

Muelle de Tribugá: ¿es posible el desarrollo sostenible?



Sin desconocer los derechos de las comunidades de la zona y cuidando el medioambiente, esta megaobra podría impulsar el crecimiento económico, según un experto.

GONZALO DUQUE-ESCOBAR (*) - RAZÓN PÚBLICA (**)



Un mapa hecho por la organización Marviva evidencia que la mayoría de la infraestructura portuaria estaría en un área protegida y otra, en territorios colectivos. FOTOS: EL TIEMPO

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 hidroviarias y construir túneles para ferrocarriles a lo largo de nuestras cordilleras, lo que reduciría los fletes seis y tres veces respectivamente.

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 negativos para el medioambiente: "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.

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 lle-

gar al complejo portuario antioqueño, de manera que se complementaría con la hidrovia 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'.

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 nue-

vo 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.

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.

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 hidrovia 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.

(*) Profesor de la Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales, y miembro de la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales <http://godues.webs.com>

(**) Razón Pública es un centro de pensamiento sin ánimo de lucro que pretende que los mejores analistas tengan más incidencia en la toma de decisiones en Colombia.

“

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”.

5,5

BILLONES DE IMPUESTOS

Esto es lo que recauda anualmente en impuestos el puerto de Buenaventura. La idea es generar algo parecido, pero sin los errores cometidos allí



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, EL TIEMPO