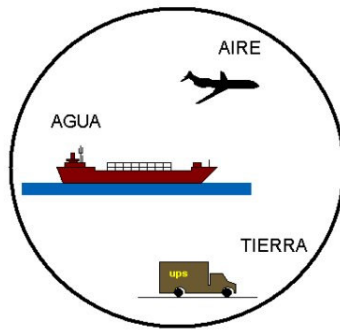


‘FRENADO’ EL TRANSPORTE EN COLOMBIA*



Gonzalo Duque-Escobar**

La infraestructura de transporte en Colombia se encuentra rezagada para enfrentar la apertura de sus mercados y participar de la globalización. Mientras en la dirección norte sur hemos olvidado las mayores ventajas para el transporte de carga que ofrecen los medios ferroviario y fluvial frente al modo carretero, en el sentido transversal falta desarrollar ejes viales de mejores especificaciones para conectar los mayores centros de producción al Pacífico y salvar a más bajo costo las cordilleras.

Por carecer de visión mercantil, tampoco hemos transformado en competitivas las ventajas comparativas para el transporte marítimo asociadas a la presencia territorial del país en la cuenca de los dos océanos donde reside la economía planetaria, ni la fortaleza de Colombia dimidiando las rutas aéreas entre Nueva York y Santiago y entre Los Ángeles y Río de Janeiro.

Tras olvidar el impacto de los ferrocarriles cafeteros de la década de 1920, comparable al del Canal de Panamá, después de la “Crisis del 29” entramos al medio carretero para que luego de seis décadas apenas hayamos logrado reconocer el dominio sobre la órbita geoestacionaria y los mares, y construir con esfuerzo un medio carretero tan ineficiente que el sector privado debe destinar la mitad de sus costos logísticos a cubrir costos de transporte.

El PIB del transporte a pesos constantes ha oscilado entre el 5 y 6 por ciento del total del PIB, para el cual el modo carretero aporta cerca del 75%. Para mejorar la participación en el primero, debe reducirse sustancialmente el aporte del segundo e incrementar la participación al PIB de otros modos: se requieren unos U\$10 mil millones para inversiones de infraestructura, entre otras cosas, para un sistema de transporte troncalizado que articule mediante puertos secos varios modos de transporte, definiendo ejes para conectar mejor los escenarios industriales del país mediterráneo, mediante el sistema ferroviario y fluvial, útil para movilizar la carga desde y hacia puertos profundos que articulen ambos océanos y que hagan parte de las rutas económicamente más competitivas.

Esto debe acompañarse de una política agresiva de zonas industriales diferenciadas y estratégicas, en los centros de producción nacional, según se trate de productos para el consumo interno o para la exportación por mares o por el medio aéreo, buscando los grandes mercados de las cuencas de nuestros dos océanos.

Nuestras carreteras

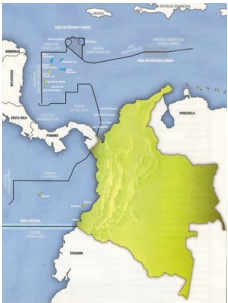


En Colombia, la sumatoria de las troncales y transversales llega a 12.293 km, para un 74% del total de la red nacional. Mientras al 2005 las troncales sumaban 6.076 km y las transversales apenas 6.217 km, algunos escenarios urbanos no han logrado conurbarse.

Además de la anterior infraestructura asimétricamente ruinosa y mal distribuida, nuestro parque automotor envejecido para el medio carretero, excedentario en oferta e informal en gran parte de su organización, moviliza más de 100 millones de toneladas al año, de las cuales cerca del 59% son productos del sector manufacturero, el 22% del agrícola y el resto, por partes iguales, del minero y pecuario.

Las regiones que más reciben carga se relacionan con los principales centros urbanos: Bogotá, Cali y Medellín; continúan las que están en torno a Barranquilla, Cartagena y Bucaramanga, pero todas desconectadas de las rutas interoceánicas, dado que nuestros puertos apenas sirven para naves del tipo pánamax. Por agrupación de productos, de diez toneladas, unas seis corresponden al sector manufacturero, dos al sector agrícola y el resto al minero y pecuario, y la proporción de los productos terminados que sale, al ser favorable a la cuenca del Atlántico, dice que no hemos entrado con valor agregado a los mercados del Pacífico, el mayor escenario de la economía mundial.

Dos variantes de salida



Para el transporte troncalizado de carga, el Ferrocarril de Occidente debería llegar a Urabá antes que remontar la cordillera por Medellín para buscar al otro lado la competencia fluvial del Magdalena, y recorrer una ruta mucho más larga.

