



Incidencia geopolítica de la actual condición de
infraestructura de transporte de carga en Colombia

Marlon Fernando Cabrera Cabrera

Trabajo de grado para optar al título profesional:

Maestría en Estrategia y Geopolítica

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Bogotá D.C., Colombia

2019

TMEYG 2019
037
EJ.1

INCIDENCIA GEOPOLÍTICA DE LA ACTUAL CONDICIÓN DE
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE CARGA EN COLOMBIA



CC MARLON FERNANDO CABRERA CABRERA

ASESOR
MAG. TCRA. JESÚS EDUARDO MORENO PELÁEZ

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA
MAESTRÍA EN ESTRATEGIA Y GEOPOLÍTICA
2019

INCIDENCIA GEOPOLÍTICA DE LA ACTUAL CONDICIÓN DE
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE CARGA EN COLOMBIA

CC MARLON FERNNDO CABRERA CABRERA

Trabajo de Grado para la Maestría en Estrategia y Geopolítica.

Asesor del trabajo

MAG. TCRA. JESÚS EDUARDO MORENO PELÁEZ

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA
CURSO DE ESTADO MAYOR

2019

Dedicatoria

Este trabajo está dedicado a mi familia. Mi esposa Yuli y mis Hijos Johann y Danna quienes son el soporte, motor y apoyo en todos y cada uno de mis compromisos, metas y proyectos.

Desde que decidí formar una familia, junto a mi esposa hemos venido avanzando con la ayuda de Dios en la construcción de un entorno sano, digno y amoroso propendiendo por mantener una relación de confianza y apoyo; con la llegada de nuestros hijos estas premisas tomaron más fuerza y nos dimensionaron nuevas oportunidades y nuevas responsabilidades. Es aquí donde tomo la decisión de continuamente prepararme y capacitarme académicamente para tener los elementos necesarios de conocimiento y experiencia que me permitan obtener las herramientas y el conocimiento para desarrollarme de la mejor forma en mi ámbito laboral y por supuesto mejores condiciones a mi familia.

Ellos han entendido esta ruta y con paciencia me apoyan me incentivan y me animan a seguir adelante, nunca desistir y entienden que ese tiempo que dedico a sacar mis estudios adelante aunque es tiempo que dejo de pasar jugando con ellos y fomentando relaciones familiares, se puede recuperar más adelante cuando adquiera mejores capacidades y pueda disponer de tiempo de calidad para seguirlos apoyando en sus metas particulares.

Agradecimientos

Inicial y primordialmente agradezco a Dios por mi vida, su bendición y mostrarme el camino en que ahora me encuentro. A mi esposa e hijos que son el bastión que soporta mi vivir; a mis padres por la excelente crianza que impartieron sobre mí, propendiendo por sobre todo una formación ética y de valores que día a día me fortalece espiritualmente y me mantienen en la senda del bien.

Por ultimo pero no menos importante a la Escuela Superior de Guerra, mis profesores y tutores, quienes permitieron la multiplicación de sus conocimientos, conocimiento que he podido interiorizar y de ahora en adelante harán parte de mí, es una forma de dejar un legado, y este grupo de maestros ya dejó un legado para el futuro, pues el conocimiento no muere; lo que yo adquirí en este tiempo será traspasado a otras generaciones, consciente o inconscientemente, en el cotidiano vivir o en ambiente académico y es un compromiso adquirido velar porque se sigan generando espacios de aprendizaje.

Resumen

El objeto del presente trabajo de investigación consiste en realizar una revisión de las condiciones de infraestructura de transporte en el país, así como de sus condiciones políticas destacando los componentes estratégicos que han limitado el desarrollo en términos de movilidad comercial determinando elementos que permitan mejorar la conectividad del país y de esta manera potencializar el desarrollo de todas las regiones geográficas.

inicialmente partiendo de una descripción sobre las condiciones geográficas del territorio nacional que permita comprobar el potencial que representan las regiones del país para su consolidación como potencia dentro de la región, luego un análisis respecto del panorama actual del país en materia de infraestructura vial y competitividad comercial, con el fin de establecer los medios y modos con los que cuenta el Estado para su desarrollo, con lo cual se puede presentar una relación del impacto que representa para la geopolítica el actual estado de estas infraestructuras permitiendo consolidar con dicho análisis propuestas estrategias que mejoren inicialmente el entendimiento geopolítico de la importancia de la conectividad física que conlleve a proyectar por parte del ente gubernamental políticas y planes de estado para mejorar dichas condiciones y potencializar el país económica y políticamente ante la comunidad internacional.

Palabras clave: Infraestructura, desarrollo, geopolítica, economía, competitividad.

Abstract

The objective of this academic research work is to perform an assessment of Colombian transportation infrastructure as well as government policies, highlighting strategic components that have limited the mobility commercial performance, in order to improve connectivity and in this way potentiate development of all Colombian geographic areas.

Primarily, once Colombian geographic areas are met, they will allow to check the potential they represent within the Latin-American context, then an actual assessment of Colombian transportation infrastructure and commercial competitiveness in order to set means and ways that Colombia needs for its future development, with this information is possible to introduce the relationship of the impact that the current state of these infrastructures represents for geopolitics and to allow consolidate the mindset of the importance of mobility, infrastructure and government policies to improve and strengthen economic and politics through the International Community.

Keywords: Infrastructure, development, geopolitics, Commercial, competitiveness

Contenido

Dedicatoria	3
Agradecimientos.....	4
Resumen.....	5
Abstract	6
1. Colombia En Un Contexto General.....	14
1.1. Importancia de la geografía en la geopolítica	14
1.2. Situación geográfica.	19
1.3. Topografía nacional	22
1.4. Centros de producción y acopio.....	23
2. Situación Del Transporte De Carga.	28
2.1 Historia y evolución del transporte nacional:.....	28
2.1.1 Transporte terrestre.	29
2.1.2 Transporte fluvial.	32
2.1.3 Transporte férreo.	34
2.1.4 Transporte aéreo.	35
3. Análisis Geopolítico	39
3.1 El comercio internacional como factor geopolítico	39
3.2 Importancia de la cadena de suministros para el comercio internacional	54
3.2.1 ¿Quiénes hacen parte de la cadena de suministros?	56
3.3 Capacidad de Colombia en la cadena de suministros.	57
4. Discusión	63
5. Conclusiones.	83
6. Recomendaciones	87
Bibliografía	89

Lista De Ilustraciones

Ilustración 1 Comparación Extensión-Población en términos porcentuales de las regiones naturales de Colombia.	20
Ilustración 2 Principales ciudades de Colombia por población- Censo general 2005 ...	21
Ilustración 3 Cuencas hidrográficas de Colombia	22
Ilustración 4 Indicadores de competitividad en sector transporte	24
Ilustración 5 Evolución de la agricultura y el empleo	25
Ilustración 6 Inversión en infraestructura desde la apertura económica al presente	32
Ilustración 7 Comparación uso vías férreas comercio nacional	34
Ilustración 8 Histórico de carga aérea total transportada en Colombia	38
Ilustración 9 Países en deuda con EEUU al final de la primera guerra	43
Ilustración 10 Sistema de interconexión terrestre europeo	48
Ilustración 11 Ranking (PPC) y (PIB)	51
Ilustración 12 Proyecto islas y bases Chinas	51
Ilustración 13 Proyecto nueva ruta de la seda.	54
Ilustración 14 . comparativo combates Fuerzas Militares Vs Acciones armadas grupos narcoterroristas	65
Ilustración 15 Total victimas conflicto armado en Colombia	66
Ilustración 16 Cultivos de coca en Colombia	66
Ilustración 17 Mapa político Suramérica 2009	67
Ilustración 18 Comparativo medios de transporte	70
Ilustración 19 Ruta Panamericana	81

Lista de Tablas

Tabla 1 Comparación en la producción del PIB agrícola por departamentos entre 2006 a 2016.	27
Tabla 2 Acopio de alimentos por central mayorista para abril y mayo del 2015.	27
Tabla 3 Participación por medio de transporte en la carga del país.....	33
Tabla 4 Distribución del plan Marshall.....	47
Tabla 5 Índice de Producción post guerra	47
Tabla 6 Relación costos importación (CIF).....	59
Tabla 7 Relación costos exportación (FOB).....	60
Tabla 8 Tiempo en días necesario para proceso de importación.....	61
Tabla 9 Tiempo en días necesario para proceso de importación.....	62

Introducción

Entendiendo la geopolítica acuerdo el pensamiento de Frederik Ratzel como la ciencia que establece que las características y condiciones geográficas y muy especialmente los grandes espacios, desempeñan un papel decisivo en la vida de los estados y que el individuo y la sociedad humana dependen del suelo en que viven, estando su destino determinado por las leyes de la geografía. Es necesario entender que la geografía incide y debe ser usada por la política de estado y sus gobernantes para alcanzar los fines propuestos acuerdo los intereses que esa nación ha anhelado. Se afianza la importancia que debe generar en los Estados los recursos, condiciones geográficas, infraestructura con las que cuenta y que pueden permitir el desarrollo de las naciones (CEPAL, 2004).

Para el caso colombiano es una particularidad a esta regla. No solamente dentro de las características o factores que deben ser analizadas dentro de la geopolítica se encuentran los factores geográficos, sino también factores como los económicos, culturales, idiosincráticos, históricos entre otros, cada uno de los cuales confluyen para lograr obtener poder y de esta forma disuadir dentro del sistema internacional.

Resulta oportuno realizar un estudio sobre los diferentes factores que pueden determinar un posible posicionamiento regional como potencia media, para lo cual es relevante tener en cuenta el desarrollo del país, tomando en cuenta los diferentes eventos que se suscitaron desde el nacimiento del país a su vida republicana hasta la actualidad, donde se ha presentado un enfoque por el centro del territorio como objeto de desarrollo dejando de lado las demás regiones que integran la nación, demostrándose, una falta de liderazgo de los gobiernos de turno y una conciencia geopolítica carente de prospectiva que imposibilita el desarrollo del país incluso ha permeado una política exterior exclusivamente defensiva. Lo anterior no solamente perjudico al país en sus fronteras, sino que al interior del territorio cada vez es más evidente como no se ha aprovechado las capacidades geográficas para potencializar desde la política las condiciones socioeconómicas que se tiene (DNP, 2014).

Uno de los factores que determina esta falta de integración territorial y regional en el país es la infraestructura vial mediante la cual se puede conectar los diferentes sectores del territorio nacional, pues a pesar de existir conectividad entre las regiones

andina y caribe del país, existen otras como, la amazonia, la mayoría de la Orinoquía y la región pacífica que no cuentan con infraestructura de transporte terrestre desaprovechando las potencialidades de cada una de estas regiones que aportarían significativamente al incremento de PIB del país y contribuiría al desarrollo de estas zonas reduciendo los índices de pobreza y desigualdad que manifiestan (Serge, 2006).

De forma paralela a estas problemáticas se debe tener en cuenta el proceso de integración económica que se ha promovido desde 1990 en Colombia el cual busca una activa participación en los mercados internacionales del país, pero no solamente como consumidor sino de forma específica como distribuidor o proveedor, lo cual permite un desarrollo notable no solo en materia económica sino también social, este fin de integración para ser utilizado en debida forma necesita de una preparación o adecuación del territorio que facilite el tránsito de mercancías. La anterior premisa permite cuestionar como Colombia estaba preparada para afrontar esa apertura económica que tuvo su último y mayor empuje durante el gobierno del presidente Cesar Gaviria Trujillo el 20 de febrero de 1990 mediante un CONPES que buscaba la apertura gradual de la economía nacional buscando ampliar las relaciones comerciales en procura de mejorar y dar crecimiento a la industria gracias a la competencia que se tendría con los países que desearan ingresar sus productos y por supuesto ingresar con los productos nacionales a una demanda de consumidores extranjeros sin precedentes para los productos que pudiera poner Colombia en el mercado. Para el momento en que se autorizó la apertura, la agricultura soportaba el 22,30% del Producto Interno Bruto, la industria manufacturera aportaba un 21,10%, mientras que el sector financiero solo el 15%. A la fecha de hoy la balanza es bien diferente; la participación del sistema financiero ha escalado al 21,20%, la industria manufacturera disminuyó hasta 10,90% y la agricultura desplazada al menor aporte con apenas 6,30% (DANE, 2018).

Lo anterior evidencia que Colombia era un país de producción primaria y este sector por el volumen de materias primas que debe producir requiere una movilidad adecuada y eficiente para trasladar sus productos al mercado interno y externo, así como el ingreso de inversión en actualización tecnológica, en técnicas y maquinaria para generar procesos más eficientes que proporcionaran productos de mejor calidad a menor precio. En segundo lugar cuando se determinó enfrentar mercados que llevaban años ya dentro de sistemas de economía abierta, no se implementó políticas de choque para

intervenir los corredores viales existentes y construir los necesarios en materia logística y de movilidad que permitiera un traslado fluido, permanente y ágil de las mercancías desde los sitios de producción hasta los de procesamiento o conversión y finalmente a los puertos y aeropuertos para aprovechar las ventajas de la apertura que se llevaba a cabo.

Solo hasta el 2015 el gobierno nacional en cabeza del presidente Juan Manuel Santos emitió el plan maestro de transporte intermodal (PMTI) 2015-235 el cual se constituye en una de las pocas políticas de estado que se ha generado con el fin de fortalecer y actualizar la infraestructura vial, aeroportuaria, puertos y ferrocarriles del país, logrando eficiencia y sostenibilidad a largo plazo (ANI, 2015). Por lo anterior es que se hace necesario entender y comprender como el poco entendimiento de la geopolítica nacional ha propiciado el atraso en la infraestructura de transporte nacional limitando el desarrollo económico y social del país, así como la capacidad real y potencial del estado colombiano para ser un actor relevante en el sistema internacional.

Este contexto permite establecer como pregunta de investigación para este trabajo ¿Cuál es la afectación a la geopolítica colombiana la falta de desarrollo en la infraestructura para transporte de carga?, planteamiento que conlleva a presentar como objetivo general del trabajo, realizar un análisis de la afectación del grado de desarrollo en la infraestructura de transporte Nacional a la geopolítica colombiana, el cual demanda para su alcance el desarrollo de tres objetivos específicos, i) describir la situación histórica, geográfica y política de Colombia durante el último siglo, ii) determinar la situación actual del desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia y iii) identificar los factores de afectación del grado de desarrollo de la infraestructura vial a la geopolítica colombiana, para poder proponer componentes estratégicos que faciliten el desarrollo vial del país, y por consiguiente, la obtención de los beneficios propios de este tipo de mejoras.

Para el desarrollo se realizará una metodología cualitativa, donde se describen las condiciones del país en un recorrido por la historia tanto cultural como política, así mismo una descripción de la situación y ambiente geográfico conteniendo las particularidades de genera la morfología de Colombia. De igual manera una metodología cualitativa con un enfoque descriptivo de las condiciones en que se

encuentra la infraestructura de transporte del país haciendo un barrido por los medios terrestres, acuáticos y aéreos, enfocando o ampliando el medio terrestre como principal o el más usado medio de movilidad en nuestro país. Por último, se requiere una discusión de los datos recogidos en los objetivos anteriores de forma que se puedan correlacionar y generar afirmaciones sólidas y cimentadas del cómo se afecta la situación Geopolítica nacional por el problema en mención.

2008) por parte del gobierno e ideas de una estrategia de desarrollo que se basen en un largo periodo de planificación, donde se reconozcan los recursos y se establezcan estrategias para aprovecharlos en el futuro.

El estudio y concepto conceptual de geopolítica, se refiere al estudio de las relaciones geográficas involucradas en la descripción de los territorios, los países y la globalización, así como del poder que se ejerce en la política exterior y del rol que desempeñan los estados en el mundo, abarcando los contenidos de toda cultura, desarrollo, geográfico y desarrollo social vinculados con las políticas que el estado a través de sus gobiernos ejecutan con el fin de lograr alcanzar los intereses de esa sociedad. (Serna, 2005)

El estado como poder soberano, desarrolla su poder territorial, que está dispuesto para regular la organización, estructura, integración económica y social, lo que implica un control territorial, político, económico, social y cultural, que se ejerce a través de la política exterior, que busca el bienestar de la nación y el desarrollo de la misma. (Serna, 2005)

El poder del estado como tal, dentro de los límites territoriales que han alcanzado, el cual se refiere a la soberanía, donde el poder se ejerce sobre una determinada porción de la superficie y la extensión, que se manifiesta en el gobierno para dominar a sus súbditos, o por el poder que se ejerce en relación con los demás estados, que se ejerce a través de la diplomacia y la guerra.

1. Colombia en un Contexto General

1.1. Importancia de la Geografía en la Geopolítica

La geopolítica entendida como el conocimiento, comprensión y utilización de las condiciones geográficas de una región (Londoño, Nueva Geopolítica de Colombia, 2008) por parte del gobernante o líder de ese territorio o de quien quiera poseerlo no es un tema nuevo y ha sido utilizado desde la misma creación de los imperios y su afán por expandirse y controlar lo conquistado.

El estudio y concepto como tal de geopolítica comprendido como el conjunto de fenómenos geográficos incluyendo la descripción física del suelo y las personas o población que en este habitan son influyentes en la política y esta a su vez influye sobre la zona geográfica estudiada, abarcando las condiciones de vida, cultura, desarrollo, capacidades y conciencia social enlazadas con las políticas que el estado a través de sus gobernantes ejecutan con el fin de lograr alcanzar los intereses de esa sociedad. (Serge, 2006)

El estado como actor necesita desarrollar un poder nacional que está dispuesto para mantener la independencia, soberanía, integridad territorial y lograr un desarrollo político, social y económico (Laureano, 2012). Dos grandes pensadores han aportado a la geopolítica como son el alemán Karl Haushofer, quien formuló el espacio vital (Lebensraum) es una construcción teórico-política que indicaba que un estado necesita tener el espacio suficiente para desarrollarse y proveer los elementos necesarios a su población. Así mismo el geógrafo Friedrich Ratzel precursor de la moderna geografía política, con las leyes del estado propuso las condiciones vitales para que un estado superviva y se desarrolle, formulando los principios del determinismo geográfico” (Londoño, Geopolítica del Caribe, 2017)

Entrando al aspecto del estado como tal, dentro de los varios autores que han abarcado el tema se puede citar a Foucault, donde el poder es mostrado como una interacción asimétrica entre la autoridad y la obediencia, que es usada por el gobernante para dominar a sus súbditos, o por el líder para imponer su voluntad sobre los demás. Además, este autor relaciona el poder dentro de la estrategia usada en las estructuras

macro económicas (Sierra, 2012). Esta manera particular de utilizar el poder para construir la historia de los espacios, Foucault es lo que genera las relaciones de poder como la autoridad, dominación, persuasión y los modos de interacción entre estados que este poder genera (Sierra, 2012).

Dentro de la historia de Colombia un hecho que particularmente expresa la relación de poder con la interacción entre estados es la pérdida de Panamá a inicios del siglo XX y al final de la guerra de los Mil Días. Este hecho cercenó una condición natural del estado colombiano a tener una zona de posible tránsito y conexión real entre los océanos; esta separación promovida por Estados Unidos, demostró que en este juego entre estados no hay amigos sino intereses (Rojas, 2016). Luego de una compensación económica y después de incentivar relaciones diplomáticas y comerciales con Colombia, Estados Unidos fue borrando este capítulo desafortunado para nuestra historia, convirtiéndolo en poco tiempo en un cambio ideológico del estado suscitando el nacimiento de la doctrina *res pice polum* ("Mirar hacia el norte"), por los años de 1921, donde a partir de esa época los Estados Unidos se convirtieron en el foco de atención de nuestra deficiente economía y en cierto modo facilitó que el País iniciara un proceso comercial que dinamizó el crecimiento y fortalecimiento económico o mejor una estabilidad económica.

El último evento desafortunado en la geopolítica colombiana de carácter físico del cual hay varios escritos, se dio el 1 de septiembre de 1932 cuando estalló la guerra colombo peruana ante la incursión de tropas del vecino País con el objetivo de adueñarse de los territorios en los actuales departamentos de Amazonas, Putumayo y parte del Caquetá, auspiciados por la sed del caucho de la entonces casa Arana (Londoño, Nueva Geopolítica de Colombia, 2008). En las últimas décadas no se habían dado cambios significativos para Colombia, tanto en sus límites como en territorio geográfico, hasta que el pleito entre Colombia y Nicaragua ante la Corte Internacional de Justicia de la Haya en el 2012 emitió sentencia en la que anuló el meridiano 82 como el límite entre los dos países acordado en el tratado Esguerra-Bárceñas en 1928 y le concedió a Nicaragua más de 75 mil kilómetros cuadrados de mar, dejando al estado colombiano en una notable desventaja en su situación geopolítica en el Caribe (Londoño, Geopolítica del Caribe, 2017).

Con todo lo mencionado anteriormente es evidente que Colombia, aunque está ubicada en una de las zonas más privilegiadas en cuanto a topografía y clima, dado en gran parte por el sistema de los Andes; no ha tenido la visión y el entendimiento de la geopolítica para contar con las capacidades potenciales y reales, así como un poder fuerte que defienda los intereses y soberanía del estado. En la parte netamente geográfica, Colombia contiene diversidad de flora y fauna reconocida a nivel mundial, además de recursos hídricos, yacimientos mineros accesibles, hidrocarburos. Estos temas han sido tratados a profundidad y ampliamente por diferentes disciplinas como geografía, morfología, topografía entre otras (Borda, 1998)

Entrando al tema económico, al revisar las políticas del estado sobre la explotación de los recursos naturales no renovables, los cuales son las actividades que están generando más ingreso de recursos al país, se evidencia que se ha generado normatividad y políticas tanto de autorización, supervisión y control, pero en gran parte son promulgadas, impulsadas y cambiadas en cada gobierno para conveniencia de cada gobernante amenazando la integridad social, ambiental y económica del país (Bonet, 2008).

Colombia es un país rico en materias primas, dependiente económicamente en gran medida de estas para su desarrollo, pero se evidencia una entrada masiva de empresas multinacionales para la explotación de materias primas, extrayendo y sustrayendo del territorio estos recursos no renovables sin dejarle avances significativos en materia de infraestructura al país. La apertura económica definitiva en 1990 la cual ingreso el país a partir del Gobierno de Gaviria y la posterior firma del tratado de libre comercio con Estados Unidos el 27 de febrero de 2006 termino de dar la forma y moldeado de la situación comercial y económica que está viviendo Colombia en su actualidad y como está esta interactuando con la geopolítica que está o no en el pensamiento de la elite dirigente (Bonet, 2008).

El desarrollo de la vías para garantizar un medio de transporte adecuado a la necesidad nacional que permita terminar con el aislamiento de las diferentes regiones, es un tema tratado anteriormente, evidenciando una mejor infraestructura en la región andina donde se mueve gran parte de la economía, conectando esta con la región caribe, lugar que sirve como plataforma al mercado internacional, tanto importación como

exportación; pero en contraste hay una accesibilidad precaria entre las otras regiones del país, que paradójicamente tienen características en topografía mucho más propicias para la construcción de vías terrestres, además de contar exceptuando la región del pacífico, con arterias fluviales importantes que no han sido explotadas adecuadamente como medio de transporte (Orozco, 2018).

