

Bermúdez Liévano, Andrés, "El puerto selvático que choca con la ambición turística de Colombia", *Diálogo Chino*, Reino Unido / China, 24 de septiembre de 2019.

Consultado en:

<https://dialogochino.net/es/infraestructura-es/30256-el-puerto-selvatico-que-choca-con-la-ambicion-turistica-de-colombia/>

Fecha de consulta: 01/02/2023.

Un puerto en la selva del Océano Pacífico trae el dilema: abrir más negocios a China o impulsar el ecoturismo



La migración de ballenas jorobadas se ha convertido en la principal actividad económica de la bahía de Tribugá. Foto: Natalia Botero / Fundación Macuáticos Colombia

En los últimos meses un grupo de empresarios viene promoviendo la idea, con respaldo del Gobierno colombiano, de construir un nuevo puerto en el Océano Pacífico que conecte el norte del país con Asia y, especialmente, con China.

El problema es que el lugar escogido para este puerto de aguas profundas es un golfo selvático que se ha convertido en símbolo de la apuesta de Colombia por un turismo a base de su inmensa riqueza natural.

El golfo de Tribugá es una de las paradas más importantes en la migración anual de las ballenas jorobadas y el principal atractivo turístico de este rincón del Pacífico colombiano.

La nueva resurrección de un viejo proyecto portuario choca de frente con la ambición de Colombia y de las comunidades afrocolombianas locales de aprovechar su biodiversidad y sus mejoradas condiciones de seguridad, tras el acuerdo de paz con la antigua guerrilla de las FARC en 2016, para desarrollar economías locales a base del turismo sostenible.

Un puerto para el Pacífico

La idea de construir un puerto en Tribugá no es nueva. De hecho, [resurge](#) y naufraga una vez cada década.

Esta vez, sin embargo, hay dos grandes diferencias desde la última vez que sonó hacia 2005: ahora cuenta con el respaldo público del presidente Iván Duque y la oposición de una comunidad que en la última década construyó una economía local sostenible y pujante en torno al avistamiento de ballenas.

Duque viene hablando del proyecto desde su [campaña presidencial](#) el año pasado. “No descansaré hasta ver el corredor de Ánimas – Nuquí conectado con el puerto de Tribugá”, dijo una semana antes de ganar las elecciones en Manizales, una de las principales ciudades de la región cafetera que impulsa el proyecto. El responsable de promoverlo es la Sociedad Arquímedes, una empresa mixta donde coinciden entidades públicas y privadas de cuatro departamentos, incluyendo varias gobernaciones y cámaras de comercio.

Duque lo reiteró luego ya como presidente. “Me parece a mí que, en el contexto de las necesidades del departamento, el futuro de la competitividad de Chocó, el futuro de la conexión del Eje Cafetero con el Pacífico con oportunidades portuarias va a pasar sin duda por Tribugá”, [dijo en Quibdó](#) en noviembre pasado, durante uno de sus talleres sabatinos con comunidades locales.

El argumento de los inversionistas es que el golfo es el lugar idóneo para un puerto. Debido a que el mar llega a profundidades de 20 metros a menos de dos kilómetros de la playa, [estiman](#) que no habría limitaciones para el fondeo y atraque de buques con cargas de hasta 200 mil toneladas.

Según [los cálculos de la Sociedad Arquímedes](#) a cargo del proyecto, Puerto Tribugá podría disminuir hasta en un 90% los costos de transporte de mercancías, convirtiéndose en el tercer mayor terminal portuario del país después de Buenaventura, más al sur en el Pacífico,

y de Barranquilla en el mar Caribe. Su viabilidad, en todo caso, también depende de una carretera que hoy no existe entre Quibdó y Nuquí, que atravesaría la también selvática y biodiversa Serranía del Baudó.



“

Empezamos a encontrarnos que zonas de mayor sensibilidad ambiental que Tribugá conviven con puertos

La nueva reaparición del proyecto generó una polvareda política, sobre todo desde que el gobierno de Duque inicialmente [lo incluyó](#) –con nombre propio- en la primera versión del plan de inversiones del Plan Nacional de Desarrollo que presentó al Congreso este año. Al final terminó bajándole el perfil, aunque [incluyó una referencia](#) a un “puerto de aguas profundas en el Pacífico norte” que no puede ser otro sino ese.

