

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA**  
**Sede Manizales**



**FACULTAD DE ING. Y ARQ.**

**Posgrado en Vías y Transportes**  
**Economía del Transporte**

**DOS NOTAS SOBRE LOS RETOS PARA EL DESARROLLO PORTUARIO EN COLOMBIA**

**Gonzalo Duque-Escobar \***

Presento dos artículos de importancia para enfrentar el retraso portuario del país:

*¿Un megapuerto en Bahía Málaga?*






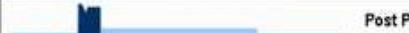

*El valor estratégico de Urabá para el desarrollo portuario del Pacífico.*

Cuando modernizamos a Cartagena y Buenaventura adaptándolos para recibir barcos de 5000 TEUs como los que cruzan el actual Canal de Panamá, no calculamos que quedaríamos "anclados" a 1914, fecha en que se inaugura el paso por el istmo. Esta razón explica la entrega del canal por parte de los EEUU y su actual proyecto de ampliación.

Pero también, el hecho de que el 90% del comercio planetario se desarrolla en los mares, obliga a encontrar fórmulas para transformar la ventaja geoestratégica de Colombia en un factor de competitividad, desarrollando una alternativa portuaria para acceder a los dos océanos de la economía mundial sin sacrificar el patrimonio natural del Chocó biogeográfico.

**Manizales, Julio 12 de 2010.**

## 1- ¿Un megapuerto en Bahía Málaga?

Generation	Length	Draft	TEU
<b>First Generation (1956-1970)</b>			
 Converted Cargo Vessel	135 m	< 9 m	500
 Converted Tanker	200 m	< 30 ft	800
<b>Second Generation (1970-1980)</b>			
 Cellular Containership	215 m	10 m 33 ft	1,000 – 2,500
<b>Third Generation (1980-1988)</b>			
 Panamax Class	250 m	11-12 m	3,000
	290 m	36-40 ft	4,000
<b>Fourth Generation (1988-2000)</b>			
 Post Panamax	275 – 305 m	11-13 m 36-43 ft	4,000 – 5,000
<b>Fifth Generation (2000-?)</b>			
 Post Panamax Plus	335 m	13-14 m 43-46 ft	5,000 – 8,000

Colombia que nunca ha tenido visión marítima y desconoce las ventajas de su posición geoestratégica, padece de "anemia económica" por no haber entrado a los mares donde se mueve el 90% de la economía planetaria. También, Colombia cuenta en la selva del Pacífico con una de las zonas más lluviosas y biodiversas del planeta, lo que incluye el Chocó como ecorregión de alto endemismo que contiene la cuarta parte de las especies vegetales del país. El inexplorado y desaprovechado patrimonio biótico contenido en los ecosistemas del Pacífico, también plantea enormes retos a su preservación y aprovechamiento sostenible.

Colombia, al "modernizar" a Cartagena y Buenaventura para que admitan barcos Panamax de 5.000 Contenedores de 20 pies (TEU) y que tienen hasta 12 m de calado, ha quedado anclado en 1914: la entrega del Canal se debió a que para USA los Panamax ya no son competitivos para transitar el Pacífico y el Atlántico, entre Asia y Europa, cuando el flete del Panamax (0,10 U\$ TEU/Milla) es cinco veces mayor que el de un Súper-pospanamax (0,02 U\$ TEU/Milla). El rol de Panamá se ha desplazado a los puertos de Nueva York y San Francisco unidos por los FFCC costa a costa de USA.

Ahora, más que un puerto profundo en Bahía Málaga, Colombia, se requieren un par de puertos ubicados en sendos mares para asegurarle al país los beneficios económicos de una ruta entre Asia y Europa, y éste es el valor estratégico de la fórmula Urabá-Tribugá. Con un solo puerto profundo que no genere una ruta interoceánica, es difícil explicar la operación continua de los megabarcos Súper-pospanamax de más de 12 mil 500 contenedores que superan los 16 m de calado y 400 m de eslora, fletándose en horas, cuando hoy Bogotá no alcanza a generar

100 mil contenedores al año para Buenaventura y que lo que Colombia moviliza por sus puertos es del orden de dos millones de contenedores al año.

Bahía Málaga con su profundidad cumpliría para barcos Superpanamax de hasta 14 m de calado y 300 m de eslora porque equidista tanto del Pacífico suramericano como de la costa oeste de Norteamérica, y porque quedará cercano a Centroamérica y el Caribe con Panamá ya ampliado, pero concediéndole la renta del paso interoceánico al Canal, la cual podría obtenerse en Colombia con una nueva ruta que una con un FFCC a Urabá y Tribugá. El tránsito de un TEU por Panamá que ayer valía U\$32 y hoy U\$54, rápidamente alcanzará U\$72 que se pagan en Suez cuando la creciente demanda sature el Canal.

