

Muelle de Tribugá.

¿Es posible el desarrollo sostenible?: sin desconocer derechos de comunidades y cuidando el medioambiente, un puerto en el Chocó Biogeográfico articulando nuestros mares, podría impulsar la economía local si las comunidades propietarias de las tierras participan como socias.



En Nuquí, la mayoría de pobladores viven de la pesca artesanal, la agricultura y el ecoturismo. Algunas comunidades indígenas y afro se oponen al proyecto y aseguran que los afectaría. Foto: Guillermo Ossa /

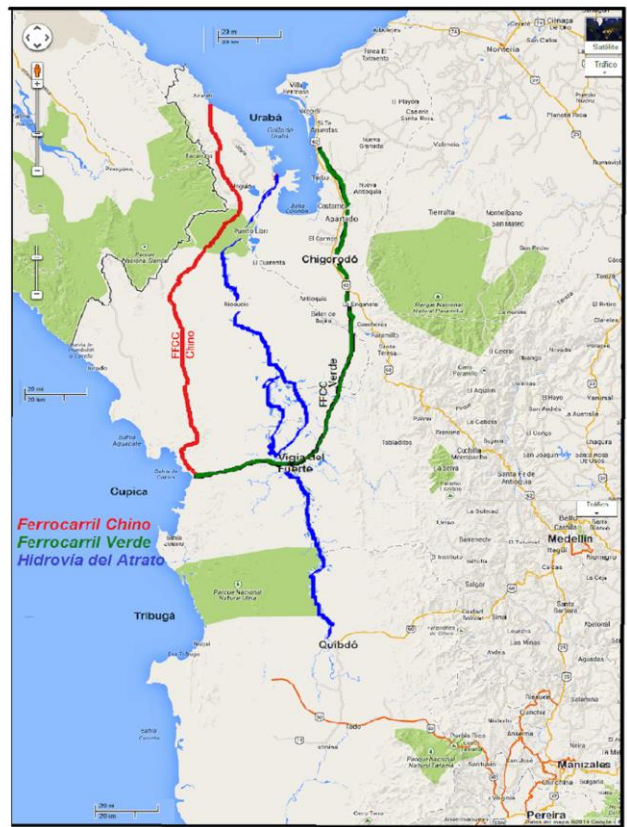
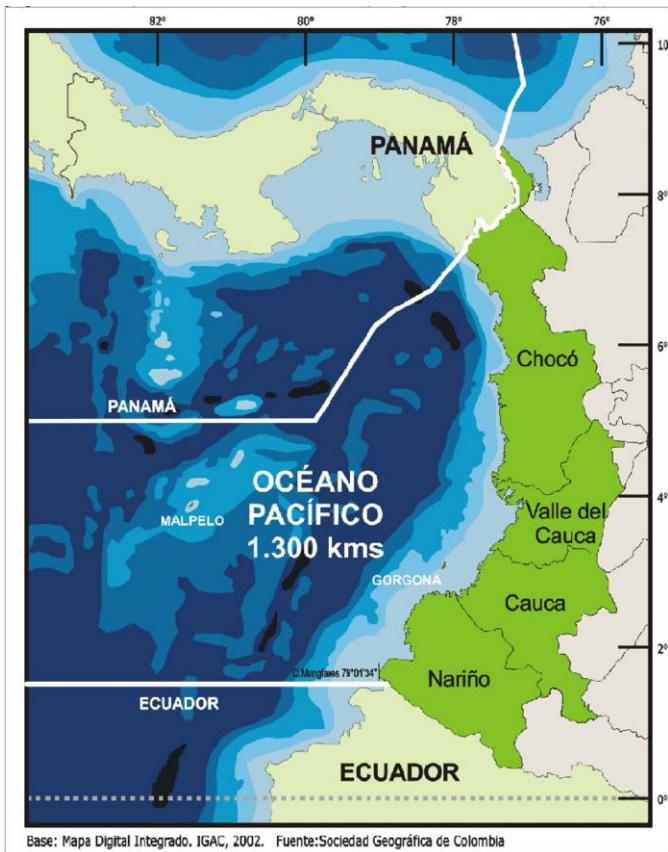
Archivo EL TIEMPO.

Por: Gonzalo Duque-Escobar*

(NOTA: Artículo de prensa ilustrado por el propio autor* para la Asamblea de la SMP de Manizales)

Mejorar la infraestructura y el transporte es esencial para expandir el sector productivo, más ahora que nuestra economía se fundamenta en la minería extractiva, el petróleo crudo y el carbón. Para eso es fundamental (1) articular el Altiplano con el Caribe, Buenaventura y Urabá, y (2) conectar el océano Pacífico con el Atlántico.

