

Colombia un país de corredores viales y su enlace con Venezuela

Allan Sosa



Mapa 1: Infraestructuras nodales Colombia. **Fuente:** Corporación Andina de Fomento (CAF) https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1023/CAF_%20PERLOG%20COLOMBIA.pdf?sequence=63&isAllowed=y

Colombia es un país de regiones cuyo núcleo económico, se aglomera en torno a dos ejes de infraestructura vial, Bogotá – Cali – Medellín y Buenaventura – Cartagena. Desde hace dos décadas se ha venido gestando un desarrollo de infraestructura vial, que apunta a impulsar cambios importantes en la economía de Colombia. La llegada de Gustavo Petro al poder en Colombia en 2022, impulsa la necesidad de acercarse a Venezuela, pues se propone una política de alianza al gobierno de Nicolás Maduro. En ambas naciones, sectores productivos binacionales buscan reconstruir una relación comercial exitosa como la de los años noventa del pasado siglo. Hoy luce la frontera como un territorio asfixiado por la corrupción y el control de la seguridad nacional en ambas fronteras, enmarcado con la violencia de grupos armados afectos o enemigos de ambos gobiernos y una emergencia profunda cuyo diseño parece controlar y beneficiarse de la migración venezolana en el espacio de frontera.

Introducción

La historia de la relación entre Colombia y Venezuela en los últimos 23 años, ha sido una mezcla de consensos, disensos, vacíos de información y contradicciones que en su peor momento llevo a la amenaza con tropas estacionadas en ambos lados de la frontera.

En grandes líneas podemos afirmar que entre 1969 a 1989 la agenda entre ambos se centra en el tema del Golfo del lago de Maracaibo, luego desde los años noventa, comenzó a gestarse un cambio en el manejo de las relaciones entre ambas naciones pasando de temas solamente relacionados con la discusión de límites de fronteras a temas ligados al comercio y desarrollo fronterizo y gestión del desarrollo. En este periodo, las relaciones se abrieron a la ampliación en el desarrollo de relaciones comerciales, con un comercio de energía, materia prima, productos agroindustriales, químicos y petroquímicos extenso. Para la década del 2000, las relaciones comienzan a ser condicionadas por contradicciones ligadas a las alianzas internacionales, Colombia unida al Consenso de Washington y por otra parte el gobierno Venezolano, ligado a las potencias emergentes: China, India, Rusia e Irán, además de mantener una agenda propia frente a la de los Estados Unidos (EEUU), limitando sus relaciones comerciales y agudizando un proceso de prevalecer el tema de la seguridad nacional por parte de Colombia y Venezuela, hasta llegar al cierre de fronteras en 2015.

En la actualidad Colombia presenta un desarrollo creciente en sus infraestructuras viales, que le permite reducir tiempo en sus recorridos por carretera entre regiones y ciudades

importantes. El transporte es un elemento de los sistemas económicos nacionales, y pensando en lo global debe ser un factor rentable y oportuno, buscando optimizar en el tiempo la congestión y las restricciones de capacidad en la infraestructura. Resaltando la idea que el transporte en sus relaciones contiene demanda, nodos, redes, distancia, creciente demanda de movilidad de pasajeros y carga.

El transporte es concebido como un sistema de servicios



que permite la movilización de personas, bienes/productos e ideas desde un lugar a otro, este sistema se concibe en un mercado que oferta un producto, el cual es demandado por otro mercado distante. En el siglo XX el desarrollo del transporte y sus transformaciones en tanto a revoluciones tecnológicas, ha permitido cambios trascendentales para nuestra América, propiciando el incremento del alcance de las relaciones, entre individuos o entre países. Se ha superado el abismo de la distancia, modificando múltiples comportamientos cotidianos, recortando los tiempos de desplazamiento, iniciando procesos de avance en la interdependencia entre distintos territorios de nuestras naciones. En el siglo XX tanto Colombia como Venezuela vieron cómo el automóvil, compite con el ferrocarril, pasando de servir de complemento subalterno de las en su momento poderosas compañías ferrocarrileras, que dominaron el transporte en el siglo XIX, a desplazarlas de los servicios de transporte y logística. Para muchas realidades, el transporte impulsa al mundo desde una perspectiva dinámica, al contener cambios políticos y de control territorial, social, económicos con nuevos mercados e intercambios, rompiéndose así muchas de las atávicas estructuras ligadas a sus espacios.