El Ferrocarril Bolombolo–Urabá es hoy una prioridad que puede complementarse conectando la Autopista del Café a la Troncal del Caribe, con una doble calzada entre Medellín y Urabá. Un puerto profundo en Urabá reduce las distancias Medellín–Cartagena en un 40%, Manizales–Cartagena en un 30% y Cali–Cartagena en un 20%. Para ver la condición mediterránea de Colombia, veamos la producción nacional por generación de carga: el occidente colombiano con el Valle al frente genera el 31%, y el eje Santander–Cundinamarca–Tolima el 30% con Bogotá a la cabeza. La región de

Urabá debe ser el puente para Las Américas y el destino óptimo de la carga del occidente colombiano.

Entre tanto, a lo largo del Magdalena, por lo menos a partir de Honda, el Ferrocarril del Atlántico a ese lado tampoco debe competir con el río. Urge el desarrollo de los proyectos Yuma, para la navegación del río Magdalena, entre La Dorada y el Caribe, sin que tengan que competir río, carretera y ferrocarril. Los fletes por el río resultarían 6 veces más económicos que los carreteros y dos veces más que los ferroviarios, dado que la tonelada por km a lo largo del río Magdalena entre Honda y Barranquilla, dos lugares separados unos 900 km, cuesta en tractomula 12 centavos de dólar, mientras que por ferrocarril entre 3 y 4, y por agua menos de 2, utilizando botes de bajo calado y gran capacidad, autopropulsados o remolcados. Al sur de Honda y La Dorada, el ferrocarril puede complementar el sistema de carga, sin competir con la carretera.

De los mares a los océanos



De otro lado, dado que el 90% de las mercancías del planeta se desplazan por agua, Colombia debe resolver su condición de “anemia económica” con puertos profundos y articulados: sin puertos competentes, el transporte marítimo del país viene aportando cerca del 96% de la carga del comercio exterior colombiano, expresado en toneladas. La opción es hacer de nuestra posición geoestratégica una ventaja comparativa, estableciendo una ruta corta y adecuada que le compita al puente seco de los ferrocarriles de Norteamérica para salvar el paso de las mercancías, mediante un par de puertos profundos en Tribugá y Urabá. Tribugá es la fórmula para acceder a la cuenca del Pacífico en el siglo XXI, y Urabá su complemento para hacer lo propio en el Atlántico. No existe en Colombia otro par de puertos que le permita al país entrar a las rutas interoceánicas Asia/Europa para ligarse a los mayores escenarios de la economía global.

Finalmente, si bien el transporte aéreo de carga internacional de Colombia –que supera el medio millón de toneladas anuales– casi cuadruplica la carga nacional, y si el de pasajeros internacionales –con cerca de 4 millones por año– llega casi a la mitad de los nacionales, para el escenario exterior solamente disponemos de dos aeropuertos competitivos: los de Barranquilla y Cali.

Estos aeropuertos internacionalmente competitivos, que son los que pueden operar por sus dos cabeceras, poseen longitud y altitud adecuadas para ofrecer vuelos de ida y vuelta a Europa y a mercados ubicados a 5.000 millas náuticas. El Dorado en Bogotá presenta limitaciones para la salida de un avión tipo Jumbo, full en carga, pasajeros y combustible, lo que explica las escalas para combustible en Guayaquil o Caracas. También la mayoría de aeropuertos de nuestras ciudades deben operar por una misma cabecera, lo que anuncia el riesgo en caso de una emergencia.

Entonces, resultando deficitario el sur de Colombia, donde sobresale la productiva región de Túquerres e Ipiales, llama la atención la excepcional oportunidad que se presenta para el Aeropuerto del Café en el Eje Cafetero, dada su posición geográfica de privilegio que le permite sacar ventajas para un aeropuerto internacional con pista de 3.600 m, útil para operar aviones de gran tamaño y gran alcance: esto, y en su orden, para obtener mayores economías en fletes, y para llegar a los mercados de la Unión Europea y afianzar la ruta que conecta a Río de Janeiro, Buenos Aires y Santiago con Norte América.

**Profesor Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales. Fuente UN Periódico 13-feb-2009. www.unperiodico.unal.edu.co

***Original:** EL TRANSPORTE DE COLOMBIA EN BLANCO Y NEGRO. Por Gonzalo Duque-Escobar. UN. Manizales, 2008-10., publicado en: www.digital.unal.edu.co/dspace/handle/10245/540

Fuentes principales en:

www.mintransporte.gov.co

www.mintransporte.gov.co/Servicios/Biblioteca/documentos/PDF/Caracterizacion_Transporte_Colombia.pdf

www.geocities.com/economiaytransportes

www.geocities.com/economiaytransportes/libertad-trans.htm

www.galeon.com/gonzaloduquee-00/