La construcción de un puerto en el golfo de Tribugá busca mejorar la conectividad y, por lo tanto, aumentar las exportaciones. Para que eso suceda, es necesario, además, utilizar el potencial de las hidrovías y construir túneles para ferrocarriles a lo largo de nuestras cordilleras, lo que reduciría los fletes seis y tres veces respectivamente.



Ferrocarril Verde Urabá -Cupica e Hidrovía del Atrato - GDE

Mientras que en Europa hay un puerto cada 100 kilómetros, en Colombia los principales puertos están concentrados en cuatro ciudades: Barranquilla, Cartagena, Santa Marta y Buenaventura. Por eso, otro gran puerto en el Pacífico podría ser un instrumento de desarrollo para conectar esa región con el resto del país.

Sin embargo, aunque sean necesarios para conectar los mares, los puertos no son suficientes para crear desarrollo –los mejores ejemplos son Buenaventura y Cartagena–. Por eso, el puerto de Tribugá puede no tener un impacto positivo si su construcción no se acompaña de políticas públicas, planes y estrategias para reducir la pobreza y para respetar los derechos bioculturales de ese territorio y sus poblaciones.

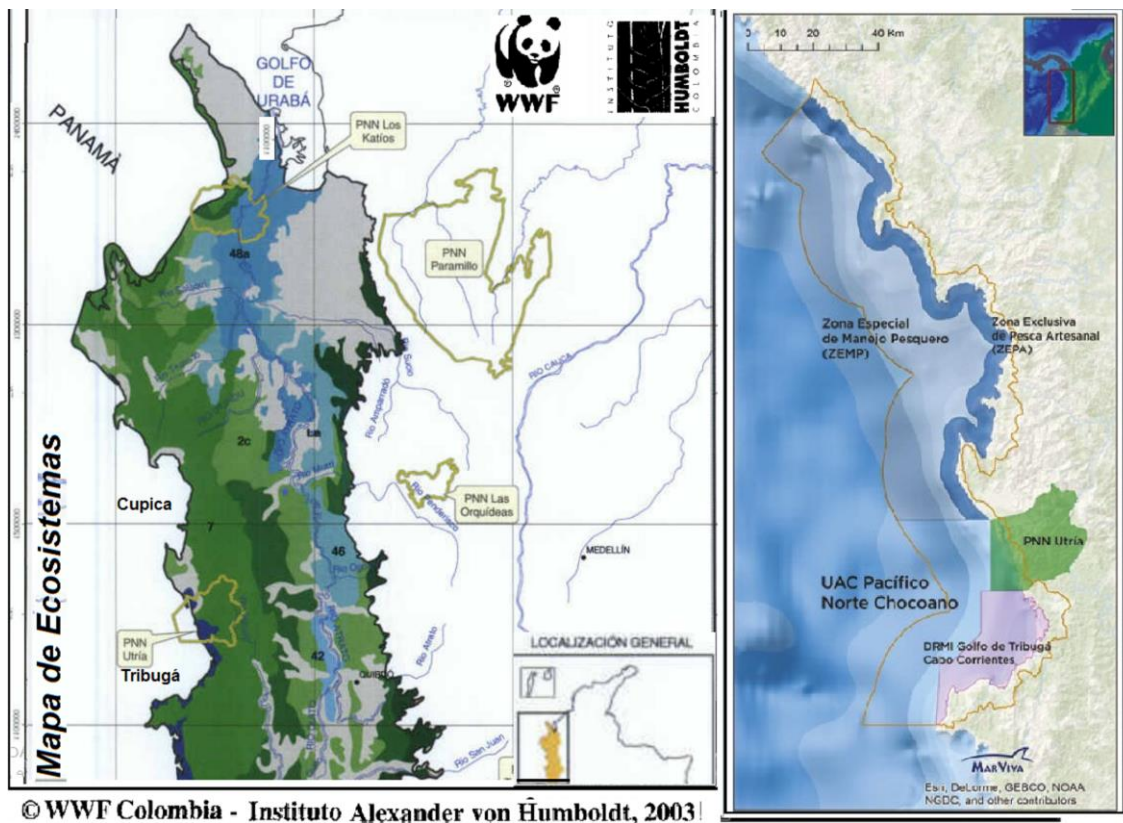
Lamentablemente, en Colombia la ley y las políticas ambientales se han adaptado más a los desafíos del mercado que a los retos del desarrollo sostenible. Con el enfoque erróneo, los megaproyectos como el del puerto de Tribugá pueden amenazar seriamente ciertas áreas sensibles ecológica y culturalmente.

La disyuntiva



La construcción del puerto de Tribugá ha interesado durante mucho tiempo a políticos y empresarios del Eje Cafetero –que buscan conectarse con el Pacífico– y del Chocó –que pese a tener costas en dos océanos, buscan puertos y vías para accederlos–.

