

## Las Transversales Cafeteras al Pacífico



Por Gonzalo Duque Escobar

Aunque Colombia con su actual infraestructura de transporte concebida en el Siglo XX para mantener privilegios regionales, ha agotado sus posibilidades de crecimiento económico, existen alternativas que se dan gracias al verdadero alcance de su Plan de Desarrollo “Prosperidad para todos” en el que se conciben ejes de desarrollo suprarregionales que facilitan ajustes para los siguientes enfoques estratégicos en materia de infraestructura.

En primer lugar, aunque se logró modernizar a Cartagena y profundizar a Buenaventura, adecuando ambos puertos para barcos Pánamax de 4500 contenedores, las mayores embarcaciones que pueden cruzar por Panamá, el que Estados Unidos regresara en el año 2000 el Canal a los Panameños previendo que otras embarcaciones reinarían en los mares: los súper-pospánamax de más de 12500 contenedores en los cuales el flete se reduce 5 veces al bajar de 10 a tan solo 2 centavos de dólar contenedor milla, permite concluir que en materia de puertos continuamos anclados al año 1914, fecha en la que se inauguró el Canal de Panamá. Los flujos del creciente comercio entre Asia y Europa, que usan ahora los FFCC

costa a costa de USA y crecen al doble del PIB mundial, esperan la ampliación del Canal y ofrecen una alternativa para Colombia.

Segundo, los ferrocarriles donde las cosas no pueden ser peores, ya que tras dismantelar nuestro desarrollo tecnológico y experiencia de cien años adaptando trenes de trocha angosta para nuestras montañas, desconocemos la historia e impacto de los Ferrocarriles Cafeteros de la década de 1920, comparables al del Canal de Panamá, en virtud de los cuales se dio el poblamiento del Centro Occidente colombiano y la primera apertura comercial y cultural del país, ya que gracias al café Colombia se industrializó en el siglo pasado. De ahí que no hayamos aprovechado este medio para salir al mar, llegando a Urabá con el Ferrocarril de Occidente, ruta que reduce en un 30% la distancia con relación a Cartagena para el occidente Colombiano, región donde se genera el 40% de la carga de Colombia.

Y tercero, en carreteras la historia del país se remonta a la crisis económica de 1929, cuando surgen las directrices keynesianas que orientaron el gasto público priorizando el transporte carretero sobre el ferroviario, para que Colombia abriera, además de carreteras principales, la red terciaria de caminos a mediados del siglo pasado buscando llevar la electrificación, el agua potable y la salud a nuestros escenarios rurales. Pero en 1970 tras el advenimiento de la revolución verde con la cual se urbanizó Colombia, se intensifican las tensiones regionales que acompañaron el centralismo, y diseñan políticas proteccionistas que dan origen a monopolios amparados en la ineficiencia, de los cuales el transporte carretero resulta ser una de sus expresiones relictas: basta decir que los flujos troncalizados de mercancías que se dan entre los grandes centros urbanos mediterráneos y los puertos de la patria, utilizan el transporte carretero cuyos fletes de 12 centavos tonelada kilómetro, triplican o cuadruplican los fletes ferroviarios y superan en seis veces los del río Magdalena. Al respecto podríamos añadir que el estudio del BID Destrabando las Arterias, estima que una reducción del costo del transporte del 10%, eleva en un 30% las exportaciones.

En atención a lo anterior se infiere que si el occidente colombiano se consolida como el escenario de una conurbación sobre el eje Cali-Medellín, tiene sentido salir al Atlántico por Urabá buscando un puerto profundo más cercano que Cartagena, y más económico si se recurre al medio ferroviario. Y que si pensamos en la región central: Tolima Grande, Cundinamarca, Boyacá y Santanderes, región donde se genera el 30% de la carga del país, en materia de transversales el país deberá resolver los flujos Este-Oeste, no con caminos terciarios mejorados, sino por dos vías que se complementen para conectarse al Pacífico por Pereira encontrando un puerto profundo ubicado en Tribugá: la de La Línea y la de Letras. Esto porque frente a las eventuales circunstancias adversas y limitaciones propias del Túnel de la Línea, asociadas al volcán Machín, de un lado, y a que la capacidad de la ruta subterránea al concluirse estará saturada y operará en una sola dirección, del otro, resultará imperativo ligar la capital de Colombia con el Pacífico en Tribugá por las dos transversales

cafeteras como rutas que se complementan: en efecto, la transversal Bogotá-Honda-Pereira, amenazada por Cerro Bravo, sin rectificar tiene ahora 335 km y rectificadas 318 km que podrán transitarse a 60 km/h. Y la vía Bogotá-Ibagué-Pereira hoy de 359 km de longitud, amenazada por el Machín, con su Túnel y obras anexas quedará en 350 km que se recorrerán en un tiempo similar.

\* Profesor Universidad Nacional de Colombia [www.galeon.com/gonzaloduquee](http://www.galeon.com/gonzaloduquee)  
[Ref: La Patria; Manizales, 2011,03,14]

## Referencias:

Imagen adaptada de: [http://www.pasajebarato.com/blog/wp-content/uploads/2008/09/colombia\\_pol\\_map.jpg](http://www.pasajebarato.com/blog/wp-content/uploads/2008/09/colombia_pol_map.jpg)

(2011) *Nuestro corredor logístico para el PND 2010-2014*. Gonzalo Duque Escobar. La Patria, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3199/>

(2010) *Nuestros mares en la economía planetaria*. Gonzalo Duque Escobar. La Patria, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/2348/>

(2009) *Una salida al mar para el occidente colombiano*. Gonzalo Duque Escobar. SMP Manizales, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1690/>

(2006) *Fundamentos de economía y transportes*. Duque Escobar, Gonzalo Universidad Nacional de Colombia, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1879/>

(2011) *Sobre Puertos y Mares en Colombia*. Duque Escobar, Gonzalo Blog SMP de Manizales, en: <http://smpmanizales.blogspot.es/1298372340/sobre-puertos-y-mares-en-colombia/>