La integración territorial es una urgencia y una apuesta nacional desde el punto de vista geopolítico, social y por supuesto económico, contar con una infraestructuras eficiente y actualizada es de las necesidades más sentidas que tiene el país. esta precariedad de vías genera un obstáculo prioritario en el comercio interno y externo. Para terminar de completar un panorama más gris con el aspecto anterior, hay que adicionar a la ecuación que la mayoría de vías que se desarrollan en el país al parecer no cuentan con los estudios, diseños o materiales adecuados y su tiempo de vida es muy corto, deteriorándose rápida y progresivamente y haciendo que el mantenimiento sea un abismo fiscal.

El transporte tiene una relevancia prioritaria en la sociedad al permitir la circulación de personas, artículos y materiales necesarios, así como la integración de esta sociedad promoviendo el desarrollo. Pensando en este propósito es que se ha ido dando un avance en las condiciones, capacidad y técnicas para lograr una articulación de vías de mejor calidad y con mejores materiales, en Colombia la situación aunque ha querido seguir esta tendencia, se ha visto perjudicada por diferentes factores que aquí no se tratan a profundidad pero se enumeran como son la corrupción, la delincuencia y los grupos guerrilleros entre los de mayor incidencia que han logrado frenar el desarrollo o la intención por parte del gobierno (Gobierno Nacional, 2014).

Toda obra de ingeniería a nivel nacional necesita permiso, interventorías, supervisión entre otros requisitos, lo que a primera vista daría como resultado unas vías de primer nivel. Pero con lo anterior expuesto con gastos sobredimensionados y materiales diferentes sumado al permanente ataque de los efectos naturales del clima y la presión de la carga del creciente comercio hace que se deterioren rápidamente (Universidad pontificia Bolivariana, 2016).

En Colombia el control del transporte corre por cuenta de las funciones del Ministerio de Transporte, esta es autoridad en el tema y es el principal referente en cuanto a documentación, análisis y cifras. Pero este ministerio no trabaja solo, debe estar integrado con el Ministerio de Minas y Energía, la autoridad ambiental, el departamento Minero energético entre otras entidades que junto con las empresas colombianas y extranjeras en conjunto, deberían lograr una interacción permanente para ampliar, mejorar, mantener y desarrollar la infraestructura de transporte en el país (DPN, 2018).

Hoy en día el gobierno ha comprendido que debe realizar una apuesta a ganar ganar en el tema de desarrollo vial, por lo que desde 1997 se inició una reestructuración profunda de las condiciones de movilidad del país durante el gobierno de Samper. La primera apuesta fue conocida como la troncal del Magdalena medio que debería intervenir 600 kilómetros la cual en ese año se procedió formalmente con la autorización al consorcio que había ganado la licitación, pero para sorpresa de los colombianos no se construyó ni un solo kilómetro por pleitos entre la empresa y el gobierno, perdiéndose cuantiosos recursos. Posteriormente en 2009 se retoma el proyecto nombrado como la ruta del sol donde la empresa Odebrecht que quedaba con gran parte del contrato para la intervención de 1071 kilómetros de vía con los resultados que ya la opinión pública conoce de corrupción, e incumplimiento (Eduardo Sarmiento, 2011).

Así como el ejemplo anterior, se encuentra documentado las demás apuestas en temas de movilidad y que en su mayoría han generado sobrecostos, retrasos, incumplimiento y que al momento mantienen al país en un atraso en infraestructura que lo dejan muy rezagado con todos sus vecinos del hemisferio sur de América y por supuesto ni comparación con los países del norte. Aquí en donde realmente entra en juego el objetivo de este trabajo. Como se evidencia hay buena información y documentación de modo independiente en los campos tratados, por un lado, la política y geopolítica, por otro lado, la geografía y por lugar la infraestructura de transporte nacional. Pero no se ha llegado a realizar una mirada al por qué y el cómo se ve afectada la geopolítica del estado al no tener soporte físico basado en elementos tan esenciales como la competitividad, el PIB y la balanza comercial, aspectos que juegan un papel preponderante en la conciencia y herramientas de un estado para tener algún peso ante el juego del sistema internacional.

Por tanto, se pretende realizar una interpretación, análisis y valoración de los factores para determinar la injerencia de un aspecto en otro, cual es causa y cual es consecuencia y al final poder establecer si el retraso en el pensamiento geopolítico ha generado que el país este sumido en el abandono de su infraestructura vial o por el contrario una mala administración y desarrollo en la infraestructura ha generado que el gobierno no tenga soporte real para utilizar la geopolítica a su favor.

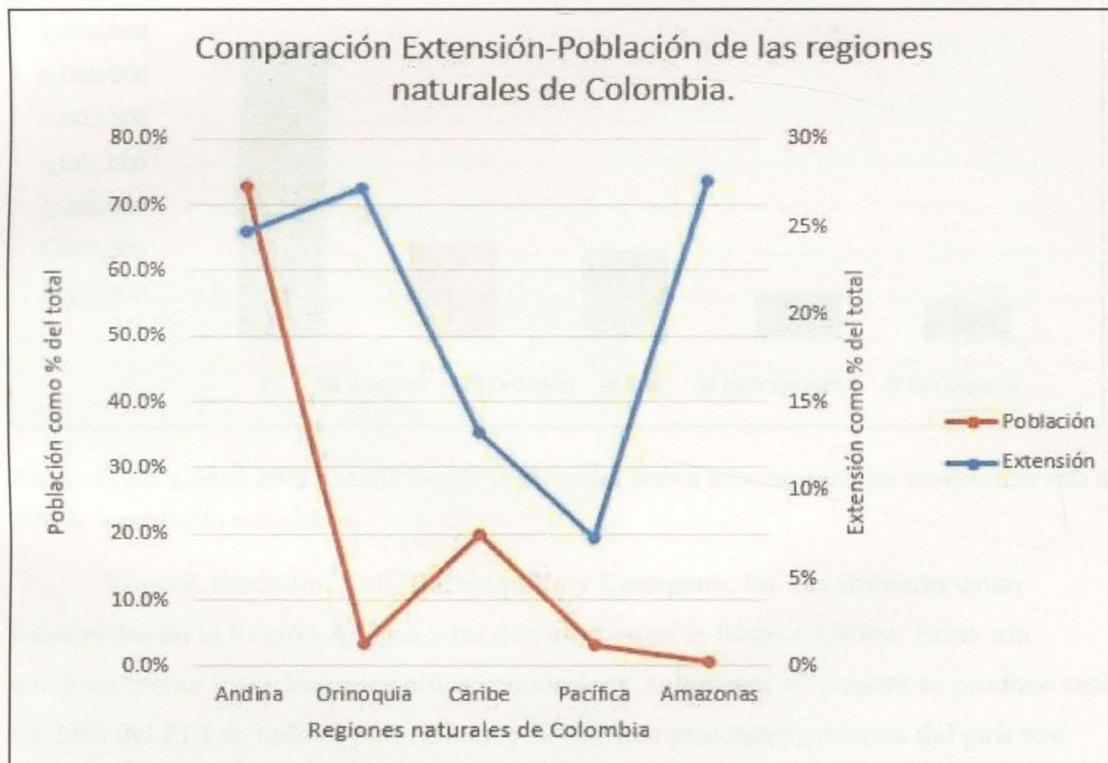
1.2. Situación Geográfica.

Acuerdo el IDEAM-Instituto de Hidrología, Meteorología y Medio Ambiente- (2013) “Colombia se encuentra en el extremo noroccidental de América del Sur, comprendida entre las coordenadas 4° 13’ latitud sur y entre los 17° 50’ de latitud norte y entre los 66° 50’ de longitud oeste y los 84° 46’ de longitud oeste de Greenwich, incluidos los territorios marítimos, lo cual le permite tener costas en el Atlántico y el Pacífico. Tiene un área continental de 1.141.742 km². Adicionalmente, tiene un área oceánica de 988.000 km²”. Posee frontera terrestre con las repúblicas de Brasil, Ecuador, Perú, Panamá y Venezuela, así como límite marítimo con 6 estados de Centro América y el Caribe, Nicaragua, Costa Rica, Haití, Honduras, Jamaica, República Dominicana y Panamá (Cancillería, 2019). Adicionalmente, se encuentra conformado por seis regiones geográficas: la región Andina, Caribe, Amazónica, Orinoquía y el Pacífico y tiene islas en ambos océanos: Malpelo y Górgona en el Pacífico y el departamento archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina en el Océano Atlántico.

El hecho de ser el único país suramericano con costa en los dos océanos (Atlántico y Pacífico) brinda una ventaja natural para el país en términos de intercambios comerciales, sumado al hecho de su proximidad al canal de Panamá a través del departamento del Chocó y Antioquia. La soberanía del país sobre sus territorios marítimos se encuentra a cargo del Ministerio de Relaciones Exteriores en su contexto político y por el Ministerio de Defensa en el contexto militar, los cuales tienen a su cargo “la vigilancia sobre el cumplimiento de acuerdos bilaterales y, en coordinación con las entidades competentes, velar por el ejercicio soberano de las autoridades colombianas en las aguas jurisdiccionales y en el espacio aéreo sobre ellas.”. Cancillería (2019).

Según el Censo Nacional de Población y Vivienda (DANE, 2018) Colombia tiene 48'258.494 habitantes, de los cuales el 51,2% son mujeres y el 48,8% hombres. Como puede observarse en el siguiente gráfico, la población tiende a asentarse mayoritariamente en la Región Andina-la cual comprende las tres bifurcaciones de la cordillera de los Andes y los valles interandinos del Cauca y el Magdalena- en la cual vive aproximadamente el 73% de los colombianos. A pesar de que, entre la Orinoquía y la Amazonia ocupen el 55% de la superficie, únicamente concentran el 4,1% de la población.

Ilustración 1 Comparación Extensión-Población en términos porcentuales de las regiones naturales de Colombia.

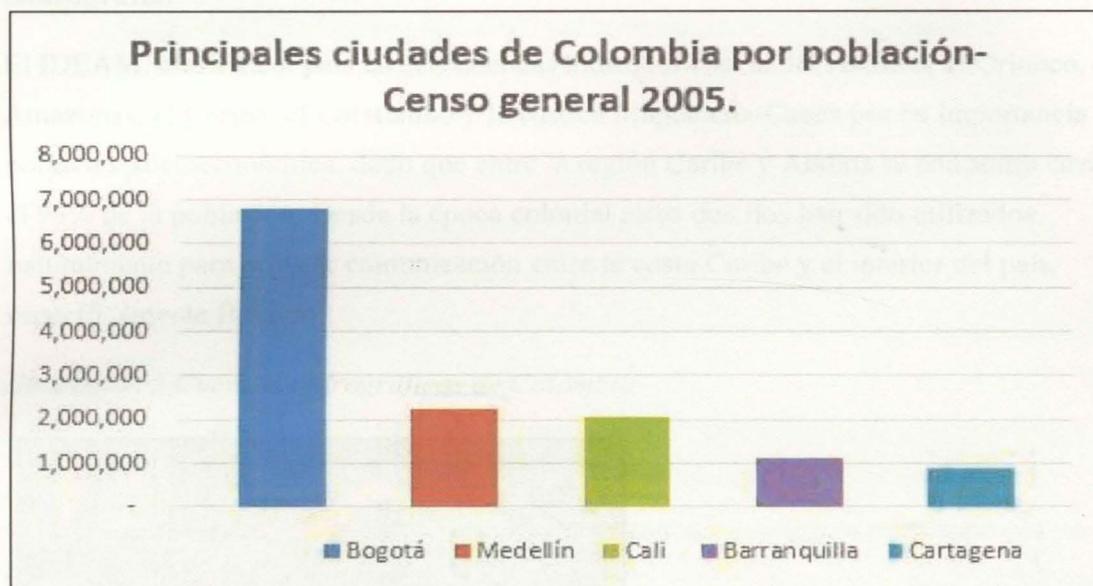


Fuente: Elaboración propia a partir del Censo de Hogares del 2005 y el portal Nuestra Colombia, consultado el 6 de julio de 2019.

Cinco áreas urbanas concentran casi un tercio de la población del país, como se puede ver en el gráfico 2. 31%, según el Censo General del año 2005 (el cual contiene el último desagregado por municipios en cuanto a población) donde las ciudades que se enuncian además de esta capacidad poblacional, adicionalmente son las que funcionan como motor económico del país, concentrando la poca industrialización que se ha

desarrollado en el país y las principales empresas de servicios el cual es el mercado que más se está expandiendo en el presente, dejando rezagado al sector primario (puntualmente agricultura y ganadería) el cual por las condiciones físicas y políticas del país debiera ser el potencializador de la economía.

Ilustración 2 Principales ciudades de Colombia por población- Censo general 2005



Fuente: Censo general 2005, DANE. Donde se evidencia que en solo tres ciudades se concentra más del 20% de la población colombiana.

Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla y Cartagena; las tres primeras están localizadas en la Región Andina y las dos últimas en la Región Caribe. Estas son adicionalmente los principales polos económicos, solamente en Bogotá se produce casi un 26% del PIB de todo el país (Dinero, 2016). Los principales puertos del país son Barranquilla y Cartagena en el Caribe y Buenaventura en el Pacífico, lo cual evidencia un atraso en la estructura portuaria y logística además de la concentración de la misma en solo estos puntos. En términos del planteamiento que aquí se desarrolla, Pérez, G. (2005) explica que, pese a sus dos costas, Colombia no ha podido aprovechar el hecho de ser “la esquina de Sudamérica” ni económica ni geopolíticamente. En consecuencia:

“la infraestructura de transporte (especialmente la infraestructura vial) debería poder garantizar una rápida y eficiente movilización de los grandes volúmenes de carga desde los centros urbanos hacia los centros de consumo que lo requieran. Que ello no ocurra afecta los costos de transacción en forma negativa, haciendo que la información en los mercados

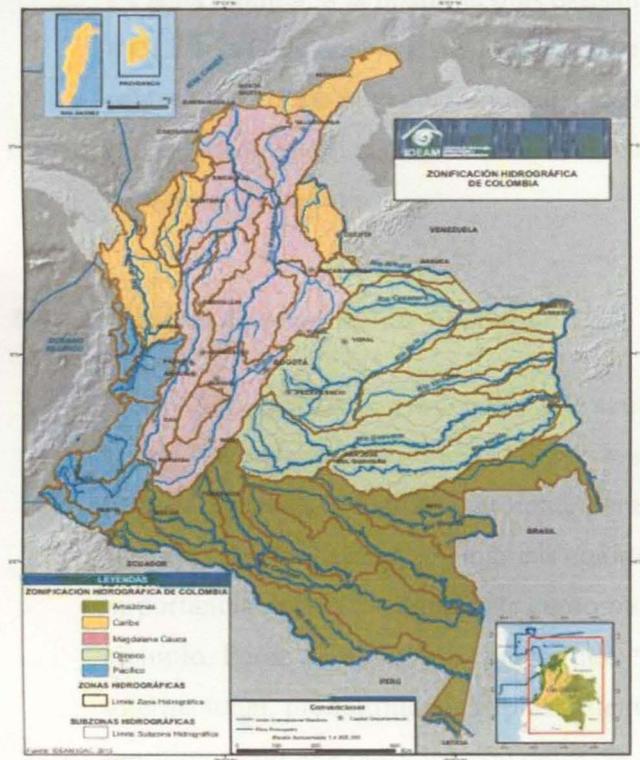
regionales sobre los excesos de oferta o demanda de bienes (especialmente los productos agrícolas perecederos) no pueda ser aprovechada en forma adecuada” Pérez, G. (2005).

1.3. Topografía Nacional

Hidrografía:

El IDEAM, clasifica al país en seis cuencas hidrográficas: la del Pacífico, el Orinoco, el Amazonas, el Caribe, el Catatumbo y la cuenca Magdalena-Cauca por su importancia política y socioeconómica, dado que entre la región Caribe y Andina se concentra casi el 93% de la población. Desde la época colonial estos dos ríos han sido utilizados naturalmente para proveer comunicación entre la costa Caribe y el interior del país, específicamente Bogotá.

Ilustración 3 Cuencas hidrográficas de Colombia



Fuente: Instituto Agustín Codazzi. Evidencia la riqueza hídrica del país que podría ser utilizada como vías de comunicación comercial para el traslado de mercancías.

El estudio de Pachón y Ramírez (2005) citado por Pérez, G. (2005) menciona que la escogencia de las rutas de transporte olvidó los corredores naturales de esta cuenca en orden a priorizar los centros de demanda. De esta manera, aún no se ha dado una respuesta efectiva al cómo podrían utilizarse ambos ríos para complementar la conectividad terrestre del país.

El Estudio Nacional del Agua 2010 (IDEAM, 2010) identifica que:

1. El 51% de la superficie hídrica del país corresponde a las cuencas de la Orinoquía (Llanos Orientales). La Amazonía (Vaupés-Amazonas y Caguán-Putumayo) y la costa Pacífica (Tumaco y Chocó), cuyos altos rendimientos hídricos- el Chocó es una de las zonas con mayor pluviosidad del planeta- y dado el bajo porcentaje de población asentada no han requerido de recursos como, por ejemplo, aguas subterráneas para satisfacer la demanda de la población. Para esta zona, tiene especial relevancia el transporte fluvial para la conexión entre los diferentes poblados aislados.
2. La zona Andina, a la postre la más densamente poblada del país, cuenta con 106.131 km² de área con posibilidades de almacenamiento de aguas subterráneas, Esta área corresponde a los sistemas acuíferos multicapas de las zonas hidrogeológicas del Cauca-Patía, valle medio y superior del Magdalena y cordillera Oriental.

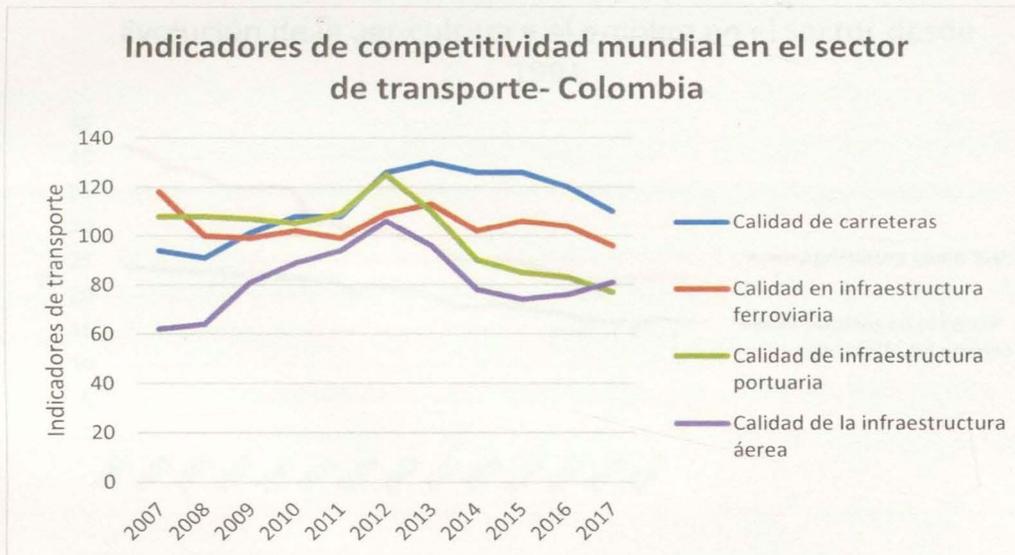
1.4. Centros de producción y acopio

Los centros de producción por actividad económica permiten identificar donde se genera oferta de bienes y servicios por actividad económica, y los centros de acopio su almacenamiento para su posterior distribución. En esta sección se procura hacer un análisis cualitativo y cuantitativo, evidenciando la importancia del sector transporte como punto de conexión entre ambas: Por ejemplo, Pérez, G. (2005) encuentra que: “Por otro lado, en el comercio internacional, predomina el desplazamiento de carga a través de los puertos marítimos con una participación del 95%, seguido por vía aérea con el 4% y apenas un 1% a través de las fronteras terrestres con los países vecinos de Venezuela y Ecuador” (subrayado propio). Por lo tanto, el transporte terrestre inter-departamental a los puertos antes descritos se convierte en el dinamizador o

represor en términos de incrementar los flujos comerciales con nuestros principales socios, por ejemplo, en el sector agrícola, objeto de este análisis, debido a la potencialidad del país como despensa agrícola.

El estado de las carreteras del país es aún un tema de urgencia: De un total de 140 países analizados para el periodo de referencia, Colombia se ha ubicado en: el puesto 91 y 130 en carreteras, en ferrocarriles entre el 96 y el 118, sin embargo puede observarse cierta mejora en el indicador para el periodo de análisis tras el 2013; mientras que en puertos e infraestructura aérea presenta cierta mejoría en los indicadores: el país se ha ubicado entre el puesto 62 y el 106 en infraestructura aérea y entre el 72 y el 125 en puertos. (CEPAL, 2004)

Ilustración 4 Indicadores de competitividad en sector transporte



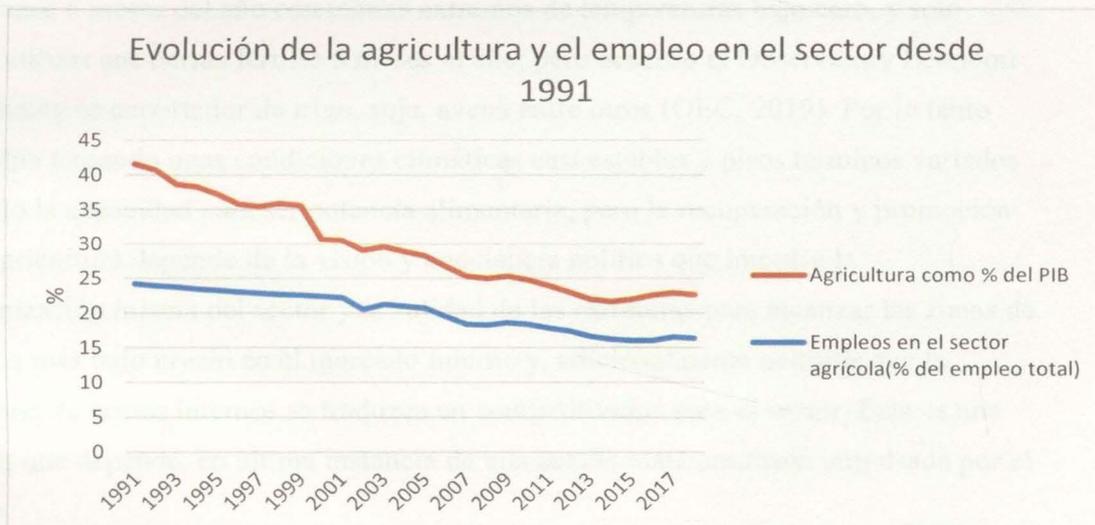
Fuente: www.cepal.org donde muestra entre 140 países evaluados, la posición de Colombia está muy por debajo de la media, mostrando atraso contundente en la infraestructura de transporte.