En 2006 se creó la organización Promotora Arquímedes S. A., con el propósito de construir y operar el puerto de Tribugá. Desde entonces, Arquímedes ha buscado ajustar su diseño a las condiciones ambientales del entorno. Por eso propuso construir el 80 por ciento de su infraestructura en mar, para lograr el licenciamiento ambiental. También se ha contemplado construir un ferrocarril a Quibdó y terminar la vía terrestre a Risaralda, con el propósito de crear una “ciudad-puerto”.



Sin embargo, muchos ambientalistas han advertido que la construcción del puerto tendría impactos funestos para el medioambiente por: “La amenaza para los cientos de hectáreas de manglares que hay en el golfo; el impacto del dragado y de los vertimientos sobre las playas donde anidan las tortugas; el daño a la ruta migratoria de las ballenas jorobadas, que todos los años llegan a esta región, y la pérdida de biodiversidad que implicaría construir carreteras y trenes en medio de la

selva”.

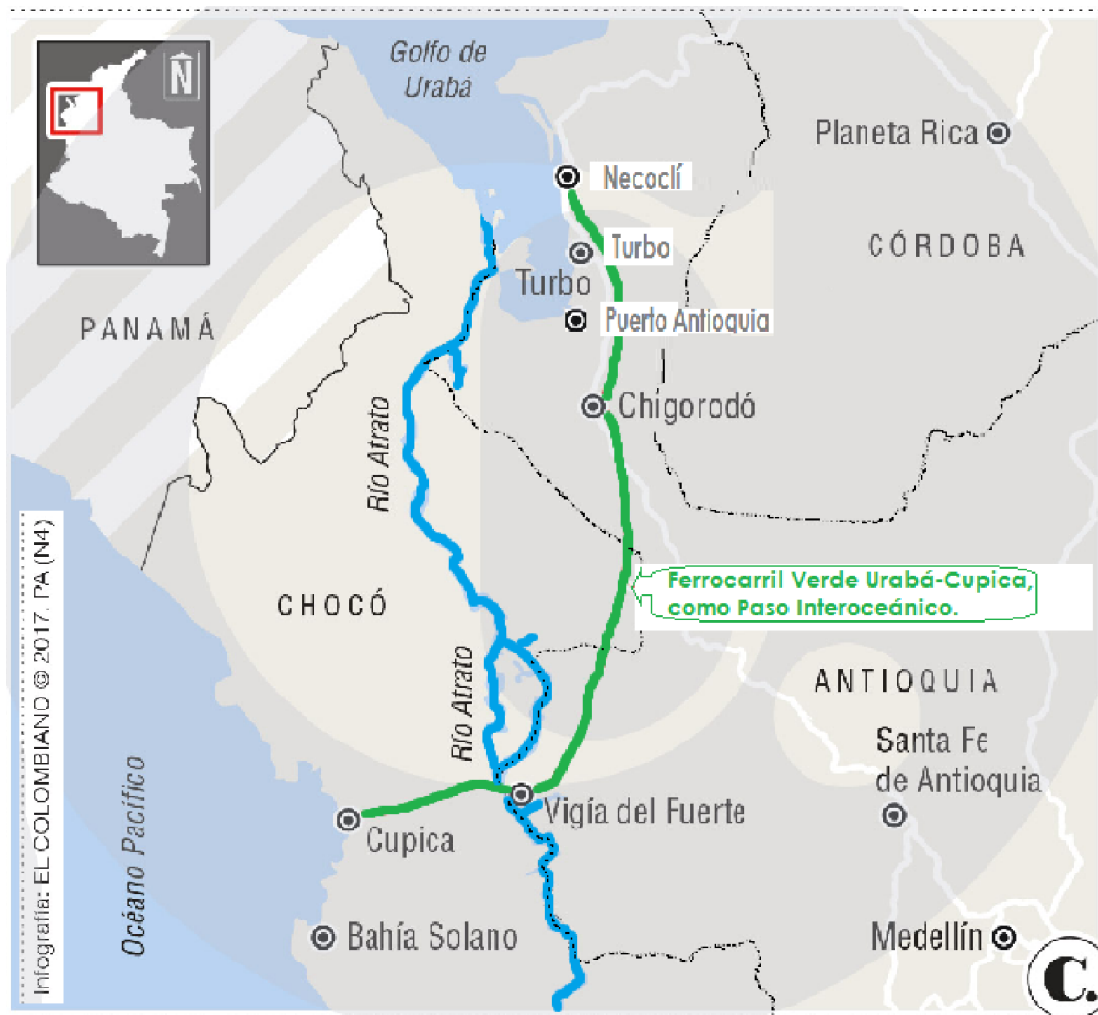
Además, la Academia de Ciencias de California, el Instituto Carnegie de Ciencias, la Institución Central Clima y la Universidad de California en Berkeley señalan que en el presente siglo los bosques de coníferas tropicales y subtropicales tendrán que adaptarse a una velocidad de 80 metros por año, mientras que los manglares tendrán que hacerlo a 950 metros por año.

