



Imagen Tomada de: [www.aecom.com](http://www.aecom.com)

## LAS AUTOPISTAS MARÍTIMAS DE COLOMBIA

Por: CN @ Jaime Sánchez Cortés, M.Sc.

**D**esde abril del año 2010 Estados Unidos puso en servicio los corredores de autopistas marítimas (America's Highways corridors) para tratar de descongestionar las carreteras cercanas a las costas y grandes ríos de ese país. Esta iniciativa debería ser un buen ejemplo para Colombia, país que se empeña en mover la totalidad de su carga por carreteras que están muy lejos de las especificaciones de las de la nación del norte.

*¿En qué consiste la iniciativa norteamericana?* Simplemente en hacer un acto de contricción por el pecado de apoyarse demasiado en las modernas carreteras para movilizar la carga terrestre, carreteras que se congestionan en forma acelerada a medida que el país se desarrolla y la demanda de transporte se incrementa exponencialmente. Simplemente cada vez queda menos espacio para los automóviles particulares en las carreteras del país. Los habitantes de Colombia, a muchos años de los niveles de crecimiento económico de ese país, ya sufrimos el tormento de la congestión y falta de movilidad, agravada por el pésimo diseño y carencia de mantenimiento de nuestras mal llamadas autopistas. Para resolver el problema, los norteamericanos tuvieron que recordar que existen otros modos de transporte y que es absurdo tratar de movilizar por carretera grandes volúmenes de carga paralelamente a vías marítimas y fluviales, que la naturaleza ha puesto a su servicio sin grandes costos de inversión. La iniciativa busca establecer puertos de transbordo en los puntos en los que las grandes carreteras se acercan a la costa o a los ríos para repartir los volúmenes de carga entre los modos marítimo, fluvial y terrestre y

racionalizar su movimiento evitando congestiones en las carreteras.

Los colombianos aún no caemos en cuenta que existe el transporte marítimo y menos aún que el cabotaje marítimo y el transporte fluvial en modernas embarcaciones, es la solución a nuestros endémicos problema de movilidad en inmensas regiones del país. Nos vanagloriamos, eso sí, de nuestros inmensos recursos hídricos pero no hemos aprendido a usarlos. Todavía seguimos pensando que el transporte marítimo es algo reservado a los noruegos, daneses, griegos, ingleses o alemanes y está fuera de nuestra comprensión. Durante cincuenta años tuvimos marina mercante, pero con una simple medida administrativa de un gobierno, que tampoco sabía para qué servía éste, nos quebramos y desaparecimos sin pena ni gloria de esta actividad, tan floreciente en el mundo actual globalizado. Pero nos enorgullecemos de ser emprendedores y de no desfallecer ante las adversidades sin darnos cuenta que estamos aferrados a paradigmas desuetos e irracionales.

Ya que hemos fracasado, antes de empezar, en nuestro esfuerzo de interconectar las diversas regiones de un país bañado por las aguas de dos mares e incontables ríos y de conectar el país con el resto del mundo globalizado, mediante carreteras que quedan bloqueadas por una simple lluvia prolongada, es posible que nuestra capacidad para copiar lo que hacen otros países, la iniciativa norteamericana nos induzca a mirar lo obvio: el mar y los ríos son vías de comunicación muy eficientes y de baja inversión

y en el caso de estos últimos, las lluvias mejoran su desempeño como modos de transporte y por tanto es un poco necio depender exclusivamente de las carreteras. Además, vale recordar que el carretero es el modo de transporte más costoso después del aéreo y el que más contamina.

Dios quiera que algún día nuestros flamante planificadores inicien un esfuerzo creíble de planificación integral del transporte en Colombia y se concentren menos en los jugosos dividendos que dejan los grandes contratos de carreteras y sus habilidosos promotores, para focalizar su esfuerzo en obtener la más eficiente logística multimodal que le brinde al país exportador e importador una eficaz herramienta para la competitividad. Es hora de volver a pensar en los dos grandes puertos de aguas profundas y en una conexión eficaz entre los dos litorales, por la vía más corta, no por la más larga, que si bien es la más rentable para los contratistas y los firmantes de contratos de obras, no lo es para el exportador ni para el importador y menos para el contribuyente.

Muchas veces hemos repetido que el transporte marítimo nacional no es una opción sino una necesidad para rebajar fletes y que los puertos no son lugares para recibir buques obsoletos y contenedores vacíos, despachar en forma antieconómica pequeñas porciones de materias primas, con fletes insostenibles, sino puntos nodales del transporte marítimo interoceánico, cuya función primordial es la de acercar el comercio internacional del país a las grandes rutas globales y, por ende, para reducir los costos y tiempos del comercio internacional colombiano y ponerlo en la senda de la competitividad.

La referencia a la iniciativa norteamericana que MARAD, la Agencia norteamericana encargada del transporte marítimo, puso en marcha desde abril del 2010, es para poner un ejemplo de lo que la simple lógica operativa aconseja cuando se habla de congestión en las carreteras y de rezago en la infraestructura de transporte. Aparentemente en Colombia se usa esa connotación solamente



Imágenes Tomadas de: [www.aecom.com](http://www.aecom.com)

cuando se requiere que algún jugoso contrato se adjudique sin licitación, por urgencia manifiesta. Entramos en una fase invernal, como todos los años, pero siempre nos toma de sorpresa y las carreteras colapsarán, los ríos se desbordarán, como todos los años, extensas zonas agrícolas quedarán improductivas hasta la próxima emergencia invernal, pueblos enteros quedarán bajo el agua y sus habitantes tendrán que clamar por la ayuda del Estado, los gobernadores y alcaldes pedirán la ayuda del gobierno central y exigirán una mayor tajada de las regalías producidas por una actividad minera que desestabiliza, por falta de planeación y control, las bancadas de las carreteras y las riberas de los ríos. Las agencias de control de desastres mostrarán imágenes desgarradoras de los desplazados por la ola invernal y se repetirá que ésta es atípica y la más intensa durante décadas y los ancianos de los poblados sonreirán socarronamente de tantas exageraciones. Las Corporaciones autónomas darán brillantes exposiciones para justificar que las magnas obras proyectadas, unos simples jarillones de tierra, no pudieran terminarse a tiempo y todos los organismos del Estado pedirán incrementos presupuestales para enfrentar la "emergencia".

Cuando en el resto del mundo los gobiernos organizan campañas masivas para sensibilizar a los ciudadanos sobre la necesidad inaplazable de ahorrar el agua, recurso vital cada vez más escaso, nosotros seguiremos considerando el agua como una peste que nos ataca "sorpresivamente" todos los años sin falta, que las carreteras son la única solución al transporte de carga y que el rezago en infraestructura solo se resuelve con contratos de emergencia. Los ribereños construirán sus ranchos para que duren tres meses a lo más y alistarán su casa en la ciudad para cuando llegue la inundación y las ayudas del Estado les permitan sostenerlas, como todos los años.