

# Entre rutas extensas y caminos empinados. Las deudas acumuladas en infraestructura vial con Colombia

Ana María Niño Henao\*

La visión del futuro para Colombia no puede ser otra que evitar el resurgimiento de la violencia, con la elevación de la calidad de vida de la población, mediante el incremento de la productividad de nuestros factores, lo que inmediatamente nos lleva a pensar en la necesidad de construir y mejorar las conexiones al interior del país. Más específicamente el desarrollo de infraestructura y un marco de planeación a largo plazo para el transporte de modo carretero, el medio por el cual se transporta cerca del 70% de carga.

Haciendo un breve diagnóstico de la situación actual de la red de vías primaria y terciaria causa descontento y preocupación el retraso en infraestructura vial y las consecuencias desfavorables para el crecimiento económico del país. Estas razones nos llevan a realizar un análisis sobre

el transporte en modo carretero de carga, la infraestructura y problemas causados por el conflicto. El texto se divide en tres partes: primero, una crítica al indicador de densidad de red vial que presenta algunas limitaciones y la propuesta de un método eficiente que se va a mencionar a lo largo del artículo; en segundo lugar, el vínculo entre el rezago en infraestructura, inseguridad vial y el conflicto y, finalmente, una mirada esperanzadora hacia el posconflicto desde la iniciativa de reconstrucción y mejoramiento de la infraestructura vial.

## Limitaciones del indicador

Conceptualmente, el indicador base para realizar cualquier tipo de análisis y comparación acerca de infraestructura modo carretero es la densidad de red vial, que si bien se calcula como la relación entre la longitud de kilómetros de la red vial total y la superficie terrestre, en algunos análisis se compara con el número de

\* Estudiante de séptimo semestre de Economía, de la Universidad Externado de Colombia. Correo-e: [cristian.rincon01@est.uexternado.edu.co].

habitantes, la longitud de kilómetros puede ser de red vial pavimentada o vías primarias o terciarias, de acuerdo con el estudio que se busque llevar a cabo. Antes de examinar la veracidad de este indicador para determinar el estado de vías del país, para el Caso Colombia el indicador en el 2011 fue de 19 km de caminos por cada 100 km<sup>2</sup> de superficie terrestre, que a groso modo es una cifra poco alentadora, pero que extrañamente comparada con países vecinos como Chile (10 km/100 km<sup>2</sup>), Perú (10 km/100 km<sup>2</sup>) e incluso Brasil (19 km/100 km<sup>2</sup>) es un indicador que no genera gran preocupación (Banco Mundial).

Lo que genera inquietud son las limitaciones del indicador de densidad de red vial utilizado internacionalmente para realizar análisis acerca de las rutas diseñadas para el tránsito carretero en kilómetros al interior de los países. Para entender la dinámica es oportuno realizar una breve comparación entre estos países con los que al parecer Colombia tiene cierta ventaja. Si calculáramos la distancia geodésica (la línea de mínima longitud que une dos puntos en una superficie dada) comprendida entre la capital y una ciudad de gran importancia económica derivada de la producción o la industria. Para el Caso Chile, Santiago de Chile y el puerto de Valparaíso, que durante muchos años fue el más importante del país, la distancia en ruta está calculada en 123 km y en línea recta es de 102,55 km,

lo que implica que la distancia en ruta es aproximadamente 19,9% más extensa que si se desplazara en línea recta. Cuando hacemos este análisis para Colombia, verificamos que no guarda ninguna ventaja con sus vecinos pues, al contrario, causa gran descontento y malestar observar estas cifras. La distancia en ruta de Bogotá, centro político y financiero del país con el puerto más importante, Buenaventura, supera el 50% de la distancia si se desplazara en línea recta (Rutas calculadas en Lasdistancias.com).

Antes de continuar, conviene señalar que muchos de los estudios realizados por entidades públicas y privadas, y la gran mayoría de publicaciones relacionadas con la geografía y el rezago en infraestructura descansan en la excusa de las dificultades con las que cuenta Colombia para conectar el interior del país mediante vías a causa de la presencia de las cordilleras que son una barrera natural con la que cuenta el país. Sin embargo, pocas veces nos encontramos con literatura que evoque el trabajo realizado por Francia que ha logrado interconectar el interior del país superando los Pirineos y los Alpes, cuya cumbre más alta alcanza los 4.850 metros de altitud, mientras que la cordillera de los Andes tiene una altura cercana a los 4.000 metros. Si calculamos la distancia en ruta en promedio entre las ciudades más importantes en Francia, no supera el 20% de la distancia en línea recta.

Después de haber realizado este análisis y anticipar el indicador que oportunamente se ha elegido para continuar, debemos centrarnos en nuestro asunto acerca del rezago en transporte en modo carretero que guarda una estrecha relación entre efectos y causas de la inseguridad vial de la que se desprenden multiplicidad de asuntos por evaluar.

### Vínculo entre infraestructura, inseguridad vial y conflicto

Como se mencionó en la sección anterior, Colombia tiene un fuerte atraso en infraestructura y transporte. Un estudio realizado por Fedesarrollo permite afirmar que la infraestructura, la logística y el transporte son factores determinantes en el desarrollo de un país; por tanto, es clara la necesidad de incrementar la inversión en transporte y que esta se vea reflejada en mayor crecimiento económico (Consejo Privado de Competitividad, 2008: 68). El retraso en infraestructura se traduce en mayores costos, especialmente de transporte interno, así no sea tan evidente en costos sociales, dado el incremento de accidentalidad en las regiones en las cuales se presenta mayor atraso en la construcción de vías de acceso, transporte de pasajeros y de carga, lo que se ha convertido en un problema de salud pública (Vargas, 2013: 172).



