








## ¿Un megapuerto en Bahía Málaga?

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

### Gonzalo Duque-Escobar

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.

---

Imagen en: <http://godues.blogspot.com/2007/09/notas-sobre-puertos-en-el-caso-de.html>