Colombia cuenta en la actualidad con cincuenta y

un millones (51.000.000) de habitantes, con un millón ciento cuarenta y uno (1.141.478) kilómetros cuadrados (km²) de extensión territorial, manteniendo con Venezuela dos mil doscientos diecinueve (2219) km de frontera. Desde el Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014, Colombia contempla como lineamiento estratégico el impulso del transporte multimodal, corredores fluviales y férreos, nodos de transferencia (puertos, aeropuertos, pasos de frontera, gerencia de corredores logísticos, centros logísticos en las afueras de ciudades y programas piloto de plataformas logísticas).

El capital y el trabajo cómo factores productivos inciden sobre la localización y concentración industrial en los sistemas económicos. Las empresas buscan minimizar los costos (transporte y otros) tomando en cuenta la localización de las otras empresas pertenecientes a las cadenas de valor existentes en el territorio. En su conjunto forman redes y micro redes de comunicación que dan vida a periferias productivas, que atraen a otras empresas a las cadenas. El sector industrial se localiza por factores como la disponibilidad de mano de obra en cantidad y calidad, presencia de proveedores, mercado de demanda local, servicios e infraestructuras presentes, así como una atmósfera dinámica de negocios.

En Colombia es notoria la

alta concentración sectorial en territorios tan pequeños como un municipio, es una de las características más importantes de la actual geografía económica colombiana. Según Donato y Aedo (2019), los departamentos de Antioquia, Cundinamarca y el Valle del Cauca concentran el mayor nivel de concentración industrial en Colombia. Son 109 los municipios donde se concentra la industria, los cuatro primeros están en Antioquia, al sur de la ciudad de Medellín: Envigado, Itagüí, Sabaneta y La Estrella. Medellín concentra el 21% de los ocupados nacionales en la fabricación de prendas de vestir, Envigado concentra el 22% de los trabajadores en el sector de elaboración de alimentos. Otro de los municipios de Medellín, el de Copacabana concentra el 22% de la mano de obra en el sector eléctrico. En el área metropolitana de la ciudad de Cali se ubica el municipio de Yumbo que destaca en la fabricación de papel y en menor medida la fabricación de maquinaria.

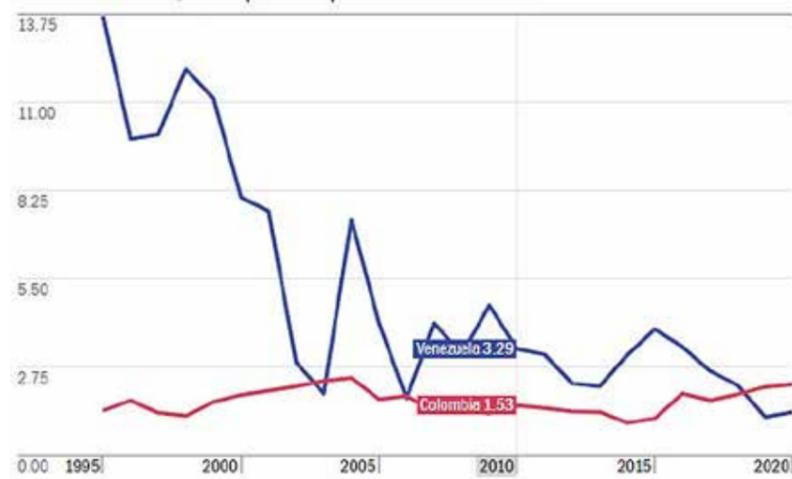
La ciudad de Barranquilla concentra el 21% de la mano de obra en la fabricación de productos farmacéuticos, sustancias químicas medicinales y productos botánicos de uso farmacéutico. Bogotá reúne la mayor concentración relativa de mano de obra en el sector de servicios. La lógica de localización del sector terciario de la economía, es asentarse donde están sus clientes y

la mayor concentración de población.

