Imprimir

La civilización humana se construyó sobre las aguas después de que los hombres bajaran de los árboles en el proceso evolutivo. Los grandes imperios utilizaron el mar y los grandes ríos antes de que los progresos tecnológicos de comunicaciones y de transporte acercaran el mundo. Los intrépidos navegantes crearon el globo desafiando las aguas impulsados por los vientos que espoleaban los navíos, permitiendo el desarrollo de nuevas rutas, el intercambio cultural y comercial apuntalado también en la espada. Al osado y bizarro Cristóbal Colón, al frente de tres carabelas, le debemos nuestra existencia y nuestra conexión al mundo conocido. Las grandes ciudades del mundo contemporáneo trepidan al lado de los mares procelosos y de los grandes ríos.
La geología nos legó dos enormes zanjas a este lado del mundo, con 1.760 kilómetros en el Océano Atlántico y 1.300 kilómetros en el Océano Pacífico, que no hemos sabido aprovechar para generar progreso y bienestar. Solo 21 países en el mundo tienen el privilegio de tener dos mares. El Océano Atlántico fue el mar del siglo XX y hoy el Océano Pacífico nos arrima al centro de la prosperidad mundial, el sudeste asiático, con China al frente. El país, pero fundamentalmente la miope dirigencia que lo ha dirigido hasta ahora -el nuevo gobierno tiene allí una tarea descomunal- abandonó y destruyó dos formidables herramientas con las cuales se levantó el progreso en el mundo: los puertos con sus mares y sus ríos y los ferrocarriles. Pecado imperdonable que el país paga con creces.

La pobreza de la costa caribe y del litoral pacífico retrata el abandono de sus mares y sus ríos, realidad amarga que reafirma que hemos vivido de espaldas a esas fuentes de progreso: la base industrial del pais se desarrolló más cerca de las estrellas, en las montañas andinas, en vez de hacerse en sus litorales, en Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, La Guajira, el Urabá antioqueño, Buenaventura, Tumaco. De haberlo hecho, quizás, otra sería su suerte y la del país. La ferocidad del clima fue un argumento en su tiempo. Hoy no.

A Cartagena la salva la historia y en consecuencia el turismo asoma en sus fortificaciones coloniales, pero en porcentajes que no se comparan con los grandes atractivos turísticos internacionales. Pero ni la base industrial que se asienta en Mamonal, ni la actividad portuaria privatizada, han contribuido a crear una ciudad próspera e incluyente. La pobreza

de Cartagena es descomunal, acosa al turismo y estimula y propicia las deformidades que esta actividad trae a donde llega. Con un nuevo ingrediente: la violencia creciente amenaza al sector. Cartagena parece estar perdiendo la tranquilidad que la actividad requiere. Y el puerto tiene problemas de calado provenientes del abandono del rio Magdalena. El gobierno en funciones, en la aurora de su mandato, debe tener entre sus prioridades de infraestructura el desarrollo y culminación de la adecuación y modernización del Canal del Dique.

Igual pasa en Barranquilla, donde la pobreza también campea y su puerto tiene enormes problemas de profundidad. Ningún barco moderno puede llegar a su puerto porque no lo permite el calado de las aguas de un río al garete. Solo las últimas administraciones de la ciudad miraron al río y construyeron un paseo peatonal que permite disfrutarlo, integrado a la metrópoli. Pero el problema fundamental portuario subsiste. El puerto explicó el dinamismo de la Puerta de Oro en los años 50 del siglo pasado.

El puerto de Barranquilla no es viable para los estándares internacionales y su competitividad está seriamente amenazada. Santa Marta no tiene agua potable porque carece de acueducto y por los puertos de la Guajira solo exportamos contaminación al mundo y sus niños se mueren de hambre.

El direccionamiento de la infraestructura de carreteras y ferroviaria hacia el puerto del Pacífico, buscando el Canal de Panamá recién abierto (1914) vía a Buenaventura para darle salida al monocultivo del café, el principal producto de exportación de Colombia en la época, que se daba en Caldas, Quindío y Risaralda, determinó el abandono del río.

