

Nuestros mares en la economía planetaria

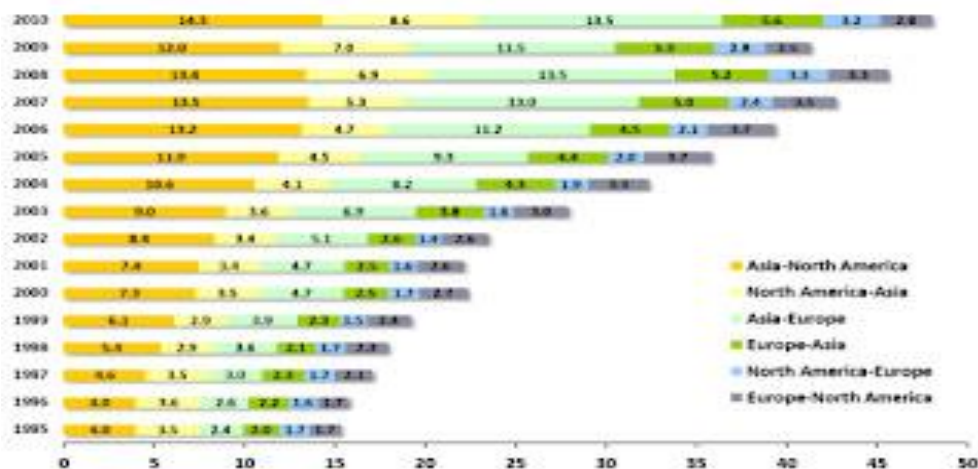


Por: Gonzalo Duque Escobar*

Manizales 2010, Act. 2024

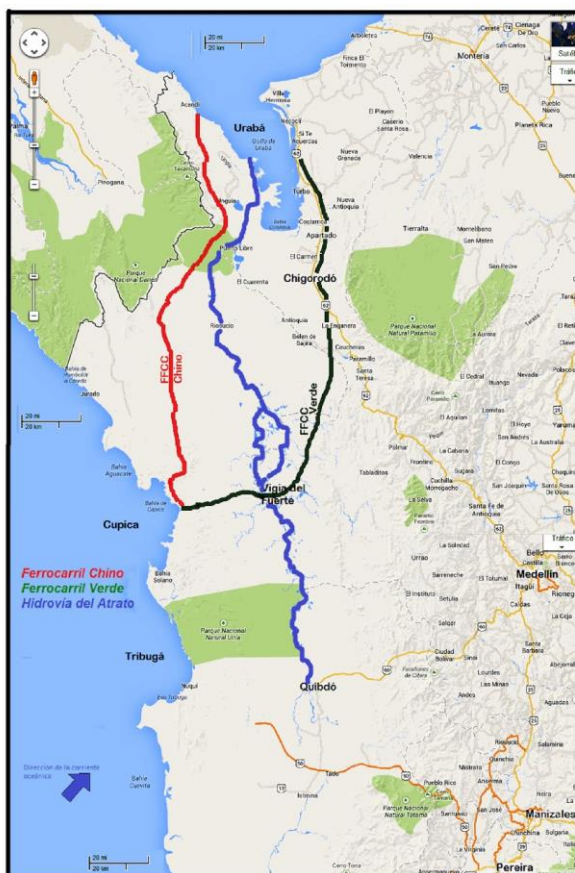
COMPARACIÓN DE BUQUES	Eslora	Calado	TEU	
Panamax Class 	259 a 290 m	12 m	4500	→ Colombia
Post Panamax 	275 a 305 m	13 m	6000	} Demanda creciente de Calado
Post Panamax Plux 	335 m	14 m	8000	
Súper Post Panamax 	397 m	15,5m	12500	

Fuente: Autoridad Portuaria del Canal de Panamá, EL UNIVERSO. Adaptado por GDE. www.gdeweb.com/tecnologia/transporte