La nación Neogranadina tiene problemas de competitividad en transporte, debido a su complicada orografía y a las largas distancias entre los puertos y el interior del país, que generan sobrecostos de transporte. Los principales puertos son los de Barranquilla, Buenaventura, Santa Marta y les siguen Cartagena y Tumaco. Cuando hablamos de distancias de las ciudades a los puertos, en los mapas vemos como Bogotá que está en el centro del país en plena zona montañosa, dista 522 Km en ruta hasta el puerto de Buenaventura en la fachada al Pacífico, lo que equivale a ocho horas de viaje por carretera. Si seleccionamos otra vez a Bogotá y queremos ver la distancia a un puerto de la fachada Atlántica, son 965 Km por carretera hasta el puerto de Santa Marta, viaje con una duración de más de once horas.

El crecimiento del PIB en Colombia

La crisis financiera global lleva a Colombia a una caída del PIB en el año 2012, luego en 2014 y 2015 en la gráfica 1 nos muestra una caída por la baja de los precios del petróleo, marcando una tendencia de desaceleración del sector minero y petrolero, aunque contradictoriamente otros sectores no petroleros han venido creciendo, como lo muestra la tabla 1, hasta el 2019 y 2020 donde se desacelera



Gráfica1: Exportaciones petroleras Colombia - Venezuela
Fuente: AP/CEPII. 2022.

toda la economía, así como un rebote en el 2021 que les permite un crecimiento de más del 10,5%. El sector de servicios es el principal responsable de su recuperación en el 2021, especialmente el comercio al por mayor y al por menor, transporte y almacenamiento y turismo, representando el 68% del PIB según datos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) en Colombia.

Aporte del PIB 2010 hasta 2022 y aporte al PIB por actividad logística

El decrecimiento de la producción petrolera colombiana en el 2020 se ubicó en 781 miles de barriles

de petróleo diarios (BOPD), 731 miles de BOPD en el 2121, en el 2022 va por 748 miles BOPD, cayendo cerca de -11,8% entre 2020 y -5% en 2021. Sus reservas según British Petroleum son de 2 billones de barriles, por lo que está decayendo en producción y exportación de petróleo. Esto en momentos de bajos precios, limita el presupuesto a futuro de Colombia, que en el pasado reciente, utilizo ingresos extraordinarios provenientes del petróleo para impulsar el desarrollo logístico y otros sectores. Como conclusión parcial vemos que en sus declaraciones, el gobierno de Petro limita la exploración de nuevos yacimientos y su

Año	2018	2019	2020	2021
Colombia	180496	184558	186974	10,563
Venezuela	116716	117590	119499	122539

Tabla1: Crecimiento del PIB (% anual)
Fuente: Banco Mundial. 2022.

explotación, por lo que la apertura con Venezuela abre una posibilidad necesaria de obtener petróleo a precios de socio importante y aliado, tal vez con descuentos, además de posibles asociaciones en gas y electricidad en la región fronteriza. Entre las mejoras estratégicas a largo plazo de la logística fronteriza, tenemos la facilitación al comercio, al agilizar los tránsitos en frontera, con la búsqueda de lograr acuerdos que permitan proyectos integrados de infraestructuras logísticas,

procesos y servicios. Para ello en su Plan de desarrollo logístico se proponen también la posibilidad de abordar sistemáticamente la estructuración organizacional y legal de los centros nacionales/binacionales de fronteras, por lo que el apoyo del gobierno venezolano es importante para su planificación estratégica. En 2018 Colombia cuenta con ocho mil cuatrocientos setenta y seis (8476) km de vías troncales de las cuales se reportan cuatro mil setenta y dos (4072) km en buen estado. Están repartidas entre el centro

del país, cordillera y costa del Caribe, el espacio físico no es llano en su totalidad, lo cual incide en los costos de transporte.