De concretarse, podría traer mayores oportunidades económicas al Chocó, el departamento con la [tasa más alta](#) de pobreza extrema en Colombia. El costo, sin embargo, podría ser alto porque la región costera del Chocó es uno de los [36 puntos calientes](#) –o ‘hotspots’- de biodiversidad en el mundo y comparable con las selvas de la Amazonia



El turismo en Tribugá

Entre junio y octubre, más de 800 ballenas vienen a reproducirse a las playas de arena oscura del municipio de Nuquí, donde está el golfo de Tribugá, durante su ruta anual desde Antártida y la Patagonia chilena.

Como un imán, detrás de ellas vienen miles de turistas a verlas saltar entre las olas junto a sus ballenatos. Alrededor de ellos, los habitantes de Nuquí han construido una pujante economía local en una región que hasta hace apenas dos décadas era sinónimo de pobreza y de la violencia de grupos armados como las FARC y el ELN.

“

El escenario más pesimista es que las ballenas no vengán tanto, que eviten el golfo

El gran aliado de los habitantes de Nuquí, en su mayoría afrocolombianos, ha sido el turismo extranjero, que viene creciendo en Colombia velozmente y que los locales atribuyen al dividendo del Acuerdo de paz. El año pasado [llegaron al país](#) 4,3 millones de turistas, más del doble que en 2014.

En 2018 llegaron a este remoto destino en el Pacífico 9.100 personas, a pesar de las pobres conexiones aéreas y la ausencia de carreteras. Esa cifra, en un municipio con 8.958 habitantes, demuestra para los locales su éxito.

“Eso es economía a muy buena escala. Nuestra visión de desarrollo es una basada en las bondades del territorio. Puede que en Medellín o Manizales no sea así, pero a nosotros – pueblos ancestrales que vivimos desde hace siglos acá- nos determinan el agua y la selva, que tradicionalmente se han asociado a la pobreza. Nosotros hemos demostrado que en esos recursos hay oportunidades”, dice Josefina Klinger, quien viene promoviendo el turismo comunitario desde su organización Mano Cambiada. Por ese trabajo recibió el premio a la Mujer Cafam, uno de los más prestigiosos del país, en 2015.

9100

turistas llegaron a Nuquí en
2018

“Es un proyecto inconsulto que compromete seriamente los medios de subsistencia que tenemos acá como la pesca, la extracción de moluscos como la piangua y el turismo comunitario asociado al avistamiento de ballenas”, dice Harry Mosquera, un joven abogado

que es el representante legal del Consejo Comunitario General Los Riscuales, que reúne a las nueve comunidades afrocolombianas que viven en el área de influencia directa del puerto.

Por estar tan cerca de los territorios colectivos de estas poblaciones, el proyecto –que tiene tanto detractores como defensores a nivel local- debe ser consultado previamente con ellos. Hasta ahora, dice Mosquera, “las discusiones se han dado más de manera externa que con nosotros”.

Fue la comunidad afro la que lideró [la declaratoria en 2014](#) de toda la costa de Nuquí, incluyendo la zona del puerto propuesto, como distrito regional de manejo integral (o DRMI) de Golfo de Tribugá – Cabo Corrientes, que hoy administran. Esa figura, pensada para lugares naturales sensibles que ya tienen un grado de intervención, les ha permitido seguir impulsando un desarrollo local que concilia los servicios ambientales que prestan esos ecosistemas con el sustento de las comunidades.

“No solo la belleza de Nuquí es para mostrar, sino también los procesos comunitarios para ordenar el territorio y para desarrollar economías alternas que le permiten mantener su relación con el lugar”, dice Julián Idrobo, profesor del Centro de Estudios sobre Desarrollo Regional (Cider) de la Universidad de los Andes que viene trabajando con ellos.

Esos esfuerzos se ven no solo en Nuquí, sino en todo el corredor costero alrededor. En esa zona hay ahora todo un mosaico de áreas protegidas y de figuras legales de conservación, creadas a partir del trabajo conjunto de comunidades locales, autoridades nacionales y regionales, y varias ONG ambientales. La mayoría no existía hace una década, lo que seguramente dificultará más la construcción del puerto.