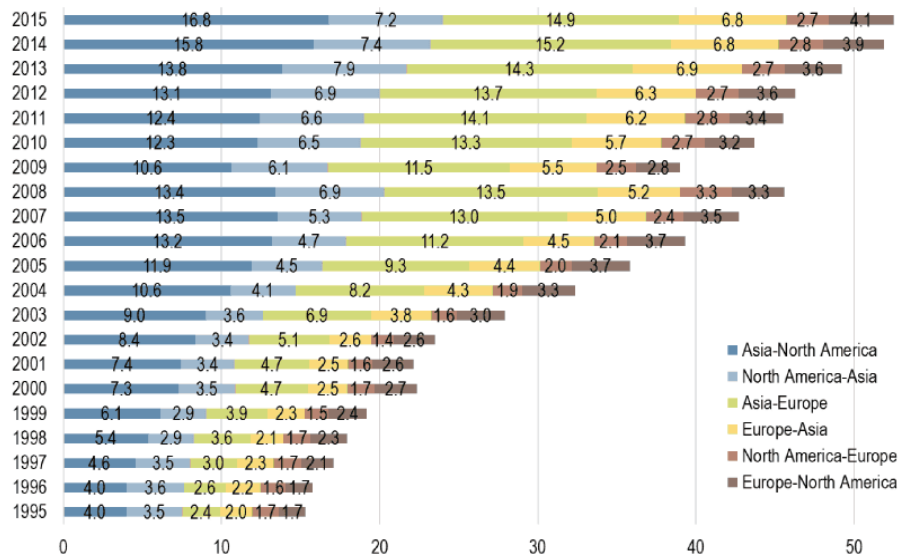
Arriba: Actualmente Colombia está dotada con Puertos para naves Pánamax de 4500 TEU, donde el contenedor milla cuesta cinco veces más que en un Súper-postpanamax de 12000 TEU (Clase Suez). Imagen en Maritime Topics On Stamps: Container ships!. Abajo: Dinámica creciente de la Oferta y Demanda de contenedores entre Asia, Europa y USA, entre 1995-2010. Fuente, People.hofstra.edu.

- Este 2010 cuando se inicia en la UTP de Pereira el seminario-taller “Puerto, Ciudad y Territorio” con Tribugá como telón de fondo, empiezo como en mi curso de Economía del Transporte de la U. N. diciendo que el 90 por ciento de la economía del mundo se ha desarrollado sobre los mares, y que puertos y aeropuertos además de ser los mayores empleadores del planeta, son actualmente la expresión urbana de la economía de las naciones. Pero en el mar de Balboa la precariedad de Buenaventura lo dice todo de Colombia, no sólo por las condiciones oprobiosas con las que saldamos la deuda de esclavitud, el saqueo de la riqueza chocona, la exclusión y la destrucción de la cultura ancestral en el Anden Pacífico, sino también por un monopolio portuario causa estructural de la ineficiencia de este nodo del transporte. Cuando en 1914 se inaugura el Canal de Panamá, ingresa el Ferrocarril del Pacífico a Palmira: ambos hechos le significaron a la “Negra sirena del mar” 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 centro occidente colombiano, medio cuyo impacto resulta comparable al del Canal de Panamá.
- Ver: [Introducción a la economía del transporte.](#)
- [Crisis Climática: y el calentamiento global ¿qué?](#)
- [Amenaza climática en el trópico andino.](#)
- [Día de los océanos: mares y océanos del planeta azul.](#)
- [Ferrocarriles e Hidrovías clave para Colombia.](#)
- [Champanes y vapores por El Río Grande.](#)



Alternativa Verde para conectar a Urabá con Cupica con una línea férrea que se complemente con la hidrovia el Atrato. Propuesta UN-SMP del Ferrocarril Verde en Blog de GODUES. Y Mapa físico del Chocó, en Es.wikipedia.org