Tanto Bahía Málaga, como Tribugá y un FFCC cruzando un túnel por el Darién hacia Urabá, suponen transformaciones y desarrollos con fuertes impactos para el medio natural, por lo que la eventual construcción y operación de estos elementos, salvo daños severos irreparables que los haga inviables, exige emplear tecnologías limpias certificadas y barcos apropiados que garanticen un desarrollo sostenible, en el cual debe quedar incluido el bienestar de los habitantes de la región.

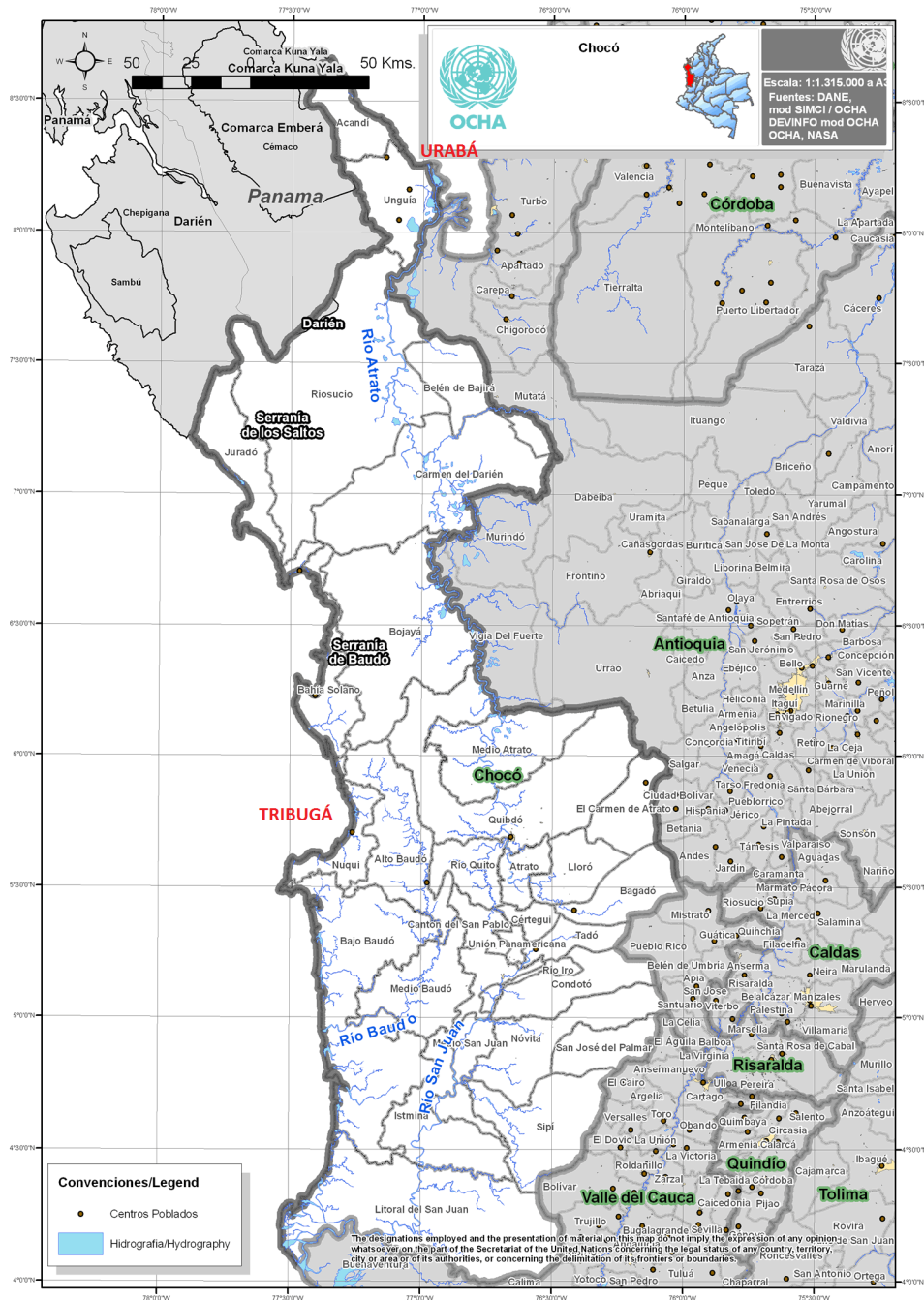
Existiendo varias opciones, entre las alternativas portuarias del Pacífico debe seleccionarse la de menor costo ambiental (entendido en términos de cultura y medio ecosistémico) y mayor beneficio global, siempre de cara a los intereses del país, lo que incluye la necesaria preservación de su patrimonio biótico y cultural, inalienables. Es que en Bahía Málaga con razones suficientes está prevista la declaración de un Parque Nacional Natural: en este lugar de una fauna y flora continental y marina diversa, se da el apareamiento de cientos de ballenas jorobadas.