¿Hay otras alternativas?



En caso de que no se cuente con la voluntad de la comunidad o que se encuentre que los manglares del golfo, la ensenada o el parque nacional natural Utría resultarían afectados por el puerto, es necesario contemplar otras alternativas:

Una opción es construir el puerto en el extremo sur del golfo, donde el medio es rocoso y la morfología costera protegería el puerto de la corriente oceánica de dirección noreste. A diferencia de la barra de la ensenada de Tribugá, donde existe una alta vulnerabilidad sísmica, esta zona parece más apta para la construcción de un puerto profundo.



Ferrocarril Verde Urabá-Cupica, e hidrovía del Atrato como complemento.

Y si no fuera en Tribugá, 90 kilómetros más al norte se encuentra el golfo de Cupica. Esta alternativa favorecería un paso transoceánico más corto, siempre que se construya el ferrocarril verde Urabá-Cupica propuesto desde la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales. Esa línea pasaría por Vigía del Fuerte y Chigorodó, hasta llegar al complejo portuario antioqueño, de manera que se complementarían con la hidrovía del río Atrato.

En todo caso, la construcción de un nuevo puerto en la región Pacífica no debe desconocer los derechos de este territorio biodiverso y pluricultural. Las comunidades indígenas y afrodescendientes que allí habitan no han recibido nada en más de 200 años de olvido y desconocimiento de su cosmovisión. Por eso, la clave está en no repetir la historia de Buenaventura, el puerto vallecaucano que le representa a la nación impuestos por 5,5 billones de pesos al año.

Si se busca un verdadero desarrollo, es necesario partir del enorme potencial pesquero del Pacífico colombiano. Eso implicaría dotar a la comunidad de un astillero para embarcaciones pesqueras, equipos para el procesamiento de pescados y mariscos, fuentes de energía y unidades térmicas para refrigerar la cosecha marina, sistemas de conectividad para sacar dichos alimentos y programas integrales de formación y capacitación en estas materias. Lo anterior podría traducirse en decenas de miles de empleos dignos y remunerados para los habitantes del Pacífico.

Ordenar el territorio y blindar el patrimonio natural y cultural en áreas estratégicas; sin embargo, para llegar a ese objetivo también es necesario: convertir las rentas de los recursos primarios y megaproyectos en capacidades humanas, fortalecer el quehacer de las instituciones ambientales y la sociedad civil, fortalecer los procesos culturales endógenos y construir paisajes resilientes en los ecosistemas, y proteger las comunidades rurales de pescadores y artesanos de las agresiones de un modelo 'de enclave'.

En suma, un proyecto de este tipo con el enfoque correcto puede traer enormes beneficios para la región si las comunidades propietarias de las tierras participan como socias

La importancia

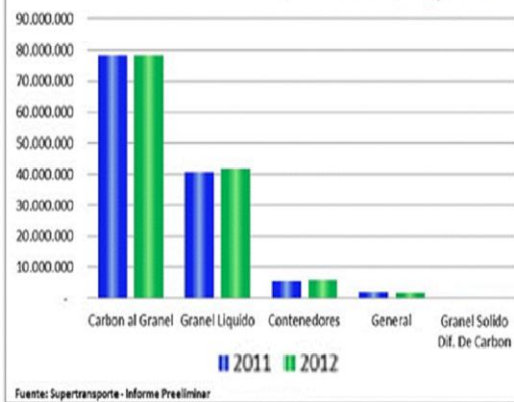


En la cuenca del Pacífico se producen dos tercios del PIB mundial y habita cerca de la mitad de la población del planeta. Allí está el nuevo escenario de la economía planetaria.

Por eso, el eje Urabá-Tribugá puede ser un complemento de la nueva troncal transoceánica entre Europa y Asia que ha llegado a Panamá, y puede convertirse en una forma de acceder al Pacífico del siglo XXI.

La ampliación del canal de Panamá aumentará entre 300 y 600 millones de toneladas-año su capacidad de carga. Con esa ampliación se permitirá el tránsito de embarcaciones tipo Suez de 12.000 contenedores (TEU), cuya economía en fletes supera cinco veces la de los Panamax de 4500 TEU.

