

Imprimir

Cuando estaba elaborado en lo fundamental el artículo *Quibdó y el Chocó, la ciudad y el departamento que Colombia nunca aprendió a mirar*, ocurrió el fatídico movimiento telúrico del pasado 10 de agosto que hasta el momento ha dejado cerca de trescientas víctimas fatales, miles de heridos en el país y enormes daños materiales en ciudades como Cali, Buenaventura, Pereira, Manizales, Quibdó, San Jose del Palmar, epicentro del sismo y de la pobreza más atroz; El Cairo, Roldanillo. La terrible sacudida y sus graves consecuencias, desnudó la enorme penuria del departamento y la falta de infraestructura básicas de todo orden, que hacen muy difícil la vida diaria de todos los chocoanos y complican en grado sumo atender una crisis de tal magnitud. El terremoto también evidenció las absurdas y enormes diferencias regionales existentes en Colombia.[1]

Quibdó y el Chocó, la ciudad y el departamento que Colombia nunca aprendió a mirar.

Pocas ciudades colombianas como Quibdó, capital del departamento del Chocó, con 144.680 habitantes-Dane 2024- representan una paradoja tan profunda. Enclavada en el corazón del Chocó, bañada por las aguas, hoy revueltas, del río Atrato,[2] rodeada por una de las mayores riquezas hídricas y biológicas del planeta, -el Chocó Biogeográfico-[3] asentada sobre una de las regiones auríferas más importantes de América y ubicada en una posición estratégica entre el Pacífico, el Caribe y el interior andino, sin embargo, gran parte de su población, afrodescendiente e indígena, han enfrentado barreras históricas para acceder a servicios públicos y oportunidades económicas. El departamento del Chocó, es el más pobre de Colombia, después de la Guajira.

Durante siglos fue uno de los principales productores de oro y platino del país, pero solo una parte muy pequeña de esa riqueza se reinvertió en la región en infraestructura, educación superior, salud y conectividad. ¿Cómo puede una región extraordinariamente rica producir una sociedad tan pobre? La respuesta no está en la naturaleza. La definición es más profunda: una institucionalidad débil sobre la cual medró la corrupción, la ausencia de seguridad a causa de lo cual pelechan la minería ilegal y el narco, y el más fundamental de todos: Colombia nunca entendió la geografía del Chocó, su importancia estratégica.

El país siempre miró esta región como una frontera selvática destinada únicamente a la extracción de recursos naturales. Nunca la concibió como un espacio para la integración nacional y la convergencia, ni como una plataforma para el desarrollo económico del Pacífico colombiano. La historia de Quibdó y del departamento del Chocó es la historia de una oportunidad desaprovechada.

La posición geográfica de Quibdó. El río Atrato.

Quibdó ocupa una posición excepcional. Se encuentra relativamente cerca de Medellín y del Eje Cafetero lo que la convierte en un punto de encuentro entre tres grandes regiones: el Pacífico, el Caribe y los Andes. Quibdó es un conglomerado urbano orientado hacia el mundo y hacia el interior del país, lo que le habría permitido convertirse en uno de los grandes centros logísticos del occidente colombiano junto a Buenaventura. No ha ocurrido.

El río Atrato. En el imponente marco del Chocó Biogeográfico. Una inmensa y estratégica riqueza desperdiciada.

Mucho antes de que Colombia construyera su red vial, el río Atrato ya era una verdadera autopista natural, por donde viajaban los barcos y era el eje ordenador de la región. Mientras el río Magdalena articulaba el centro del país, el Atrato tenía todas las condiciones para convertirse en el cojinete estructurante del Pacífico colombiano. No sucedió. Las inversiones públicas se concentraron sobre la cordillera andina y el Atrato quedó reducido a un río de explotación minera y forestal, sin que se consolidara un verdadero proyecto de desarrollo regional.