Imagen tomada de: [<http://vindexcolombia.com/wp-content/uploads/2014/10/infraestructura.png>].

Para ejemplificar el vínculo entre el rezago en infraestructura y nivel de accidentalidad vamos a estudiar la distancia entre Bogotá D,C y Buenaventura, donde el atraso de las vías, calculando la distancia en línea recta es de 50,12%, la tasa por 100.000 habitantes es de 12,22 muertes y 49,67 lesiones por accidentes de transporte (ídem: 196). Las cifras a simple vista permiten hallar una relación entre el nivel de accidentalidad en las vías del Valle del Cauca y la distancia en ruta. Parece impensable que estas sean las cifras representativas del principal puerto del Pacífico, una región que deja un recaudo tributario de más de \$2 billones anuales. Si bien la inseguridad vial acarrea inmensos costos de transporte que desincentivan el progreso y la inversión tanto privada como pública, lo que ha permitido que esta región sea protagonista del conflicto armado entre guerrilla (de las FARC) en las áreas rurales y paramilitarismo

(Los Urabeños, Los Rastrojos y Los Machos) (Molano, 2013).

Una zona que no podría pasar desapercibida en este análisis es el departamento del Caquetá, que reúne características semejantes a la región del Valle del Cauca, relacionadas con la infraestructura vial y control estatal, que además de ser una región de riesgo extremo, es de las vías que presenta mayor rezago y dificultad de acceso desde la capital colombiana hacia San Vicente del Caguán, donde la distancia en ruta es más del 130% de la distancia en línea recta; además, hay una población que exige un proceso de paz oportuno y eficiente, donde las FARC han ocupado más de 150.000 hectáreas de tierra (Melendez, 2014).

### **Reconstrucción del país en el posconflicto**

Hace no mucho tiempo parecía infructuoso pensar en un periodo de posconflicto que, aunque aún no sea una realidad, hay al menos pequeñas manifestaciones políticas y sociales que no nos dejan perder la esperanza. Ahora no es errado pensar en la invención de un plan para la reconstrucción del país para el posconflicto y un punto esencial es la creación de infraestructura que atienda a las nacientes necesidades de la nación en materia económica y social. Entre ellas cabe la reactivación del comercio y el incentivo al progreso de las

zonas más azotadas por la violencia, y si bien lo mencionábamos, “una de las principales restricciones al crecimiento económico de Colombia es el rezago en infraestructura vial” (Consejo Privado de Competitividad, 2008: 68). Con el despeje de los grupos armados del Valle del Cauca no bastaría con la presencia del Estado en el puerto de Buenaventura, sino la ampliación de carreteras, ya que cerca del 71% de la carga transportada internamente en el país se hace por el modo carretero, (Fedesarrollo, 2013: 102) que debería estar interconectado no solo con el centro del país sino con las principales ciudades del norte, sur y occidente del país.

En la región del Caquetá, entre las más afectadas por el conflicto después de estudiar un poco la productividad de esta zona no es nada sorprendente pensar que municipios como San Vicente del Caguán podrían desarrollar actividades provechosas para reactivar el comercio y con ello impulsar el crecimiento económico de esta región. Las actividades económicas del sector primario se centran en la ganadería, la cual ocupa una porción significativa en la productividad departamental, junto con la actividad forestal y la explotación minera que podría ser tecnificada y eficientemente explotadas podrían ser zonas de gran peso en el producto interno bruto del país y fuente de recursos primarios para el resto del país.

## Consideraciones finales

Para lograr el despegue de estas zonas del país durante el posconflicto es inminente acrecentar el porcentaje del PIB destinado a inversión pública, principalmente inversión en infraestructura. En Colombia se invierte apenas el 0,6% del PIB en infraestructura, según un estudio realizado por Fedesarrollo, que señala que “un incremento del 1% en los kilómetros de carreteras pavimentadas llevaría a un aumento de 0,4% en el crecimiento del PIB, y a una reducción de 1% en los costos de logística aumentaría las exportaciones en 0,5%”. Esperamos que cuando se pueda firmar “la paz” se logre destinar parte de la inversión pública, hoy destinada a la guerra, a incentivar el crecimiento económico del país mediante la construcción de vías y mejoramiento de la infraestructura vial ya construida.

## Referencias

- Avendaño Cruz, Hernán (2012). “Infraestructura”, en *Larepublica.co*.
- Consejo Privado de Competitividad (2008). *Informe Nacional de competitividad. Ruta a la Prosperidad Colectiva*. Bogotá.
- Fedesarrollo (2013). *Indicadores del Sector Transporte en Colombia, Informe Consolidado*.
- Molano Jimeno, Alfredo (2013). “Buena-ventura, entre la Pobreza y la Violencia”, en *El Espectador*. Bogotá.
- Meléndez, Jorge Enrique (2013). “Así se adueñaron las FARC de las tierras en el Cauquán”, en *Eltiempo.com*
- Vargas Castillo, Diego (2013). “Comportamiento de muertes y lesiones por accidente de transporte, Colombia”, en *Forensis*, Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Bogotá.