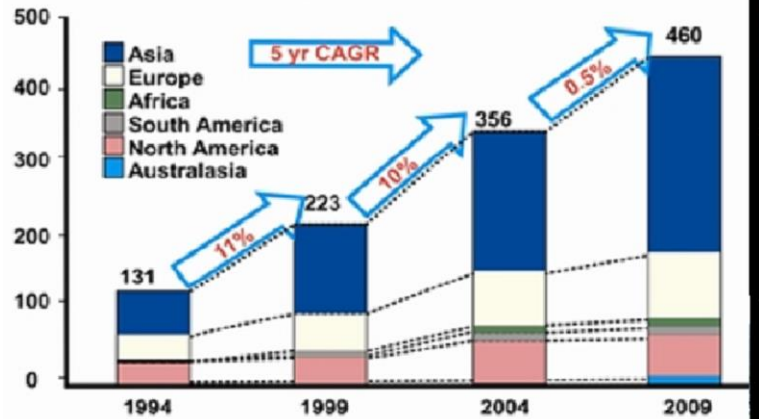
Colombia Exportaciones por tipo de carga (ton)



Fuente: Supertransporte - Informe Preliminar

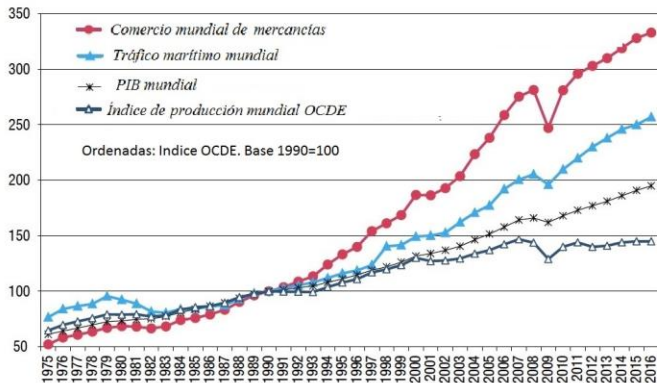
Exportaciones de Colombia 2011 y 2012 (supertransporte)

Container Volume (mn TEU)

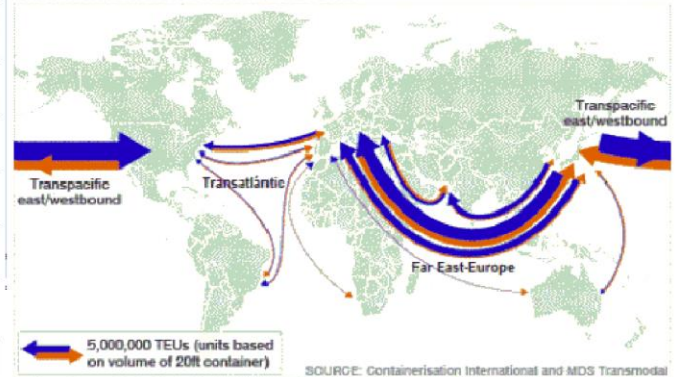


Source: - Mantrana Maritime Advisory
Data: - Containerization International

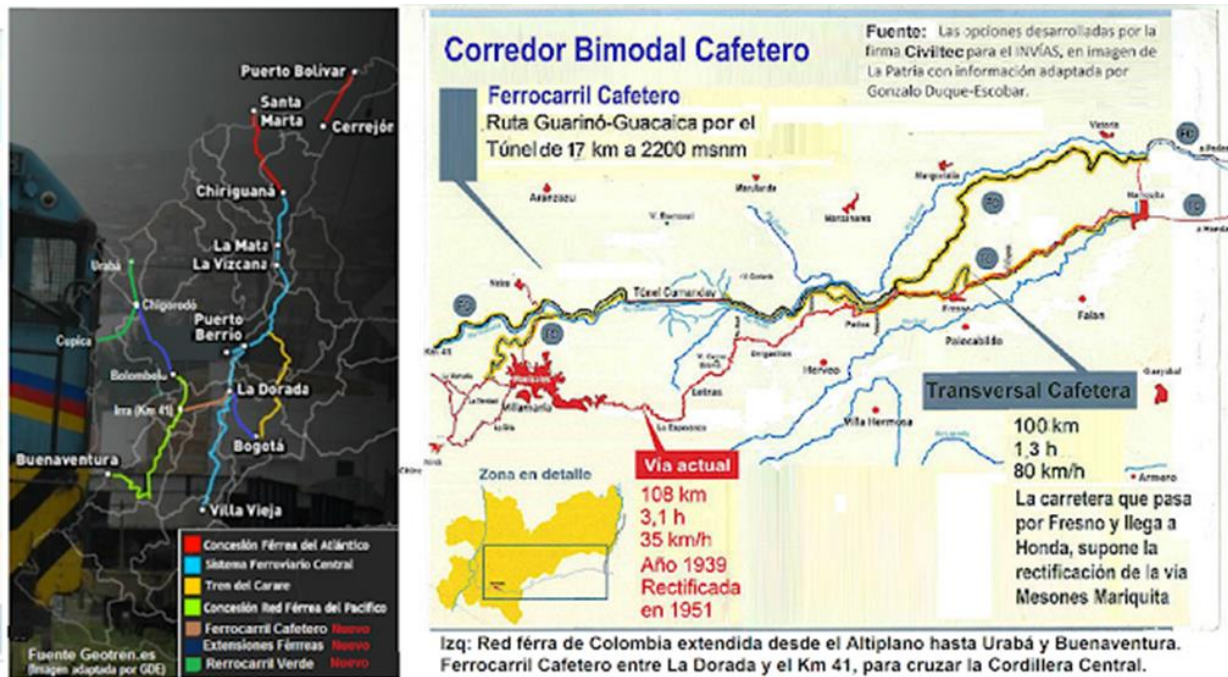
Ante ese nuevo panorama, habrá oportunidades para que Colombia construya un paso de cabotaje desde el complejo portuario antioqueño hasta Cupica o Tribugá. Nuestro país puede aprovechar (1) las limitaciones del canal de Panamá, cuyas esclusas deben reutilizar el 40 por ciento del agua, y (2) el hecho de que el comercio contenedorizado ha crecido en el largo plazo a tasas que varían entre 1,5 y 2 veces el PIB global.