Es evidente que la falta de competitividad de cada uno de los diferentes sectores obedece en buena medida al transporte y este hecho hace que el país no tenga las herramientas económicas que le den un peso político que le permita relacionarse comercial y estatalmente con semejantes no solo en su región sino aspirar a la participación global de mercados, lo que conlleva a una notoriedad como estado y ser visible ante la comunidad internacional.

1.1.1. Zonas de producción agrícola.

El sector agrícola ha venido bajando sostenidamente su participación en el PIB desde la década de los setenta, según el Banco Mundial en promedio para la década mencionada representaba el 24% del PIB, para los ochenta el 18% y para los noventa el 15%. La disminución en el nivel de participación del sector ha tenido repercusiones en el nivel de empleo del mismo¹, entre el 2000 al 2010, la participación del sector decreció en promedio hasta la mitad de la década anterior (Banco Mundial, 2018). Los impactos en el empleo pueden apreciarse en el siguiente gráfico, tomado desde la época en que se comenzó a formular la apertura económica:

Ilustración 5 Evolución de la agricultura y el empleo



Fuente: Banco Mundial. Colombia siendo un país productor del primer nivel de economía, cada vez está disminuyendo la participación de este sector en el PIB.

Los datos permiten concluir que la disminución en la participación del sector agrícola comienza desde antes de la apertura económica, la firma de nuevos tratados comerciales plantea entonces para el sector desafíos y oportunidades en términos de competitividad: Las 40 millones de hectáreas del país bastarían para hacer de éste una despensa agrícola mundial, según la FAO (2011). Sin embargo:

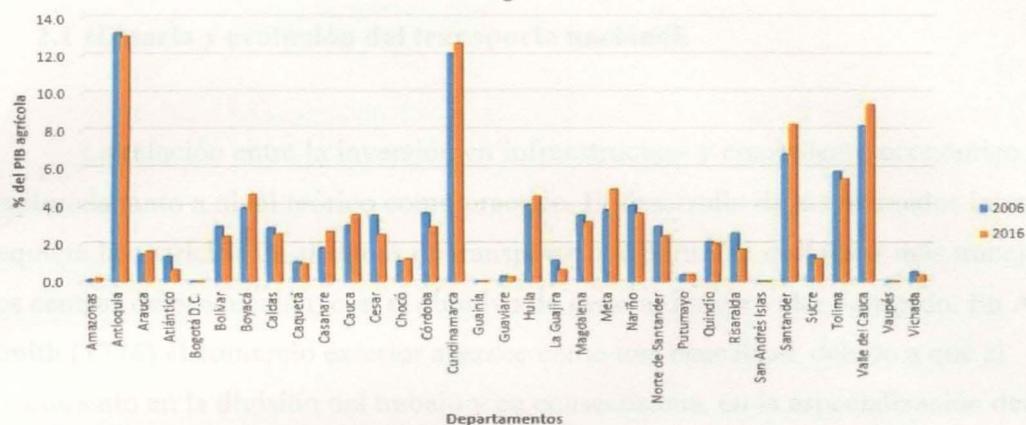
¹ A este resultado en Economía se le conoce como ley de Okun.

“De las 20 millones de hectáreas que tiene el país que están ya en condición para sembrar, solo usa 7 millones para propósitos agrícolas con mayor proporción al consumo interno, lo cual tampoco es suficiente debido a que importa cerca del 30% del consumo nacional. Además, según el Departamento Nacional de Planeación (DNP), en Colombia se desperdician 9,76 millones de toneladas de comida al año, en parte por el manejo ineficiente de las cosechas, del empaque, del transporte, del desperdicio de supermercados y consumidores”. Anónimo. (s.f). alimentos producción sostenible para la conservación y el ser humano. Bogotá, Colombia.: WWF Colombia. Recuperado de: http://www.wwf.org.co/que_hacemos/alimentos/.

Es paradójico hacer comparaciones con países que tienen condiciones climáticas adversas, y que al momento son potencias en producción agrícola, por ejemplo, Canadá permanece 6 meses del año con climas extremos de temperaturas bajo cero, y solo puede utilizar sus tierras fértiles 5 meses al año, pero acuerdo el Observatory Economy Complexity es exportador de trigo, soja, avena entre otros (OEC, 2019). Por lo tanto Colombia teniendo unas condiciones climáticas casi estables y pisos térmicos variados teniendo la capacidad para ser potencia alimentaria, pero la recuperación y promoción de la agricultura depende de la visión y conciencia política que impulse la modernización misma del sector y la calidad de las carreteras para alcanzar las zonas de acopio a más bajo precio en el mercado interno y, adicionalmente permitir que la reducción de costos internos se traduzca en competitividad para el sector. Esta es una apuesta que depende, en última instancia de una acción mancomunada impulsada por el Estado.

Aquí, se refuerza el hecho de la enorme centralización económica del país: Antioquia, Cundinamarca, el Valle del Cauca y Santander abarcaron el 35,5% del PIB agrícola para 2006 y su participación se incrementó para el 2016 al 40%. Si se observa solo el valle del cauca esta fuera del área andina, las demás con sus características topográficas particulares de mesetas y terrenos quebrados se entendería que es más complicado y costoso para ser cultivable sin demeritar la calidad de suelos que presenta.

Tabla 1 Comparación en la producción del PIB agrícola por departamentos entre 2006 a 2016.



Fuente: PIB por actividad económica y departamentos- DANE. Donde las principales economías están en la región andina.

En cuanto al acopio de los productos agropecuarios la distribución no es diferente; las principales centrales de abastos se localizan en torno a las principales capitales, y actualmente se encuentran agremiadas en la Red Nacional de Centrales de Abasto. Como se muestra aquí, Corabastos (central de abastos e Bogotá) es la principal central del país, representando un 38% del total de toneladas acopiadas para mayo del 2015, asimismo se destacan en importancia la central de alimentos de Medellín- Central mayorista de Antioquia, con un 15% de participación para el mismo periodo y, en Bucaramanga- Centroabastos.

Tabla 2 Acopio de alimentos por central mayorista para abril y mayo del 2015.

Municipios	Fuentes	(Ton.) 2015 May	(Ton.) 2015 Abr	Var. (%)
ARMENIA	Armenia, Mercar	5.996	5.936	1,01
BARRANQUILLA	Barranquilla, Barranquillita	23.021	23.506	-2,06
	Barranquilla, Granabastos	6.514	6.720	-3,06
BOGOTÁ, D.C.	Bogotá, D.C., Corabastos	143.189	143.187	0,00
	Bogotá, D.C., Plaza Las Flores	3.193	1.314	143,00
BUCARAMANGA	Bucaramanga, Centroabastos	34.389	33.243	3,45
CALI	Cali, Cavasa	25.631	25.184	1,77
	Cali, Santa Helena	23.464	22.411	4,70
CÚCUTA	Cúcuta, Cenabastos	15.885	15.408	3,10
	Cúcuta, La Nueva Sexta	1.337	1.302	2,73
IPIALES	Ipiales (Nariño), Centro de acopio	3.280	2.195	49,42
MEDELLÍN	Medellín, Central Mayorista de Antioquia	57.465	54.719	5,02
	Medellín, Coomerca	13.006	14.855	-12,45
NEIVA	Neiva, Surabastos	7.949	7.147	11,22
PEREIRA	Pereira, Mercasa	6.909	9.674	-28,59
VILLAVICENCIO	Villavicencio, CAV	6.641	6.702	-0,90
Total general		377.870	373.503	1,17

Fuente: DANE.

2. Situación Del Transporte De Carga.

2.1 Historia y evolución del transporte nacional:

La relación entre la inversión en infraestructura y crecimiento económico ha sido explorada tanto a nivel teórico como práctico. El desarrollo de los mercados internos requiere la aparición de sistemas de transporte que permitan movilizar más trabajo hacia los centros de producción, con el objetivo de generar mayor valor agregado. En Adam Smith (1776) el comercio exterior aparece como una necesidad, debido a que el crecimiento en la división del trabajo y en consecuencia, en la especialización deriva en que los excedentes nacionales deban enviarse al comercio exterior, donde se intercambiarán por otros bienes, ante el hecho de que la demanda interna no es suficiente para proveer su realización. Como explica Isaza, J. (1998), citando a Smith (1776, 1, 426) las exportaciones surgen “en este caso como un escape al problema de realización, a condición de encontrar una demanda solvente en el extranjero”. Es decir que, para este autor, el problema es ante todo de demanda. En David Ricardo, la aparición del comercio internacional no tiene nada que ver con el problema de demanda interna, pues en este caso se adhiere a la Ley de Say, sino que es consecuencia de una comparación “entre las tasas de ganancia que pueden percibir los capitales en el interior y el exterior” (Ricardo, D. 1821, p.219, citado por Isaza, J. (1998)). Retomando los enfoques clásicos el incremento en el comercio exterior a raíz de la globalización de los mercados, en nuestro país a raíz de la *apertura económica* de César Gaviria requiere, sí se persigue la competitividad del país como política estatal el desarrollo de modernos sistemas de transporte, tanto fluviales, marítimos, aéreos y de carretera.

Los enfoques recientes han destacado la importancia del transporte en la integración de los mercados regionales, y el impacto positivo de la inversión en infraestructura en el producto (Gannon y Liu (1997), citados por Pérez, G. (2005), p. 2). En un estudio citado por Pérez, G. (2005) realizado por Sánchez (1994) y Cárdenas, Escobar y Gutiérrez (1995) encuentran que “ante un incremento de un 1% en la inversión en la construcción de carreteras, el producto aumenta en 0,42%”. De esta manera la inversión en transporte es un asunto que debería ser prioritario en Colombia, dada la necesidad de consolidar en primer lugar el mercado interno y, su adecuada

inserción en el comercio internacional y que, como se vio al principio de este capítulo, casi el 73% de su población vive en zonas montañosas o en valles fluviales de sus dos principales ríos- Magdalena y el Cauca.

En nuestro país, la actualización y expansión en la conexión de vías puede permitir un mayor intercambio de bienes y consolidar la economía tanto interna como externa, si bien es cierto que se ha percibido una reducción en la participación de la producción agropecuaria dentro del PIB a raíz de mayores costes, el incremento en las importaciones de mercados tecnificados y subvencionados por sus gobiernos, es necesario contar con vías de transporte para lograr un buen intercambio de bienes y generar economías mixtas que diversifiquen el mercado y hagan a Colombia competitiva a nivel global, lo que como ya se ha dicho le dé un peso geopolítico por lo menos en el entorno regional.

Si las anteriores referencias se enlazan con la evolución de estado como tal, se observa una desnaturalización de los gobernantes con respecto a su territorio, en cada época desde la colonia el pensamiento de los dirigentes se dio en forma reactiva pensando en solucionar los problemas que en su actualidad tenían mayor importancia, esto se evidencia en todo el desarrollo del país que en su mayoría de existencia dependió del campo para su construcción y formación. En términos históricos, el poblamiento de Colombia se realizará sobre territorios susceptibles de proveer excedentes agrícolas por parte de las comunidades indígenas, (Colmenares, 1996). Durante la colonia no se realizarán esfuerzos decisivos por mejorar la comunicación vía terrestre del país, e igualmente durante la Independencia no se priorizó la mejora en la malla vial del país, puesto que el gasto público se volcará hacia el pago de la deuda pública fruto de las guerras de Independencia, la creación de un ejército para defender la recién conquistada soberanía y la burocracia (Uribe, 1996).

2.1.1 Transporte terrestre.

Germán Colmenares (1996) explica que, al igual que las demás colonias hispanas en América, los asentamientos en Colombia se realizaron sobre aquellos territorios indígenas susceptibles de generar excedentes agrícolas, por ejemplo, el altiplano cundiboyacense. La especialización inducida por parte de la Corona hacia sus

colonias, confirió en la Nueva Granada la provisión del oro, principal exportación de Colombia hasta bien entrado el siglo XIX. Debido al aislamiento de los diferentes centros urbanos- reforzado por la deficiencia en los caminos- estos tendían al autoabastecimiento agrícola. Colombia no desarrolló en consecuencia, una economía de plantación similar a la que se originó en Jamaica o Brasil, dentro de lo cual coadyuvaron varios factores como:

El aprovechamiento particular de los excedentes agrícolas de las altas culturas que conquistó, a la posición desventajosa de la Tierra Firme o del interior, extensos territorios ocupados con dificultades de transporte y, sobre todo, a las condiciones tempranas de un capitalismo comercial europeo (Colmenares, 1996).

El aislamiento geográfico confirió una simbiosis económica entre la mina y la hacienda, proveyendo esta las necesidades alimenticias de la primera. Colombia aparece en esta época como un espacio económico desarticulado, lo cual fortalecía la falta de caminos adecuados entre los diferentes poblados urbanos. En esta medida, como se mencionó anteriormente se hacía prioritario fortalecer el sistema vial, sin embargo, las presiones fiscales no lo permitieron durante la época de la independencia.

El atraso vial del país continuó entonces durante el siglo XIX, y los costos de transporte se traducían en precios más altos de la producción nacional. Merece la pena señalar aquí, así sea brevemente la situación del transporte terrestre para esta época:

“Los caminos eran malos y los costos del transporte altísimos. Muchos de ellos no eran transitables ni por mulas. Las mercancías debían transportarse entonces por cargueros. Todavía a comienzos del siglo XIX, cuando Humboldt visitó a la Nueva Granada, entre Cartago e Ibagué las mercancías y las personas se transportaban a lomo de hombre. Los viajes eran largos, penosos y plenos de riesgos. Entre Cúcuta y Santa Fe se gastaban dos semanas; de Cartagena a Antioquia el viaje duraba entre 30 y 40 días; lo mismo entre Quito y Medellín. La conservación de los caminos fue uno de los grandes problemas de la administración colonial y donde más notoria fue la debilidad fiscal del Estado y su ineficiencia administrativa. Hubo dos casos típicos: el de Honda y el del Carare. Su mejoramiento fue un tema constante de los virreyes, pero al terminar el gobierno colonial sus condiciones eran casi las mismas de los comienzos de la colonización, en el siglo XVI”. (Colmenares, 1996).

A modo de síntesis, la evolución del transporte por carretera en Colombia a lo largo de este siglo y el pasado ha estado caracterizado por²:

1. Primera mitad del siglo XX: La gran dispersión de la población a lo largo del territorio y el lento desarrollo de las obras dificultan la movilización por carreteras a lo largo del país.
2. Segunda mitad del siglo XX: Aumento de la importación de vehículos a raíz de la recuperación de la economía mundial de la posguerra. Solo hasta los años setenta se comienza a ver el sistema vial como instrumento de conexión regional, que permita conectar el mercado interno. Hacia el último cuarto de siglo la conexión hacia la costa arranca en 1975 con la construcción de la troncal del Magdalena Medio. Desde la apertura económica la estructuración de contratos para la construcción de vías se realiza a través de las concesiones, particularmente desde 1994 con la concesión de la vía entre Bogotá a Villavicencio. El siguiente gráfico evidencia el aumento en la inversión pública y privada en infraestructura, entendida ésta en un sentido amplio- telecomunicaciones, transporte y servicios públicos, a excepción de la caída experimentada por la crisis financiera de 1999 y entre 2015 en adelante por la caída en los ingresos por concepto de petróleo de la Nación, lo cual llevó a reducir el presupuesto del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y la construcción de acueductos en el país. (El Espectador, 2015).
3. Actualidad: El transporte por carretera se ha convertido en el principal foco de inversiones en transporte, en gran medida debido a sus bajos costos de inversión comparado con otros medios. Como Palacio (2016) explica “Hoy en día el transporte en Colombia se hace principalmente por carretera, teniendo que sortear una topografía agreste, lo cual hace que el traslado de mercancía al interior del país sea en muchos casos más costoso que desde los puertos hasta ciudades al otro extremo del planeta”.

² Esta sección se basa en el documento de Pérez, G. (2005)

Ilustración 6 Inversión en infraestructura desde la apertura económica al presente



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Banco Mundial.

Para finalizar, es necesario tener en cuenta el papel de las concesiones, como participación privada en la inversión en infraestructura. Las vías de primera, segunda y tercera generación comenzaron en 1994. (Pérez, G. 2005). Estos contratos representan alternativas de financiamiento a la malla vial, en este caso además de la inversión pública directa; sin embargo, debe buscarse que el beneficio de tomar esta opción de financiamiento no sea mayor a los costos del mismo, en un esquema donde la Nación asume buena parte del riesgo en términos de “por reestructuración de contratos, incumplimientos, mayores costos de operación, mayor cantidad de obras y retrasos en los desembolsos” (Pérez, G. 2005).

El ejemplo más reciente es el cierre de la vía al Llano (realizada durante la construcción de este trabajo) la cual inició su construcción en 1994 y como lo ha hecho conocer el gobierno a través de los diferentes medios de comunicación, se proyecta esté cerrada durante los siguientes tres meses incrementando los costos de conexión del departamento del Meta con la capital del país (El Tiempo, 2019).

2.1.2 Transporte fluvial.

Las dificultades manifiestas del transporte terrestre, hicieron de los ríos su complemento natural. Los caminos de Honda y Carare, los cuales conectaban a Bogotá a Tunja y Santander, con el río Magdalena, respectivamente permitían conectar el puerto de Cartagena, principal puerto del imperio español junto a Veracruz, y sacar los

excedentes que se destinaban para su embarco a la metrópoli. Desde Cartagena, se embarcaban los esclavos para luego ser distribuidos en el interior (Martinez, 2018).

Cabe anotar que la técnica de aluvión³ volcó los ríos colombianos hacia la explotación minera y causó no pocos conflictos con los hacendados por la provisión de aguas. Por otra parte, el aislamiento entre las diferentes regiones del país, para la colonia y ya en la época independiente favoreció entre otras, el contrabando y la evasión de los impuestos coloniales, especialmente a través del Atrato y los puertos de la Costa Pacífica.

Desde la época colonial los ríos Cauca y Magdalena, han representado la conexión vial entre el interior del país, y por la misma razón ya desde 1830 se insistía en la necesidad de adecuar el río Magdalena para la navegación (Tovar, 1996). El propósito como era manifiesto era la ampliación del mercado interno y la disminución del costo de tanto bienes de capital como diferentes mercancías. El transporte fluvial ha visto su disminución en la participación en la movilización de carga como se muestra en la siguiente tabla. Al igual que con el transporte férreo, esto ha estado acompañado de una masificación del transporte por carreteras.

Tabla 3 Participación por medio de transporte en la carga del país.

SISTEMAS	Porcentaje					
	1956	1968	2005	2010	2013	2014
1 Ferrocarril	16,70%	6,30%	0,16%	0,14%	0,03%	0,04%
2 Río Magdalena	6,90%	5,00%	1,14%	0,56%	0,38%	0,44%
3 Aviación comercial	0,40%	0,20%	0,07%	0,05%	0,04%	0,04%
4 Oleoductos	23,40%	22,20%	26,70%	29,54%	38,75%	41,62%
5 Camiones	52,60%	66,30%	71,93%	69,71%	60,80%	57,86%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: Palacio (2016)

Dentro del plan gubernamental de transporte intermodal que contempla desde 2015 una inversión de 2,5 billones de pesos, se planea rehabilitar el transporte fluvial, lo que traería beneficios como una reducción de fletes entre un 30% y 40% y un transporte más eficiente, dado por ejemplo que un convoy de barcazas podría llevar 6.000

³ Una descripción detallada de la economía colonial y la minería neogranadina puede encontrarse con mayor detalle en Ocampo, J. (1996) Historia Económica de Colombia.

toneladas, que es el equivalente a la carga transportada por 200 tracto mulas (Correa, 2015, citado por Palacio, 2016).

2.1.3 Transporte férreo.

Dentro del país se ha generado una dinámica caracterizada por la sustitución entre los diferentes medios de transporte, en lugar de un transporte multimodal, el cual prima en la mayor parte de países. La introducción de grandes sistemas férreos en el mundo es consecuencia de la segunda revolución industrial, en países como EEUU y Canadá el Transpacífico y en Rusia el Transiberiano. Este tipo de transporte está pensado principalmente para países con topografía plana y de gran extensión, en la medida en que permiten conexiones rápidas entre puntos alejados dentro del territorio.

Palacio (2016)⁴ muestra cómo ha operado el remplazo de los ferrocarriles en Colombia para uno de los principales productos de país como lo es el petróleo: De 1956 a 2014 el ferrocarril pasó de representar casi el 17% del transporte a prácticamente desaparecer en el 2014.

Ilustración 7 Comparación uso vías férreas comercio nacional



Fuente: Palacio (2016), Como desde la década del 50 progresivamente entro en desuso el medio ferroviario.

El ferrocarril de Antioquia, uno de los principales del país para dicha época terminó por venderse a la Nación y luego desaparecer. Para la década del 30 “el ferrocarril movilizaba el 33% de la carga en Colombia, comparado con el 36% por carreteras, el 26% por ríos y el 3% por vía aérea. A partir de 1950 se comienza a

⁴ Palacio (2016) hace una descripción detallada de este proceso para el departamento de Antioquia.

desbalancear esta proporción y hacia finales del siglo XX, casi el 90% se hace por carretera” Pachón y Ramírez, 2008 citados por Palacio, (2016).

La masificación del transporte férreo operó desde los inicios del capitalismo para permitir agilizar las operaciones y conexiones en los grandes centros urbanos creados a consecuencia de la Revolución Industrial. Su aparición en Gran Bretaña y su posterior extensión al resto del mundo tuvo también como premisa la necesidad de satisfacer los excesos de demanda por parte de los productores nacionales en un espacio económico integrado y la necesidad de participar del mercado global en busca de las materias y los productos extranjeros que fuesen necesarios para la demanda interna y el desarrollo del país.

La necesidad de fortalecimiento de una red multimodal que incluya el resurgimiento de las vías férreas en el país, se hace en consecuencia necesaria ante los múltiples Tratados de Libre Comercio que al momento hay en vigencia, y la posibilidad casi inminente de la inclusión del país en la nueva ruta de la ceda china llamada “one belt one road” la cual permitiría una conexión sin precedentes entre Latinoamérica y el continente asiático, brindando una oportunidad nunca antes vista para el crecimiento comercial y sobre todo el posicionamiento de Colombia como país exportador y receptor de inversión extranjera . pero toda esta visión requiere de agilizar paso si se espera obtener alguna ventaja para el país derivada de estos posibles mercados.