El problema no consiste entonces en una disyuntiva simple entre la sostenibilidad ecológica o la económica; también faltaría considerar por lo menos un tercer pilar de la sostenibilidad (el de la dimensión social), para no desconocer las relaciones imbricadas del desarrollo. El examen separado y la visión cartesiana del problema no permiten advertir eventuales catástrofes ecológicas o tecnológicas, ni diferenciar entre un crecimiento con y sin desarrollo.

La respuesta a esta problemática debe soportarse en la razón costo/beneficio evaluada con los tres pilares del desarrollo sostenible. Para que Colombia pueda resolver su "anemia económica" entrando a los mares donde se mueve el 90% de la economía, debe evitar una catástrofe sobre su inexplorada y desaprovechada biodiversidad, y contemplar otras alternativas portuarias, además del bienestar social y la preservación de la cultura de las comunidades negras e indígenas del Pacífico colombiano.

**Manizales, mayo 26/2010.**

## 2- El valor estratégico de Urabá para el desarrollo portuario del Pacífico.



Tribugá es un proyecto relativamente seguro a largo plazo que podría enfrentar competencia vecina para desarrollar su puerto profundo hasta lograr atender

naves de 12.500 TEUs, con carga que se tendría que generar y consumir en la región, desde Centro América y el Caribe hasta la costa del Pacífico Sudamericano. Necesariamente esta fórmula deberá contemplar la posibilidad de que Manta, con dragados similares a los de B/ventura, pueda competir para aprovechar esas mismas tendencias y las futuras condiciones que ofrecerá Panamá.

Lo anterior obliga a contemplar la importancia de un segundo puerto en Urabá como complemento de Tribugá, dado el desarrollo urbano e industrial que se prevé, gracias a la Hidroeléctrica de Pescadero-Ituango y a la conexión entre las Américas.

Este escenario portuario alternativo al anterior, puede capitalizar la ventaja comparativa asociada a la posición geoestratégica y la presencia de los dos mares en Colombia, con una fórmula que no condiciona el desarrollo portuario a la generación y consumo de carga del país, al tiempo que para establecer una ruta interoceánica con un paso por el Darién, le restaría presión al impacto portuario sobre el ecosistema del Pacífico al facilitar los mayores desarrollos urbanos en Urabá y no en Tribugá.

La propuesta de construir un par de puertos profundos en Urabá y Tribugá unidos por FFCC con un túnel para el paso de la Serranía del Darién, y no por carretera, hace de esta alternativa un proyecto más competitivo y de bajo impacto ecológico. Esta alternativa que le puede competir a las rutas costa a costa de USA, le sirve de complemento al futuro Canal de Panamá, ya que su ampliación contempla reutilizar el 40% del agua, lo que limitará su capacidad en el tiempo para el creciente flujo interoceánico.

**Manizales, 08/07/2010.**

---

**Fuentes:**

- Una salida al mar para el occidente colombiano, Gonzalo Duque-Escobar. Universidad Nacional de Colombia. Ponencia presentada en el 2º Congreso Alianza Antioquia - Eje Cafetero de Sociedades de Mejoras Públicas. 2009. <http://gduquees.blogspot.com/2009/11/una-salida-al-mar-para-el-occidente.html>
- Un contexto para el puerto de aguas profundas en Tribugá, Colombia. Gonzalo Duque-Escobar. Universidad Nacional de Colombia. Conferencia para el Concejo Municipal De Manizales, abril 15 de. 2007. <http://www.galeon.com/cts-economia/tribuga-contexto.htm>
- Notas sobre puertos profundos en Colombia. Gonzalo Duque-Escobar. Universidad Nacional de Colombia. Sábado 8 de septiembre de 2007. <http://godues.blogspot.com/2007/09/notas-sobre-puertos-en-el-caso-de.html>

### **Crédito para las imágenes:**

Generaciones de barcos portacontenedores, en [www.people.hofstra.edu](http://www.people.hofstra.edu)

Mapa del Departamento del Chocó, en <http://litoraldelsanjuan-choco.gov.co>

-----  
\*Gonzalo Duque Escobar: Profesor de Economía del Transporte en el posgrado de Vías y Transportes de la Universidad Nacional de Colombia sede Manizales. <http://www.galeon.com/gonzaloduquee>