Justo al norte de Nuquí está el Parque Nacional Utría, que [protege](#) 543 kilómetros cuadrados de manglares, costa y océano donde también reposan las ballenas. Donde termina [se creó](#) en 2013 una zona exclusiva de pesca artesanal (Zepa) de 207 kilómetros para los pescadores nativos, que están vendiendo peces blancos a restaurantes como Wok y Takami.

“Tribugá fue el laboratorio donde, a partir de una planeación comunitaria, se establecieron los estándares de pesca responsable del país, que hoy se implementan en Costa Rica y

Panamá y que se deberían escalar a diferentes regiones de Colombia”, dice el economista José Andrés Díaz, ex director de la ONG MarViva que trabajó con ellos en el tema.

Al sur de Nuquí, [se creó hace dos años](#) otro DRMI, llamado Encanto de los Manglares del Bajo Baudó. Para rematar, [está avanzado el proceso](#) liderado por el Ministerio de Ambiente para declarar toda la zona de Tribugá como reserva de la biósfera, una figura de Naciones Unidas que reconoce territorios que requieren un manejo especial sostenible.

Salvo por el parque nacional, ninguna es un área de estricta conservación: todas están pensadas para reforzar economías sostenibles como las que viene liderando Nuquí y que hoy muchos temen perder con un puerto. Para visibilizarlas, en noviembre pasado las comunidades locales, una universidad, dos congresistas y las ONG como MarViva, Conservación Internacional, Tierra Digna y WWF se unieron en lo que llamaron la Alianza Nuquí.

La salacuna de ballenas

Aunque las ballenas jorobadas visitan muchos puntos del Océano Pacífico, sienten una especial predilección por el golfo de Tribugá.

“Es un hábitat clave para las mamás y sus ballenatos porque está muy protegida de las condiciones oceanográficas adversas y de los depredadores como orcas y tiburones”, explica Natalia Botero Acosta, una bióloga especializada en mamíferos marinos que lleva nueve años estudiándolas en Nuquí.

La razón, explica Botero, es que el golfo es una excepción dentro de una excepción: es una ensenada muy tranquila dentro de uno de los pocos lugares del Pacífico colombiano que registra profundidades de más de 2.000 metros a apenas una decena de kilómetros de la costa. Esa singularidad hace que las ballenas se concentren allí y que algunos individuos – que tienen identificados por sus colas- pasen temporadas de hasta 15 días continuos con sus crías. De ahí viene el apodo que recibe la zona: ‘la salacuna de las jorobadas’.

Para Acosta y otros biólogos, la principal preocupación de un puerto de aguas profundas es la contaminación auditiva que traería. Desde hace varios meses vienen haciendo grabaciones periódicas del paisaje sonoro marino, usando unos hidrófonos que sumergen a 15 metros y que registran los niveles de ruido actuales. Aunque sus datos aún son

preliminares, sugieren que es uno de los lugares más prístinos de todo el océano colombiano.



El turismo en Tribugá gira en torno al avistamiento de la ballena jorobada. Foto: Natalia Botero / Fundación Macuáticos Colombia

Como el área donde las ballenas se concentran en Tribugá es tan reducida, temen que una disrupción en el ruido las termine alejando.

“La calidad del hábitat decaería considerablemente si se enmascara su comunicación acústica y no pueden comunicarse efectivamente, afectando su comportamiento y distribución. Ya hemos visto que el motor de una lancha como las que se ven hoy produce sonidos que pueden cubrir el canto. ¿Qué pasará con un buque mercante?” pregunta Botero, que lidera [el proyecto](#) desde su Fundación Macuáticos, en alianza con el International Quiet Ocean Experiment (IQOE) estadounidense.

No es el único experimento que están haciendo para entender el posible efecto de un puerto en Tribugá. Pronto iniciarán una nueva medición, tomando muestras de tejido de las ballenas y estudiando una hormona llamada cortisol, que les permitirá determinar sus

niveles de estrés. Al hacer mediciones similares en la bahía del puerto de Buenaventura, creen que podrán dimensionar mejor el impacto del proyecto portuario.

