentes a 77 pies; está abrigada de los vientos dominantes que soplan del suroeste, por Punta Melo; Sus playas están constituidas por terrenos firmes y secos, y en sus inmediaciones a menos de tres kilómetros hacia el sur, hay fuentes de agua de buen caudal que pueden captarse y conducirse por gravedad hasta el puerto para atender su demanda; 20 kilómetros hacia el norte, es posible la construcción de un aeropuerto. Humboldt está a 160 millas náuticas del Canal de Panamá, distancia que se anula o que no cuenta para los barcos provenientes del Pacífico Occidental con destino al Canal, por cuanto estos, al llegar a un punto al sur de Punta Mala en la Península de Azuero, donde deben cambiar el rumbo para dirigirse a la boca del Canal, prácticamente se encuentran a la misma distancia de Humboldt. En cuanto a los barcos provenientes del Pacífico Sur, Humboldt les queda 160 millas más cerca que Panamá.

Para que este puerto pueda ser operativo, es lógico que requiere conectarse al interior del país. Nuestro proyecto contempla para esta conexión, un moderno ferrocarril eléctrico de trocha estandar, y doble vía en su primer tramo de 144,8 Km hasta llegar a Sautatá. Los tramos restantes, Sautatá-Chigorodó y Chigorodó-Bello, serán de una sola vía, quedando así conformado 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 *increciendo* 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.

.Estos puertos de Coredó en el Pacífico y Sautatá en el Atlántico, serían de tercera generación y por tanto deben de ser dotados de **Centros Logísticos, Multimodales y de Transferencia**, declarados como Zona Franca, donde las compañías comerciales multinacionales puedan almacenar y transformar sus productos, para una mejor distribución en el continente. Esto requiere de un transporte rápido, limpio y muy eficiente, cual es el que podría prestar un moderno ferrocarril eléctrico, de trocha estandar de 1.435 mm, como el ya mencionado.

Estas ventajas comparativas, constituyen estos proyectos en el pivote que requiere Colombia para su comercio internacional, por cuanto puede entenderse por función pivote, aquella relación entre variables que sirven de punto de

apoyo, para que unas variables puedan relacionarse con otras, bajo una dinámica continua de proyección de su papel hacia el futuro, incrementando su poder y su capacidad preactiva permanentemente, tal como el geógrafo Kart Ritter de Quedlinburg, lo formulara en 1.895 en su obra “ 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: “El hombre y la sociedad humana, dependen del suelo en que viven y el destino de la Humanidad se determina por las leyes geográficas”.

**.Distancias y tiempos de recorrido.** Este ferrocarril, que correría 81.2 Km por el mismo corredor que la panamericana, debe ser eléctrico, de trocha estandar de 1,435 mts, y partir inicialmente de Guapá, en Chigorodó, para atender la producción de la zona, donde habrá de construirse el gran Parque Industrial de Urabá. Las distancias a recorrer serían las siguientes: A Coredó 196 Km. en 1 h 45’; A Sautatá 78.8 Km. en 0. h 43’ y Sautatá-Coredó 144.8 Km. en 1 h 17’.

**Beneficios a Corto Plazo.-** Urabá, con grandes potencialidades en el sector primario, hoy fundamenta su economía esencialmente en el monocultivo del banano y un poco en la ganadería, la cual se maneja en forma extensiva. El puerto haría propicia su industrialización con la creación de nuevas empresas y otras que se trasladarían desde el interior del país; igualmente, permitiría la explotación de los recursos minerales y otros del sector primario, los que al ser transformados con mucho valor agregado, serían un gran mercado de exportación.

La activación de estos potenciales y su incorporación a la economía del país, es lo que justifica que este proyecto pueda ser clasificado como “Pivote” dentro de una visión geopolítica, ya explicada en párrafo anterior.

Lamentablemente, estos aportes a la infraestructura, la geoestrategia y la geopolítica, para modernizar la infraestructura vial y portuaria, no han sido entendidos ni valorados adecuadamente por los dirigentes públicos y privados, motivo por el cual aun no disfrutamos los privilegios únicos de Colombia dentro de los países de sur América, al tener a la vuelta de la esquina los dos océanos, que le brindan el acceso a la mayor ruta del comercio mundial, y por ella , a los más promisorios mercados del mundo.

