



Confianza de los caleños se mantiene

La confianza del consumidor volvió a terreno negativo en abril en Colombia y el deterioro se presentó por la caída en las condiciones económicas. Pero en Cali, la confianza de los consumidores siguió en positivo, pese a que desmejoró un poco frente a marzo.

Revisan metas de producción

Los ministros de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (Opep) se reúnen hoy en Arabia Saudí para evaluar la evolución del mercado y el cumplimiento del recorte de producción de crudo vigente este semestre. EFE



Por Francy Elena Chagüendo Azcárate
Reportera de El País

VALLE

Por qué el puerto de Tribugá no sería viable

Este proyecto está sobre la mesa hace 30 años y algunos aún creen que es posible ejecutarlo, pero no solo hay reparos ambientales, también los hay económicos.

La posibilidad de construir el puerto de Tribugá en las costas chocoanas no es una idea nueva. Desde 1989 se contempla esta propuesta y en 1993 se avanzó con la creación de la zona portuaria.

En el gobierno del presidente Álvaro Uribe la iniciativa fue una prioridad y nació la firma Arquímedes, en el Eje Cafetero, impulsora de este proyecto que sigue sobre la mesa de quienes creen que tener un puerto de aguas profundas en Nuquí (Chocó), donde está ubicada la ensenada de Tribugá, es lo mejor para el país.

Ahora, en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 se avaló el artículo 109 que habla de un nuevo puerto de aguas profundas y aunque la directora de Planeación, Gloria Alonso, explicó que el documento no alude a Tribugá y otros empresarios aseguran que el artículo se refiere al puerto de aguas profundas de Barranquilla, una gran parte de los colombianos cree que lo que se hizo fue abrir las puertas nuevamente a la construcción de esta infraestructura en Tribugá.

En una visita que hizo el presidente Iván Duque a Quibdó en noviembre del año pasado, dijo: "el futuro de la competitividad chocoana, el futuro de la conexión del Eje Cafetero con el Pacífico con oportunidades portuarias va a pasar sin duda por Tribugá".

¿Por qué hacer el puerto?

La firma Arquímedes, entidad impulsora de este puerto, señalaba cuando promocionaba la iniciativa, que se trataba de un infraestructura "sin limitaciones de acceso", con facilidad de eventuales dragados, muelles grandes, la posibilidad de tener una gran zona de maniobra para atender barcos muy grandes, lo que reduciría el costo de los fletes y haría más competitivo al país.

Se calcula que las inversiones requeridas para concretar este megapuerto superarían los US\$300 millones. Pero con todas esas 'ventajas' este puerto no se ha podido hacer aún.

Para el economista Mauricio Cabrera este proyecto es un error económico, financiero y ambiental, pues considera que la propuesta no sería rentable y requeriría de enormes subsidios de recursos públicos para hacerlo viable, porque estaría subutilizado.

"Según la ANI, en los puertos del país se han invertido US\$2558 millones, que incrementaron su capacidad a 444 millones de toneladas en el 2017, y se espera que para el 2021 lleguen a 514 millones. Frente a esta capacidad el tráfico portuario marítimo en el 2018 fue de solo 197 millones de toneladas", explicó en una reciente columna.

Más allá de lo económico, hay un fuerte rechazo por el impacto ambiental. El abogado Alberto Ramos Garbírás, recordó que la iniciativa no solo implica hacer un puerto sino que además hay que ejecutar la carretera Nuquí-Las Animas, en Chocó, para acercar el puerto al centro del país, "eso significa devastar, talar, tumbar la selva húmeda tropical y entonces arrasar con la biodiversidad ya afectada por la minería y la explotación maderera sin control", dijo.