2.1.4 Transporte aéreo.

Las dificultades topográficas del territorio nacional y el consecuente aislamiento de importantes poblaciones- las cuales como menciona Uribe, J (1996) habían estado unidas a través de caminos legados por las culturas prehispánicas y coloniales, imponían fuertes restricciones a la conectividad y a la inserción de esos territorios con el resto del país. Los distintos modos de transporte tardaban incluso meses en conectar los centros urbanos, de manera que la introducción del transporte aéreo a inicios del siglo XX permitió no solo la conexión más rápida sino también el efectivo ejercicio de la soberanía sobre el territorio y con ello llevando la presencia del estado a comunidades aisladas, por ejemplo, con la fundación del Servicio Aéreo para los Territorios Nacionales- SATENA-en 1954. Como apunta Díaz, O. (2016) “Debido a la topografía

del país, el transporte aéreo muestra rápidamente sus ventajas en cuanto a la integración y conectividad de las regiones más alejadas de la geografía colombiana”

Uno de los pioneros del sector, el fundador de la Compañía Aérea de Manizales, Vicente Gutiérrez aseveró al respecto:

“Pasar de las mulas al aeroplano; abandonar el polvo, los pantanos y precipicios por el azul del firmamento; dar un salto prodigioso hacia la civilización; mostrará al país la enorme pujanza de una raza patriótica y progresista” (El Espectador, Medellín, 10 de septiembre de 1919, p. 1, citado por León, K. 2007)

Creada con propósitos militares, la aviación verá su masificación a raíz de la primera guerra mundial. Según constata León, K. (2007), la evolución del transporte aéreo en Colombia se desarrolló a través de la fundación de:

“Nueve compañías de aviación en las principales ciudades del país en el periodo de entreguerras, impulsadas por inmigrantes alemanes y empresarios antioqueños, para las dos décadas siguientes el crecimiento económico y demográfico impusieron como necesidad la aviación comercial y así, se duplicó la fundación de compañías aéreas”.

El auge del sector aéreo viene de la mano de Avianca, la compañía aeronáutica más antigua del continente fundada el 5 de diciembre de 1919, hoy en manos de un consorcio brasileño, originalmente de propietarios colombianos, controla el 55% del tráfico nacional y casi el 35% del internacional para el año 2013 (Díaz O, 2016) siendo así la empresa líder del sector y un emblema del mismo en Colombia.

Sin embargo, “Solo hasta el último cuarto del siglo XX se incrementará radicalmente la cantidad de pasajeros y de transporte de carga a consecuencia de las modificaciones en el papel del Estado, con las llamadas reformas estructurales de los años noventa, en las cuales las políticas públicas actuaron para desregular y liberalizar el sector aerocomercial y permitir la entrada o creación de más operadores aéreos en los diferentes países de América Latina”⁵. Díaz, O. (2016).

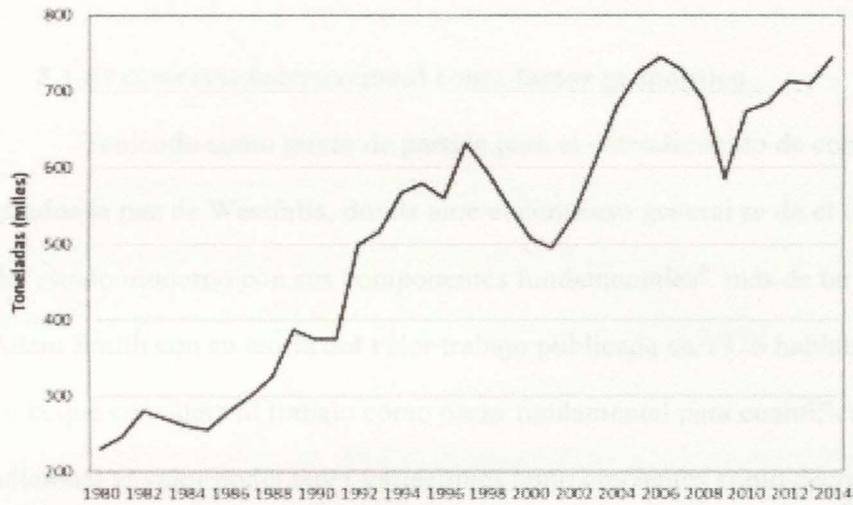
⁵ Esta sección estará basada principalmente en el trabajo de Oscar Díaz Olariaga, Análisis del desarrollo reciente del transporte aéreo en Colombia, Revista Transporte y Territorio, Universidad Santo Tomás, 14 (2016) ISSN 1852-7175, p. 122-143

Este autor señala como giro fundamental la privatización vía concesión de las principales infraestructuras aeroportuarias del país, con el cual Colombia adopta un esquema de libertad vigilada en el sector, a cargo del Ministerio de Transporte y la Autoridad Aeronáutica Civil- Aerocivil. Desde ese entonces los sucesivos planes de desarrollo han dado pasos sustanciales para la política pública del transporte aéreo, consistente con la apuesta del país por la inserción en el mercado internacional a través de la apertura económica y los diferentes acuerdos comerciales signados para tal fin. Estas reformas tendrán como principal consecuencia la entrada de nuevos operadores, pero también la concentración del mercado, especialmente en las principales terminales aéreas del país- Bogotá, Medellín y Cali.

Esta política de concesiones delegó en el sector privado la gestión de los principales aeropuertos, los cuales tienen los mayores volúmenes de carga y pasajeros, mientras a través de Aerocivil se gestionan los aeropuertos menores y de poblaciones aisladas. El concesionario Opain S.A., operador del aeropuerto Eldorado domina por cantidad de pasajeros transportados, carga entrante y carga saliente del país: 47,6% para 2016 en el primer aspecto, el mismo porcentaje para el segundo y 71% para el tercero (Aerocivil, citado por Díaz, 2016). Por último, las políticas firmadas por el país en consonancia con la Comunidad Andina y diversos tratados internacionales han establecido la política de cielos abiertos, es decir cero restricciones a la movilización sobre el espacio aéreo colombiano.

Como puede observarse en el siguiente gráfico, la apertura económica constituirá un impulso decisivo al transporte de carga aérea total, únicamente con caídas importantes a raíz de la crisis financiera del UPAC en Colombia entre 1999-2002 y la crisis financiera internacional del 2008.

Ilustración 8 Histórico de carga aérea total transportada en Colombia



Fuente: Díaz, O. (2016) la situación del transporte de carga por medio aéreo ha tenido a lo largo de la historia un ascenso significativo. Desafortunadamente Colombia es un país productor de materias primas y necesita transportar grandes volúmenes y peso de estas materias para generar ganancias. El medio aéreo, aunque s el mas expedito eleva considerablemente los costos de transporte para grandes volúmenes de carga, siendo inviable para el tipo de comercio de la mayoría de productos nacionales.

3. Análisis Geopolítico

3.1 El comercio internacional como factor geopolítico

Teniendo como punto de partida para el entendimiento de comercio entre estados la paz de Westfalia, donde ante el consenso general se da el inicio o nacimiento del estado moderno con sus componentes fundamentales⁶. más de un siglo después llega Adam Smith con su teoría del valor trabajo publicada en 1776 hablaba en su propuesta en la que considera al trabajo como pieza fundamental para cuantificar el valor. adicional el valor podía tener variaciones tanto crecientes como decrecientes, pero que el trabajo se mantendría siempre como un aporte constante. para el siglo dieciocho la riqueza era para quien poseía la propiedad de la tierra, luego si se miraba en el entorno nacional, un país era tan rico como la cantidad de tierra que tuviera para ser cultivada. Adicionalmente Smith entrega otro pensamiento trascendental donde propuso que un Estado no debía intervenir en la economía sino “dejar hacer” (laissez faire) de esta forma los propietarios impulsarían el aumentaran en la producción acudiendo a la premisa fundamental del hombre del beneficio propio; este libre mercado propondría cambios sustanciales a la entonces economía feudal y dando vida a las economías libres y al inicio de las competencias de mercado.

Para ese entonces la industria y el comercio estaban relegadas a las actividades agropecuarias especialmente para subsistencia de las naciones, el excedente de producción era el comodín para comerciar con otros estados y los productos e valor agregado tenían un valor alto para la economía de la época debido al tratamiento artesanal y de producción unitario que se manejaba. Con el devenir de los avances y la

⁶ Los elementos del estado son la población, territorio, gobierno y la soberanía. El Estado es una forma de organización social dotada de soberanía, que es el poder supremo que reside en los ciudadanos.

llegada de la industrialización las cosas iniciaron a cambiar en pro del usuario final logrando mayor número de producción a un menor valor; pero en el campo de los impuestos se continuaba con el pago exclusivo a la propiedad de la tierra.

Se abrió campo con rotunda rapidez el liberalismo basado en un sistema capitalista, con un ideal de crecimiento económico llevado a cabo por la división del trabajo; y esta particularidad se multiplica exponencialmente a medida que se extiende el mercado. Pero acuerdo las premisas de Smith para que la economía funcione, debe ser lo más libre posible sin tener el temor de llegar a límites insostenibles pues como ya se ha dicho el ser humano en su siquis tiene el precepto de evolucionar y surgir y este sería la principal razón para que así como es libre de la misma forma se autorregule; las manos productoras procuraran satisfacer las manos consumidoras entendiend que si hay una sobreproducción los precios de venta habrán de disminuir para salir de los excedentes y recuperar capital, entrando en márgenes negativos, por el contrario si el consumidor no encuentra los elementos que satisfagan sus necesidades procuraran pagar más por el mismo pero con la tendencia a buscar remplazos u otros productores que satisfagan la necesidad. Es así como la regulación de todo el sistema proviene de la “mano invisible” o ley de la oferta y la demanda.

Otra consideración tener en cuenta dentro de las teorías de economía y que por supuesto cambiaron el entendimiento y practica de las relaciones internacionales y la geopolítica llevo de la mano de Karl Marx donde en su obra El Capital expone la relación entre las máquinas y la producción. Entendiéndose que un flujo mayor de capital obedece al abaratar las mercancías y la parte de la jornada que el obrero dedica a su trabajo. De esta forma, la fuerza de trabajo se convierte también en mercancía que puede comprarse y venderse, y se constituyen dos clases sociales antagónicas (obreros y

capitalistas). De la máquina, que reemplaza al obrero, nació la Revolución Industrial, y la fábrica sustituyó la mano de obra masculina adulta por la de mujeres y niños, además de prolongar la jornada de trabajo.

La llegada de la Revolución Industrial tuvo consecuencias geopolíticas y económicas que se vieron y sintieron a lo largo y ancho del planeta especialmente y con mayor rapidez en los países económicamente ricos y fuertes militar y políticamente. Caso palpable lo muestra el imperio inglés con la expansión de un comercio internacional gracias a la implementación del modelo colonial donde explotaban en cada territorio las materias y productos endémicos proporcionando un flujo constante de capital a la corona. Este mismo sistema implementado por potencias de la época, como franceses, holandeses dinamizó la economía y fueron los primeros augurios de la llegada de la globalización.

Aunque no se conocía ni se empleaba el término de globalización como tal, con el devenir de la Revolución Industrial el comercio en espacial las mercancías para exportación prospero rápidamente especialmente en las economías europeas como Inglaterra, Francia y Alemania, adicional a sus productos hubo dos elementos que se fueron irradiando por el mundo, el dinero a través de préstamos a gobiernos y compañías y la cultura con su respectivo idioma; por lo anterior la ciudad de Londres se convirtió en el primer centro financiero y tras el fortalecimiento de su economía estandarizo el concepto oro para sus transacciones. (Ruiz, 2008)

Esta situación inicio una afectación en la geopolítica de los estados, debido a que los países que contaban con la maquinaria suficiente y moderna “para su época” y sobre todo tenían la capacidad de producir dicha maquinaria, de innovar tecnológica y técnicamente estaban un paso adelante y su peso geopolítico se incrementó con respecto

a los estados que solo eran consumidores, es decir un estado que tuviera un ingreso económico fuerte se fue percibiendo como un estado sano y con peso ante la comunidad internacional. La era industrial paulatinamente fue relegando el poder de la tierra como el principal soporte de riqueza.

Esta balanza económica y geopolítica que se estaba inclinando notoriamente a los países europeos del norte, tuvo un fuerte remezón con la primera guerra mundial, si bien es cierto la maquinaria productora de los países se disparó, el consumo de materias primas era alarmante. De la misma forma era alarmante la extrema destrucción de material construido lo que en un principio dinamizó la economía de países como Inglaterra Alemania Italia, en pro de una guerra que debía ser corta, luego en pocos meses a una confrontación lenta, sanguiñaria y prolongada en el tiempo dando a entender que la capacidad técnica había superado a las estrategias que existían para la época y los frentes en el campo de batalla no avanzaban.

Con este lento y extenuante desgaste llegó Estados Unidos como protagonista del evento económico, su participación inicialmente de soporte y posteriormente ingresando a la contienda permitió que su economía se disparara al poner en marcha su maquinaria industrial en torno a material bélico. La riqueza de los estados sufrió un dramático descenso: Francia perdió más del 30%, Alemania cerca del 25 %, el Reino Unido el 32%, Italia el 26%. Estados Unidos fue el ganador contundente y su economía se colocaría a la cabeza del mundo. (claseshistoria., 2012) aparte de probar y mejorar su capacidad industrial, los empréstitos realizados a los países en conflicto logro que su economía y en especial su moneda se posicionara llenando a ser referente junto con la libra esterlina en el ámbito mundial.

Ilustración 9 Países en deuda con EEUU al final de la primera guerra



Fuente: www.clasedehistoria.com

Como muestra de la globalización que se estaba desarrollando de forma intrínseca se puede ver en la crisis económica de la década del 20. Inicialmente Alemania desde 1923 había dejado de pagar las obligaciones que habían sido impuestas como reparación por la guerra; posterior se dio la quiebra de las entidades financieras de Londres lo que en primera medida dio como resultado abandonar el estándar oro, devaluar su moneda y generar un área de comercio protegido (Mancomunidad Británica y sus colonias) donde circularía exclusivamente la libra esterlina. Paulatinamente se disminuía la demanda interna en Estados Unidos lo que obligaba a disminuir sus importaciones, de la mano también de restricciones al crédito, al empleo y a productos y bienes de consumo conllevó a final de esta década a la caída de la Bolsa de Nueva York (1929) llevando a la banca rota a bancos, instituciones financieras, empresas industriales y comercios.

Una vez que los países fueron tocados por la Crisis de 1929, algunos estados se convirtieron como solución hacia regímenes totalitarios buscando salir de la situación financiera en la que se encontraban. Sin embargo, Estados Unidos realizó un cambio

radical en su política nacional y tras tomar posesión el demócrata F.D. Roosevelt contrario de instaurar una política económica intervencionista, propuso una distribución diferente de las rentas llamada “New Deal”, donde reducía la capacidad de producción mientras aumenta el poder adquisitivo (Fernández, 2012). Estas medidas sumadas al gasto del capital nacional en obras de publicas como la represa Hoover ponía dinero en circulación activando la economía, situación que se vio reflejada en los demás países que tenían negocios con Estados Unidos. La situación mundial empezó a mejorar, pero desafortunadamente no por mucho tiempo, la llegada al poder de Hitler como líder el partido nacionalista aumento el descontento por las imposiciones y restricciones que tenía Alemania y tras un trasbordo ideológico al pueblo alemán logro incendiar los ánimos llevando al mundo a la segunda guerra mundial.

La cadena de condiciones económicas caóticas de la Primera Guerra Mundial, la crisis del 29 subseguida de la Gran Depresión y el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial con sus elevados gastos económicos obligaron a que los gobernantes de las democracias inmersas en el conflicto desde 1941 trabajaran en el diseño del sistema económico de posguerra, evaluaran y aprendieran de la historia con el objetivo de no repetir los errores de decisiones económicas implementadas luego de la Primera Guerra Mundial. Proponiendo para subsanar esta posible crisis en la comunidad internacional sin importar el desenlace de la contienda bélica, se pudiera garantizar el comercio libre entre estados soportado en un sistema de pagos estable, solido capaz de absorber los altibajos externos de los países. Al final y luego de tres años de concertaciones y negociaciones llegaron a un acuerdo sobre el proyecto invitando a una conferencia

económica internacional, llevada a cabo en 1944 conocido luego como los acuerdos de Bretton Woods⁷.

Los acuerdos de Bretton Woods generaron la creación de tres nuevas entidades internacionales supraestatales:

- La Organización del Comercio Internacional (OCI), sucedida por el Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT) y posteriormente en la Organización Mundial del Comercio (OMC), tenía como objetivo dinamizar el libre comercio. La OCI como tal debido en parte a los intereses estatales no llegó a instituirse y fue subsanada por un acuerdo flexible de competencias limitadas (GATT) el cual sobrevivió hasta la creación de la Organización Mundial del Comercio.
- El Banco Mundial (BM) tenía como propósito aportar con financiación las inversiones estratégicas a largo plazo de estados necesitados para el desarrollo económico además de aportar a la reconstrucción económica de los países arrasados por la guerra.
- El Fondo Monetario Internacional (FMI) tuvo como misión la defensa de un sistema cambiario de tipos fijos, pero ajustables con capacidad de realizar asistencia financiera y préstamos de forma condicionada a los países que sufriesen déficits en sus cuentas exteriores y evitar comportamientos negativos en la competitividad en el exterior manteniendo o aumentando las exportaciones y con ello su balanza comercial. (Konings, 2010)

⁷ Los acuerdos de Bretton Woods son las resoluciones de la conferencia monetaria y financiera de las Naciones Unidas, realizada en el complejo hotelero de Bretton Woods, entre el 1 y el 22 de julio de 1944, que establecieron el nuevo orden económico mundial que estuvo vigente hasta principios de la década de 1970

El impacto económico y geopolítico de la segunda guerra mundial no fue fácil de solventar por los estados, inicialmente una Europa devastada y en ruinas estaba proclive a una continuación de luchas civiles por básicamente comida, adicionalmente luego de la participación de la Unión Soviética como aliada, había tomado fuerza como estado y amenazaba con expandir su idea comunista más allá de sus nuevas fronteras. Por estas principales razones de índole geopolítico maquilladas de ayuda económica que no fue para nada desinteresada.

El gobierno de los Estados Unidos implementó el Plan Marshall concentrándose en la reconstrucción y amparo de Europa que a su vez fuera usada para dos vías, la primera frenar la expansión del comunismo de influencia soviética, amparada bajo la Doctrina Truman, donde se tenía como premisa apoyar los países libres en su lucha contra los intentos de opresión por minorías armadas o por presiones exteriores, en obvia referencia a la Unión Soviética y a grupos guerrilleros o partidos políticos de esta tendencia. En segundo propósito apoyar a una Europa destruida sin capacidad económica con recursos destinados principalmente a importar productos estadounidenses. De esta forma realizaba un gana-gana inyectando sus dólares en mercados extranjeros con retribuciones a largo plazo y lo segundo apoyar a la industria y empresas norteamericanas las cuales tendrían un consumidor fijo y confiable a sus productos.

La reconstrucción de Europa tanto económica como en infraestructura se extendió al ámbito mundial, consumiendo recursos y servicios y convirtiéndose en motor económico hasta los años 1970. Se estima que sin la reconstrucción impulsada por el Plan Marshall, el crecimiento económico global 1950-1975 hubiera sido 40 % menor (Giacalone, 2016). Con los anteriores datos se puede evidenciar que la

geopolítica legro catapultar la dinámica económica de la posguerra a la mayoría de estados aportando y lucrándose en menor o mayor medida dependiendo de la oferta y participación en el mercado.

Tabla 4 Distribución de fondos del plan Marshall

	Millones de dólares, 1948-1951	Porcentaje sobre el total de la ayuda	Porcentaje sobre el PNB de 1950
Reino Unido	2713,6	24,0	7,2
Francia	2401,0	21,2	9,2
Alemania (RF.)	1297,3	11,5	5,1
Italia	1297,3	11,5	8,5
Holanda	977,7	8,6	17,2
Austria	560,8	5,0	20,3
Bélgica y Luxemburgo	546,6	4,8	9,8
Grecia	515,1	4,6	27,7
Dinamarca	256,9	2,3	8,5
Noruega	231,7	2,0	7,8
Irlanda	146,2	1,3	12,0
Turquía	144,7	1,3	-
Suecia	118,5	1,0	1,8
Portugal	50,5	0,4	2,8
Trieste	33,4	0,3	-
Islandia	23,7	0,2	-
Total	11314,7	100,0	

Fuente: Universidad de Cantabria. España. Muestra que los países que más dinero recibieron entre 1948 y 1951; fueron los que elevaron en mayor porcentaje su economía y hoy en día figuran en los primeros lugares del ranking de naciones por PIB.

En estas dos tablas se muestra cual fue en números los apoyos económicos ofrecidos para la reconstrucción de Europa, el porcentaje que cada gobierno recibió, lo cual como ya se ha dicho fue el principal dinamizador de la economía y propicio que los países se enfocaran en salir de sus respectivas crisis apoyándose en el comercio mundial como suministro de materias y servicios esenciales para su reconstrucción.

Tabla 5 Índice de Producción post guerra entre 1947 y 1951

	Producción industrial			Producción agrícola		
	1947	1949	1951	1947	1949	1951
Austria	56	123	166	70	74	98
Bélgica	106	122	143	84	93	111
Dinamarca	123	142	162	97	97	126
Finlandia	117	142	177	75	106	115
Francia	92	118	134	82	95	108
Irlanda	122	151	176	100	96	106
Italia	86	101	138	85	97	109
Holanda	95	126	145	87	104	123
Noruega	115	140	158	98	101	118
Portugal	112	112	125	99	95	102
España	127	120	147	88	80	86
Suecia	141	157	171	104	109	113
Gran Bretaña	115	137	155	117	122	130

Fuente: Universidad de Cantabria. España

Aterrizando la información que anteriormente se ha expuesto a la necesidad de este trabajo, se particulariza que una de las principales contribuciones económicas se destinó a la reconstrucción de las vías pavimentadas y férreas, así como de los puertos como medios primarios para realizar el comercio necesario con los países vecinos y a través del mar, entendiendo claramente que sin vías no se podía llevar las materias y productos a su maquinaria industrial. Es interesante ver como en una década aproximadamente la interconexión europea estaba nuevamente en funcionamiento y a cepto de la parte comunista de Alemania, se tenía la capacidad de movilidad suficiente para continuar impulsando la economía.

Ilustración 10 Sistema de interconexión terrestre europeo.



Fuente: www.stocklogistic.com. Se muestra el sistema de interconexión completa para Europa, logrando salvar obstáculos naturales y la topografía con corredores articulados y sobresaliente infraestructura.

Como se observa en la imagen, pareciera una topografía plana, es decir no hubo barreras físicas (cordilleras, ríos, cañones) que impidieran la interconexión de los países entre sí con autopistas de mínimo dos carriles, extensos túneles, puentes y viaductos construidos para durar y con proyección a décadas futuras.

Para las obras de reconstrucción entraron a participar empresas de talla internacional las cuales contrataban obras, suministros, servicios y demás necesidades incrementando su participación en países donde antes no pensaron llegar y por supuesto ganando fuerte sumas de dinero. A partir de este punto de la historia se evidencia el surgimiento tras bambalinas de actores internacionales no estatales, que, si bien desde inicios de siglo habían amasado grandes fortunas a través de negocios de gran envergadura con otras empresas, estados y la utilización en algunos casos de prácticas poco éticas como el monopolio. Estas corporaciones entraban a participar en la mesa geopolítica no tomando decisiones, pero si como medios de presión o asesorando a gobiernos en la toma de estas y en el planteamiento de la agenda.

Para la década de los 80 el fenómeno de globalización se pudo apreciar en los efectos producidos por el alza del precio internacional del petróleo afectando el crecimiento industrial a su vez trayendo un exceso de petrodólares inundando el sistema financiero mundial con su concebida consecuencia de la crisis de la deuda externa⁸. Todo se podría mirar de la mano de una jugada geopolítica que termino con el declive y caída de la Unión soviética en parte porque los países que anteriormente le compraban el petróleo no tenían recursos y suficientes. Pero, así como resultado perjudicado la URSS otros aprovecharon el fenómeno como China vendiendo petróleo y carbón a Filipinas y

⁸ La disminución de la capacidad para pagar el servicio de la deuda se debió al declive de las exportaciones y precios, cuya causa fue la recesión, así como a la decisión de casi todos los bancos de restringir el crédito al Sur y al Este.

