

Colombia, sin puertos competentes

Colombia no ha tenido una visión marítima. El profesor de la UN, Gonzalo Duque-Escobar, plantea un análisis sobre la importancia de la posición geoestratégica que tiene el país para articularse a las rutas interoceánicas, núcleo de la economía mundial, pero que por descuido en la actual infraestructura portuaria, no ha sido posible. <http://unperiodico.unal.edu.co/ediciones/110/11.html> Unimedios: 13-04-2008

Gonzalo Duque-Escobar*



Rutas marítima y oceánicas. Fuente: [National Geographic](#)

Tribugá es la fórmula para acceder a la cuenca del Pacífico en el Siglo XXI y Urabá su complemento para hacer lo propio en el Atlántico. No existe en Colombia otro par de puertos que le permita al país entrar a los mayores escenarios de la economía global: el 90% de las mercancías del planeta se desplazan por agua, por lo que las regiones mediterráneas tratan de resolver su condición de "anemia económica" al quedar marginadas de los mercados.

Es que, con la actual infraestructura portuaria, no podemos articularnos a las rutas interoceánicas donde se imponen las grandes embarcaciones por encima de 75 mil toneladas: la cuenca del Pacífico triplica en extensión a la del Atlántico; también la supera en población y en la magnitud de la economía de las naciones que la habitan; por lo tanto, aunque la del Atlántico mantiene su importancia, la del Pacífico es la cuenca de la economía del Siglo XXI.

Estados Unidos ha entregado el Canal de Panamá. Las rutas interoceánicas Europa/Asia por América se han trasladado al norte para hacer uso del corredor de los ferrocarriles costa a costa de ese país; la razón, la entrega del Canal de Panamá debe verse como una eventual imposibilidad de efectuar dragados profundos en roca, para quienes creen que se puede recurrir a esta fórmula y habilitar así puertos y canales con severas limitaciones de profundidad para las naves de gran calado.

Sin visión marítima

Pero el país nunca ha tenido visión marítima, a pesar de poseer dos océanos y de estar ubicado en la mejor esquina de América. Por no valorar nuestras ventajas comparativas asociadas a esa posición geoestratégica y a la riqueza marítima, perdimos a Panamá, nos mantuvimos con los mismos puertos de siempre, y sin advertir que había llegado la era de los contenedores, vimos desaparecer nuestra Flota Mercante Grancolombiana creada en 1946, que sin los efectos positivos de la competencia mantuvo en su medio siglo de existencia su política de utilidades basada en altos precios y bajos niveles de calidad.

Según la CEPAL, en el ranking de los principales puertos de América Latina y el Caribe, por transferencia de contenedores en el año 2006, Colombia ocupa el puesto 8, con 1'333.764 contenedores y con un crecimiento anual medio del 19,5% en el período 2001-2006; Cartagena de Indias (incluidos Contecar, El Bosque, SPR) aparece en el puesto 12, con 711.529 contenedores; y Buenaventura (SPB) en el puesto 16, con 622.233 contenedores.

Seis puertos superan el millón de contenedores ese año, y los primeros países sobre Colombia y en su orden, son: Brasil, Panamá, México, Jamaica, Chile, Argentina y Bahamas. Ahora, la actividad portuaria en la región fue de aproximadamente 1.500 millones de toneladas métricas movilizadas durante todo el año 2006. En el ranking de dicha actividad Colombia ocupó el puesto 6, con 65.158 Toneladas y un crecimiento medio del 7,4% anual, entre 2002 y 2006.

Además, mientras el Pacífico sólo tiene en Buenaventura un puerto estructuralmente inapropiado, la Costa Atlántica colombiana, que apenas ha entrado a la era de los Panamax (Barcos que son diseñados para ajustarse a las dimensiones máximas permitidas para el tránsito por el Canal de Panamá) con la modernización de Cartagena de Indias, admite mayores niveles de competitividad si se logra consolidar un puerto profundo en Urabá.

Pero esto no significa que no se deba modernizar Buenaventura. Para empezar, ésta es una acción necesaria y de extrema urgencia, la cual ha merecido la atención del Gobierno y la Sociedad Portuaria, lográndose mejorar sus condiciones para llevarlo a una condición comparable a la de Cartagena de Indias, mediante un dragado en roca de hasta 12,5 m en la bahía interna y de hasta 10,4 m en la bahía externa, a un costo de US\$34 millones, y quedando

pendiente una nueva inversión por US\$17 millones para la segunda fase, en la que se complementará el dragado pendiente en la bahía.