Los cuatro proyectos aquí sucintamente enunciados, hacen parte del gran giga proyecto denominado, “Colombia: La Mejor Esquina de América”. El quinto proyecto, no explicado, es la continuidad del ferrocarril hacia el Área Metropolitana de Medellín, en el interior del país.

Esperamos que nuestros dirigentes, una vez conocidos estos planteamientos, avalen nuestro proyecto, por cuanto el conlleva unas muy altas posibilidades de desarrollo y rendimientos económicos, lo que indudablemente hará atractiva la inversión privada, tanto nacional como extranjera para su ejecución por el sistema de concesión a veinte o veinticinco años.

Una mayor y más detallada información, puede encontrarse en la página [www.colombiainteroceanica.com](http://www.colombiainteroceanica.com) E-Mail: [hugohenaocuartas@yahoo.com](mailto:hugohenaocuartas@yahoo.com)

Medellín Septiembre de 2.009

HUGO HENAO CUARTAS  
DIRECTOR EJECUTIVO DE LA  
CORPORACIÓN UNA RUTA DOS MARES.

## EN LA ERA DE LA APERTURA INTERNACIONAL... COLOMBIA NO SE PUEDE QUEDAR ENCERRADA.

---

Colombia, esquina de Suramérica, enclave de las Américas, en la práctica se mantiene más mediterránea que Bolivia, que si está conectada por vía férrea con los puertos en los dos Océanos de sus países vecinos.

El subdesarrollo da como fruto la pobreza y la pobreza indigente da como fruto la inestabilidad social, la incovivencia. Las vías de comunicación son el principal motor del desarrollo y, éste el único capaz de proporcionarle bienestar y convivencia a la comunidad.

Solo Proyectos audaces son capaces de proporcionar soluciones macroscópicas que a la vez generen una reacción multiactiva en cadena que podrían poner a Colombia en el puesto de liderazgo que le corresponde debido a su estratégica posición geográfica, la riqueza agronómica de su suelo y, sobre todo, el gran potencial humano de su pueblo.

UNA RUTA, DOS MARES... Es un proyecto audaz que sacará a Colombia del letargo y aislamiento ilógico con el mundo. Con una sola vía desde el interior une los dos Mares entre si, y posibilita unir el Noreste Suramericano con el Pacífico. Volverá competitivo el comercio internacional con el abaratamiento del transporte a puertos.

UAN RUTA, DOS MARES ...Por la mayor parte de su corredor vial vinculará para la ecología y la economía grandes extensiones de suelos , hoy explotados irracionalmente y con pobre rendimiento, posibilitando redimir núcleos de población actualmente en conflicto de subsistencia por el mal uso de la tierra o por carencia de ella, amen que producen para solo subsistencia sin un destinatario económico que les asegure bienestar progreso.

UNA RUTA, DOS MARES... Es de tan factible potencialidad, que no será óbice que se hable de la incapacidad económica del país, pues será bastante la acogida que tendrá para los inversionistas internacionales que estarían interesados en realizarlo por el Sistema de Concesión.

UNA RUTA, DOS MARES... Es un proyecto urgente ante la saturación de capacidad del puerto de Buenaventura, la carretera troncal de occidente, y también del Canal de Panamá , y ante todos los esfuerzos y alternativas que está trazando las naciones centroamericanas para suplir este déficit. Como Hablaba Zaratustra: Hay que saltar primero antes que salten sobre nosotros.

UNA RUTA, DOS MARES... Es un proyecto muy inmediato para Estudio y Ejecución y no admite discusión de bondades respecto a otras tímidas y remotas alternativas propuestas: Es el que mayor solución social masiva aporta, el que genera mayor rédito económico tanto en su destino como en su travesía, el que dará una solución en un mínimo de tiempo, podría estimarse en 5 años; el que tendrá piso más estable y gozará de condiciones climáticas más favorables.

Medellín Septiembre de 2.009