

DEL EDITOR

VÍAS PARA LA COMPETITIVIDAD

JOSÉ HILARIO LÓPEZ A.

Ingeniero de Geología y de Petróleos. Coordinador de la Comisión de Altos Estudios SAI

Nuestro país tiene que prepararse de manera urgente para afrontar los retos de la globalización, y en especial aquellos que le impondrá el Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos (TLC). Colombia necesita puertos marítimos y aeropuertos competitivos en calidad de servicios y en tarifas, así como vías de transporte terrestre desde los centros productivos hacia los puertos marítimos existentes. Sobre todo, es fundamental aceptar como una realidad inaplazable que es necesario desplazar los principales centros de producción de bienes exportables hacia las regiones costeras vecinas a los puertos marítimos, donde también se deben localizar las nuevas industrias que se proyecten hacia los mercados internacionales, o que dependan en alto grado de materias primas importadas¹.

La situación de la infraestructura de transporte

Las mayores deficiencias y limitaciones que afectan la competitividad de nuestro país en los mercados internacionales globalizados se encuentran en la infraestructura de transporte vial. Colombia sólo dispone de 312 kilómetros de vías pavimentadas por millón de habitantes, índice éste en el cual apenas supera a países como Haití y El Salvador.

Para efectos de competitividad basta con considerar la red primaria nacional y departamental, la cual en el primero de los casos en un 71% se puede calificar como en buen estado y la segunda sólo en un 46%. En calidad de la infraestructura vial en Latinoamérica estamos por debajo de Paraguay, Venezuela, Chile y México.

Las mayores necesidades de inversión que requiere nuestro país se concentran en la infraestructura de transporte, en especial en carreteras, por donde se moviliza el 80% de la carga, tanto entre los mercados internos como hacia y desde los puertos de exportación.

En lo que se refiere a los ferrocarriles, con excepción de los ferrocarriles carboneros de El Cerrejón y el de La Loma-Ciénaga, se trata de un sistema poco competitivo. Del total de los cerca de 2.000 kilómetros entregados en la pasada década a las concesiones Atlántico y Pacífico, sólo el 34% (680 km.) se encuentra en operación. Por otro aspecto, la red fluvial navegable sólo se utiliza parcialmente.

La situación de los puertos marítimos y aeropuertos, en cambio, sí muestra mejoras sustantivas con el sistema de concesiones adoptado en la últimas décadas por el país. En cuanto a los aeropuertos se tienen ya experiencias exitosas, en cuanto a incremento en capacidad de transporte de carga, en la concesiones de la segunda pista del Aeropuerto de El Dorado de Bogotá, así como de los aeropuertos de Barranquilla, Cali y Cartagena.

Dentro de este panorama, la situación de nuestra región antioqueña resulta la más desoladora.

¹ Esta dinámica se expresa muy bien el comercio internacional del Área Metropolitana de Medellín, donde cerca del 60% del valor de sus exportaciones se hace a través del Aeropuerto José María Córdoba. Situación similar ocurre con el valor de las importaciones por este mismo aeropuerto, que sólo es superado ligeramente por el puerto de Cartagena.

Nuestra mayor debilidad para la competitividad internacional radica en la incomunicación por la falta de vías adecuadas hacia los puertos marítimos por donde se mueve la carga de importación y de exportación desde y hacia el Valle de Aburrá.

Por un lado, la vía a Buenaventura, nuestro principal puerto colombiano en el Océano Pacífico, encuentra una barrera en el denominado Alto de Minas en la Carretera Medellín-La Pintada, tramo de muy pobres especificaciones para el tráfico pesado que tiene hoy que soportar la vía.

Esta misma incomunicación se presenta también en vía Medellín-Cartagena en el tramo entre Valdivia y Puerto Valdivia, por causa de la inestabilidad geológica de los terrenos, que hacen casi imposible una solución práctica. A esto se agrega el desgaste del parque automotor y los grandes consumos de combustibles que significa el ascenso desde el valle de Aburrá, a una altitud de 1.500 metros, hasta el altiplano de Santa Rosa, a 2.600 metros sobre el nivel del mar, para luego tener que descender nuevamente hasta el río Cauca en la localidad de Puerto Valdivia, a sólo 200 metros de altitud.

Vías para la competitividad

En este resumido escrito se presentan las bases de un plan mínimo de desarrollo de la infraestructura vial, para atender en el corto y mediano plazos las urgencias del país si aspiramos a llegar a ser competitivos mundo globalizado y del TLC.