La población de cincuenta y un millones (51.000.000) de habitantes, se concentra en las ciudades capitales por departamento y sus áreas de influencia. Las ciudades principales se comportan como núcleos que aglomeran la actividad económica y la infraestructura, por lo que es posible identificar el desarrollo de corredores viales que unen



a Bogotá – Cali – Medellín –Cartagena con los puertos de la fachada Atlántica y por el otro Buenaventura con Bogotá y Medellín conectado con la fachada del Pacífico colombiano.

Según la Corporación Andina de Fomento (CAF) (2016), Colombia consolidaría su estructura logística con el mejoramiento del triángulo Bogotá-Valle de Aburrá-Cali, el cual enlaza el macizo andino con la costa Atlántica. Prevalece el uso de la carretera y autopistas: Autopistas de la Prosperidad, Ruta del Sol, Programa de Concesiones 4G y otros, los cuales han comenzado a producir cambios en la reestructuración de los flujos de transporte de carga, ya que les permite viajar a 60 km por hora en las nuevas y/o modificadas vías de montaña, las cuales impactan los tiempos de viaje. En ambos corredores terrestres se observa un movimiento de carga importante, con destino o proveniente de sus puertos principales. Tenemos que resaltar que el Banco Mundial en su Índice de desempeño logístico en el año 2018 ubica a Colombia en 2,94, frente al 2,23 de Venezuela.

En el caso de Venezuela un país con 34.989,90 Km de red vial pavimentada según las estadísticas del Ministerio de Infraestructura (MINFRA) echas en 1997. La red vial en Venezuela tiene un acumulado de ventajas, pues los nuevos

desarrollos desde finales de los años cuarenta, fueron construidos con el parámetro mínimo de doble calzada (dos canales por cada sentido) o multicanales, con su canal de emergencia correspondiente, alumbrado y otros estándares modernos. Eso da pie a ver como Venezuela mantuvo un número importante de vías asfaltadas ajustadas a una intensa movilización de personas y carga. La red Troncal básica fue planificada en 1947 y construida entre 1959 a 1974, interconectando los sistemas de tránsito que van desde el occidente del país hasta el oriente. Según Olivar (2022):

...”En 15 años aproximadamente, desde 1959 a 1974, la red troncal básica, planificada en 1947 para absorber altos volúmenes de circulación vehicular, quedó concluida con la interconexión de los sistemas de tránsito que van desde el occidente al oriente del país...la carretera Panamericana que comienza desde San Antonio del Táchira, pasando por la autopista regional central y su proyección por el eje de integración oriental –que tiene en el puente Angostura, sobre el río Orinoco (1967), su mayor referente— se localizaron las principales instalaciones de almacenamiento y silos agrícolas, así como el corazón de la industria manufacturera y las empresas básicas de Guayana. Esta larga ruta cobró forma al quedar concluido, a principios de la década de 1960, el tramo El Dorado-Santa Elena de Uairén (1973), al sur de Venezuela. Fueron también los años en que se erigió el puente sobre el lago de Maracaibo (1962)...También destacaron la carretera Guatire-Caucagua-El Guapo-Barcelona (1962), que desplazó a la oriental de los llanos de la época gomecista; la autopista Valencia-Puerto Cabello (1966), sustituta de la anticuada carretera heredada del siglo XIX; y la autopista Valencia-Campo de Carabobo (1972), portal de entrada hacia los llanos centro-occidentales.”