- 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 por estos lados, en los que el flete contenedor-milla cuesta ahora 10 centavos de dólar. Pero si la entrega del canal a los panameños no respondió a un gesto solidario del país del norte, lo grave del asunto es que aquí creímos posible la modernización de nuestros puertos igualándolos a las condiciones de Panamá, cuando lo que hicimos fue mejorarlos sin dar en la fórmula clave para entrar a los mercados de la economía global, ya que los pánamax no son rentables transitando el Pacífico. Es que las nuevas generaciones de naves para las rutas troncales del comercio interoceánico y transoceánico diseñadas para pasar de los mares a los océanos son primero los Pospánamax y ahora la tercera generación de barcos de 12500 contenedores, los Superpospánamax que ofrecen fletes de 2 centavos contenedor-milla, cuantía equivalente a la mitad de sus antecesores y cinco veces inferior a la de los Pánamax cuyos fletes llegaban a 10 centavos contenedor-milla.
- Ver: [Impactos del nuevo Canal de Panamá.](#)
- [Pacífico colombiano.](#)
- [Colombia y sus mares: ¿puertos en el Pacífico?](#)
- [Integración del mar de Balboa.](#)
- [Centenario “canalero”.](#)
- [S.O.S por presión antrópica sobre el Río Grande.](#)



- Ahora, mientras las nuevas rutas interoceánicas entre Asia y Europa han dejado a Panamá para ir al norte tras un paso usando los FFCC costa a costa de los EEUU ya depreciados, y Colombia intenta resolver su falta de visión marítima saliendo de la era de los veleros para quedar anclada en 1914, Panamá avanza recuperando su protagonismo al emprender gigantescas inversiones para ampliar su Canal y adaptarlo a los gigantes barcos: ampliará esclusas, reutilizará el 40 por ciento de las aguas del Lago Gatún, profundizará sus puertos, construirá una isla, y seguramente complementará su 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, incluidos Panamá y Suez su tradicional competidor, y de decidirnos, nuestro país como alternativa de complemento, máxime si se da que el Canal de Panamá por depender del lago Gatún, más tarde podría ralentizar el tráfico de buques de tener que operar con una menor cantidad de agua como consecuencia del creciente cambio climático.

- Ver: [Un Plan Maestro de Transporte “multi” pero no Intermodal](#)

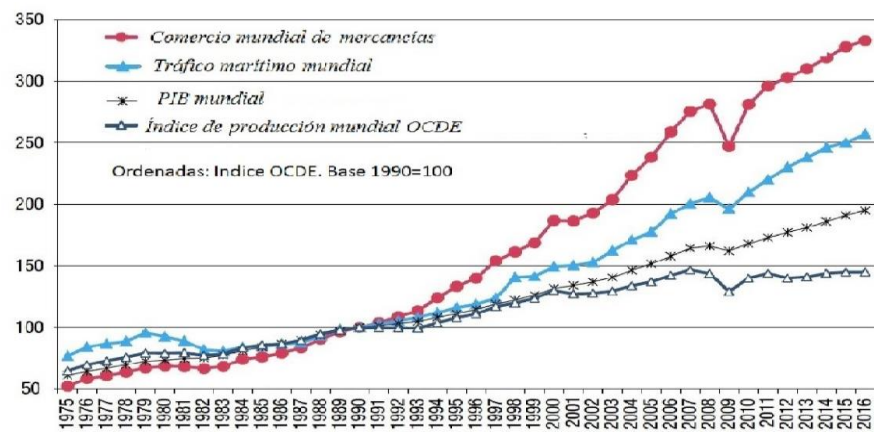
- [Andén Pacífico Colombiano: ¿Otro Puerto?](#)

- [Ferrocarriles e hidrovía, claves para la multimodalidad.](#)

- [Una mirada a los mares de Colombia.](#)