Entre tanto, para responder a las exigencias del extenso Pacífico, las nuevas rutas interoceánicas que pasan por América, requieren puertos de mayor profundidad que las versiones del tipo Panamax y con amplios terrenos para la expansión en tierra. Hoy la ruta Europa/Asia es por Norteamérica, dado que Panamá, aunque se amplíe, no puede ganar suficiente profundidad para atender el paso de las enormes naves de la nueva generación.

Los fletes para contenedores en un Panamax, nave que tiene 12 m de calado, 290 m de eslora y transporta 4000 contenedores, no resultan competitivos entre Asia y América. El Canal de Panamá mide 80 kms de largo y tiene una profundidad de 12.8 m en el Atlántico y de 13.7 m en el Pacífico.

¿Qué hacer?

Si en algo resultan evidentes las economías de escala, es en el transporte por agua: y aunque lento, este modo de transporte es el más económico de todos. Los barcos sub-panamax han quedado rezagados al escenario marítimo, para dar paso en el tráfico interoceánico a las grandes embarcaciones super-panamax que hoy llegan a las 130 mil toneladas, 400 m de eslora, 13.500 contenedores y 16 m de calado.

Las economías son de este orden: en barcos sub-panamax, el flete es superior a 10 centavos de dólar contenedor/milla; en los super-panamax, se reduce hasta 2 centavos. Cartagena y Panamá ofrecen canales de acceso de 12,5 m de profundidad, y Buenaventura únicamente de 10 m, a causa de las limitaciones de su extenso canal de acceso.

Entonces, la opción es hacer de nuestra posición geoestratégica una ventaja comparativa, estableciendo una ruta para salvar el paso de las mercancías por esta región de América; y esto se logra construyendo por Colombia, mediante un par de puertos profundos en Tribugá y Urabá, el trayecto que le compita al puente seco de los ferrocarriles costa a costa de Norteamérica.

Un beneficiado con esta propuesta de Colombia es Panamá, cuyo flujo ya deprimido debe competir con el del Canal de Suez, ya que Panamá sería el puente entre los dos megapuertos colombianos.

De cara a la producción nacional, nuestro ineficiente sistema de transporte se soporta en el medio carretero, a pesar de poseer dos valles interandinos: el del río Magdalena y el del río Cauca, que ofrecen en su orden posibilidades más económicas para el transporte fluvial y ferroviario.

El flete por tonelada/km a lo largo del río Magdalena entre Honda y Barranquilla, dos lugares separados unos 900 km, en tractomula cuesta US\$0,12, mientras por ferrocarril cuesta entre US\$0,03 y US\$0,04, y por agua, utilizando botes de 80 contenedores de 20 pies, 40 en cada nivel y en dos niveles, costaría menos de US\$0,02. Para el transporte troncalizado de carga, el Ferrocarril de Occidente no tiene la competencia fluvial, dadas las limitaciones del río Cauca; entre tanto, a lo largo del Magdalena, por lo menos a partir de Honda, el ferrocarril de ese lado no debe competir con el río.

Si se implementa un sistema intermodal que contemple puertos secos para contenedores en puntos estratégicos de las troncales viales nacionales que conectan los escenarios industriales del país, buscando la transferencia de carga al sistema ferroviario y fluvial ubicado en los dos valles de las grandes cuencas intercordilleranas, se podrían obtener ventajas económicas como resultado de combinar varios modos de transporte, sin que tengan que competir río, carretera y ferrocarril.

Para la cuenca del Magdalena y la salida al Atlántico, de las regiones santandereana y cundiboyacence, la vía natural es la del río Magdalena: un medio más económico para sacar y entrar mercancías, hacia y desde el Caribe, en el que los fletes por agua resultarían 6 veces más económicos que los fletes carreteros. Urge, en consecuencia, el desarrollo de los Proyectos Yuma, para hacer navegable el río Magdalena con barcazas de 1,2 m de calado y capacidad para 80 contenedores de 20 pies.

Adicionalmente, para conectar el Occidente colombiano a los mercados de la cuenca del Atlántico, y afianzar la futura salida de Antioquia y del Eje Cafetero al Caribe, el Ferrocarril Bolombolo-Urabá es hoy una prioridad que puede complementarse conectando la Autopista del Café a la Troncal del Caribe, con una doble calzada entre Medellín y Urabá. Urabá reduce las distancias Medellín-Cartagena en un 41%, y Manizales-Cartagena en un 29%.

*Gonzalo Duque-Escobar: Profesor del módulo de Economía del Transporte en la Línea de Profundización del Programa de Ingeniería Civil, de la Facultad de Ingeniería y Arquitectura en la Universidad Nacional de Colombia, Sede Manizales.

Más artículos del autor en: www.galeon.com/gonzaloduque/gonzalo-duque.htm y en www.geocities.com/economiaytransportes/