MAIN CONTAINER SHIPPING ROUTES 2008



Un puerto en Tribugá con ferrocarril de conexión al Atrato o un puerto en Cupica articulado con el complejo portuario antioqueño mediante el ferrocarril Urabá-Cupica pueden ser oportunidades para atraer carga de cabotaje y crear un paso interoceánico por Colombia.



Además, el ferrocarril del Atrato que llegaría al complejo portuario de Antioquia contribuirá a la estructuración de un sistema intermodal de carga mediante los corredores logísticos que integren el Altiplano, Buenaventura y Urabá-Chocó. En ese escenario, la hidrovía del Atrato, cuya capacidad es de 150 millones de toneladas-año o 50 trenes de 10.000 toneladas-día, resulta necesaria.

En suma, un proyecto de este tipo con el enfoque correcto puede traer enormes beneficios para la región si las comunidades propietarias de las tierras participan como socias. La locomotora del carbón andino exportado a Asia puede sustituir la caída del precio de los hidrocarburos, gracias a la alta calidad de dicho mineral. Esas exportaciones pueden financiar la variante Loboguerrero, dotada de viaductos y túneles, la extensión del tren que conformaría los grandes corredores y las plataformas logísticas de nuestra región Andina.

POSTER para presentación del proyecto ante la Asamblea de la SMP de Manizales. Julio 8 de 2019.

*AUTOR: GONZALO DUQUE-ESCOBAR; Profesor de la Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales, y Miembro de la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales <http://godues.webs.com>

** FUENTE: Fuente: <https://www.eltiempo.com> 22/06/2019. Tomado de Razón Pública 9/06/2019.

...

RELACIONADOS:

<p>Colombia: ¿muere el país rural?</p> <p>¿Cuál es el mejor sistema de transporte para Colombia?</p> <p>Colombia mira a la Cuenca del Pacífico.</p> <p>El eje Urabá - Tribugá y la salida a los océanos en Colombia.</p> <p>El Ferrocarril Cafetero por el Norte del Tolima para la Intermodalidad de Colombia.</p> <p>El territorio del río Grande de la Magdalena.</p>	<p>Ferrocarriles, integración y progreso para Colombia.</p> <p>Fundamentos de Economía y Transportes.</p> <p>Pacífico biogeográfico y geoestratégico.</p> <p>Plataformas Logísticas y Transporte Intermodal en Colombia.</p> <p>Tribugá: ¿es posible el desarrollo sostenible?</p> <p>Un contexto para el puerto de aguas profundas en Tribugá.</p>
--	---

...

ENLACES AMBIENTALES U.N.:

<p>Agua como bien público.</p> <p>Agua y Clima.</p> <p>Aire urbano contaminado... ¿qué hacer?</p> <p>Acuerdo Climático: avance necesario pero insuficiente.</p> <p>Albert Einstein.</p> <p>Amenaza para la Reserva de Río Blanco en Manizales.</p> <p>América Latina: oportunidades en la economía del conocimiento.</p> <p>Árboles, poblaciones y ecosistemas.</p> <p>Arroyo Bruno, entre la muerte negra y la vida wayuu.</p> <p>Aspectos geofísicos de los Andes de Colombia.</p> <p>Bioturismo y ruralidad en la Ecorregión Cafetera.</p> <p>Bosques en la cultura del agua.</p> <p>Bosques, Cumbre del Clima y ENSO.</p> <p>Calentamiento global en Colombia.</p> <p>Caldas en la biorregión cafetera.</p> <p>Cambio climático y gestión ambiental en Caldas.</p>	<p>El desastre de Amero y la erupción del Ruiz.</p> <p>El desastre en el río Mira.</p> <p>El eje Urabá - Tribugá y la salida a los océanos en Colombia.</p> <p>El Estado y la función del suelo urbano en Manizales.</p> <p>El Ferrocarril Cafetero por el Norte del Tolima para la Intermodalidad de Colombia.</p> <p>El futuro de la ciudad.</p> <p>El inestable clima y la crisis del agua.</p> <p>El misterioso lado oscuro del universo.</p> <p>El modelo de ocupación urbano – territorial de Manizales.</p> <p>El Museo Interactivo Samoga: 2001-2015.</p> <p>El ocaso del bosque andino y la selva tropical.</p> <p>El Paisaje Cultural Cafetero.</p> <p>El porqué de los aguaceros en Colombia.</p> <p>El Ruiz continúa dando señales...</p> <p>El siniestro de Mocoa, designio de la imprevisión.</p> <p>El territorio del río Grande de la Magdalena.</p> <p>El tortuoso camino de los acuerdos climáticos.</p>	<p>Más espacio y oportunidades para el ciudadano.</p> <p>Mohán: sin bogas ¿pa' onde va el río?</p> <p>Movilidad y modelo urbano.</p> <p>No todo lo que brilla es oro.</p> <p>Nuestras aguas subterráneas.</p> <p>Nuestro frágil patrimonio hídrico.</p> <p>Observaciones al componente general del POT de Manizales.</p> <p>ONG: desarrollo sostenible, gestión del riesgo y calentamiento global.</p> <p>Opciones de Caldas en medio ambiente, cultura y territorio.</p> <p>Otra prueba de la TGR: el agujero negro en M87.</p> <p>Otra vez El Niño: ¿cómo adaptamos?</p> <p>Oro de Marmato: miseria o desarrollo.</p> <p>Pacífico biogeográfico y geoestratégico.</p> <p>Paisaje y Región en la Tierra del Café.</p> <p>¿Para dónde va el Magdalena?</p> <p>Paramos vitales para la Ecorregión Cafetera.</p> <p>Patrimonio hídrico: carencias en la abundancia.</p>
--	--	---