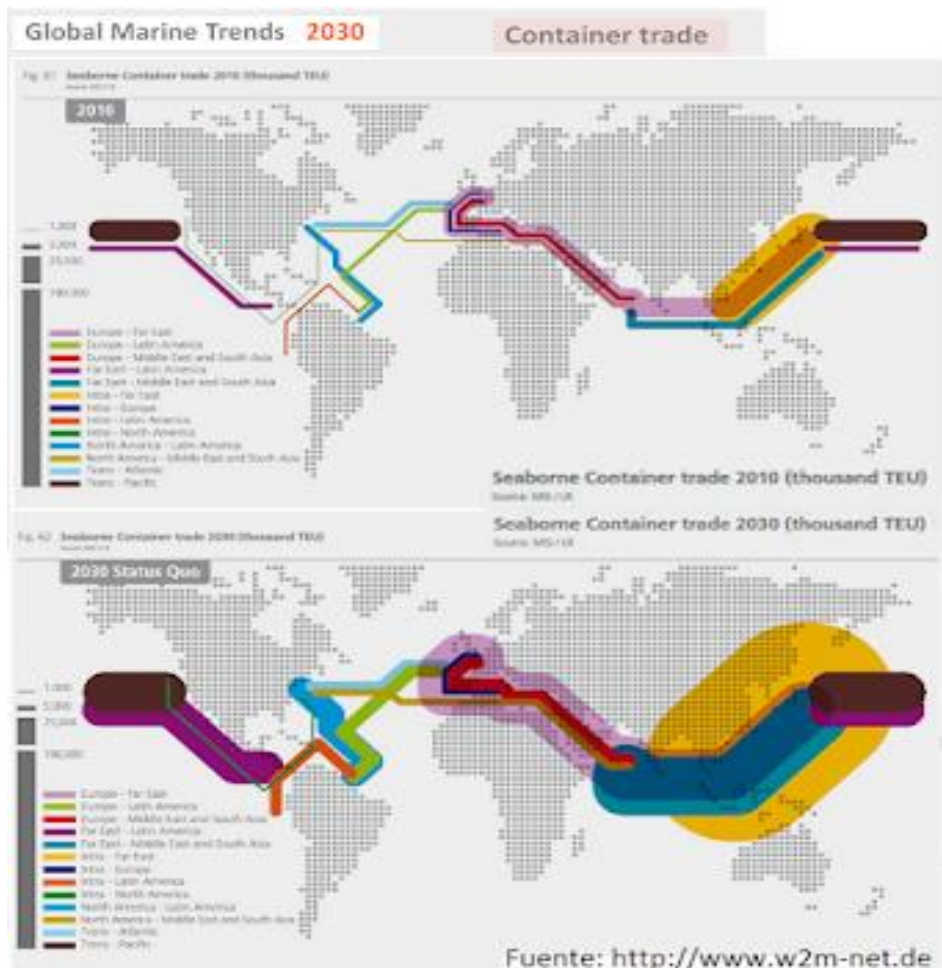
- [Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia.](#)

- [Vida y desarrollo para el territorio del Atrato.](#)



