

La principal ciudad de Colombia, Bogotá, está ubicada en el centro del país, lejos de las costas y por ende lejos de las conexiones fluviales que conectan los principales mercados internacionales. Su industria está concentrada en el mercado interno y su posición geográfica favorece el comercio. Sin embargo, este país sería otro si tuviéramos una mejor conexión vial que relacione eficientemente a todo el territorio colombiano, y Bogotá sería una ciudad más competitiva debido a las economías

Cuando llegó el conquistador Gonzalo Jiménez de Quesada en 1538 a la hoy conocida sabana de Bogotá en búsqueda de El Dorado, encontró en la región los requisitos básicos para la formación de esta metrópoli: terreno plano, suministro adecuado de agua, disponibilidad de tierras para la agricultura y la ganadería, abundante mano de obra indígena, y vías de comunicación creadas por los indígenas (Hermelin, 2007, 19 y 23) Además, encontró una población indígena de carácter sumiso, y una estructura de alimentación articulada que colaboró a la fundación de la capital



**Bogotá: 2.600 metros mas cerca
de las estrellas,
pero a 1.300 kilometros
del mar**

Juan Manuel Alvarado Nivia*.

de aglomeración que se formarían con las otras ciudades a menor tiempo.

del Nuevo Reino de Granada a comienzos del siglo XVII¹.

La ubicación de Bogotá y su importancia como principal centro económico, político y cultural de Colombia radica principalmente en dos hechos histórico-políticos importantes: la llegada de los españoles a la sabana de Bogotá en búsqueda de El Dorado, con su posterior asentamiento, y la política de industrialización por sustitución de importaciones.

El segundo hecho importante fue la aplicación de la política de industrialización por sustitución de importaciones a mediados del siglo XX. Esta política usaba al mercado interno como vía alternativa para el crecimiento, por medio de políticas de comercio exterior, crédito de fomento y compras del Estado. Nuestro mercado se encontraba muy cerrado al comercio ex-

* Estudiante de VI la facultad de Economía de la Universidad del Norte, en intercambio académico con la Universidad Externado de Colombia. E-mail: juan.alvarado@est.uexternado.edu.co

¹ Ver en Palacios y Safford (2002) capítulo de la fundación de las ciudades.

terior, y contaba con una infraestructura de transporte bastante escasa, la mayor parte del capital se ubicó en aquellos lugares donde había una mayor población y un buen poder de mercado. Esta situación llevó al establecimiento y fortalecimiento de la industria en el centro del país (García, 2006, 3); principalmente en Bogotá, una región ubicada a 1.000 Km. del mar.

A principios de la década de los años cincuenta el principal producto de exportación era el café, que se transportaba principalmente por el ferrocarril, carecíamos de un mercado interno desarrollado por el mal estado y la inexistencia de vías que conectan el país. Por esta razón, en dicho período se llevaron a cabo varios proyectos para construir y reconstruir las vías que unieran los principales centros de población, pero con un trazado orientado hacia la demanda (Pachón y Ramírez, 2006, 319).

Es así como a partir de los años cincuenta hasta final de los setenta se dio en Colombia una reducción del tráfico de comercio exterior, pasó de un 25% a menos del 10% hasta 1993. Durante este período se observó un considerable incremento del transporte interno, que reflejaba la integración de los mercados regionales impulsados principalmente por la red de carreteras (ibíd., 383) y por la política de sustitución de importaciones; esta situación fortaleció aún más la industria del centro del país. Como indica Losch “Lo más importante para la localización de una firma es el mayor cubrimiento de los consumidores potenciales, es decir, la maximización de la ganancia”.

En los años cincuenta el río Magdalena, se consideraba el medio de transporte más barato, pero también más lento y peligroso para la carga. Hacia finales de los años 70 el transporte fluvial se había especializado en la movilización de cargas como el petróleo y sus derivados (ibíd., 253) y para finales de siglo seguía concentró en productos de alto volumen y poco valor por unidad de



peso, como el carbón, cemento, petróleo y sus derivados, entre otros (ibíd., 371).

El ferrocarril era más costoso que el transporte por el río Magdalena y su servicio deficiente era mucho más rápido, sin embargo, desde 1954 enfrentaba un gran déficit por los bajos niveles de carga, la ineficiencia en la prestación del servicio, los altos costos laborales y de reparación, que llevaron a la caída y prácticamente desaparición de los ferrocarriles (ibíd., 312). Apenas, hasta el año de 1985, resurgieron algunas líneas de ferrocarril gracias al carbón. Esto llevó al fortalecimiento del transporte de carga por carretera, que luego logró competir por el transporte de carga a larga distancia debido a su flexibilidad, pues

Fotografía: IDU

existen más personas capaces de invertir en camiones, que en locomotoras y remolcadores por su bajo precio relativo.