Japón recaudando los recursos suficientes para comprar maquinaria, tecnificar su creciente industria volcándose al mercado mundial con reglas capitalistas, pero manteniendo de fronteras para adentro el control total por parte del PPC (partido popular chino) el cual gracias a las reformas de Deng Xiaoping se declaraba como único partido logrando dictar políticas de estado y teniendo el tiempo suficiente para implementarlas, estas aunque atadas a un sistema socialista para el pueblo chino permitía progresivamente gozar de las ventajas del mundo capitalista en una apertura comercial inimaginable antes de asumir Deng como director y jefe del partido (Alarcón I. A., 2009).

Luego de la caída de la Unión soviética y con su representativo muro de Berlín, se dio por terminado ante la comunidad académica y política la bipolaridad, como el enfrentamiento entre bloques antagónicos capitalistas y comunistas. Se inició a hablar de multipolaridad e incluso de unipolaridad al percibir a Estados Unidos como el hegemon del mundo y el único con la capacidad económica, política de influenciar y tomar decisiones por los demás.

La situación en el siglo XXI ha cambiado el panorama y las balanzas de poder dentro de las relaciones internacionales, los países asiáticos han tomado un camino ascendente sin precedentes, India aun con sus problemas demográficos y de pobreza sube posiciones en el ranking económico y China se consolida como potencia al quedarse con el segundo puesto en términos de PIB y dejando relegado por mucho al tercero. Pero si la medida se hace desde el poder de compra, la china sería ya el primer lugar de la lista.

Ilustración 11 Ranking (PPC) y (PIB)

Paridad de poder de compra (PPC)

En miles de millones de dólares **2018**

1	China	25.313,27
2	EE UU	20.513,00
3	India	10.401,44
4	Japón	5.632,48
5	Alemania	4.379,07
6	Rusia	4.179,60
7	Indonesia	3.495,92
8	Brasil	3.370,62
9	Reino Unido	3.033,68

Evolución de las mayores economías del mundo

Clasificación mundial. PIB en miles de millones de dólares

2017		2018		2019		
1	EE UU	19.485,4	20.513,0	1	EE UU	21.402,4
2	China	12.014,6	13.497,3	2	China	14.172,2
3	Japón	4.873,2	5.070,6	3	Japón	5.220,6
4	Alemania	3.700,6	4.026,1	4	Alemania	4.317,1
5	Reino Unido	2.628,4	2.908,6	5	India	2.957,7
6	India	2.602,3	2.794,7	6	Francia	2.844,7
7	Francia	2.567,7	2.690,0	7	Reino Unido	2.908,9
8	Brasil	2.055,1	2.086,9	8	Italia	2.112,8
9	Italia	1.938,7	1.909,4	9	Brasil	1.929,7
10	Canadá	1.653,0	1.733,7	10	Canadá	1.820,4
11	Rusia	1.577,5	1.655,6	11	Corea del Sur	1.699,7
12	Corea del Sur	1.540,5	1.576,5	12	Rusia	1.649,2
13	Australia	1.379,5	1.437,0	13	ESPAÑA	1.474,1
14	ESPAÑA	1.314,0	1.427,8	14	Australia	1.404,4

Fuente: www. El Pais.com. China es el primer lugar en poder adquisitivo.

Contra este nuevo orden y en procura de mantener su seguridad y en defensa de su integridad, las naciones del Sudeste Asiático respondieron al ascenso chino acercándose a Estados Unidos quien por supuesto deseoso de seguir controlando el pacífico respondió con bases militares y acuerdos comerciales a los estados amenazados como Vietnam y Filipinas con el expansionismo chino mostrado entre otros con la construcción de islas artificiales y bases fijas sobre espacios marítimos en disputa o de uso común, su “collar de perlas”.

Ilustración 12 Proyecto islas y bases Chinas



Fuente: www.elordenmundial.com. El collar de perlas permitiría un control real de las líneas de comunicación marítima del país.

Estas bases han ido colocándose en los pocos países amigos que China posee en Asia, pero que son suficientes como para haber conseguido posicionarse desde la propia isla china de Hainan hasta el mar Rojo en una cadena de bases o, metafóricamente, un *collar de perlas* cuya función radicarán en proyectar la influencia y el poder chino desde el mar de China Meridional hasta el cuerno de África. Como ejemplos de este collar de perlas encontramos las bases, en su mayoría navales, del golfo de Bengala (Birmania), Chittagong (Bangladés), Hambantota (Sri Lanka), Guadar (Pakistán), islas Maldivas o Yibuti. Esta estrategia no es demasiado reciente, ya que se remonta a los primeros años del siglo XX, cuando Pekín se planteó empezar a desarrollarla. En esos mismos años se le propuso al secretario de Defensa de EE. UU., Donald Rumsfeld, aplicar la misma estrategia que los chinos en el Índico para así tener controlado lo que China pretende preservar: sus flujos de petróleo desde Oriente Próximo y África. Estados Unidos, consumido por los frentes en Afganistán e Irak, no prestó demasiada atención a esta estrategia, algo que desde Pekín aprovecharon rápidamente. (Arancón, 2014)

China es el tercer país más grande del mundo con 9.6 millones de kilómetros cuadrados y el primer lugar en población acercándose a los 1400 millones de habitantes (Banco Mundial, 2018) por lo cual su potencial político y económico es innegable, tiene el territorio suficiente para abastecer su población y lograr con trabajo tecnificados excedentes para comerciar. En el campo científico industrial el avance ha sido sorprendente, las nuevas políticas de apertura permitieron a multinacionales ubicarse en su territorio disminuyendo costos y con ello dejando parte de su ganancia y de su tecnología a disposición de China.

Pero este progresismo no ha sido fácil, China se considera una isla encerrada por terrenos agrestes y unos límites marítimos disputados, su poder geopolítico estaría limitado por el comercio con otros estados, utilizando principalmente su zona costera y marítima, pero los problemas al interior son de gran magnitud, la cantidad de grupos étnicos con dialectos particulares que se acentúan en su territorio, la misma distancia entre sus poblaciones y la topografía agreste de su zona occidental presentan retos importantes para el desarrollo balanceado del país. pero como es evidente la visión de

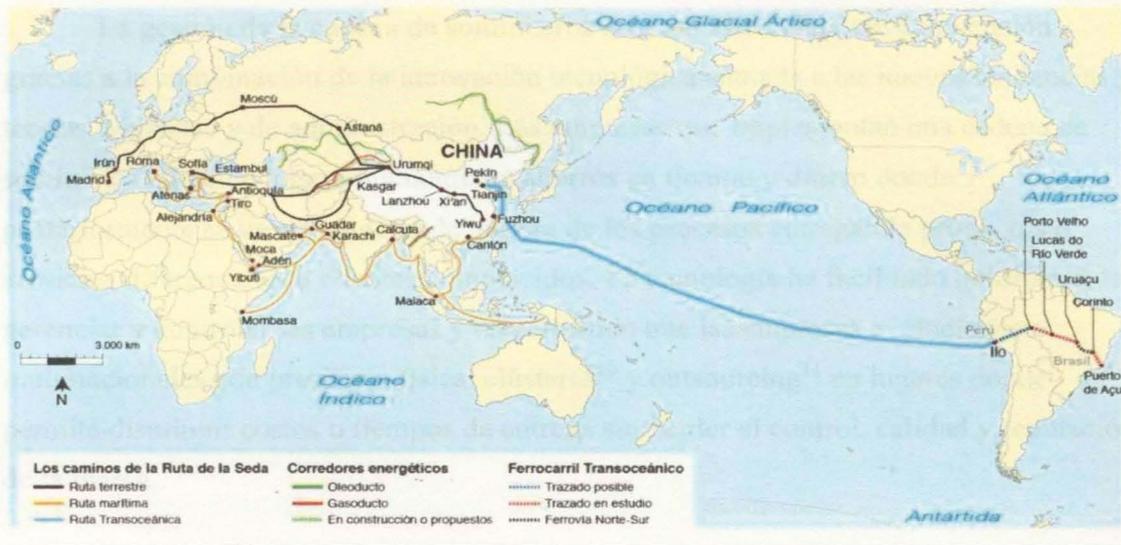
China no se detiene, su infraestructura sigue creciendo a pasos agigantados, las autopistas, rutas férreas, puentes aparte de ser construidos rápidamente se muestran como verdaderas proezas de arquitectura e ingeniería demostrando una vez más que todo descansa en una visión correcta del futuro deseado, del entorno geopolítico y de la potencialidad económica.

Pero todo no termina allá, la política exterior de poder blando (soft power) ha permitido a Pekín realizar alianzas comerciales, contratos gubernamentales, desplegando infraestructura en los cinco continentes posicionándose como potencia en términos económicos y llegando a los lugares y países requerido para saciar su sed de materias primas a cambio de productos elaborados que están al gusto del consumidor. Su último y magno proyecto es la nueva ruta de la seda que con su nombre de antaño pretende una interconexión terrestre y marítima con todo el mundo.

En el año 2013, el presidente chino Xi Jinping, inspirándose en la legendaria Ruta de la Seda, anunció un ambicioso proyecto para impulsar el comercio internacional, los flujos de inversión y el intercambio cultural entre China y los países de Asia central, Europa del este y África oriental. El punto de partida de este proyecto es la construcción de una extensa y sólida red de infraestructura, bajo generosos esquemas de financiamiento chino. Como se señaló en el plan de acción de este proyecto, la intención final es conectar al vibrante círculo de economías de Asia oriental con las economías desarrolladas de Europa y con un grupo de países de África y Asia central que cuentan con un enorme potencial para su desarrollo económico (National Development and Reform Commission, 2015).

Ilustración 13 Proyecto nueva ruta de la seda.

LA RUTA DE LA SEDA EN EL SIGLO XXI



Fuente: www.wallstreetjournal.com. La nueva ruta de la seda permitiría unir la economía China con sus proveedores de materias primas y enlazar sus centros de comercio.

Es evidente que la necesidad de mantener un comercio globalizado ha superado las barreras físicas naturales, pero de la misma forma cada una de las decisiones y acciones que se han tomado por parte de los dirigentes de turno, han creado efectos positivos y negativos que dependiendo del estatus y capacidad económica y política del ejecutor han generado consecuencias en esferas o círculos de mayor o menor envergadura mucho más allá de sus fronteras, demostrando que la geopolítica en un factor crucial en el intrincado mercado financiero mundial.

3.2 Importancia de la cadena de suministros para el comercio internacional

Gracias a la globalización que en varias partes de este trabajo se ha tocado, las empresas tienen retos u oportunidades dependiendo del punto de vista para resaltar o ser diferencial dentro de su respectivo entorno comercial y procurar ventajas competitivas; por lo anterior es que se hace evidente que las empresas puntualicen y valoren la cadena

de suministro⁹, la cual cuando se desarrolla de forma adecuada genera valor para la empresa y el cliente, teniendo como meta principal la satisfacción del cliente.

La gestión de la cadena de suministros está tomando una nueva dimensión gracias a la combinación de la innovación tecnológica sumada a las nuevas tendencias y teorías logísticas y de administración. Las empresas que implementan una cadena de suministro eficiente logran inicialmente ahorros en tiempo y dinero donde posteriormente se ve reflejado en la mejora de los procesos entregando productos o servicios diferenciales a clientes complacidos. La tecnología ha facilitado notoriamente gerenciar y controlar las empresas y ha permitido que las empresas evoluciones a multinacionales con presencia física, clústeres¹⁰ y outsourcing¹¹ en lugares donde permite disminuir costos o tiempos de entrega sin perder el control, calidad y reputación de la marca.

Como su palabra lo indica, una cadena viene determinada por unos cuerpos independientes enlazados en forma de eslabones que permite de un punto inicial poder recorrerla hasta su destino; de la misma forma la cadena de suministro entrelaza las actividades asociadas con el movimiento de las materias primas o productos semielaborados hasta los puntos de transformación, distribución y entrega a puntos de venta o al consumidor final. Esta gestión incluye el estudio de necesidades, selección, compra, programación de producción, procesamiento de órdenes, control de inventarios, transportación almacenamiento y servicio al cliente. Toda la línea monitoreada y organizada por programas y aplicaciones que agiliza el control y organización.

En las últimas décadas los expertos y teóricos en la materia han generado técnicas que al ser implementadas como herramientas que ayudan a fortalecer una cadena de suministros robusta dependiendo del modelo de gestión que tiene cada empresa o cada

⁹ Una cadena de suministro o abastecimiento es un conjunto de elementos que permiten que las empresas cuenten con la organización necesaria para llevar a cabo el desarrollo de un producto o servicio y que este cumpla el objetivo principal que es satisfacer las necesidades del cliente final.

¹⁰ Un clúster es una agrupación o conjunto de empresas, marcas u organizaciones que suman fuerzas para aprovechar sus diferentes especializaciones con el fin de poseer ciertas ventajas sobre la competencia, así como reducir costes y mejorar su productividad.

¹¹ El término outsourcing, también conocido como tercerización, refiere al proceso que ocurre cuando una organización contrata a otra para que realice parte de su producción, preste sus servicios o se encargue de algunas actividades que le son propias.

proceso dentro de ellas ha llevado al aumento de efectividad de los recursos capitales y humanos, dentro de las más importantes y usadas están:

- Justo A Tiempo (JIT),
- Respuestas Rápida (QR),
- Respuesta Eficiente al Cliente (ECR),
- Inventarios Manejados por el Proveedor (VMI).

3.2.1 ¿Quiénes hacen parte de la cadena de suministros?

Para que el proceso se cumpla efectivamente la cadena debe contar necesariamente con los siguientes componentes:

1. Proveedores: aquellas personas u organizaciones que se encargan de distribuir, ofrecer, conceder o arrendar el uso de bienes y servicios.
2. Transporte: encargados del traslado de materias primas, productos terminados e insumos entre empresas y clientes.
3. Fabricantes: corresponde a los que transforman la materia prima en algún artículo.
4. Clientes: parte importante de la cadena de suministros, aquellos cuyas necesidades deben estar cubiertas.
5. Comunicación: es una característica básica para que las operaciones entre cada elemento de la cadena fluyan y se desarrolle correctamente. (Arcia, 2018)

Con la rápida y comprimida explicación anterior se pretende mostrar que el comercio internacional comienza en casa. Pretender ser competitivos abarca mucho más que hacer acuerdos y tratados comerciales con otros países, para reducir aranceles e impuestos. La responsabilidad del gobierno debe comprender las necesidades internas de los productores de bienes y servicios. Como evidencia la cadena de suministros está orientada a conectar los actores dentro del proceso productivo; dependiendo de las condiciones de movilidad, costos del combustible, fletes, mantenimientos, entre otros, determina el valor que el producto terminado debe tener para ser rentable, si este proceso encarece por sobrecostos y contratiempos el producto hasta llegar a los puntos de embarque para el traslado internacional, la competitividad se ve reducida por lo que deja de ser un producto apetecible para la demanda externa.

3.3 Capacidad de Colombia en la cadena de suministros.

Colombia como ya se explicó en el primer capítulo, participa en el mercado internacional en un gran porcentaje de su balanza con productos de primer nivel; los hidrocarburos, carbón, productos agropecuarios básicos o semielaborados entre otros, ocupan los primeros renglones de la baraja de oferta; caso contrario en términos de importación los productos elaborados, tecnología ocupan las primeras posiciones.

Esta disparidad tiene sus pros y sus contras viéndolo desde el punto de vista logístico y en especial de la cadena de suministros; al ser un país con gran oferta de materias primas las cuales son requeridas necesariamente por los estados para su funcionamiento, trae una característica a favor y una en contra. A favor esta que los niveles de demanda se mantienen en un porcentaje que varía muy poco en el tiempo, es decir no hay picos abruptos donde se dispare las demandas de materias o productos semielaborados lo que genera que al establecer una cadena de suministros el flujo es relativamente constante en tiempo y cantidades lo que conlleva pocas variaciones en el proceso.

Como punto en contra del tipo de productos que exporta el país es que para ser rentable y competitivo al ser materias primas o semielaboradas el volumen de producción y transporte es muy alto, en términos comparativos se debe exportar dos cargas de café que sumaría 250 kilos de peso ocupando un volumen de 1.5 metros cúbicos con un costo de \$1.810.000 pesos a precio del mes de octubre 2019 (Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, 2019) para poder importar un computador personal de gama media por el mismo valor pero que pesa solo 2,3 kilogramos con embalaje ocupando menos de 0,1 metro cubico. Luego las cifras son muy dicientes, si el país continúa exportando materias primas requiere de un volumen medido en toneladas para abastecer la necesidad y acuerdos externos lo que implica una cadena logística robusta con vías o medios de transporte suficientes para el transporte del volumen de carga requerido.

En el tema de importación también se puede evidenciar dos características básicas pero contrarias a las ya enunciadas, en primer lugar los productos manufacturados en especial tecnología si bien es cierto que representa un elemento continuo y permanente en el diario vivir de la sociedad actual, los requerimientos de acuerdo a la moda y la actualización tecnológica implica desafíos para picos de pedido

máximo en cortos periodos de tiempo con el fin de satisfacer la demanda masiva en tiempos de lanzamiento y penetración de mercado; por lo tanto

Las empresas orientadas a los productos con ciclo de vida corto trabajen bajo planeación primaria, sistemas de manufactura flexible y con pocos proveedores. Por ello, para responder de manera continua al mercado se genera la necesidad de cadenas de suministro flexibles, que permitan reducir la vulnerabilidad de la compañía frente a los fuertes cambios del entorno. La flexibilidad en la gestión de la cadena de suministro para productos con ciclo de vida corto se convierte en un tema de vital importancia, dado que permite reducir la vulnerabilidad y ocurrencia de eventos impredecibles y perjudiciales para las compañías (Alarcón D. R., 2016)

Como punto a favor el comercio de productos manufacturados en especial tecnológicos tiene dos condiciones, el primero un volumen reducido o acorde a su precio, es decir un auto ocupa un volumen importante de transporte, pero el costo del mismo satisface con creces el costo del mismo; lo segundo es que la dependencia tecnológica hace que se vuelvan esenciales en la sociedad actual y su demanda este en aumento continuamente. Lo anterior hace que las cadenas de suministro para este tipo de productos deban ser muy dinámica y adaptarse continuamente a las necesidades de la demanda sin caer en sobre costos por los picos expresados anteriormente.

A continuación, se toma un extracto de una investigación que compilo la revista dinero en el año 2017 en el que se muestra las capacidades que presenta el país en temas de importación y exportación. Los resultados presentados en este documento, elaborado por Jorge García García, María Mercedes Collazos, David Camilo López y Enrique Montes Uribe, derivan de la encuesta aplicada por el Banco de la República a agentes especializados en logística que están afiliados a la Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (FITAC). (Revista Dinero, 2017).

En el caso de las importaciones los costos se calcularon desde el puerto de embarque en el país de procedencia hasta la bodega del importador. Mientras que en el caso de las exportaciones los cálculos se realizaron desde la bodega del productor hasta el puerto colombiano donde se embarca la mercancía. Adicionalmente, se presentan cifras sobre el tiempo que toma importar y exportar una mercancía.

1. El costo de comerciar para los importadores

Los investigadores concluyeron que los gastos totales en que incurre el importador alcanzan el 36,6% del valor CIF (Coste, seguro y flete al puerto de destino convenido) de la mercancía.

Estos costos se desglosan en tres grandes categorías: transporte internacional (4,6%); derechos aduaneros (14,8%), y costos internos no arancelarios (17,2%).

Tabla 6 Relación costos importación (CIF)

Renglón del costo	Resultados encuesta ^{1/}	Resultados con fletes y derechos aduaneros pagados según declaraciones de Aduana-DIAN (%)
I. Transporte internacional	4,6	5,4 ^{2/}
II. Derechos aduaneros pagados (arancel, IVA, consumo y otros impuestos).	14,8	10,6 ^{3/4/}
III. Costos internos distintos de derechos arancelarios	17,2	17,2
A. Autorizaciones previas	0,9	
B. Operaciones en puertos	3,7	
a. Cargue/descargue, entrega de mercancías	2,0	
b. Almacenamiento portuario	1,7	
C. Inspecciones de otras entidades distintas a Aduanas	1,0	
D. Transporte	5,6	
a. Transporte interno de carga	3,8	
b. Costos de manejo y movilización de contenedor	1,9	
E. Otros costos asociados con los servicios	5,9	
a. Agenciamiento	1,2	
b. Pagos informales	0,8	
c. Pérdida de mercancías	1,8	
d. Seguros sobre el valor de las mercancías	0,8	
e. Costos adicionales*	1,3	
IV. Total	36,6	33,1

Fuente: Encuesta de comercio exterior Banco de la Republica

El costo de comerciar para los exportadores

De acuerdo a los resultados, el costo promedio de exportar las categorías analizadas fue equivalente al 16,5% del valor FOB (Libre a bordo, puerto de carga convenido).

Estos resultados muestran la importancia de ciertos componentes, como son los costos de transporte interno (4,9% del valor FOB) e internacional (4,5% del valor FOB).

Tabla 7 Relación costos exportación (FOB)

	Costo promedio
I. Transporte internacional	4,5
II. Costos internos	12,0
A. Autorizaciones previas	0,4
B. Servicios en puertos	1,1
a. Cargue/descargue, entrega de mercancías	0,9
b. Almacenamiento portuario	0,3
C. Inspecciones de otras entidades distintas a Aduanas	3,1
D. Transporte	4,9
a. Transporte interno de carga	4,3
b. Costos de manejo y movilización de contenedor	0,6
E. Otros servicios	2,5
a. Agenciamiento	1,0
b. Pagos informales	0,6
c. Pérdidas de mercancías	0,0
d. Seguros sobre el valor de las mercancías	0,6
e. Costos adicionales	0,4
III. Total	16,5

Fuente: Encuesta de comercio exterior Banco de la Republica

Tiempo de espera para importaciones

Dentro de este informe adicionalmente se tuvo en cuenta el tiempo de importar y exportar una mercancía en Colombia. Según la Encuesta de Comercio Exterior del Banco de la República, los tiempos se calculan como el promedio de los valores suministrados por 46 agentes de aduana de los 52 que respondieron la encuesta.

La cantidad de tiempo que en promedio se requiere es de 18 días para completar los procesos de importación al país. Desafortunadamente las cuentas son mayores llegando a obtener un promedio de 21 días si se adiciona el tiempo que tarda el transporte de la mercancía desde los puertos ya sea en el pacifico o el caribe hasta Bogotá como epicentro y capital del país.

Tabla 8 Tiempo en días necesario para proceso de importación.