El río siguió transportando riqueza, pero esa riqueza nunca sirvió como base para sustentar un desarrollo inclusivo y solo le está quedando la devastación ambiental. Por ese daño acumulado, el río Atrato, su cuenca y sus afluentes, fue declarado sujeto de derecho por la Corte Constitucional mediante la Sentencia T-622 de 2016, con resultados, hasta ahora, inanes.

Pocas regiones colombianas han producido tanto oro como el Chocó. Desde la época colonial

hasta nuestros días, millones de onzas han salido de sus ríos y montañas. A ello se suma una importante producción de platino, recurso del que el Chocó fue durante décadas uno de los principales productores mundiales. Pero esa inmensa riqueza jamás se tradujo en prosperidad general. El territorio fue concebido como una economía extractiva. Se extraía el oro. Se exportaba. Las utilidades salían del Chocó mientras sus grandes mayorías se empobrecían en medio de la abundancia. Una manifestación cruel de la paradoja de los recursos naturales: territorios muy ricos cuyos habitantes continúan en la pobreza más infame.

Medellín y Pereira no han aprovechado la vecindad

Quizá una de las mayores paradojas geográficas de Colombia sea la relación entre Quibdó y Medellín y entre Quibdó y Pereira. Las separan distancias relativamente cortas. Medellín representa el segundo nodo económico del país, Quibdó, por su parte, constituye la puerta natural hacia el Pacífico. Ambas ciudades deberían formar un corredor económico permanente. Sin embargo, esa integración nunca alcanzó la intensidad que su geografía permitía. La infraestructura vial llegó tarde y continúa siendo insuficiente para aprovechar plenamente ese potencial.

Resulta extravagante que, mientras numerosos documentos de política pública, planes nacionales de desarrollo y documentos CONPES han reconocido la importancia estratégica del corredor Medellín-Quibdó, la modernización integral de esta vía continúe siendo una promesa inconclusa. Cada gobierno reitera su importancia. Cada administración la declara prioritaria. Las obras avanzan lentamente, o se interrumpen y nunca se terminan, frente a las necesidades de una región que continúa esperando una conexión segura y competitiva, con consecuencias que van mucho más allá del Chocó.

En un mundo donde la región del Asia-Pacífico se ha convertido en el principal motor de la economía mundial, mantener desconectada una de las puertas naturales hacia el océano pacífico constituye un elevado costo para la competitividad nacional.

Un derrumbe trágico en la vía Medellín-Quibdó con numerosas víctimas fatales.

Pero el impacto también tiene un profundo costo humano. Cada temporada de lluvias vuelve a evidenciar la fragilidad de una vía del siglo XIX. Los deslizamientos de tierra, los cierres prolongados y el deterioro de la vía dejan incomunicadas a miles de personas, afectan el abastecimiento de bienes esenciales, incrementan los costos del transporte y dificultan el acceso a servicios de salud, educación y oportunidades laborales. Las víctimas se cuentan por centenares a lo largo de las últimas décadas apuntadas al atraso nacional. Solo en enero de 2024, un derrumbe ocasionó 38 muertos y varios desaparecidos.[4]

Mientras el país proclama la necesidad de integrar el Pacífico colombiano y cerrar las brechas regionales, millones de colombianos continúan dependiendo de una carretera vulnerable y de un transporte aéreo caro para los magros ingresos de la mayoría de la población. Una nación que aspira a ser competitiva en la economía del siglo XXI no puede mantener una de sus regiones más estratégicas sometida a una conectividad propia del siglo pasado. La vía Medellín-Quibdó es de interés nacional. Su construcción y modernización significan integrar el Pacífico con el sistema productivo colombiano, fortalecer la cohesión territorial, reducir desigualdades históricas y preparar al país para participar con mayor eficacia en la dinámica económica del océano que concentrará buena parte del crecimiento mundial durante las próximas décadas. Cuanta falta hace hoy, para atender la emergencia, una conexión expedita, moderna, rápida, entre Quibdó y Medellín.