Según el “Balance de la situación económica de Bogotá y Cundinamarca 2006” de la Cámara de Comercio, esta ciudad se consolidó como el principal centro empresarial del país, así, como la región más atractiva para localizar y desarrollar actividades pro-



ductivas en Colombia. En la región viven 9 millones de personas, se produce el 21% del PIB colombiano, casi dos veces lo que produce Antioquia, y tres veces lo que produce Valle del Cauca, tiene el PIB per cápita más alto de Colombia, con US\$3.199, su PIB industrial aporta la tercera parte del PIB industrial de Colombia y sus princi-

pales productos industriales son alimentos, bebidas, tabaco, productos químicos, confecciones y textiles, productos de cuero, y de la cadena metalmecánica.

Esto es así, a mi parecer, porque la región tiene un mercado interno grande reflejado en la baja orientación exportadora: las exportaciones representan menos del 10% del valor de su producción, debido al reducido número de empresas que se dedican a esta actividad (Cámara de Comercio, 2005)

La mayoría de las exportaciones se hacen vía aérea, por ejemplo el 72% de la carga metálica básica, el 46,5% de los textiles y confecciones, el 35% de las imprentas y editoriales, y el 35,2% de maquinaria y equipo. Esto nos muestra dos cosas, o que el valor por peso del bien es muy alto pero es menos costoso como para que aguante el costo de la enviar carga por avión, o que el tamaño de la carga es tan pequeño que resulta más fácil enviarla por avión que tratar de llenar por lo menos un camión o enviarla por un río.

Aceptar que existen grandes economías de aglomeración en el centro del país, pero que estamos lejos del mar (medidos en kilómetros y tiempo), no implica proponer que las industrias se movilen del centro del país hacia las costas, sino que se mejore la red vial y la infraestructura de transporte del país, para reducir los tiempos de viaje y los costos que esto implicaría. A mi parecer, con mejores infraestructuras en transporte podríamos aprovechar las grandes economías de aglomeración del centro del país, y así algún día nuestras industrias podrían competir en el exterior.

Fotografía: Bogotá centro grande. Secretaria de Hacienda. Alcaldía Mayor de Bogotá

Actualmente se han activado algunas vías férreas y se tiene proyectado reactivar otras más por medio de concesiones, principalmente para transporte de carbón y cemento. En este momento, por el río Magdalena se pueden navegar las 24 horas del día gracias al sistema de navegación satelital que implica una ventaja al tener acceso a dos puertos importantes, Cartagena, vía el canal del dique, y Barranquilla. Por esta hidrovía podrían salir las exportaciones y entrar las importaciones hacia el centro del país.

En este momento, los desarrollos en infraestructura se están dando en algunos tramos de ferrocarril y en el río gracias al carbón, petróleo e hidrocarburos. Lo realmente importante es pensar cómo reducir tiempos entre los mercados, que las importaciones lleguen más baratas y las exportaciones que salgan del centro del país sean más competitivas. En estos momentos, frente a un tratado de libre comercio, la discusión sobre la infraestructura del país debe profundizarse.

Referencias Bibliográficas

Cámara de Comercio de Bogotá. 2005. Perfil del comercio exterior de la región Bogotá-Cundinamarca, con Estados Unidos, Bogotá.

Cámara de Comercio. 2007. Balance de la situación económica de Bogotá y Cundi-

namarca 2006. Bogotá, Vicepresidencia de Gestión Cívica y Social Dirección de Estudios e Investigaciones.

CNR. 2002. Estructuración técnica, económica, financiera y legal del proyecto de reactivación de la navegación en el Río Magdalena, Informe de Consultoría, Róndano, Francia.

Hermelin, M., et al. 2007. Entorno natural de 17 ciudades de Colombia. Fondo Editorial Universidad EAFIT.

García, J. 2006. "La demanda por importaciones en Colombia 1959-1972", Cuadernos de Historia Económica y Empresarial, Cartagena, Banco de la República.

Ospina, G., Díaz, J., Hoyos, C. y Roda, P. 2005. Modelación del transporte de los flujos de comercio exterior colombiano, DNP, USAID.

Pachón, Á., y Ramírez, M. 2006. La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX: una descripción desde el punto de vista económico, Bogotá, Fondo de Cultura Económica, Banco de la República.

Palacios, M. y Safford, F. 2002 Colombia: país fragmentado, sociedad dividida, Botá, Editorial Norma.