Actividad	Días
I. Permisos y autorizaciones previas	5
II. Logísticos	10
Entrega de mercancías en puerto	1
Tiempo de reserva de buque o avión	3
Desaduanamiento	2
Descargue en puerto	2
Localización de depósito en puerto	1
III. Inspecciones	3
Inspección DIAN	2
Otras inspecciones (ICA, INVIMA, Antinarcóticos)	1
IV. Transporte interno entre:	
Cartagena y Bogotá	3
Buenaventura y Bogotá	2
Total (Cartagena-Bogotá)	21
Total (Buenaventura - Bogotá)	20

Fuente: Encuesta de comercio exterior Banco de la Republica

Tiempo de espera para exportaciones

Los analistas pudieron concluir que toma un promedio de 15 días llevar un producto localizado en una bodega en Bogotá hasta tenerla en puerto con permisos para ser embarcada en las rutas navieras.

Los analistas explican que los permisos toman 3 días, sin embargo, este es un valor “piso” pues “no incluye los trámites requeridos para obtener los documentos que soportan la aprobación de esta autorización. “Este tiempo parece exagerado si se piensa que para exportar solo se debería requerir un documento simple que registre la salida de la mercancía del país, pero en Colombia ese no es el caso”, argumentan, añadiendo que los procesos logísticos toman 7 días, casi la mitad del tiempo total.

“Quince días parece ser bastante tiempo para exportar mercancías que hacen parte de una cadena de valor, donde tiempos cortos y de preciso cumplimiento son esenciales para que la cadena se desarrolle y florezca”, afirmaron los investigadores (Revista Dinero, 2017).

Tabla 9 Tiempo en días necesario para proceso de importación

Actividad	Días
I. Permisos y autorizaciones previas	3
II. Logísticos	7
Entrega de mercancías en puerto	1
Tiempo de reserva de buque o avión	1
Desaduanamiento	2
Cargue en puerto	1
Localización de depósito en puerto	1
III. Inspecciones	3
Inspección DIAN	1
Inspecciones de terceras autoridades (ICA, INVIMA, Antinarcóticos)	1
IV. Transporte interno entre:	
Bogotá y Buenaventura	2
Bogotá y Cartagena	3
Bogotá-Cartagena	15
Bogotá-Buenaventura	16

Fuente: Encuesta de comercio exterior Banco de la Republica

De este estudio se puede extraer particularmente dos cifras que son muy dicientes para este trabajo, el costo del valor del transporte interno y el tiempo de traslado de las mercancías dentro del territorio nacional. En la primera cifra se observa que los gastos realizados en el transporte ascienden casi al 5% de un total del 16,5% del valor del producto a exportar; es decir tomando el valor total de gastos como el 100%, el transporte estaría consumiendo el 30.3% de la totalidad de los gastos. En el segundo aspecto (tiempo empleado) se tiene una cifra muy alta teniendo en cuenta que dependiendo del puerto ya sea en el caribe la distancia que lo separa de Bogotá serian 1.062 kilómetros consumiendo para este recorrido tres días; si la zona es Buenaventura el tiempo empleado son 2 días para un trayecto de apenas 508 kilómetros¹².

¹² Las distancias fueron obtenidas de la página oficial del instituto nacional de vías <https://www.invias.gov.co>

4. Discusión

Luego de hacer un recorrido por la parte geográfica, de infraestructura, económica y de impacto político del transporte en Colombia, es necesario discernir y entender cuál es el escenario en que el estado se mueve, cual es la condición que tiene en el ambiente mundial, cuales con los factores pro y contra en torno al tema de este trabajo y al final poder analizar las implicaciones.

Primero es de entender y recordar a quienes ya lo saben que Colombia solo por el hecho de su ubicación geográfica, es una potencia potencial si la redundancia lo permite; contar con acceso a los dos océanos por el cual se mueve el comercio marítimo entre los continentes, por ser puerta física de Sur América, cuenta con una cercanía privilegiada al canal de Panamá y a cualquier otro proyecto de interconexión oceánica que se plantee en la región, lo cual trae beneficios en temas de comercio y posibilidades expansión económica.

Ya en el tema geopolítico es innegable la visión de mirada al norte (réspice polum) que ha tenido Colombia se puede decir que desde siglos atrás, pues desconocer que una vez realizada la última separación e independencia de Panamá¹³ en 1903, auspiciada por Estados Unidos, este gobierno entrega en contraprestación un recurso económico insignificante contra el desmembramiento del territorio nacional, pero que al entonces gobierno colombiano de Marroquín le cayó como anillo al dedo luego de la mala situación económica dejada por la guerra de los mil días.

Esta situación hizo que desde ese momento se creara un vínculo entre los dos estados, y que paulatinamente se fuera incrementando y afianzando con diferentes acuerdos y tratados tanto en temas políticos como económicos, llevando a la relación de vieja data que al momento se mantiene; pero esta relación no es tan relación, se ha dado más una utilización de uno por parte del otro y se nota un aprovechamiento en cada momento de las condiciones colombianas a favor de los Estados Unidos. Si bien es claro en las relaciones internacionales no hay amigos sino intereses, estos intereses

¹³ Panamá ya había realizado cuatro intentos independentistas, una al final de la gran Colombia tras la muerte de Bolívar en 1831, la segunda en 1840 declarándose como estado del Istmo, la tercera en 1850 y cuarta 1868 donde surgen levantamientos, pero son rápidamente controlados por fuerza militar.

deben satisfacer a las dos partes, pero se puede evidenciar que Colombia sufrió y sufre del síndrome de Estocolmo¹⁴,

Se puede hablar en estos términos porque si revisamos aportes, en términos comerciales solo se logra un acuerdo real el 15 de mayo de 2012 cuando se firma el Tratado de Libre Comercio (TLC) con ese país, es decir menos de una década luego de más de un siglo de “buenas relaciones” en temas políticos militares la situación ha sido diferente pero no menos beneficiosa para Estados Unidos, este país ha enviado dinero, armas, entrenamiento para Colombia en forma tímida amparado en la doctrina Monroe “América para los americanos”¹⁵ hasta la implementación del plan Cóndor donde decididamente se destinó intervenir en los países suramericanos para la contención del comunismo en el continente (Paredes, 2004) durante plena guerra fría tejiendo redes de espionaje, inteligencia y económicas de control político sobre gran parte de los países inicialmente suramericanos y subiendo hasta Centroamérica.

Posteriormente se concibe el llamado “plan Colombia” por parte de Washington durante el gobierno de Bill Clinton, dentro del programa de iniciativas andinas contra la droga, donde el gobierno de Andrés Pastrana realiza los ajustes para la recepción principalmente de equipos y entrenamiento por parte de los Estados Unidos para revitalizar una lucha antidrogas que había estado diezmando la capacidad de gobierno especialmente en la década de los 90s. esta alianza político militar ha venido llevándose ininterrumpidamente hasta estos días y conlleva todas las consecuencias que se conocen; el mayor impulso mostrado a la lucha contra los grupos de guerrilla que se fortalecían con los narcóticos, ocurrió luego de los ataques a las torres gemelas, donde en retaliación Estados Unidos declaró una guerra frontal en contra del terrorismo, y esta es una de las pocas acciones que se le puede aplaudir a Pastrana, lograr un reconocimiento internacional de la problemática que vivía Colombia y de la calidad de criminales que eran y son los guerrilleros de las FARC, ELN y demás grupos

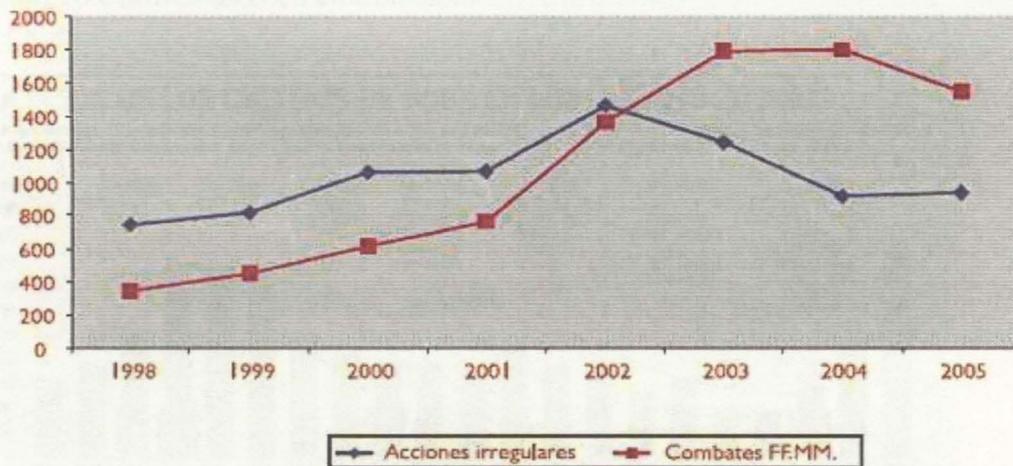
¹⁴ El síndrome de Estocolmo según la academia de psicología es una reacción psicológica en la que la víctima de un secuestro o retención forzada y en contra de su voluntad desarrolla una relación de complicidad y un fuerte vínculo afectivo con su captor. Principalmente debido a que malinterpreta la ausencia de violencia como un acto de humanidad por parte del agresor.

¹⁵ “América para los americanos” es una frase que expresa lo que hoy se conoce como Doctrina Monroe, la cual define la política exterior de los Estados Unidos en el hemisferio americano. Originalmente, esta frase forma parte de un discurso leído por James Monroe, presidente de los Estados Unidos, ante el Congreso del Estado de la Unión, el 2 de diciembre de 1823.

transitorios de guerrilla que hasta esa época, eran vistos como los Robín Hood colombianos recibiendo incontables apoyos económicos y políticos de gobiernos principalmente europeos.

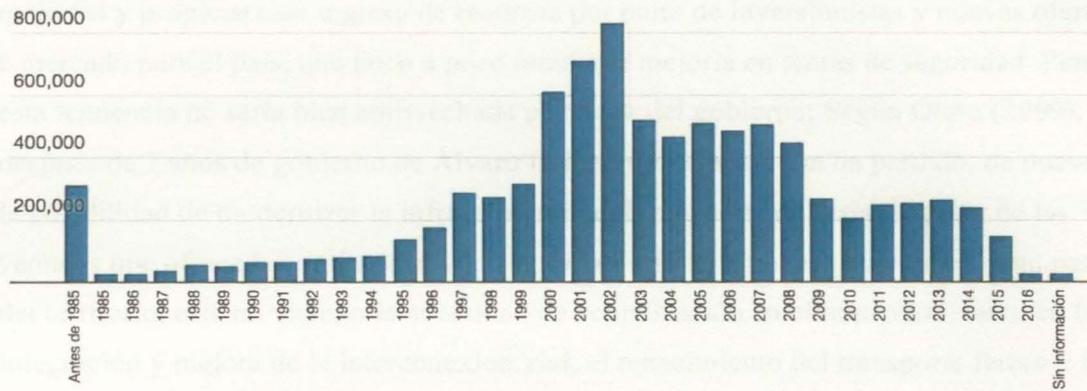
Luego de esta declaración el apoyo al país en su lucha contra estos grupos se fortaleció y paulatinamente se fueron convirtiendo ante la comunidad internacional en grupos narcoterroristas. La punta de lanza vino después con la llegada del Álvaro Uribe como presidente quien había sido azotado por estos grupos desde temprana edad no solo en la parte económica sino familiar, y habiendo experimentado en carne propia las acciones sádicas e indiscriminadas de estos criminales, organizo a partir del estado una política de mano dura confrontando militarmente estos grupos y policialmente a los narcotraficantes, lo que llevo en sus ocho años de gobierno a una disminución notoria en cuanto a las acciones armadas que realizaban los grupos en contra no solo de las fuerzas armadas sino de la población civil como método de presión social.

Ilustración 14 . comparativo combates Fuerzas Militares Vs Acciones armadas grupos narcoterroristas



Fuente: <http://www.scielo.org.co> La grafica evidencia una disminución de las acciones irregulares ante el aumento de los enfrentamientos de la Fuerza pública con los grupos Narcoterroristas.

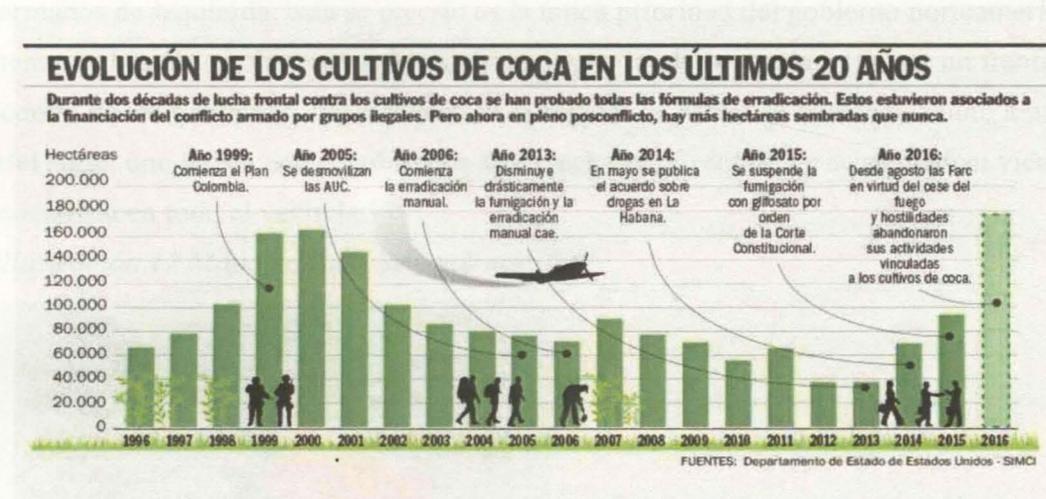
Ilustración 15 Total víctimas conflicto armado en Colombia



Fuente: <https://magnet.xataka.com>

Así mismo una disminución de hectáreas de cultivo de coca como ataque frontal a las finanzas y dentro de los acuerdos realizados con Washington para disminuir el flujo de narcóticos a Estados Unidos.

Ilustración 16 Cultivos de coca en Colombia



Fuente: <https://www.semana.com>. Desafortunadamente en los dos diálogos de paz entre el gobierno nacional y los grupos narcoterroristas, estos últimos aprovechan para incrementar los cultivos de hoja de coca y por ende el narcotráfico.

El incremento de las operaciones militares y policiales en todo el territorio nacional propicio a que la imagen del país en la región y en el contexto global mostrara mejorías y propiciara un ingreso de recursos por parte de inversionistas y nuevas ofertas e mercado para el país, que poco a poco mostraba mejoría en temas de seguridad. Pero esta tendencia no sería bien aprovechada por parte del gobierno; Según Otero (2009), después de 7 años de gobierno de Álvaro Uribe, insiste en que se ha perdido, de nuevo, la posibilidad de modernizar la infraestructura del transporte del país. A pesar de las ventajas que ofrece la continuidad y la seguridad brindada por el gobierno en gran parte del territorio, este no vislumbra la necesidad de actualización en el transporte, tanto en la integración y mejora de la interconexión vial, el renacimiento del transporte férreo y la modernización e impulso a la navegación fluvial. En Cambio, se le dio excesiva importancia a los caminos vecinales y carreteras secundarias con su Plan 2500, proyecto bandera de la primera administración que si bien era necesario no lograba un objetivo estratégico y solo quedo destinado a ayudas municipales en mercados cerrados.

Regresando al tema geopolítico, se muestra como Estados Unidos, el principal aliado de Colombia en la región, ha recibido apoyo para contener su problema de grupos con tendencias comunistas, es decir velar por la no proliferación de grupos armados de izquierda, esta se creería es la única prioridad del gobierno norteamericano, tener un bastión neoliberal en Suramérica desde donde se pueda impulsar un frente en contra de los gobiernos izquierdistas en la región, de hecho se evidencia como a inicios del siglo, uno de los pocos gobiernos de derecha era Colombia y se asomaban vientos socialista en todo el vecindario.

Ilustración 17 Mapa político Suramérica 2009



Fuente: <https://www.researchgate.net>. Una década atrás la izquierda controlaba Suramérica.

Luego es evidente que el desarrollo como tal del país no ha sido una prioridad para Norte América, no ha sido una relación de amigos y no se ha interesado por temas económicos, a colación lo ya expuesto que solo hasta 2012 se logra un acuerdo comercial que de por sí es más beneficioso para ellos que para Colombia. Si bien durante la primera mitad del siglo XX mencionan Pachón y Ramírez (2005), el desplazamiento entre los centros urbanos era bien compleja debido a la topografía nacional, se presentaba negligencia y lentitud en el avance de las pocas obras además de la distancia entre las urbes destacadas (Bogotá, Medellín) y los puertos por donde ingresaba e ingresa el desarrollo tecnológico necesario para modernizar al país, que en ese entonces venía en su mayoría de Estados Unidos.

Sólo hasta los años cincuenta, se da un impulso en una nueva etapa de la historia vial del país con la construcción de nuevas redes de transporte y el mejoramiento de las existentes una vez terminadas las pugnas partidistas, conflictos, enfrentamientos y manifestaciones como el bogotazo, con la llegada al poder del General Rojas Pinilla, quien ingeniero de profesión exploró y autorizó la creación de nuevas vías a lo largo del territorio.

Impulsado también por la bonanza mundial del fenómeno de la posguerra, que trajo al país un aumento del parque automotor causado por la recuperación de la economía mundial. Este incremento de vehículos exigía de una red vial propicia no solo en redes nacionales sino en carreteras alternas. Esta nueva tendencia se mantuvo durante el tercer cuarto del siglo XX, fomentando el desarrollo de la infraestructura vial nacional por encima del crecimiento del PIB en el mismo período, según informe sobre economía del banco de la República.

Es importante tener en cuenta que gracias a la dinámica de los mercados se presentó también un cambio poco coherente en la forma de movilización de carga en el país, pues mientras en las décadas del 50 al 70 el transporte carretero era apenas un complemento del férreo y del fluvial y solo hasta esta última década se produce la integración vial entre el interior y la Costa Caribe, lo cual permitiría una aceleración para el comercio exterior, descongestionando a Buenaventura que hasta entonces era el único puerto con movimiento internacional permanente. Desafortunadamente a medida que paso el tiempo la red vial fue evolucionando, pero no para mejorar los

tiempos sino para convertirse en el medio más importante de transporte por no decir el único del país. (Pérez, 2005)

Para los años ochenta la red secundaria y terciaria se había actualizado en forma significativa con fondos estatales creados para tal fin, sin embargo, la red más importante en términos de economía y desarrollo, la primaria no sufrió grandes modificaciones. Si bien para los 90 con la apertura económica del gobierno Gaviria, se habló y plasmó en papel la necesidad de ejecutar obras para conectar al país ante la nueva propuesta económica mundial, por problemas de la inagotable corrupción y el incremento de la violencia por parte del narcotráfico y grupos guerrilleros, se le dio prioridad a controlar estos fenómenos antes que propiciar desarrollo a través de vías nacionales.

Una idea de la situación de las carreteras en Colombia se puede expresar como.

Al igual que los demás países en vía de desarrollo, ha venido aumentando no sólo el volumen de carga sino también la distancia recorrida, existen al menos dos argumentos que sustentan esta situación. El primero tiene que ver con el proceso de especialización en cada uno de los mercados regionales. Esto implica que la producción de bienes se concentra en las regiones que presenten mayores ventajas comparativas, para posteriormente ser distribuidos en el resto del mercado nacional, lo que lleva a aumentar la distancia media recorrida y el volumen de carga movilizada. El segundo argumento tiene que ver con la tercerización de las economías desarrolladas, lo que significa un crecimiento más rápido del sector de servicios. (Pérez, 2005)

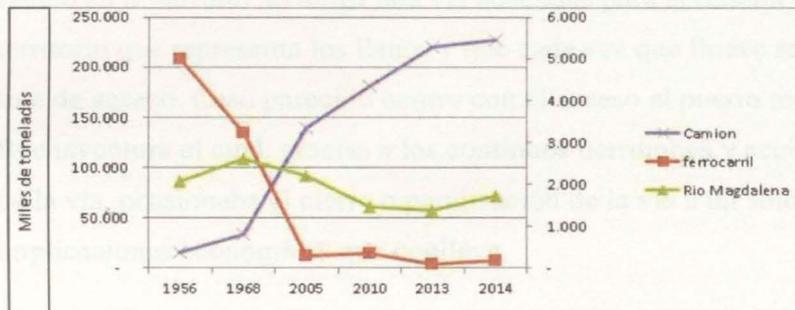
Si el tema se observa desde la óptica presupuestal, Colombia ha dedicado a la construcción y mantenimiento de la infraestructura de transporte nacional un recurso promedio del 3% del PIB y acuerdo estudios y valores del entorno regional y global, se requeriría llegar como mínimo al 5% del PIB para tener una inversión constante que permita una actualización (ANDI, 2015). Recientemente se han hecho esfuerzos y se han diseñado políticas importantes por aumentar no solo la inversión sino el estado y avance de las obras como el plan maestro de transporte intermodal para desarrollar proyectos de infraestructura que son prioritarios para el país.

Hasta ahora se ha tocado aspectos generales en cuanto a sector gobierno y como incide la atención que este le preste al transporte nacional. Pero un punto determinante que se debe tocar es como en el caso colombiano las técnicas de monopolio persisten y

siguen socavando la dinámica comercial del país. es difícil creer como en un país como Colombia donde visto anteriormente tiene grandes centros productores de materias primas, potencial comercial con la región y el mundo y nuevas políticas que podrían impulsar el flujo de materias y artículos a lo largo y ancho del territorio y al exterior, solo se disponga del transporte por carretera. Aunque ya se ha tocado las capacidades fluviales y férreas, están no inciden notoriamente en el volumen del total de flujo de carga. En el país este tipo de transporte pertenece desafortunadamente a un grupo cerrado y limitado que ejerce presión al gobierno para beneficios propios como los paros camioneros que se promueven a nivel nacional exigiendo más beneficios y garantías para un gremio con la capacidad de paralizar el comercio al no contar con medios alternos o complementarios.

Uno de los últimos eventos que genero paro camionero y desestabilidad en el comercio nacional se generó por el tema de los valores de los fletes, donde el gobierno tomó la decisión de establecer un costo mínimo por tonelada dependiendo de la ruta como un medio de equiparar la balanza y regular las relaciones entre las empresas y los propietarios, pero esta decisión no calo bien o no fue bien recibida por las empresas de transporte ni por los generadores de la carga que en ultimas asumirían parte de los costos; el sector exigía que se siguiera con el modelo tradicional de fletes regido por las condiciones del mercado y las condiciones de la infraestructura vial del país por donde se desarrollara el transporte.

Ilustración 18 Comparativo medios de transporte



Fuente: Alfredo Gómez. Julián Martínez. Universidad EAFIT. Donde muestra como el transporte por carretera ha desplazado los otros medios de transporte, siendo este un medio poco eficaz a la hora de transportar grandes volúmenes de carga.