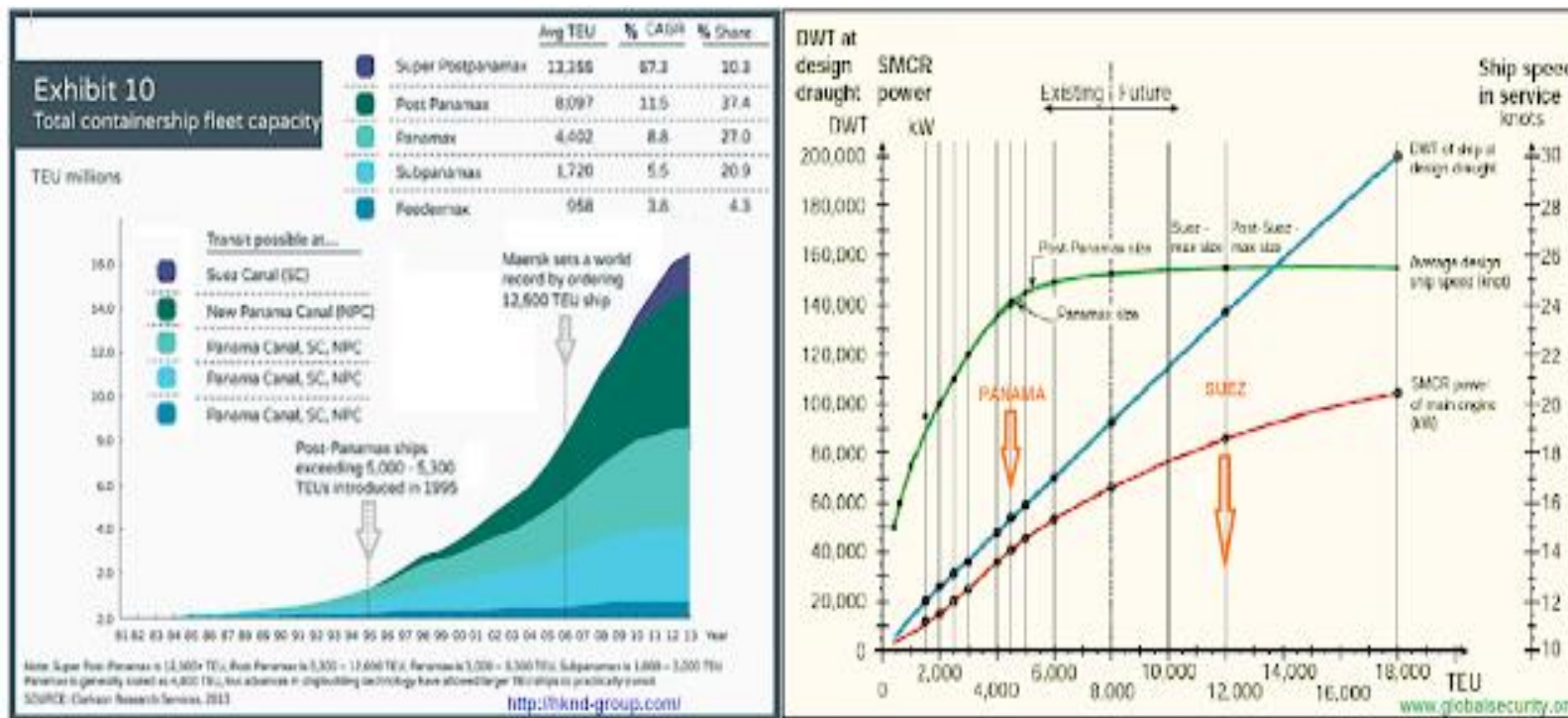
Sources: UNCTAD secretariat calculations, based on data from OECD, 2017; United Nations, 2017; UNCTAD Review of Maritime Transport, various issues; World Trade Organization, 2012.

Arriba: Crecimiento exponencial del flujo de contenedores entre Asia, Europa y América, y primacía asiática mostrando el protagonismo del Pacífico. Fuente: The Geography of Transport Systems. Abajo: Dinámica del comercio y tráfico marítimo vs PIB mundial entre 1975-2016. Fuente: UNCTAD 2012.



Niveles del flujo de marítimo de contenedores entre 2010 y 2030, creciendo el comercio 1,5 veces lo que crecía la economía global antes de la pandemia. Global Marine Trends