<p><i>Cerro Bravo, tras trescientos años de calma volcánica.</i></p> <p><i>Chinchiná Siglo XXI.</i></p> <p><i>Ciclo geológico.</i></p> <p><i>Ciencia, Tecnología y Emprendimiento – CTyE.</i></p> <p><i>Ciencia, tecnología y ruralidad en el POT de Caldas.</i></p> <p><i>Ciencias naturales y CTS.</i></p> <p><i>Clima andino y problemática ambiental.</i></p> <p><i>Clima extremo, desastres y refugiados.</i></p> <p><i>Clima, deforestación y corrupción.</i></p> <p><i>Colombia biodiversa.</i></p> <p><i>Colombia mira a la Cuenca del Pacífico.</i></p> <p><i>Colombia: ¿muere el país rural?</i></p> <p><i>Colombia, país de humedales amenazados.</i></p> <p><i>Colombia: riesgos geodinámicos y hábitat.</i></p> <p><i>Conflicto socioambiental en la reserva de río blanco.</i></p> <p><i>COP 21, un reto social y político a nivel global.</i></p> <p><i>Corredor Bimodal Cafetero: ficha técnica.</i></p> <p><i>Cuatro PNN, patrimonio de la Ecorregión Cafetera.</i></p> <p><i>¿Cuál es el mejor sistema de transporte para Colombia?</i></p> <p><i>Cultura y Turismo en Caldas.</i></p> <p><i>Daño a reserva forestal que protege a Manizales,</i></p> <p><i>Decálogo verde.</i></p> <p><i>Degradación del hábitat y gestión ambiental.</i></p> <p><i>Del antropocentrismo al biocentrismo.</i></p> <p><i>Desarrollo portuario del Pacífico: Caso Tribugá.</i></p> <p><i>Desarrollo urbano y huella ecológica.</i></p> <p><i>Desarrollo y revoluciones tecnológicas.</i></p> <p><i>Desarrollo y ruralidad en la región cafetalera.</i></p> <p><i>Deuda histórica con el Pacífico Colombiano.</i></p> <p><i>Dinámicas del clima andino colombiano.</i></p> <p><i>Eje Cafetero: construcción social e histórica del territorio.</i></p> <p><i>El agua en Colombia: glosas.</i></p> <p><i>El agua en la biorregión caldense.</i></p> <p><i>El cuidado de la casa común: Agua y Clima.</i></p>	<p><i>El Universo acelerado.</i></p> <p><i>Elementos de economía para el constructor.</i></p> <p><i>Elementos para la construcción de una visión estructurada de Caldas.</i></p> <p><i>En el Volcán Nevado del Huila: incertidumbre y éxodo.</i></p> <p><i>Ferrocarriles, integración y progreso para Colombia.</i></p> <p><i>Fundamentos de Economía y Transportes.</i></p> <p><i>Geociencias y Medio Ambiente.</i></p> <p><i>Geomecánica.</i></p> <p><i>Geomorfología.</i></p> <p><i>Geotecnia para el trópico andino.</i></p> <p><i>Gestión del riesgo natural y el caso de Colombia.</i></p> <p><i>Gestión del riesgo por sismos, volcanes y laderas.</i></p> <p><i>Gobernanza forestal para la ecorregión andina.</i></p> <p><i>Guerra o Paz, y disfunciones socio-ambientales en Colombia.</i></p> <p><i>Guía astronómica.</i></p> <p><i>Hidro-Ituango, una lectura a la crisis.</i></p> <p><i>Huella hídrica en Colombia.</i></p> <p><i>Huracanes y Terremotos acechan.</i></p> <p><i>Ingeniería, incertidumbre y ética.</i></p> <p><i>Investigación estratégica en el PNN de los Nevados.</i></p> <p><i>La Luna.</i></p> <p><i>La encrucijada ambiental de Manizales.</i></p> <p><i>La historia del Cerro Sancancio.</i></p> <p><i>Las cuentas del agua.</i></p> <p><i>Las nuevas rutas de la seda y el viraje geopolítico.</i></p> <p><i>Legalidad y sostenibilidad de la guadua en la Ecorregión Cafetera.</i></p> <p><i>Logística del transporte para la RAP del Eje Cafetero.</i></p> <p><i>Los guetos urbanos o la ciudad amable.</i></p> <p><i>Manizales, ¿ciudad del agua?</i></p> <p><i>Manizales: un diálogo con su territorio.</i></p> <p><i>Manizales, por la senda verde.</i></p> <p><i>Manual de geología para ingenieros.</i></p>	<p><i>Peajes sí, pero no así y menos ahí.</i></p> <p><i>Perfil ambiental de Manizales y su territorio..</i></p> <p><i>Plataformas Logísticas y Transporte Intermodal en Colombia.</i></p> <p><i>Plusvalía urbana para viabilizar el POT de Manizales.</i></p> <p><i>POMCA de la cuenca del río Guarinó.</i></p> <p><i>Procesos de Control y Vigilancia Forestal en Colombia.</i></p> <p><i>Reflexiones sobre el POT de Manizales.</i></p> <p><i>Retrospectiva de la Constitución Política.</i></p> <p><i>Retrospectiva histórica de la minería en Marmato.</i></p> <p><i>Rieles para el empleo cafetero.</i></p> <p><i>Riesgo para el agua en la ecorregión cafetera.</i></p> <p><i>Riesgo en zonas de montaña por laderas inestables y amenaza volcánica.</i></p> <p><i>Riesgo sísmico: los terremotos.</i></p> <p><i>Río Blanco como área de interés ambiental.</i></p> <p><i>Río Blanco, cuna de vida...</i></p> <p><i>Río Blanco: el legado de Conrado Gómez Gómez.</i></p> <p><i>Sismo, bahareque y laderas.</i></p> <p><i>Sismos y volcanes en Colombia.</i></p> <p><i>Sol, clima y calentamiento global.</i></p> <p><i>Stephen Hawking.</i></p> <p><i>Terrorismo y guerra, la ruta equivocada.</i></p> <p><i>Textos "verdes".</i></p> <p><i>"Tierraviva" y el caso de la reserva de Río Blanco.</i></p> <p><i>Tribugá: ¿es posible el desarrollo sostenible?</i></p> <p><i>UMBRA: la Ecorregión Cafetera en los Mundos de Samoga.</i></p> <p><i>Un contexto para el puerto de aguas profundas en Tribugá.</i></p> <p><i>Un nuevo modelo educativo.</i></p> <p><i>Un SOS por la bambusa guadua.</i></p> <p><i>Una política ambiental para Manizales, con gestión del riesgo.</i></p> <p><i>Vulnerabilidad de las laderas de Manizales.</i></p> <p><i>Vulnerabilidad de Río Blanco frente a la expansión urbana.</i></p>
---	---	---

...

TAGS: clave: Colombia, Puerto de Tribugá – Colombia, Puerto de Cupica - Colombia, Puerto de Buenaventura - Colombia, Puertos del Pacífico - Colombia, Complejo portuario de Urabá –Colombia, RAP del Eje Cafetero - Colombia, Mares de Colombia, Puertos - Chocó (Colombia: departamento), Puertos – Valle del Cauca (Colombia: departamento), Golfo de Urabá - Colombia, Golfo de Tribugá - Chocó (Colombia: departamento), Golfo de Cupica - Chocó (Colombia: departamento), Ferrocarril Interoceánico Verde - Colombia, Ferrocarril Cafetero - Colombia, Chocó Biogeográfico - Colombia, Sistema intermodal de Carga - Colombia, Hidrovías y Ferrocarriles - Colombia, Promotora Arquímedes S.A., Tsunamis - Tumaco (Colombia) – 1979. U.N de Colombia, SMP Manizales, Razón Pública, El Tiempo.

[Publicaciones de GDE en el Repositorio Institucional de la U.N. de Colombia](#)