Las empresas dedicadas al transporte están organizadas en asociaciones y gremios dentro de los mayores o de más reconocimiento esta la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera (COLFECAR); la Asociación Nacional de Empresas Transportadoras de Carga por Carretera (ASECARGA); y la Federación de Empresas Transportadoras de Carga de Colombia (FEDETRANSCOL). Los propietarios de estas empresas y otras de menor envergadura pertenecen a la Asociación Colombiana de Camioneros (ACC). Como ente rector de estas asociaciones estaría un consejo con participación de delegados de cada asociación y líderes del sector donde se tocarían temas relacionados al fortalecimiento del sector y no solo temas de transporte como tal sino de logística y corredores logísticos a lo largo del territorio. (Martinez, 2018)

Como se observa el sector de transporte camionero ejerce un poder al no tener competencia, pero así mismo tiene elementos a su favor al exigir cobros dependiendo de la vía transitada. Este último factor es culpa y responsabilidad total del gobierno al no poder garantizar una malla vial acorde a las necesidades y un sobrecosto excesivo en pagos de peajes para unas vías que no están al nivel de los demás países de la región.

Un claro ejemplo de esta condición precaria en la mala vial del país es la paralización del mercado oriental, donde por el cierre de la vía al llano que al momento de escribir estas palabras ya completa tres meses, se ha generado pérdidas para la economía del país por más de 2 billones de pesos acuerdo a la cámara de comercio de Villavicencio, afectando la mayor parte de gremios económicos. En pleno siglo XXI es ilógico que un país que apunta a competir en el mercado global y se muestra como estado en desarrollo no tenga una vía adecuada para acceder a más del 40 % del territorio que representa los llanos y que cada vez que llueve se bloquee o cierre la única ruta de acceso. Caso parecido ocurre con el acceso al puerto más importante del país Buenaventura el cual, gracias a los continuos derrumbes y accidentes por el mal estado de la vía, ocasionaba el cierre o paralización de la vía a un solo carril con las implicaciones económicas que conlleva.

Aunque es una vía que se proyectó su actualización y ampliación a doble calzada hace cerca de 20 años, en la actualidad no se ha terminado, si bien hay tramos listos que han dinamizado y reducido el tiempo de recorrido entre el puerto y el interior, no está completa. Adicional se pone entre dicho la calidad de los trabajos,

particularmente evidenciado el pasado 8 de mayo de 2019 donde cedió parte de la bancada de la calzada inhabilitando totalmente la vía en un sentido teniendo que utilizar la segunda vía en doble sentido (Ministerio de Transportes, 2019).

El resto del país no es ajeno a este mismo tipo de inconvenientes y olvido del gobierno; es más, hay casos más críticos en temas sociales que desafortunadamente por no tener una relevancia en temas económicos no tienen eco al oído nacional, la vía Medellín – Quibdó, es otro ejemplo de las condiciones y estado de sus carreteras. A esto se le suma los accidentes diarios que se presentan en las vías nacionales por el deterioro en las calzadas y el manto asfáltico lo que lleva a maniobras erróneas de los conductores, accidentes que dejaron a 2018 un saldo de 6479 personas muertas y más de 40.000 lesionadas. Esta cifra a parte del daño social que causa, deja pérdidas por cerca del 3% del PIB en atención médica, demandas y pago de daños. Si bien la totalidad no corresponde a accidentes por el estado de las vías, si un porcentaje alto es generado por estas condiciones (Asociación colombiana de seguridad, 2019).

Como medio académico para tener un mayor soporte en la determinación de la influencia de las condiciones de transporte en la geopolítica nacional, se llevó a cabo unas entrevistas semiestructuradas a personas expertas que brindaron desinteresadamente su tiempo para lograr extraer de su conocimiento y pensamiento, puntos de vista, análisis y conclusiones que permitieran o aportaran perspectivas diferentes a la del autor y dieran como resultado unas conclusiones y recomendaciones objetivas sin sesgo ideológico de una sola persona.

Queriendo tener un punto de vista de un experto con respecto a lo consignado en este trabajo, al objetivo del mismo y pretendiendo plasmar el entendimiento sobre el tema en cuestión, se realizó el acercamiento para realizar una entrevista de tipo semiestructurada donde se contactó al Sr. Doctor Henry Cancelado Politólogo de la Universidad Nacional de Colombia. Magíster en Análisis de Problemas Políticos, Económicos y de Relaciones Internacionales Contemporáneos de la Universidad Externado de Colombia y del Instituto de Altos Estudios para América Latina de París. Magíster Honoris Causa en Inteligencia Estratégica de la Escuela de Inteligencia y Contrainteligencia del Ejército Nacional de Colombia. Asesor para la Acción Integral del Comando General de las Fuerzas Militares. 2012. Vice Decano de la Facultad de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad de la Universidad Militar Nueva

Granada. 2010 – 2011. Asesor de la Jefatura de Inteligencia de la Fuerza Aérea Colombiana. 2013 y 2015. Director de la Carrera y la Maestría de Relaciones Internacionales de la Pontificia Universidad Javeriana. 2014-2016. Director Escuela Nacional de Inteligencia de la Dirección Nacional de Inteligencia. 2016 – 2018. Investigador del Centro de Estudios Estratégicos sobre Seguridad y Defensa Nacional – Escuela Superior de Guerra. donde a continuación, se decanta parte de la información y se trata de plasmar el pensamiento expresado en las palabras del Doctor.

1. ¿Cómo considera el entendimiento de la geopolítica por la elite gobernante nacional?

Durante la entrevista con el doctor Cancelado una vez contextualizado del tema y de los avances que se tienen al momento, al referirse a la pregunta de si considera que la elite política gobernante ha tenido un entendimiento del ambiente geopolítico y su incidencia en el desarrollo vial del país, el Doctor atina a iniciar su aporte con un comentario que en cierto modo resume la problemática “en Colombia se pasó del lomo de la mula al avión”. Esta frase resume y sintetiza por qué el sistema vial del país esta y es de las condiciones que se tiene. Entrado el siglo XX las vías terrestres consistían en caminos de herradura, luego del ciclo de guerras del siglo XIX se tiene una incipiente industrialización de la mano de Rafael Reyes en la primera década que ingresa dentro de esta política, las primeras trazas ferroviarias, y posteriormente otro empuje industrial en el gobierno de Olaya Herrera en la década de los 30s. que es focalizado en los centros urbanos.

En este espacio entre las dos industrializaciones se tiene la llegada de forma temprana de la aviación al país, de la mano de una inmigración alemana que conocía y había implementado y desarrollado de la mano del poder bélico este medio; fue para el país un medio innovador y adecuado para sus necesidades. Luego el medio aéreo empieza a suplir esa necesidad de transporte que por motivos topográficos y de escasa ingeniería no se había fortalecido las vías pavimentadas ni de trenes. Luego no se tenían conectado los mercados nacionales, todo hasta ese momento eran mercados cerrados dentro de cada

región y en gran parte de subsistencia. Como decía Salomón Kalmanovitz¹⁶ en su obra sobre historia económica de Colombia, nunca hubo una conexión de los mercados regionales con un mercado nacional, por aspectos como la topografía, la mala concepción de lo que fue la organización territorial de lo que era la nueva granada y lo que posteriormente fue la república de Colombia, las regiones no tenían la distribución política que se tiene en el presente.

Otro aspecto importante para tener en cuenta es que el gobierno de turno no visiono al país como un actor en el comercio mundial por lo que no se empeñó en conectar los mercados internos a los puertos. Supliendo la necesidad de llevar los productos del campesino al mercado los domingos, ya se garantizaba el comercio; pero un comercio cerrado. Como ejemplo comenta el Doctor Cancelado, Estados Unidos con el comodoro Perry para 1853 ya había llegado a Japón abriendo mercados, es decir que solo nos llevaban 30 años de independencia pero más de un siglo en pensamiento globalizado; en el país para esa época el comercio del Cauca como región motor del estado, comerciaba más fácilmente con Panamá, Cartagena y las Antillas que con el centro del país pero no hubo una visión de país que proyectara los mercados regionales a una integración nacional ni mucho menos al exterior.

Adicionalmente hay que tener en cuenta que la economía de Colombia fue siempre una economía pequeña, se basaba en el café y muy pocos productos manufacturados, no hay industria pesada, luego con una flota aérea se pueden mover esos productos fácilmente y rápido obviando las carreteras. El problema surge cuando llegan los desafíos de la globalización que presenta una demanda de bienes y servicios con la cual el país podría aportar, pero se tiene la limitante de que los puertos están desconectados. Con estos ejemplos se evidencia que no hubo una visión geoestratégica ni geopolítica del territorio.

¹⁶ Salomón Kalmanovitz Krauter es un economista colombiano. Fue investigador visitante en el Institute for Development Studies de la University of Sussex, Inglaterra, donde trabajó sobre teoría del desarrollo económico (1979-1980) y en el David Rockefeller Center for Latin American Studies de la Universidad de Harvard (2005-2006), en historia económica de Colombia.

2. ¿Cómo ha sido la evolución y desarrollo del país de acuerdo a su condición geográfica y su entorno?

La condición geográfica condiciona en cierta medida el desarrollo de un país, pero no es una limitante, por poner ejemplos, China está en una carrera por el desarrollo y dentro de su extensión territorial aparte de ser extensa, cuenta con diversos tipos de suelo y morfología, en el sudeste asiático particularmente en la provincia de Cantón hay cadenas montañosas con topografía agreste y bien se sabe de las autopistas, túneles, viaductos que se han y están construyendo para intercomunicar las regiones y llevar desarrollo con la intención de volverlas productivas y que aporten a la economía del país. caso contrario esta Suiza, país europeo con solo 41277 kilómetros cuadrados enclavado entre la cadena montañosa de los Alpes, con grandes limitaciones de territorio, sin una salida al mar más que por la navegación del río Rin, ha logrado posicionarse globalmente como la economía número 20 (Banco Mundial, 2018).

Este claro ejemplo es un indicador que no hay limitaciones físicas cuando un país tiene la voluntad estratégica de evolucionar; es decir, tres cadenas montañosas no serían un obstáculo para interconectar las regiones en Colombia, además no se está hablando de destruirlas, se requiere solo atravesarlas. El problema que se debe tocar es la corrupción en todas sus dimensiones, muchas de las tierras que se deben intervenir para las nuevas obras, o son de hacendados, o son de políticos o son de narcos; y si no lo son hay dos formas de solucionarlo, las adquieren a cualquier precio previo proyecto o hacen que el proyecto se desvíe para que pase por estas tierras y poder percibir la mayor ganancia. Luego es un problema tangencial a los demás, porque cada vez que se va a avanzar sale uno u otro a pedir dinero o simplemente bloquea el proyecto; entonces es muy difícil si llegara a crearse una voluntad de estado real hacer las obras si antes no se solucionan estas afectaciones.

Otra condicionante fuerte es el conocimiento del país por parte de los políticos, en su gran mayoría nacen, crecen, estudian y gobiernan en las ciudades y su mundo no sale de la urbe, es más, muchos tienen la facilidad de estudiar en el exterior y quieren copiar e implementar políticas que en otros países con otro tipo de problemas y favorabilidades funciona, que en forma general no estaría

mal si viene con la intención de aportar al desarrollo del país; el problema es que se hace un copiado tácito, sin acondicionarlas al entorno y las condiciones particulares, con el agravante que no conocen que es Colombia, este país es mucho más que Bogotá, Medellín y las demás ciudades.

La ruralidad, la falta de infraestructura en todos los sectores y el abandono del estado en las zonas apartadas es un fenómeno que se debe priorizar; por ejemplo, hubo un proyecto que implementaría la factura electrónica a nivel nacional, pero imaginarse a Tarapacá, la chorrera donde ni siquiera hay conexión vial, eléctrica ni de internet eficiente, es imposible este tipo de medidas.

3. ¿Cómo evalúa el desarrollo del sector transporte de carga en Colombia?

Su evolución ha sido de forma reactiva, se ha visto en las últimas décadas una intención del gobierno de ponerse a tono con las vías, pero es poco creíble que en 15 años pretenda actualizarse a más de 100 años de atraso vial, hay que entender tres razones fundamentales del porqué los planes que quiere implementar el gobierno no surten el efecto y respuesta anhelado. El primero es el tema fiscal presupuestal, la inversión que se requiere para actualizar las vías en el estado en que están requieren invertir varios puntos del PIB. El segundo un esfuerzo en tema de políticas públicas y continuidad del gobierno. En Colombia no se cuenta con políticas de estado, por lo cual cada presidente “inventa la rueda” en cada periodo de gobierno, así que las obras no inician, se suspenden, y el dinero se desvía o se reinvierte sin hablar del tema de corrupción por supuesto.

El tercero es un tema de ingeniería, está muy entredicho la capacidad de la rama civil en el país, un sin número de obras que no cumplen con estándares, puentes que se caen, edificios inhabitables traen a la luz que no se estarían formando profesionales capacitado para afrontar los retos de las mega obras que requeriría el país, adicional el ingreso de multinacionales que emplean artimañas políticas y económicas para asegurar contratos como el escándalo de ODEBRECH hacen que el sector este muy desprestigiado y no tenga la capacidad profesional para asumir los retos de modernizar la infraestructura de interconexión nacional.

4. ¿Qué impacto tendría interconectar con vías de cuarta generación los nodos económicos del país y sus puertos?

Hay una particularidad en Colombia, y es que es un estado centralizado con una fuerte identidad regional, las diferencias son muy marcadas y en cierta medida la distribución política no ha coincidido con la distribución natural de las regiones, esto viene desde la misma gesta libertadora, por ejemplo, la región de Nariño ni siquiera quería independizarse y se identificaban más con Quito que con Bogotá. La región Caribe es totalmente diferente a la Andina y no comparten identidad además de la nacionalidad. Colombia mantiene un gobierno centralizado que cohibe el desarrollo de las regiones, la potencialidad que cada una puede aportar. En el modelo de la economía neoclásica: los centros surgen porque tienen condiciones naturales más ventajosas, que son magnificadas por la división espacial del trabajo. La competencia por los recursos económicos y políticos asegura la generación del sistema y, de este modo, el intercambio entre centro y periferia es mutuamente ventajoso para ambas áreas (Cairo Carou, 1997)

Otra condición a tener en cuenta y que hay que hacer justicia es que Colombia es considerado como uno de los países con más desarrollo virtual en las américas, así como pasamos de la mula al avión, estamos pasando de la mula a lo virtual, pero más dado por una necesidad palpable que por una política organizada y planeada por parte de los gobernantes en su visión de desarrollo, saltando con esto los procesos normales que viven la mayoría de países durante el siglo XX, si se observa la mayoría de Países durante el pasado siglo se dedicaron a actualizar y mejorar infraestructura, autopistas, puentes, puertos y aeropuertos, mientras que Colombia seguía en atraso constante en esta materia.

Ahora el gobierno viene con un impulso a la economía naranja, esto no es más que una apuesta a los servicios, saltando las revoluciones industriales previas de un solo esfuerzo; ¿que se está ofertando dentro de esta economía naranja? Una de las principales ofertas es el turismo, pero el turismo que puede mostrar el país, agreste nativo y naturalista, el ecoturismo. Aquí no se vende rascacielos, parques de atracciones, museos, aquí se vende aves, arañas selva, y

si viene un europeo y es ingresado a la maraña a observar pitones, ranas, es una experiencia única.

Pero llegando a una respuesta clara a la pregunta si hay una interconexión de calidad entre los puertos y los centros productivos se daría inicialmente un incremento en las importaciones, porque si hay condiciones adecuadas de transporte un país no solo exporta, también importa; este punto sería el primero en incrementarse, el país necesita actualizar su industria a todo nivel, tecnificar sus áreas productivas y como no se genera al interior la maquinaria y equipo necesario para hacerlo, pues la respuesta es importar, este paso tardara el tiempo que tenga que tardar dependiendo de dos factores fundamentales, el primero los incentivos que el gobierno otorgue no solo en materia de aranceles sino en proyección de producción a los diferentes potencialidades en los diferentes sectores económicos.

La segunda es en materia de seguridad, se pueden tener vías de última generación, pero si las empresas nacionales e inversores extranjeros no perciben un ambiente de seguridad acorde a sus intereses es muy poco probable que ingresen su capital con un alto riesgo de recibir amenazas, cobros extorsivos entre otros. Si solucionan las dos condiciones anteriores y se da la entrada de tecnificación, el resultado evidente es el incremento de competitividad y de productos a exportar, tanto por la industria nacional como por las multinacionales que vean en Colombia un potencial para sus sistemas productivos.

Un último aspecto que hay que nombrar es que la sociedad colombiana siempre ha estado detrás del producto milagroso, el café, el chontaduro, el aguacate has, entre otros son impulsos nacionales con desarrollo local que al fin de cuentas no cumplen las expectativas de mercado y como se observa son productos del primer sector por lo que se requiere de un volumen de exportación muy alto para ser competitivo y si no existe la infraestructura para ubicarlo en los corredores logísticos de manera ágil pues no hay retorno del capital que se estima.

Con los anteriores puntos se quiere dar a entender que el cambio principalmente viene del gobierno, entendiendo en el aspecto teórico que los gobernantes son los representantes de una comunidad o población, en el caso de Colombia elegidos democráticamente por voto popular, deberían propender por canalizar y depurar en cada uno de sus niveles de gobierno las aspiraciones y necesidades de la población para con base en ellas llegar a concretar decantando y depurando las mismas, consolidar las aspiraciones de la población traducidas en los intereses nacionales.

5. ¿Qué impacto a su juicio está generando las condiciones viales del transporte de carga en la participación de Colombia en el comercio mundial?

En palabras del Doctor Cancelado “Colombia es un país que vive con un pie en la edad media y otro en el siglo XXI, Colombia es de modernidades truncadas” en relación a que usted ve una carretilla en la 7ma con 72 en Bogotá, y la carreta es un medio de movilidad de siglos atrás; pero en esa misma esquina esta la bolsa de valores donde se tranzan negocios a nivel global, eso es Colombia, regiones que están por fuera de esa lógica y gobernantes que piensan que Colombia es la 7ma con 72 y gente que no quiere sumarse a nuevas tendencias, por ejemplo en el trazado de la panamericana, cuando llegan a Popayán hay una contraposición fuerte porque sus habitantes decían que con el paso de la vía se iban a dañar sus costumbres al llegar una modernidad que no se quería y si se quiere que llegue es más el que nos va a dar el estado, que se le puede sacar al estado.

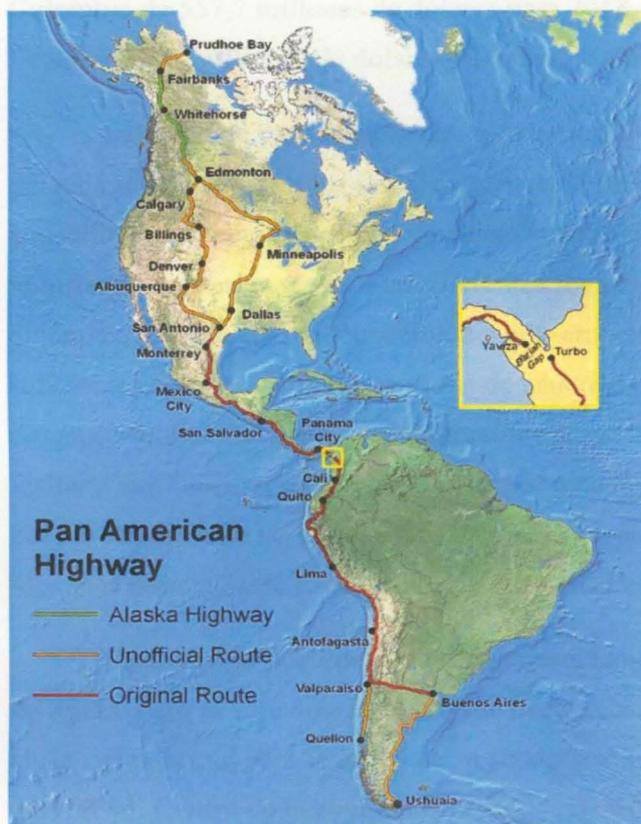
Se tiene desconectado muchos centros industriales y de potencial industrial, por ejemplo se quiere sacar madera y pina de los llanos orientales donde hay una potencialidad enorme de producción por la extensión territorial que presenta la región, pero la única vía de salida constantemente está cerrada o limitada por condiciones climáticas que no se tuvieron en cuenta al momento de su diseño y construcción; continuando en la ruta a Buenaventura, entre Villavicencio y este puerto hay 609 kilómetros de vía pavimentada gastando un promedio de 12 horas en el trayecto.

6. ¿La poca visión geopolítica trajo un atraso vial o un atraso vial a truncado la ejecución de pensamientos geopolíticos del gobierno?

Indudablemente se ha visto que no ha existido un entendimiento de la geopolítica en la mayoría de gobiernos y grupos políticos que han llevado las riendas del estado. El paupérrimo desarrollo de la vías es muestra de eso; para no ir más lejos durante el pasado bloqueo por parte de los indígenas en la vía panamericana sobre la región del cauca, aparte de que es una vía que solo tiene nombre porque de autopista no tiene nada, Colombia ha incumplido desde su propuesta en la V Conferencia Internacional de los Estados Americanos en 1923, celebrándose posteriormente el Primer Congreso Panamericano de Carreteras en Buenos Aires en 1925. Desde esa fecha cada gobierno lidero los proyectos en sus suelos para lograr la conectividad desde Prudhoe Bay en Alaska hasta su punto más austral en el territorio de Ushuaia Argentina (Salguero, 2018).

A la fecha todos los países en mayor o menor proporción concluyeron la obra, dependiendo de las capacidades financieras y las necesidades de movilidad particulares de cada región hay desde “Highway” con 3 y cuatro carriles en cada sentido hasta vías de doble calzada bien definidas y terminadas. Pero el único trayecto no construido se encuentra en Colombia desde la comunidad de Yaviza Panamá hasta Turbo, en promedio son 130 kilómetros que atraviesa el tapón del Darién, región selvática que si bien es cierto conlleva dificultades adicionales para la construcción, no debería ser una imposibilidad de continuar el recorrido.

Ilustración 19 Ruta Panamericana



Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Carretera_Panamericana. Colombia es el único país del continente que no cumplió con las obras para completar el proyecto.

Adicionalmente el problema para la imagen y la reputación del país no es solo que no se haya culminado con el proyecto en casi 100 años, sino que la vía de comunicación con el vecino al sur Ecuador parece más una carretera de tercer nivel que comunica dos pueblos en una región apartada de poca movilidad que una autopista de interconexión continental.

Regresando al tema del paro indígena que es otro asunto que, aunque ajeno al tema a tratar, tiene mucha incidencia en por qué estamos como estamos. Cuando se realizó el bloqueo de la vía, una de las soluciones planteadas por un diplomático externo alemán que por situaciones diferentes e encontraba en el país para esos momentos, fue quitar el protagonismo a la manifestación desviando el flujo comercial y vehicular por rutas alternas. Pero como bien se sabe, no las hay, la limitada infraestructura vial ha dejado al país con una sola vía de comunicación al sur occidente por donde realizar el intercambio comercial con Ecuador, intercambio que no es despreciable, pues si se

miran las cifras, este país sería el sexto socio comercial con exportaciones totales de Colombia de 557,7 millones de dólares para 2018, mientras que Colombia le compró a Ecuador 201,7 millones de dólares (Camara de Comercio Colombo-Ecuatoriana, 2018).