“El escenario más pesimista es que las ballenas no vengan tanto, que eviten el golfo”, concluye, citando como sus siguientes preocupaciones el riesgo de colisión con las embarcaciones y la contaminación por basura.

Sin las ballenas, coinciden todos, la actual economía local sufriría considerablemente.

El sueño chino

Aunque Colombia tiene dos mares, está poco volcada hacia el Océano Pacífico y apenas tiene dos ciudades sobre sus costas. Quizás eso explique que le haya tardado más tiempo diseñar una [estrategia económica](#) hacia Asia, mientras que la mayoría de países de la región ya tienen a China como primer o segundo socio comercial.

Los empresarios de Arquímedes son conscientes de que, de recibir el visto bueno del Gobierno nacional, construirían una obra de infraestructura grande en una zona ecológicamente sensible a 8 kilómetros del poblado de Nuquí justo afuera del golfo de Tribugá. Por eso, dicen, vienen pensando en criterios de ‘puerto verde’.

“Empezamos a encontrarnos que zonas de mayor sensibilidad ambiental que Tribugá conviven con puertos. El secreto son planes de manejo ambiental que fijan compromisos y obligaciones”, dice William Naranjo, gerente de Arquímedes y cabeza visible del proyecto.

De Port Douglas, vecino de la Gran Barrera de Coral australiana, quieren tomar la idea de obligar a los navíos a apagar sus motores y conectarlos a la red eléctrica antes de llegar a las dársenas. De Vancouver, continúa Naranjo, quieren emular las estrategias para vincular a la población indígena y de reducir la velocidad de las embarcaciones a 11 nudos por hora para evitar colisiones con las ballenas. De Rotterdam quieren copiar las tarifas especiales para buques con bajas emisiones de gases de efecto invernadero y de Oslo los montacargas cero emisiones.

“Así se verifican esos dos principios constitucionales, de que haya crecimiento económico y sostenibilidad ambiental, al mismo tiempo”, dice Naranjo, añadiendo que están pensando también en la planeación urbana de donde convive casi [la mitad del comercio exterior](#) del

país y niveles altísimos de pobreza. Aspiran a culminar los dos procedimientos de concesión portuaria y licenciamiento ambiental, que iniciaron en 2016, en dos años.

Para sus gestores, el puerto tiene sentido económico porque daría una salida al mar a tres departamentos donde la mitad de la infraestructura industrial está subutilizada. “Como la mitad del costo son fletes de transporte, es imposible ser competitivo. El solo puerto impulsará ipso facto el otro 50% que hoy no está utilizada”, promete Naranjo. De hecho, la mayoría de socios del proyecto son entidades públicas de esa región, incluyendo las gobernaciones de Caldas, Risaralda y Chocó, el área metropolitana de Pereira y dos universidades públicas.

A pesar del argumento económico, la estrategia comercial frente a Asia –que es la justificación central del proyecto- no es muy clara. Como [contó Diálogo Chino](#), el presidente Duque acaba de visitar Beijing y Shanghai buscando diversificar una balanza comercial exportadora que hoy depende en un 77,8% del petróleo y en un 94% de commodities.

Qué sectores económicos podrían beneficiarse de un puerto es poco claro. “No sé de memoria cuáles son”, dice Naranjo, prometiendo averiguar cuáles identificaron. No vuelve a responder del tema. Al llamar al teléfono que lista Arquímedes en su página web no responden de la empresa, sino en una panadería llamada Ricuras de la 51.

Esa falta de claridad ha llevado a varios sectores a cuestionar la pertinencia de un puerto en Chocó. “Es innecesario construir otro cuando, según datos de 2018, en Colombia estábamos operando a la mitad de nuestra capacidad portuaria”, dice la congresista Catalina Ortiz, que ha insistido en que tiene más sentido invertir en dragado en Buenaventura para mejorar su canal de acceso.

Entre tanto, las comunidades están en medio de la temporada de observación de ballenas. “Los hechos hablan: el modelo está bien armado. Lo único que le hace falta es capital económico, porque el social y el territorial ya están”, dice Josefina Klinger. “Encontramos ya el modelo económico y pusimos a Nuquí en el radar”.