- Y como 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 en Cupica y Urabá sendos puertos profundos articulados por un “ferrocarril verde” con túnel en la Serranía del Baudó, complementado con la hidrovía del Atrato, para 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, y cuyos 12500 contenedores o más deben cargarse o descargarse en horas. Con un sólo megapuerto dependeremos de otros flujos ya que Colombia cuya economía se basa en carbón y petróleo, difícilmente mueve 2 millones de contenedores por año en los dos puertos citados. De ahí la propuesta del eje Tribugá-Urabá con los mayores desarrollos urbanos al norte como fórmula para no comprometer la fragilidad del Chocó biogeográfico, y la opción del ferrocarril con túnel por la misma razón medioambiental y por ofrecer el tren fletes un 25% inferiores a los del transporte carretero al igual que la hidrovía cuyas economías llegan al 50%.
- Ver: [Ferrocarril Cafetero y Túnel Cumanday](#).
- [Ferrocarril interoceánico Urabá-Cupica](#).
- [Yuma o Guaca-hayo: el Río Grande de Colombia ...](#)
- [Mares y Océanos del Planeta Azul](#).
- [Urabá frente a los mares de Colombia](#).
- [Una salida al mar para el occidente colombiano](#).



Gracias

*Gonzalo Duque-Escobar; Profesor Especial de la Universidad Nacional de Colombia, Ingeniero Civil con estudios de posgrado en Geotecnia, Geofísica y Economía. Además, Miembro de la Corporación Aldea Global, de la Red de Veedurías de Caldas, Socio de la SMP de Manizales, Miembro Correspondiente de la Academia Caldense de Historia y Miembro Honorario de la SCIA. <https://sites.google.com/unal.edu.co/godues1> Manizales 2010, Act. 2024.

Portada: Principal ruta transoceánica del comercio global, en Knowledgeplanning.org. Contraportada: Crecimiento del transporte marítimo mediante el uso de naves mayores, en Hknd-group.com; y relación entre Potencia, Velocidad y Capacidad de los portacontenedores, y Parámetros de diseño de los Panamax y los Suez, en Globalsecurity.org

Fuentes bibliográficas 1 de 2.

- [Así afecta la sequía al canal de Panamá.](#) National Geographic. 28 de diciembre de 2023.
- [Colombia: cuida y mira a tus océanos.](#) Por: Gonzalo Duque Escobar, 2011-06-12. Universidad Nacional de Colombia.
- [Colombia frente a las rutas de los océanos.](#) Por: Gonzalo Duque-Escobar; Profesor de la U.N. de Colombia y Socio de la SMP de Manizales. October 16, 2007.
- [Colombia y sus mares frente a los desafíos del desarrollo.](#) Duque Escobar, Gonzalo (2015) Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales. La Patria.
- [Del altiplano al eje Urabá-Tribugá.](#) Duque Escobar, Gonzalo. 2012-02-06. Departamento de Ingeniería Civil.
- [Desarrollo portuario del Pacífico: Caso Tribugá.](#) Duque Escobar, Gonzalo. Mayo 31 de 2019. IDEA de la Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales.
- [Día de los océanos: mares y océanos del planeta azul.](#) Gonzalo Duque-Escobar, In: Día Internacional de los Océanos. Manizales, junio 8 de 2021.
- [El Canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe.](#) CEPAL, abril 2009.
- [El canal interoceánico de Colombia vs el canal de Panamá.](#) Agencia de Noticias UN: Por:Fin/flpv/Imp/Irc. 2011 (Actualizado e ilustrado por GDE en 2015)
- [El Canal Interoceánico Atrato-Truandó.](#) Duque Escobar, Gonzalo (2018) Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales. 2018.07.30.
- [El eje Urabá – Tribugá: la salida a los océanos en Colombia.](#) Duque Escobar, Gonzalo (2008). Universidad Nacional de Colombia.
- [El Golfo de Cupica, una alternativa para el puerto en Tribugá.](#) Entrevista a Gonzalo Duque-Escobar. Por: Luisa María Giraldo. In: UN Periódico. 30. 03. 2021.
- [El valor estratégico de Urabá para el desarrollo portuario del Pacífico.](#) Gonzalo Duque-Escobar. Doc. U.N. de Colombia - SMP de Manizales. 08/07/2010.
- [Ferrocarril Interoceánico Urabá-Cupica.](#) Gonzalo Duque-Escobar. Documento U. N. de Colombia Sede Manizales- SMP de Manizales. Octubre 1 de 2020.

Fuentes bibliográficas 2 de 2.