Saliendo de particularidades, otro ejemplo de la pésima proyección geopolítica del país se evidencia en los famosos planes retorno. Bogotá desde épocas coloniales se consolidó como capital política y posteriormente económica del estado, y desde ella se ramifican las arterias viales a las diferentes regiones del país. Entendiendo esta dinámica, debería ser preocupación del gobierno contar con unas vías dignas y suficientes para movilizar la cantidad de usuarios que en periodos festivos o de descanso utilizan estas vías para diferentes propósitos, comerciales, descanso, regreso a visitar a sus familias, entre otras, y que por consiguiente necesitan regresar a la capital; pero el volumen de la afluencia es tal que la capacidad de las vías no lo permite y la idea más destacada de los expertos en movilidad es autorizar contraflujos.

Esta medida debería ser una propuesta temporal mientras se generan soluciones de fondo. Pero la solución de fondo fue hacer una autopista de dos carriles en la salida al sur del país que para la época de su finalización ya quedaba corta a las necesidades de movilidad. Dentro de la capital la situación no es diferente, si se logra entrar por la autopista sur, el aliento dura hasta Soacha donde la congestión y movilidad reducida es la constante hasta altas horas de la noche no solo en los famosos planes retorno, también en el diario acontecer las capacidades de las vías capitalinas no soporta el creciente aumento del parque automotor como resultado del aumento de edificaciones por la demanda de los nuevos inquilinos que llegan a Bogotá con la esperanza de mejores estudios, trabajos y salarios.

La salida al norte es otro viacrucis; para muchos capitalinos la ciudad se ha convertido en un claustro confortable, pensar en salir un sábado o domingo a tener un rato de esparcimiento en el altiplano cundiboyacense es arriesgarse a un regreso con trancones de dos o más horas dependiendo de la hora solo para acceder a la autopista norte. Luego políticamente se ha desarrollado la ciudad de Bogotá como una ciudad estado, pero no se ha gestado los proyectos de interconexión con las demás regiones.

5. Conclusiones.

Es innegable que el país se encuentra rezagado en el desarrollo de la movilidad dentro de sus fronteras con respecto a países de condiciones semejantes en cuanto a política, economía y condiciones geográficas; por lo tanto la actualización y expansión en la conexión de vías de comunicación conlleva a mejorar las condiciones inicialmente sociales, así como políticas y en el campo económico como soporte de las relaciones internacionales actuales puede permitir un mayor intercambio de bienes y consolidar la economía tanto interna como externa. Basta con recordar que ante un incremento de un 1% del presupuesto de inversión en la construcción de carreteras, el producto interno bruto aumentaría en 0,42% aproximadamente”. De esta manera la inversión en transporte es un asunto que debería ser prioritario en Colombia.

Colombia desde épocas coloniales se encamino a producción del primer nivel (productos agropecuarios, minerales posteriormente hidrocarburos) desaprovechando posteriormente por motivos políticos los beneficios de las revoluciones industriales y globalización para impulsar su economía. La falta de tecnificación e innovación ha traído una reducción en la participación de la producción agropecuaria dentro del PIB a raíz de mayores costes, el incremento en las importaciones de mercados tecnificados y subvencionados por sus respectivos gobiernos, desestimula aún más los trabajos del campo desviando los ingresos al estado mayoritariamente a productos naturales no renovables.

Aunque en décadas recientes el gobierno ha visto la falencia y necesidad de tener arterias viales eficientes de interconexión, las políticas y planes no han generado los resultados requeridos, lo cual sumado a la corrupción desbordada limita toda intención de actualización vial. La última apuesta plasmada en el plan gubernamental de transporte intermodal que contempla desde 2015 una inversión de 2,5 billones de pesos, proyectando rehabilitar el transporte fluvial, actualizar las carreteras y revivir el transporte férreo, está quedando corto ante las necesidades de movilidad. Como ya se trató en el capítulo segundo un transporte intermodal eficiente reduciría el costo de fletes entre un 30% y 40%, dando competitividad a los productos nacionales al reducir su precio no solo para abastecer al mercado nacional sino la demanda internacional.

Una de las principales causas encontradas del significativo atraso vial y de interconexión de transporte del país, es que la política nacional tiene una vida muy corta. Inicia con la posesión del presidente electo desarrollando su ciclo vital en tan solo cuatro, máximo 8 años (si hay reelección), al final de este periodo, otro nuevo mandatario intentara dejar su huella en la historia simplemente cambiando, modificando o cancelando los proyectos y políticas existentes. Un ejemplo triste para darle un entendimiento más detallado a este párrafo se da en la propuesta del metro para Bogotá que desde la década de los 40 se vio la necesidad y a la fecha sigue en estudios.

En el campo político, Colombia ha sido tratada durante su historia como un laboratorio fallido de ideas extranjeras, desde los primeros días de la república y luego con el manto omnipotente de la potencia del Norte, se arraigó en la mentalidad del colombiano que lo de afuera es mejor, ese “réspice pollum” del cual se trató anteriormente, sigue incrustado en la retina y genera que si se tiene las capacidades económicas lo mejor es estudiar, prepararse en el extranjero; estos profesionales regresan trayendo las teorías, experiencias y “encantos” de países desarrollados que han generados estas teorías en torno a sus problemas y necesidades. Al ser implementados al pie de la letra en un país con las mil y una diferencia, hace de estas iniciativas un gasto de recursos, tiempo y personal que con el paso del tiempo se dan cuenta que no fue la mejor decisión; como solución simplemente se espera a que haya un cambio de gobierno, de políticos de turno para que el percance quede tapado por la tierra del tiempo.

Se pudo evidenciar que el país tiene una organización política centralizada al extremo en Bogotá y su periférica región andina, relegando zonas potenciales como los llanos orientales. Invertir, desarrollar e interconectar las demás regiones incrementaría la capacidad económica y política del estado. Hay que “darle la importancia requerida a cada una de las regiones”. Salir de Bogotá sin decir que Bogotá deje de ser importante o el epicentro político del país.

Las diferencias que cada región tiene y que las ha hecho tomar rumbos diferentes generando tanta identidad sociocultural en sus habitantes, podría ser un catalizador de cambio positivo ante las necesidades estatales, una región caribe que ha entendido la importancia del comercio marítimo puede ser un tutor más que adecuado para una región pacífica que tiene igual o mayor potencial económico al tener línea directa con

los países asiáticos sedientos de materias y mercancías. La región amazónica podría de la mano del gobierno explotar una creciente demanda por ecoturismo, investigación botánica y explotación sostenible de recursos naturales. Unos llanos orientales con extensiones territoriales vastas propicias para cultivos de maderables, granos entre otros tendría fácilmente capacidad para atender la demanda interna y exportar un mayor volumen de lo consumido. Pero todos estos proyectos necesitan inminentemente de vías de comunicación adecuadas y suficientes para el logro de los objetivos. Entender que la división regional que ha generado el gobierno central podría ser el dinamizador del desarrollo económico como estado, debería ser una premisa geopolítica en el pensamiento de los gobernantes.

En la dinámica geopolítica, el neoliberalismo focaliza el equilibrio y la percepción del bienestar de un estado en el poder económico, así como la relación entre los Estados como las principales medidas para el orden en el sistema internacional. Con base en esta teoría se da la importancia de ser un estado participativo en la dinámica comercial internacional no solo para ser visible ante los demás estados, sino que con base en estas relaciones comerciales es que se fortalece la economía de un país.

Con base en el neoliberalismo La jerarquía de los estados está cambiando del poder de las armas al poder económico (Álvarez Calderón, 2018), adicional como ya se trató el alzamiento en las relaciones internacionales de actores no estatales con capacidad de influenciar decisiones cambia el cómo y el propósito de las relaciones entre estados. Esta nueva realidad hace necesario atraer a estos actores especialmente multinacionales y corporaciones a participar, invertir y explotar la potencialidad económica del estado; pero esta ambición es difícil de cumplir si el país no es atractivo para la inversión, los altos impuestos, y en especial la deficiente infraestructura de transporte desestima el ingreso de capital externo.

Gracias al largo dominio de España en las colonias americanas y su legado en la formación del país, los mapas con eurocentrismo siguen arraigados en la memoria; la sociedad colombiana sigue viendo a China, y demás países asiáticos como el lejano Oriente.,. (Álvarez Calderón, 2018). Además de la fuerte relación política y dependencia económica con Estados Unidos, así como un sentimiento de inferioridad y marginalidad de Colombia en la participación de los asuntos mundiales ha limitado una

real apertura económica buscando aliados comerciales en la región donde se encuentra más de la mitad de la población mundial.

Los límites y barreras geográficas hoy en día con el avance tecnológico no son barreras para interconectar física y digitalmente al país y a este con el mundo. La relación entre las economías de primer nivel y los países emergentes son cada vez es más fuertes, generando dependencia entre ellas y asistencia recíproca, por lo que el grado de relación y participación es responsabilidad del buen entendimiento geopolítico de los gobernantes.

6. Recomendaciones

Bajo una premisa geopolítica, las siguientes recomendaciones tomaran como base los conceptos de Alfred Thayer Mahan (1840-1914), basado en su teoría del poder marítimo. Si bien no se enfocara netamente en su comprensión de la importancia del mar, los intereses marítimos y el poder naval, se tomará de esta los factores (factores geográficos y factores humanos). que se consideran determinantes como ejes de afectación por parte de los estados interesados en desarrollar su carácter económico y social.

Situación geográfica: en este factor se consideran dos aspectos, el primero relacionado a las fronteras comunes con potenciales adversarios. La situación para Colombia es muy volátil en este factor en cuanto a la cambiante situación política que atraviesa Latinoamérica; el continuo cambio de matices políticas entre la izquierda y la derecha hace que en periodos tengamos buenas relaciones con unos u otros estados, pero lo que si es necesario es que independientemente de la balanza política, las relaciones comerciales son necesarias para los involucrados lo que hace que el Estado mantenga la diplomacia como su bandera en las relaciones internacionales y debería seguir utilizando esta herramienta mientras no tenga unas fuerzas militares equipadas y una ley de movilización para soportar un conflicto bélico o guerra regular.

El otro aspecto referente a la ubicación geográfica es el que más concierne a este trabajo. La ubicación de su sistema financiero y productivo con respecto a los puertos de comunicación con el sistema de tráfico marítimo internacional. Colombia ha sido y es un país andino con necesidad de conectarse con el mundo, ha fortalecido su capacidad portuaria, ha realizado acuerdos y alianzas comerciales y políticas con otros estados, tiene una Armada que si bien no tiene los recursos y unidades suficientes cumple con su misión de defensa y soberanía; el problema como ya se ha tratado es la poca visión del gobierno al no invertir contundente y eficientemente en la infraestructura de transporte. Se requiere que políticas y proyectos como el Plan Maestro de Transporte Intermodal (una de las pocas políticas e estado) contemplado hasta el 2035, tenga la relevancia, importancia y atención política y financiera. Este plan reduciría sustancialmente los tiempos y costos en promedios ya mostrados dando competitividad a los productos nacionales y haciendo más asequible al país para atraer la inversión extranjera.

Configuración física: con respecto a este factor, Colombia tiene una ventaja estratégica; su ubicación entre el mar caribe y el océano pacífico y vecino al canal de Panamá, por donde confluye todo el comercio mundial que necesita atravesar el istmo, genera que sus dos extensas costas sean propicias para la utilización del comercio a los dos extremos globales, con relación al caribe y el atlántico hay un buen desarrollo portuario, la guajira, santa marta, Barranquilla, Cartagena, turbo y ahora incluyendo el proyecto del puerto de aguas profundas en el golfo de Urabá. Con respecto al pacífico la situación es crítica. Solo se cuenta con las sociedades portuarias de Buenaventura, el pacífico es la nueva apertura económica para Colombia accediendo a mercados de Asia. Se requiere urgente ampliar el número de puertos, al sur en Nariño y definir al norte referente al puerto de Tribuga, el cual ya cuenta factibilidad técnica, financiera y legal y está en proceso de estudios ambientales ante Agencia Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), pero el continuo azote de las comunidades indígenas, afroamericanas y ambientalistas, continúan frenando la autorización del mismo. Pero como ya se habló, pero es necesario recalcar estos puertos no serían viables si no hay vías que permitan una expedita comunicación al interior del territorio.

Población de una nación: correlacionado con la cantidad de mar y litoral que un país posee debería ser una población compenetrada con sus océanos; pero en Colombia es bien contradictorio, la sociedad ha estado de espaldas al mar y este pensamiento frena la intención de pocos de potencializar su uso y disfrute. En este campo el Gobierno debe organizar planes de mediano y largo plazo para mejorar e incluir dentro del sistema educativo el conocimiento desde la infancia de la parte marítima del país. una población educada de donde salen sus gobernantes conocedora de la importancia del mar en la economía y desarrollo de un país, impulsaría el desarrollo tanto interno como al exterior del estado.

Clase de gobierno: este factor por ser el último tratado no es el menos importante, se dejó al cierre porque en él reside realmente la capacidad de influir, decidir y ejecutar leyes, políticas, planes y demás herramientas a disposición de un estado para conseguir sus fines. El gobierno debe entender y comprender el ambiente geopolítico en que esta Colombia y las potencialidades que sus características geográficas, sociales y económicas pueden proporcionar. Formular políticas de estado invariables al peso de la balanza política, llevaría al desarrollo integral de Colombia.

Bibliografía

- Asociación colombiana de seguridad. (14 de 01 de 2019). <https://asosec.co>. Obtenido de Las cifras de muertes por accidente de tránsito: <https://asosec.co/2019/01/las-cifras-de-muertes-por-accidente-de-transito-de-2018/>
- Alarcón, D. R. (2016). Análisis dinámico de la capacidad de una cadena de suministro. *Revista universidad libre*, 256.
- Alarcón, I. A. (2009). *Las Reformas Económicas De Deng Xiaoping*. San Salvador: Escuela de Relaciones Internacionales.
- Álvarez Calderón, C. &.-O. (2018). *Hacia una gran estrategia en Colombia: Construcción de política pública*. Bogotá D.C.: Sello editorial ESMIC.
- ANDI. (05 de 10 de 2015). <http://www.andi.com.co>. Obtenido de El Transporte en la economía nacional: <http://www.andi.com.co/Uploads/Bolet%C3%ADn%2010%20-%202027.%20El%20Transporte%20en%20la%20econom%C3%ADa%20nacional.pdf>
- ANI. (2015). www.ani.gov.co. Obtenido de Plan Maestro de transporte intermodal: <https://www.ani.gov.co/planes/plan-maestro-de-transporte-intermodal-22006>
- Arancón, F. (28 de 03 de 2014). *El collar de perlas de China: geopolítica en el Índico*. Obtenido de www.elordenmundial.com: <https://elordenmundial.com/el-collar-de-perlas-chino/>
- Arcia, M. (17 de 07 de 2018). www.entrepreneur.com. Obtenido de cadena de suministros: <https://www.entrepreneur.com/article/316908>
- Astrid Martínez, H. G. (2016). *Competitividad en el transporte aéreo en Colombia*. Bogotá: FEDESARROLLO.
- Banco Mundial. (2018). <https://bancomundial.org>. Obtenido de Indicador: https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD?most_recent_value_desc=true
- Banco Mundial. (2018). <https://datos.bancomundial.org>. Obtenido de Indicadores: <https://datos.bancomundial.org/indicador/SP.POP.TOTL>
- Bonet, J. (2008). *Geografía económica y análisis espacial en Colombia*. Bogotá: Banco de la Republica.
- Borda, O. f. (1998). *Guía Práctica Del Ordenamiento Territorial En Colombia*. Obtenido de Contribución Para La Solución De Conflictos: http://www.mamacoca.org/e_book_Compendio_rural/Orlando_Fals_Borda_guia_practica_ordenamiento.htm
- Cairo Carou, H. (1997). Los enfoques actuales de la geografía política. *Espiral*, 49.
- Cámara de Comercio Colombo-ecuatoriana. (2018). <http://www.camaracolomboecuatoriana.com>. Obtenido de Balance-del-

- comercio: <http://www.camaracolomboecuatoriana.com/wp-content/uploads/2018/03/Balance-del-comercio-exterior-entre-Colombia-y-Ecuador.pdf>
- CEPAL. (2004). *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico*. Bogotá: CEPAL.
- Claseshistoria. (2012). *Ira guerra mundial*. Obtenido de Consecuencias económicas: <http://www.claseshistoria.com/1guerramundial/consecuenciaseconomicas.htm>
- DANE. (2018). *www.dane.gov.co*. Obtenido de apertura económica CONPES 1990: <https://www.dane.gov.co/index.php/lista-de-resultados-de-busqueda?searchword=apertura%20economica&searchphrase=>
- DNP. (2014). *www.dnp.gov.co*. Obtenido de Crecimiento sostenible y competitividad: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/PND/4C.%20Cap%C3%ADtulo%20III.pdf>
- DNP. (2018). *Pacto por Colombia, pacto por la equidad*. Bogotá: Nacional.
- DPN. (2018). *Bases del plan nacional de desarrollo*. Bogotá: Nacional.
- Eduardo Sarmiento, D. C. (2011). *La crisis de la infraestructura vial*. Bogotá: Escuela colombiana de ingeniería.
- Federación Nacional de Cafeteros de Colombia. (03 de 10 de 2019). *www.federaciondecafeteros.org*. Obtenido de precio base de mercado: https://www.federaciondecafeteros.org/static/files/precio_cafe.pdf
- Fernández, V. M. (07 de 05 de 2012). *www.redhistoria.com*. Obtenido de El New Deal como solución a la Crisis de 1929: <https://redhistoria.com/el-new-deal-como-solucion-a-la-crisis-de-1929/>
- Giaccalone, R. (2016). *Geopolítica y geo economía en el proceso*. Bogotá: Ediciones Universidad Cooperativa.
- Gobierno Nacional. (2014). Plan nacional de desarrollo. En m. d. transporte, *sector transporte* (pág. 91). Bogotá: imprenta nacional.
- González, D. M. (2015). ¿La infraestructura vial colombiana impulsa la competitividad del país? *Unimilitar*, 1-22.
- INVIAS. (2014). vías compatibles con el clima. En INVIAS, *Plan vías* (pág. 66). Bogotá: imprenta nacional. Obtenido de plan de adaptación de la red vial primaria de Colombia.
- Konings, L. S. (2010). La Conferencia de Bretton Woods. Estados Unidos y el dólar. *Revista de Historia y Ciencias Sociales*. , 71-80.
- Laureano, R. C. (2012). Geopolítica, origen del concepto y su evolución. *Relaciones internacionales UNAM*, 59-80.
- Londoño, J. (1966). *Nueva Geopolítica de Colombia*. Bogotá: Publicaciones de las Fuerzas Militares.

- Londoño, J. (2008). *Nueva Geopolítica de Colombia*. Bogotá: Publicaciones de las Fuerzas Militares.
- Londoño, J. (2017). *Geopolítica del caribe*. Bogotá: Luis Alberto Villa Marín.
- López, S. K. (2006). *La agricultura colombiana en el siglo XX*. Bogotá: Fondo de cultura económica.
- Maquardt, B. (2009). *La revolución Industrial en Europa y América Latina*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Martinez, J. E. (2018). *Análisis del sector de transporte de carga terrestre en Colombia*. Obtenido de desaceleración del sector tracto camiones: <http://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/4865/00005115.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ministerio de transporte. (1998). *Patrimonio vial nacional*. Bogotá: subdirección de conservación.
- Ministerio de transporte. (2015). *Plan Maestro Fluvial*. Bogotá: Ministerio de transporte.
- Ministerio de Transportes. (08 de 05 de 2019). <https://www.mintransporte.gov.co/>. Obtenido de <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7383/gobierno-nacional-garantizara-movilidad-en-la-via-buga-buenaventura/> Publicaciones:
- Mondragón, R. (2017). *tratado de libre comercio*. Obtenido de monografías: <https://www.monografias.com/trabajos16/tratado-libre-comercio/tratado-libre-comercio.shtml>
- Narváez, L. (2017). Vías terciarias, motor de desarrollo económico rural. *revista de ingeniería*, 80-87.
- National Development and Reform Commission. (28 de 03 de 2015). <http://en.ndrc.gov.cn/>. Obtenido de National Development and Reform Commission: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html
- Ocampo, J. A. (2007). *Historia económica de Colombia*. Bogotá: Planeta.
- OECD. (22 de 06 de 2019). *Observatory Economic Complexity*. Obtenido de exports and imports: <https://oec.world/es/profile/country/can/>
- Orozco, A. M. (2018). *Infraestructura para la equidad y la competitividad*. Bogotá: MINTRANSPORTE.
- Paredes, A. (2004). La Operación Cóndor y la guerra fría. *Universum*, 122-137.
- Pérez, G. J. (2005). La infraestructura del transporte vial. En B. d. República, *Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional* (pág. 36). Cartagena de Indias: Banco de la Republica. Obtenido de La infraestructura del transporte vial.
- Ramírez, A. (2017). *Estado de la infraestructura vial en Colombia*. Bogotá: BANREP.

- Ramírez, A. F. (2015). inversión en infraestructura vial y su impacto en e desarrollo. *Universidad Nacional de Colombia*. Medellín, Antioquia, Colombia: Universidad Nacional.
- Restrepo, J. C. (2013). La Globalización en las relaciones internacionales. *Facultad de derecho y ciencias políticas*, 625-654.
- Revista Dinero. (22 de 09 de 2017). *Los costos y el tiempo que tarda importar y exportar una mercancía en Colombia*. Obtenido de www.dinero.com: <https://www.dinero.com/economia/articulo/costos-y-tiempo-que-tarda--importar-y-exportar-una-mercancia-en-colombia/250158>
- Rojas, E. S. (08 de 03 de 2016). *Repensando la Geopolítica de América Latina*. Obtenido de [www.IEEE:ES](http://www.ieee.es): http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2016/DIEEEA15-2016_Geopolitica_Sudamerica_ESRD.pdf
- Rosario del Pilar Florián, R. D. (2016). *Concesiones viales en Colombia*. Espinal: ITFIT.
- Ruiz, J. L. (2008). *Patrón Oro, banca y crisis (1875-1936)*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid. Obtenido de www.gacetafinanciera.com: <http://www.gacetafinanciera.com/HSFC.pdf>
- Salguero, J. S. (01 de 04 de 2018). <https://latinamericanpost.com>. Obtenido de ruta panamericana: <https://latinamericanpost.com/es/20356-por-que-no-se-ha-pavimentado-el-tapon-del->
- Serge, M. (19 de 12 de 2006). geopolítica de la ocupación territorial de la nación en Colombia. *gestión y ambiente*, 20-27.
- Sierra, D. F. (2012). *la Bio-política en el mundo actual*. Barcelona: Laertes.
- Superintendencia industria y comercio. (2016). *Una visión general del sector de puertos en Colombia*. Bogotá: Superintendencia industria y comercio.
- Universidad pontificia Bolivariana. (2016). *Problemática de la infraestructura ferroviaria en Colombia, historia y estado actual*. Bucaramanga: Universidad pontificia Bolivariana.
- Vergara, F. J. (2002). *Geografía general de Colombia*. Bogotá: Camacho Roldan Librería.

BIBLIOTECA CENTRAL DE LAS FF.MM.
"TOMAS RUEDA VARGAS"
201003235