Hacer esta vía representaría una inversión cercana a los US\$200 millones y sería mucho mayor si se intenta ejecutar un proyecto amigable con el medio ambiente. "La Nación no tiene plata para esto porque se requeriría la construcción de muchos viaductos dado que la zona es muy húmeda. Si se va a hacer un esfuerzo fiscal es mejor pensar en Buenaventura con la que se tiene una gran deuda", explicó el am-

¿Qué es Tribugá y dónde está ubicado? 2019



Nuquí
Es un municipio que se localiza en el departamento del Chocó, entre la serranía del Baudó y el Océano Pacífico. Sus tierras están regadas por los ríos Arusí, Coquí, Pangulí, Chori, Joví, Tribugá, Jurubira, Nuquí. Está ubicada a 126 kms de Quibdó. Población: 7366 habitantes

Tribugá
Es un corregimiento que está ubicado a 9 kms de Nuquí. Está habitada por comunidades negras y los resguardos indígenas más cercanos son: Dearade Brakirude y Ríos Jurbida y Alto Baudó.



Riqueza natural
800 ballenas en promedio visitan la región en cada temporada.
Tiene 34.746 hectáreas de corredor migratorio de la ballena jorobada.

Anidan 4 especies de tortugas marinas, catalogadas en riesgo.
1865 hectáreas de manglares existen en Tribugá.

¿Como sería el puerto?
Estaría ubicado en la ensenada de Tribugá.
Fase 1: Terminal regional de turismo y cabotaje para buques de turismo.
Fase 2: Terminal multipropósito para manejo de contenedores y carga general con muelles de más de 1300 metros.

US\$360 millones costaría el puerto de Tribugá.
US\$200 millones valdría las vías Las Animas-Nuquí (160 km)
US\$170 millones serían los costos de ingeniería y equipos.

Actividad económica
378 pescadores artesanales tiene Tribugá en 17 asociaciones.
275.076 kilos de pescado produjeron en 2016.



bientalista Manuel Rodríguez Becerra, quien agregó que además construir un puerto no es sinónimo de desarrollo y que de ello dan fe ciudades como Buenaventura y Cartagena, donde confluyen muchos problemas de pobreza. Según la organización Marviva, si se construye el puerto chocoano se acabaría con 916 hectáreas de manglar a un costo económico calculado en US\$232 millones. La ensenada de Tribugá es además zona de anidación de tortugas y corredor de las ballenas jorobadas (ver gráfico). Pero hay otro temor. El abogado Ramos considera que no tiene sentido impulsar un puerto que volvería secundario a Buenaventura cuando en este último municipio hay tres grandes terminales marítimas que operan al 50% de su capacidad.

En eso coinciden gremios y autoridades de la región que piden que lo mejor es invertir en la gente y la competitividad de Buenaventura, concluyendo obras como la doble calzada que aún requiere más de \$1 billón, en lugar de emprender apuestas que no son necesarias en este momento y cuya viabilidad está en duda. Al respecto, el empresario Óscar Isaza, quien ha promovido varios puertos en el país, dijo que los tres terminales de contenedores que tiene Buenaventura tienen capacidad para operar con la carga actual hasta el 2040. "En Buenaventura hay que hacer tres cosas: terminar la doble calzada, iniciar la vía Mulaal-Loboguerrero y profundizar el canal de acceso a 15,5 metros en marea baja". Isaza está convencido de que Tribugá no es viable. "Primero no es un puerto de aguas profundas, necesita dragado, no tiene accesos y los centros de producción de carga están lejos. Los puertos los construyen los privados con apoyo de los bancos y no creo que hoy alguien tome ese riesgo". Para este empresario, el puerto que viene es el de aguas profundas de Barranquilla, que está siendo impulsado por varios congresistas y la administración de esa ciudad, con el ánimo de solucionar los problemas de sedimentación que tiene la infraestructura portuaria de esa región.

Ante la posibilidad de reactivar este proyecto (Tribugá) han surgido varios movimientos de rechazo en las redes sociales como #Duquesalve a Tribugá o #Noalpuerto Tribugá, entre otros.

En el 2014 se creó el distrito regional de manejo integrado Golfo de Tribugá-Cabo Corrientes que protegió un territorio de 60.000 hectáreas para desarrollar actividades económicas ecosostenibles.