- [Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia.](#) Duque Escobar, Gonzalo (2021) Documento de trabajo. UN-SMP Manizales.
- [Muelle de Tribugá.](#) Duque Escobar, Gonzalo. Junio 22 de 2019. Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales.
- [Nuestro corredor logístico para el PND.](#) Gonzalo Duque-Escobar. Doc. U.N. de Col. SMP de Manizales. 2011. Act. 2022.
- [Nuestros mares en la economía planetaria.](#) Duque Escobar, Gonzalo. Nov. 22 de 2010. U. N. de Colombia Sede Manizales.
- [La ampliación del Canal de Panamá.](#) Por R Sabonge. CEPAL. Naciones Unidas, agosto de 2014.
- [La sequía sigue desafiando al Canal de Panamá.](#) Cristina Papaleo. In DW.com 19/12/2023.
- [Los 100 años del canal de Panamá.](#) Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- [Océanos: ecosistemas vitales amenazados.](#) Claudia Torres Arango y Gonzalo Duque-Escobar; Profesores de los cursos de Contexto de CTS y de Astronomía de la Universidad Nacional de Colombia. Manizales, junio 8 de 2022.
- [Pacífico biogeográfico y geoestratégico colombiano.](#) Duque Escobar, Gonzalo (2018). In: Curso de Contexto CTS 2018, U.N. de Col. Febrero-Junio de 2018,
- [Pacífico colombiano.](#) Duque Escobar, Gonzalo (2016) [Objeto de aprendizaje – Teaching Resource]. Documento U.N. de Col. SMP de Manizales. 30-12-2012.
- [Pacífico Colombiano: ¿Tribugá o Cupica?](#) Por Duque Escobar, Universidad Nacional de Colombia, [Bogotá, 11-07-2020.
- [Qué es el Corredor Interoceánico con el que México quiere competir con el Canal de Panamá.](#) Marcos González Díaz, In: BBC, 22 diciembre 2023.
- [Sistema Ferroviario para la Región Andina de Colombia.](#) Duque Escobar, Gonzalo (2015) Profesor U.N. de Colombia.
- [Un canal bioceánico por el Chocó biogeográfico.](#) Por Gonzalo Duque Escobar. Ponencia In: Seminario Internacional sobre El Canal Interoceánico del Chocó. Universidad Tecnológica del Chocó, Quibdó, Jul 30-Aog1 de 2018.
- [Un “ferrocarril verde” para articular los mares de Colombia.](#) Duque Escobar, Gonzalo. Octubre 9 de 2012. Documento U.N. de Col. SMP de Manizales.
- [Urabá frente a los mares de Colombia.](#) Duque Escobar, Gonzalo (2016). Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales. La Patria. 2016.02.29.

ENLACES U.N.

[Aerocafé en tiempos de pandemia.](#)
[Aire urbano contaminado... ¿qué hacer?](#)
[Andén Pacífico Colombiano, ¿otro puerto?](#)
[Anotaciones a la navegación del Magdalena.](#)
[Calentamiento global en Colombia.](#)
[Cambio climático en Colombia: La Amenaza.](#)
[Colombia Intermodal: Hidrovías y Trenes.](#)
[Colombia: mira a la Cuenca del Pacífico.](#)
[Colombia, por un desarrollo satelital.](#)
[Colombia: problemáticas ambientales en zonas costeras.](#)
[Colombia: retos y desafíos del cambio climático.](#)
[Conectividad Regional y Ciudad Región del Eje Cafetero.](#)
[Cormagdalena de cumple a Caldas.](#)
[Corredor Bimodal Cafetero.](#)
[Crisis y opciones en el Río Grande de Colombia.](#)
[¿Cuál es el mejor sistema de transporte para Colombia?](#)
[Champanes y vapores por El Río Grande.](#)
[De las vías 4G y 5G a los caminos rurales.](#)
[Del Ferrocarril de Caldas al Tren de Cercanías.](#)
[Desde los Andes al Orinoco y al Amazonas.](#)
[Dos plataformas logísticas para la ecorregión.](#)
[Eje Cafetero y Transporte Intermodal.](#)
[El inestable clima y la crisis del agua.](#)

