

NUESTRO CORREDOR LOGÍSTICO PARA EL PND 2010-2014

Gonzalo Duque Escobar

Dada la posición geoestratégica de Colombia y el surgimiento de una ciudad región sobre el Eje Cali-Medellín con el Eje Cafetero como Centro, conurbación sin precedentes sobre la costa oeste de Latinoamérica, están dadas las condiciones para transformar el occidente colombiano en un corredor logístico de talla internacional e interoceánica, siempre y cuando se logren enlazar las economías de las Américas y de las cuencas del Pacífico y Atlántico, acudiendo a estrategias para la implementación una infraestructura y superestructura, que respondan a los requerimientos del comercio global y continental y a las condiciones ambientales, sociales y económicas de Colombia estimadas en función de las oportunidades y desafíos que ofrecen dichos escenarios. Hoy los corredores logísticos de Colombia que le apuntan al eje del río Magdalena y al actual sistema portuario en Buenaventura y Cartagena, no ofrecen un impacto como el de los ferrocarriles cafeteros de la década de 1920 comparable al del Canal de Panamá en su momento, deben repensarse con los elementos de esta nueva visión de un corredor logístico en el occidente colombiano.

Si bien la columna vertebral de esta propuesta que enmendaría el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 buscando consolidar ese nuevo escenario urbano para entrar a la cuenca del Pacífico, la estructuran los corredores viales de una troncal de occidente que va evolucionando conforme incorpore las dobles calzadas del Valle del Cauca y Las Autopistas de la Montaña previstas para unir las capitales cafeteras con Cali y Medellín, también es cierto que los desarrollos previstos en dicha carta de navegación no ofrecen posibilidades de articular al país a las rutas del comercio planetario, como consecuencia de las limitaciones del actual sistema de transporte: uno, nuestros puertos supuestamente modernizados para admitir naves medianas del tipo Pánamax, no ofrecen condiciones competitivas como tampoco las ofrece el actual Canal de Panamá, razón por la cual se amplía para resolver su obsolescencia y admitir barcos mayores cinco veces más económicos; dos, nuestros fletes del sistema troncalizado terrestre no son competitivos al soportarse en el modo carretero que resulta tres a cuatro veces más costosos para llegar a los puertos; tres, las exportaciones del occidente colombiano que van al Caribe, salen por Cartagena pagando sobrecostos de un 30 % al comparar los fletes con otra opción cercana como Urabá.

Esta visión de corredor logístico, que exige revisar el programa de inversiones en infraestructura portuaria, ferroviaria y de vías troncales y transversales en Colombia, para ajustar y redefinir el desarrollo de las instalaciones y servicios logísticos previstos en función de un nuevo canal económico que integre el comercio internacional, por tierra y por mar, exige reconsiderar el destino norte previsto para el Tren de Occidente para que en vez de salir de la cuenca del Cauca por Medellín hacia el Magdalena con destino a Cartagena, continúe por el occidente colombiano con destino a Urabá. Y también obliga a decir que Tribugá sólo nada hace y nada impacta, dado que su funcionamiento exige otro puerto profundo en Urabá al cual esté unido por ferrocarril para

establecer el comercio interoceánico y convertir la región en una zona de actividades logísticas con una oferta de la importancia de Panamá.

Entonces, ¿por qué no hemos visto la importancia del eje Urabá-Tribugá funcionando como un canal interoceánico alternativo a Panamá y Suez e integrando las Américas por Colombia? : en primer lugar, porque Colombia no ha tenido visión marítima, y como prueba basta ver la precariedad urbana de Buenaventura como puerta a un océano por el cual se movilizan 2/3 del PIB mundial; en segundo lugar, porque los proyectos de Nación siempre han palidecido frente al regionalismo dominante, razón por la cual el subdesarrollo del Pacífico Colombiano y del Chocó a pesar de su riqueza maderera y aurífera objeto de expoliación, y otros recursos naturales y culturales, contrasta con los desarrollos del Valle del Cauca, Eje Cafetero y Antioquia.

Sobre la identificación de la territorialidad de esta Ciudad Región que va de Cali a Medellín, cabe señalar que el Eje Cafetero, es la expresión ambiental de elementos culturales y naturales, y procesos de desarrollo del occidente colombiano. Aquí convergen en lo cultural el carácter laborioso heredado de la antioqueñidad y la mente abierta adquirida de la caucanidad, y en su variada geografía los ecosistemas andinos de la hoya hidrográfica del Cauca. Y en cuanto al desarrollo, porque luego de la colonia y primeras épocas de la república, primero con la colonización y luego con el advenimiento del café y los ferrocarriles, se cruzan las culturas, se consolida la ecorregión y se da la primera apertura económica y cultural de Colombia.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://gonzaloduquee.galeon.com>

[Ref: La Patria, Manizales, 2011-01-31]