Para iniciar, establezcamos que existen tres ejes “estructurantes” o arterias para el transporte terrestre de carga desde el interior del país hacia los puertos de exportación existentes, dos de ellos de dirección sur-norte y un tercero de dirección oriente-occidente, a saber:

- Eje sur-norte en su mayor parte a lo largo del valle del río Magdalena, que conecta a Mocoa en El Putumayo con las llanuras del mar Caribe y los puertos de Barranquilla y Santa Marta

- Eje sur-norte en su mayor parte a lo largo del valle del río Cauca, que conecta el puente de Rumichaca en la frontera con el Ecuador con el mar Caribe y el puerto de Cartagena²
- Eje oriente-occidente Puerto Carreño-Bogotá-Buenaventura, que conecta los llanos colombo-venezolanos con nuestro principal puerto en el Océano Pacífico

A lo largo de los dos ejes sur-norte existen sendas carreteras troncales, aunque una de ellas incompleta (la del eje del valle del río Cauca), que deberán ser mejoradas y complementadas. Se requiere en especial la construcción de los tramos faltante Santafé de Antioquia-Puerto Valdivia y La Virginia-Arayca-Irra en la carretera marginal del Cauca. En la transversal Puerto Carreño-Buenaventura falta por construir el tramo Puerto López-Puerto Carreño y la ampliación del tramo Buga-Madroñal-Buenaventura.

La red férrea a largo del río Magdalena entre Puerto Salgar (La Dorada) y Santa Marta se encuentra casi totalmente rehabilitada, lo mismo que el tramo Buenaventura-Cali-La Felisa en el eje del valle del río Cauca. De este sistema, por la inexistencia de carga apropiada para su operación, sólo funciona el tren carbonero entre La Loma y Santa Marta.

A estos los tres ejes atrás referidos se deberán conectar por carretera los principales centros productivos de bienes y materias primas exportables. De estas conexiones se consideran fundamentales las siguientes:

- Carretera Tobiagrande-Puerto Salgar (por construir)
- Carretera Barbosa-Landázuli-Puerto Araujo en Santander (en parte por construir)
- Carretera Bucaramanga-Barrancabermeja (por mejorar)
- Carretera Medellín-Puerto Triunfo (por complementar en doble calzada en el tramo Santuario-Puerto Triunfo). En un futuro se

² Las posibilidades de un puerto antioqueño de aguas profundas en el Mar Caribe apenas se expresan como una iniciativa a estudiar.

contempla la ampliación de la carretera existente Medellín-Puerto Berrío

- Carretera Primavera-Amagá-Bolombolo en Antioquia (por complementar en doble calzada).

Para la movilización de carga desde el interior del país hacia los puertos marítimos se deberán construir instalaciones de transferencia para operar sistemas multimodales. Las localidades para la instalación de centrales de transferencia son las siguientes:

- Puerto Salgar (transferencia carretera-ferrocarril y carretera-río)
- Puerto Triunfo (transferencia carretera-ferrocarril y carretera-río). Cuando exista una carretera de buenas especificaciones desde Medellín, la transferencia podría operar en Puerto Berrío
- Barrancabermeja (transferencia carretera-ferrocarril y carretera-río)
- Bolombolo (transferencia carretera-ferrocarril)

La integración del sistema carretero y férreo de las zonas carboníferas de Cundinamarca, Boyacá y Santander con el ferrocarril del Atlántico sería decisiva para la economía nacional, no sólo porque posibilitaría la exportación de los carbones del interior del país, sino porque aseguraría la operación rentable del ferrocarril en el tramo rehabilitado Puerto La Dorada-Santa Marta; además permitiría el desarrollo de centros de transferencia de carga transportada en contenedores por carretera desde y hacia Bogotá, Medellín y Bucaramanga.

Para la viabilidad del Tren del Pacífico se requiere extender la red férrea entre La Felisa y Bolombolo y disponer del carbón exportable por Buenaventura, proveniente de la zona de la cuenca del Sinifaná, cercana a Bolombolo, así como la integración al modo carretero con el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Buenaventura por lo menos hasta el año 2020 seguirá siendo el principal puerto colombiano en Pacífico. A mediano plazo, se podrá contar con el futuro puerto de aguas profundas de Bahía Málaga (al norte y muy cerca de Buenaventura).

En el corto y mediano plazos, para el comercio internacional con los países de la cuenca del Pacífico, los departamentos de Antioquia y del Eje Cafetero dependerán del puerto de Buenaventura. Para Medellín y su área metropolitana es crucial la conexión con eje del río Cauca en Bolombolo, mediante una vía de buenas especificaciones, que sustituya la vieja carretera por el Alto de Minas.

La transversal Área Metropolitana del Valle de Aburrá-Río Cauca permitirá la conexión con un futuro centro de transferencia de carga con el Tren del Pacífico en Bolombolo. La operación de este tren sólo será viable como un tren mixto carbonero-contenedores.

El papel de las concesiones en las obras de infraestructura ha sido fundamental en la provisión de mas y mejores vías de comunicación para el país. Sin embargo, es necesario mejorar y ajustar el sistema para la financiación, construcción y operación de gran parte de la vías que requiere el país para su competitividad.

Se considera que la inversión en la infraestructura vial en una primera etapa del gran plan que requiere el país para llegar a ser competido internacionalmente, debe centrarse en la adecuación y complementación de la red existente, bajo estrictos criterios de gradualidad, lo que significa, según Visión Colombia II Centenario, que *“las características de oferta de los corredores viales deberán atenderse en función del crecimiento del tráfico, iniciando con intervenciones para mejorar las especificaciones de diseño, pasando por la construcción de terceros carriles, hasta llegar a la construcción de dobles calzadas”*.