[El Río Grande en la Audiencia Ambiental Caribe.](#)
[El Territorio del Río Grande de La Magdalena.](#)
[El transporte en Colombia.](#)
[El Río Cauca en el desarrollo de la región](#)
[Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia.](#)
[Ferrocarril Cafetero: un tren andino para integrar el territorio.](#)
[Ferrocarriles e hidrovía, claves para la multimodalidad.](#)
[Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia.](#)
[Fundamentos de Economía y Transportes.](#)
[Huracanes y terremotos acechan.](#)
[Impactos del nuevo Canal de Panamá.](#)
[Impacto por la multimodal en el Magdalena Centro.](#)
[Ingenierías, medio ambiente y humanidades.](#)
[Introducción a la economía del transporte.](#)
[La Pandemia y la crisis del transporte masivo en Colombia.](#)
[La logística del transporte: un elemento estratégico en el desarrollo agroindustrial.](#)
[La Gran Cuenca Magdalena-Cauca.](#)
[Aerocafé: la urgencia de tomar decisiones acertadas.](#)
[Logística del transporte para la RAP del Eje Cafetero.](#)

[Los peajes en Colombia están sobreutilizados.](#)
[Magdalena Centro como nodo andino intermodal.](#)
[Magdaleneando hasta el Tolima Grande.](#)
[Manizales: funciones urbanas y metropolitanas.](#)
[Manizales- Un TIM verde para el POT.](#)
[Matecaña: opciones aeroportuarias.](#)
[Motocicletas y seguridad vial.](#)
[Navegando el Río Grande de la Magdalena.](#)
[Nuestro corredor logístico para el PND.](#)
[La logística del transporte: un elemento estratégico en el desarrollo agroindustrial.](#)
[La Logística del Transporte para la RAP del Eje Cafetero.](#)
[Océanos: ecosistemas vitales amenazados.](#)
[Ola de calor en la antesala de El Niño.](#)
[Pacífico biogeográfico y geoestratégico colombiano.](#)
[¿Para dónde va el Magdalena?](#)
[Peajes sí, pero no así y menos ahí.](#)
[Peajes y movilidad en Colombia.](#)
[Planificación estratégica para la movilidad.](#)
[Por un territorio verde y funcionalmente integrado.](#)
[Reflexiones sobre el Río Grande en la Agenda Ambiental Caribe.](#)
[Retos ambientales y logísticos en la hidrovía del Magdalena.](#)
[Revolución urbana, desafío para el Eje Cafetero.](#)

[Río Magdalena: Historia y Derechos Bioculturales del Territorio.](#)
[Significado y desafíos del regreso del tren.](#)
[Sistema Ferroviario para la Región Andina de Colombia.](#)
[Transporte conectividad y movilidad inter e intra-urbana.](#)
[Tribugá: ¿es posible el desarrollo sostenible?](#)
[Túnel de La Línea.](#)
[Un canal bioceánico por el Chocó biogeográfico.](#)
[Un contexto para el puerto de aguas profundas en Tribugá, Colombia.](#)
[Un “ferrocarril verde” para articular los mares de Colombia.](#)
[Un plan maestro de transporte “multi” pero no intermodal.](#)
[Un TIM verde para el POT.](#)
[Una visión sistémica del Aeropuerto del Café Aerocafé.](#)
[Urabá frente a los mares de Colombia.](#)
[Vías lentas en el corazón del Paisaje Cultural Cafetero.](#)
[Vicisitudes de Aerocafé 2022.](#)
[Vida y desarrollo para el territorio del Atrato.](#)
[Visión global a proyectos estratégicos de Colombia.](#)
[Yuma, el río de Colombia impactando el territorio.](#)