

NUESTROS MARES EN LA ECONOMIA PLANETARIA

Por Gonzalo Duque Escobar *

Hoy que se inicia en Pereira el seminario-taller “Puerto, Ciudad y Territorio” con Tribugá como telón de fondo, empiezo como en mi curso de Economía del Transporte diciendo que el 90 por ciento de la economía del mundo se desarrolla sobre los mares, y que puertos y aeropuertos además de ser los mayores empleadores del planeta, son la expresión urbana de la economía de las naciones. Pero en el mar de Balboa la precariedad Buenaventura lo dice todo de Colombia, no sólo por las condiciones oprobiosas con las que saldamos la deuda de esclavitud, saqueo de la riqueza chocoana, y por la exclusión que señala nuestro Ministro del Transporte y la destrucción de la cultura ancestral, sino también por un monopolio portuario como causa estructural de la ineficiencia de este portal. Cuando en 1914 se inaugura el Canal de Panamá, ingresa el Ferrocarril del Pacífico a Palmira; ambos hechos le significaron a Buenaventura multiplicar por cuatro el volumen de carga movilizada concluyendo la década de 1920, al constituirse en puerta directa de la emergente economía cafetera del país, gracias a los ferrocarriles cafeteros como motor del poblamiento del occidente colombiano, medio uyo impacto resulta comparable al del Canal de Panamá.

Mientras el ingreso de los EEUU de América al Siglo XXI contempla la entrega del Canal a Panamá, los colombianos lo hacemos modernizando nuestros puertos, primero en Cartagena y luego en Buenaventura, adecuándolos para barcos de hasta 5000 contenedores denominados Pánamax: las mayores naves que transitan el lugar y los mares en los que el flete contenedor-milla cuesta 10 centavos de dólar. Pero si la entrega del Canal no respondió a un gesto solidario del país del norte, lo grave del asunto es que aquí se creímos posible la modernización de nuestros puertos, igualándolos a las condiciones de Panamá, lo que significa haber errado en la fórmula para la competitividad portuaria. Es que las nuevas generaciones de naves para las rutas troncales del comercio interoceánico han pasado de los mares a los océanos, primero con los pospánamax y ahora con los superpospánamax, una tercera generación de barcos de 12500 contenedores que ofrecen fletes de 2 centavos contenedor-milla, cuantía equivalente a la mitad de sus antecesores y cinco veces menor a la de los Pánamax. Así, con los nuevos puertos Colombia sale de la era de los veleros para quedar anclada en 1914.

Ahora, mientras las nuevas rutas interoceánicas entre Asia y Europa que han dejado a Panamá, para ir al norte usando los FFCC costa a costa de los EEUU ya depreciados, en tanto Colombia intenta resolver su falta de visión marítima, Panamá avanza para recuperar su protagonismo emprendiendo gigantescas inversiones para ampliar su Canal y adaptarlo a los gigantes barcos: ampliará exclusas, reutilizará el 40 por ciento de las aguas del Lago Gatún, profundizará sus puertos, construirá una isla, y seguramente complementará el sistema ferroviario. Entre tanto, los pequeños y medianos barcos de fletes más costosos, quedarán relegados a los mares con funciones alimentadoras y de reparto. Todo esto, sin riesgo para los intereses norteamericanos ya que el comercio marítimo global crece a ratas que duplican el PIB mundial, lo que supone espacio para todos, incluido Suez su tradicional competidor y, de decidirnos, nuestro país como alternativa de complemento.

Y si la cuenca del Pacífico genera 2/3 del PIB planetario y la del Atlántico el 1/3 restante, para resolver la anemia económica de Colombia, aprovechando nuestra posición geoestratégica, las propuestas con mérito deben contemplar los puertos profundos en Tribugá y Urabá articulados por un ferrocarril con túnel para cruzar la Serranía del Baudó, buscando establecer un canal seco entre los dos océanos con el objeto de atraer una ruta troncalizada de las que sueña recapturar Panamá. Esta alternativa podría ser mejor que la de un puerto aislado que no podrá garantizar *per se* la operación de aquellos nuevos monstruos de los mares, con esloras de 398 m, mangas de 56 m y calados de 16 m, cuyos más de 12500 contenedores deben cargarse o descargarse en horas. Dependemos de otros flujos ya que Colombia cuya economía, basada en carbón y petróleo, difícilmente mueve 2 millones de contenedores por año en los dos puertos citados. Y sobre el eje Tribugá- Urabá: los mayores desarrollos urbanos al norte como fórmula para no comprometer la fragilidad del Chocó biogeográfico, y la opción del ferrocarril por esa razón para el medio ambiente y por resultar la más baja en costos al ofrecer fletes tres a cuatro veces inferiores a los del transporte carretero.

[Ref: LA PATRIA, Manizales, 2010-11-22] * Profesor Universidad Nacional de Colombia
<http://www.galeon.com/gonzaloduquee>