Resulta importante agregar que, desde comienzos de la década de 1970, la expansiva actividad económica del país, centrada en la exportación de hidrocarburos y mineral de hierro, fue parte de una política económica enfocada desde la década de los sesenta en la maximización de la renta, como política no se pensó en el producto final, descuidando la idea de una política petrolera industrializada, lo que se evidenció contradictoriamente en la práctica con un deficitario flujo de caja de la Tesorería Nacional desde mediados de los años ‘70, situación que se tradujo en una disminución del gasto oficial en los años ochenta y noventa; este se limitó a la nómina de la administración pública, la distribución del situado constitucional a las entidades federales y las obligaciones de la deuda pública interna y externa. Tan rígido esquema de compromisos estatales hizo inviable, durante el último cuarto del siglo XX, proseguir

el acelerado ritmo que había caracterizado la construcción de obras públicas. Desde el año 1993 se hace evidente que se reduce la calidad, en medio de los elevados costos operativos y una merma en los ingresos frente a los egresos de la nación, quedando a un lado la competitividad y aumento de la capacidad de la infraestructura portuaria y vial la cual resultaba insuficiente para el tamaño de nuestra economía en ese momento.

El paso del transporte desde Colombia hasta dos polos industriales importantes como lo son el de Carabobo y la posible reactivación de parte de las industrias básicas, sobre todo en los productos de hierro y acero para el sector de la construcción son importantes para el mejoramiento de un intercambio que luce posible y que solo necesita la voluntad política de ambos gobiernos para llevarlos a reiniciarse.

Colombia aspira la dinamización de sus sistemas viales, y nodos de exportación, en ese contexto busca ampliar mercados, incrementando su comercio internacional, con el agregado de reducir costos de tiempo y dinero en su comercio internacional. En este contexto, de cambios en la estructura económica colombiana, el ascenso al poder de Petro y su acercamiento al gobierno venezolano, pretende incorporar el mercado venezolano en esta meta de crecimiento

económico colombiano, a la vez que impulsa el desarrollo en los departamentos fronterizos con Venezuela, hasta el momento en que se escribe este artículo parece que el gobierno venezolano, mantiene una posición de priorizar el control sobre la frontera como tema de seguridad nacional, haciendo a un lado el comercio y la economía. Dicen que el tiempo y los elementos de la naturaleza no perdonan, Venezuela fue por muchos años el país con la mayor red vial en Latinoamérica, la falta de mantenimiento y el peso de las abundantes lluvias en 2022 seguramente erosionaran las posibilidades de mejorar nuestro Índice de desempeño logístico que desde el año 2018 ubica a por primera vez a Colombia por encima de Venezuela. Por los momentos Colombia busca adecuar los cambios estructurales en infraestructura, con los cambios en su estructura económica, por lo que es una jugada importante abrir los pasos de frontera con Venezuela, para que ambos pueblos puedan hacer lo que han hecho muchas veces en el pasado comerciar y ofrecer sus productos al otro lado de la frontera.

Referencias Bibliográficas

1. British Petroleum, Statistical review of world energy 2022
2. Donato, Vicente Nicolás y Haedo, Christian, Atlas de la

geografía industrial de Colombia: especialización sectorial, concentración y competitividad territorial de la industria manufacturera colombiana. 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Fundación Observatorio Pyme; Hamburgo, Alemania: Fundación EU-LAC, 2019.

3. Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) – Censo Nacional de Población y Vivienda 2018; Encuesta de calidad de vida 2018.
4. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Anuario Estadístico de América Latina y el Caribe, 2018 (LC/PUB.2019/2-P), Santiago, 2019.
5. CAF. (2001). Transporte sin fronteras. Transporte internacional de carga por carretera en la Comunidad Andina de Naciones. Situación actual y perspectivas. Caracas: CAF. Retrieved from <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/881>
6. CAF (2016). PEFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA (PERLOG) Colombia https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1023/CAF_%20PERLOG%20COLOMBIA.pdf?sequence=63&isAllowed=y
7. Méndez, Ricardo, Geografía Económica. La lógica espacial del capitalismo global. 1997, Barcelona, Editorial Ariel S.A.
8. Olivar, José Alberto, 24/10/2021 <https://prodavinci.com/infraestructura-del-transporte-y-las-comunicaciones/> .Revisada: 09/12/2022