Hecho que tuvo consecuencias muy negativas para Barranquilla que perdió su liderazgo portuario con Buenaventura a quién la apertura del Canal le permitió el acceso a los mercados del este norteamericano y Europa. Mientras que en 1922, el 57,5% de las exportaciones colombianas salían por Barranquilla, en 1950 sólo lo hacían el 24,2% (Meissel Roca, *¿Por qué perdió la costa caribe el siglo XX?* Banco de la República, Pág. 191)

Colombia paga caro el olvido de nuestro gran río. Su recuperación se ha perdido en los meandros descompuestos de la corrupción de Odebrecht y es prioridad hacerlo, así como las de sus pueblos, que esperan pacientes en sus orillas rumiando pobreza y olvido. Recuperar el Río Grande es recuperar a Colombia. La pérdida de importancia del río Magdalena en el sistema de transporte nacional perjudicó a los puertos del Caribe colombiano y a toda Colombia.

En el otro litoral, el del Océano Pacífico, la situación es peor. A Buenaventura la bonanza generada por el declive de Barranquilla le duró poco. La Cuenca del Pacífico es la zona más próspera de la economía mundial y en esa cuenca solo es pobre el litoral Pacífico colombiano, desde el Chocó hasta Nariño. Buenaventura es un puerto sin comunidad porque la avaricia de los grandes empresas portuarias se engulleron la ciudad apoyados en el regalo de su privatización.

Desde entonces Buenaventura sufre una agudizada y escandalosa pobreza donde hacen su agosto las economías ilegales. Ese monopolio del comercio interior y exterior del pais no les alcanzó a las empresas multinacionales y nacionales que utilizan la infraestructura portuaria para construir un puerto moderno a la altura de los requerimientos actuales del comercio mundial.

A Buenaventura solo llegan barcos de mediana capacidad, que encallan cada que intentan llegar a puerto, pues su calado es ridículo y la carga tiene que traerse en embarcaciones más pequeñas lo que anula la competitividad y la encarece. El puerto de Posorja que atiende Guayaquil, construido durante el mandato de Rafael Correa, amenaza con arrasarlo con diez y seis metros de calado. La gobernadora del Valle, Clara Luz Roldán denunció que hace solo dos años y medio por el puerto de Buenaventura pasaba el 60% del comercio exterior colombiano y hoy solo lo hace el 45%.[1]

En Tumaco, el puerto, en esa esquina estratégica del mundo perdió fuelle con la declinación de la producción petrolera en el Putumayo. La Texas construyó el oleoducto Trasandino, Orito-Tumaco, (1969) una obra de ingeniería gigantesca que alimentó el puerto durante el

auge petrolero. Hoy es absolutamente subutilizado. Su calado es de 7.5 metros en marea baja, en condiciones similares o peores que el resto de puertos colombianos.

Tumaco y su puerto merecen mejor suerte dada su ubicación geográfica. El pais debe vigorizar las relaciones comerciales con el Ecuador, con Brasil y con el interior de Colombia y por tanto debe terminar y modernizar, la carretera Tumaco-Popayán que es de primera importancia para conectar con eficiencia a Tumaco al mercado nacional que le permita reconstruir su tejido social y alentar, con el apoyo del Estado, el dinamismo empresarial que ahuyente la violencia. Para Tumaco, como para todo el Pacifico, la paz total es una prioridad absoluta.

Modernizar los puertos marítimos del pais, los ferrocarriles y recuperar la Cuenca Magdalena–Cauca es una tarea básica para restablecer la producción nacional y abrirle paso a una Colombia en paz y reparar así un descomunal error histórico que explica el atraso de la nación y la enorme pobreza de la mayoría de su población.

_____

[1] Cada día perdemos competitividad en los puertos del Pacifico, El Espectador, 23 de agosto de 2022. Pág. 9.

Fernando Guerra Rincón

Foto tomada de: The Nature Conservancy