La relación con el Eje Cafetero es igualmente reveladora. Pereira se encuentra relativamente próxima. Una adecuada infraestructura habilitaría una salida natural del occidente colombiano hacia el Pacífico. La conexión entre el Chocó, Risaralda y Antioquia pudo haber generado uno de los corredores logísticos más dinámicos del país. Se repite la historia: Colombia organizó su territorio alrededor de límites departamentales y no alrededor de regiones económicas definidas por la geografía.

La biodiversidad: el nuevo oro del siglo XXI

El futuro económico de Quibdó y del departamento del Chocó quizá ya no dependa del oro. Su mayor riqueza es otra. El Chocó Biogeográfico alberga una de las mayores concentraciones de biodiversidad del planeta. Ese patrimonio puede convertirse en la base de una nueva economía sustentada en la bioeconomía, la investigación científica, el aprovechamiento sostenible de los recursos forestales, el turismo de naturaleza, la farmacología[5] y los servicios ambientales.

Mientras el oro es un recurso finito, la biodiversidad, correctamente administrada, puede generar riqueza durante generaciones. El siglo XXI abre una oportunidad distinta para Quibdó y el departamento del Chocó. No se trata de extraer más recursos. Se trata de agregar conocimiento.

El futuro de Quibdó no consiste en imitar a Medellín ni en competir con Buenaventura. Debe construir su propia identidad. Puede convertirse en el principal centro de servicios del Pacífico colombiano; en el gran nodo fluvial del Atrato; en una capital universitaria especializada en ciencias ambientales y biodiversidad; en un centro de investigación tropical reconocido internacionalmente; en una plataforma logística que articule el Caribe, el Pacífico, el interior del país y el Asia-Pacífico.

Todo ello exige una política de Estado que supere los cambios de gobierno y entienda que el desarrollo comienza por reconocer el valor estratégico de la geografía. La historia de Quibdó demuestra que la pobreza no siempre nace de la ausencia de recursos. Con frecuencia surge cuando un país es incapaz de interpretar el territorio que posee.

La geografía muestra que el Chocó es un punto privilegiado para integrar regiones, conectar cuencas hidrográficas, desarrollar ciencia tropical, aprovechar sosteniblemente la biodiversidad y construir una economía moderna alrededor del conocimiento. Quibdó no es una ciudad condenada por la naturaleza. Es una ciudad postergada por decisiones humanas. Comprender esa diferencia es quizá el primer paso para transformar su destino. Porque el problema nunca fue la geografía del Chocó. El problema fue que Colombia nunca aprendió a leerla.

[1] Para una radiografía de esta penosa realidad ver: Valentina Parada Lugo, *El Chocó, epicentro del sismo y de la pobreza en Colombia: "No hay como atender esta calamidad"*, El País de España, 11 de agosto de 2026.

[2] El Río Atrato es uno de los ríos más importantes de Colombia y el más grande de la Costa Pacífica, con una longitud de 650 kilómetros. Nace en la Cordillera Occidental y desemboca en el golfo de Urabá, en el mar Caribe. Su cuenca abarca 40.000 kilómetros cuadrados. Por el río Atrato navegaban grandes buques de vapor procedentes de Cartagena y subían hasta Quibdó. Gabriel Poveda Ramos, *Vapores fluviales de Colombia*, Pág. 165.

[3] El Chocó biogeográfico es una región neotropical que en Colombia tiene presencia en los departamentos del Chocó de quien recibe su nombre y es uno de los espacios naturales más ricos del mundo. Pasa por el Chocó, Valle del Cauca, Cauca, Nariño y en menor proporción Antioquia. Cubre un área de 187.400 km².

[4] *A 38 subió la cifra de personas fallecidas por el derrumbe en la vía Medellín-Quibdó*, El Colombiano 15 de enero de 2024

[5] Ver: Oscar A. Alfonso, Jairo A. Granados Z, Laura S. Tellez, *Para voltear la hoja*, Universidad Externado de Colombia, Págs. 229-258

Fernando Guerra Rincón