

Economía y oportunidad territorial de los megaproyectos de infraestructura física^a

Jahir A. Gutiérrez Ossa^b
Carolina M. Horta Gaviria^c
Erika Y. Guisao Giraldo^d

Recibido: 05/08/2011 Aceptado: 05/10/2011

Resumen

El escrito está dirigido a analizar los impactos económicos y de oportunidades territoriales que traería para las regiones y territorios la realización de los megaproyectos de infraestructura previstos por el Estado central colombiano. La fuerza que ha tomado la vinculación de los

^a Este artículo es producto del proyecto de investigación: “Impacto económico espacial de los proyectos de infraestructura física y geográfica en el departamento de Antioquia desde la perspectiva de los Negocios Internacionales. FASE 1: El Puerto de Urabá y FASE 2: Geo-infraestructura complementaria”, financiado por la Vicerrectoría de Investigaciones de la Universidad de Medellín, realizado por el Grupo de Investigación en Economía y Negocios Internacionales (GENI) de la Universidad de Medellín, entre el periodo 2009 – 2010.

^b Economista Industrial, Universidad de Medellín (UdeM, 1999); Magister en Desarrollo Regional y Local, Universidad Pontificia Bolivariana (UPB, 2006) en Medellín; (PHD) en Administración Pública, Atlantic International University (AIU, 2009), Honolulu, USA. Docente Investigador, Facultad de Administración, Universidad CES en Medellín y Universidad del Rosario en Bogotá; e-mail: algutierrez@ces.edu.co, Publicación: “Tecnologías, Organización y Políticas: Mundos de Producción de las Pymes en Colombia 1990-2002” Sello Editorial (UdeM, 2007) Medellín. Investigación actual: Modelo Gerencial de la Empresa Exportadora Colombiana con la Universidad ICESI, de Cali.

^c Politóloga, Universidad Nacional de Colombia (UNALM, 2003); Magister en Estudios Urbano Regionales, Universidad Nacional de Colombia, (UNALM, 2005). Docente Universidad de Medellín, Programa Negocios Internacionales, Medellín, Colombia, Coordinadora de Relaciones Internacionales; e-mail: cmhorta@udem.edu.co, Publicación: “Incidencia de la cooperación internacional en territorios receptores de población desplazada”.

^d Administradora de Empresas, Universidad Cooperativa de Colombia, en Medellín, (UCC, 1998), Especialista en Gerencia de Negocios Internacionales, Universidad del Rosario – Bogotá (UR, 2004), Candidata a Maestría en Ingeniería Administrativa, Universidad Nacional sede Medellín, e-mail: eyguisao@udem.edu.co. Publicación: Logística Integral, Ediciones de la U, Área: Administración, Primera edición: Bogotá, Colombia, abril de 2011. Investigación actual: Modelo de Gestión de Tecnología para las pymes del clúster textil confección en Antioquia con la Institución Universitaria de Envigado, Antioquia.

proyectos con el crecimiento y productividad, plantea una revisión mucho más amplia que la sola ilación básica. El análisis espacial y geográfico sirve de plataforma para extender aún más el planteamiento lineal que sustenta dicha expectativa. Es importante considerar que es la condición del territorio la que privilegia el avance y el desarrollo de la infraestructura, y no la percepción ahincada que atribuye a dichas circunstancias la poca correspondencia territorial de los mismos; que de paso generan hechos, que el desarrollo de la infraestructura considera subyacentes y nada más. En conclusión, la falta de una política pública nacional en materia de proyectos, muestra el estado de improvisación del tema.

Palabras clave: asignación eficiente, infraestructuras, administración pública, política y planeación del desarrollo, política de planeación, análisis gobierno regional.

Abstract

The writing is aimed at analyzing the impacts economic and territorial opportunities that would bring to the regions and territories the realization of the mega infrastructure provided by the central State. The force which has taken the linkage of projects with the growth and productivity, poses a far more extensive than the single basic branching's review. Spatial and geographical analysis serves as a platform to further extend the linear approach that underpins such expectation. It is important to consider that it is the status of the territory which favors advancement and development of infrastructure, and not strongest perception attributed to these circumstances the little territorial correspondence thereof; that step generate facts, that the development of the infrastructure underlying and nothing else. In conclusion, the lack of a national public policy project shows the status of improvisation of the item.

Key Words: allocate efficiency, development planning and policy, infrastructures, public administration, planning policy, regional government analysis.

JEL: D61, H54, H83, O2, R5

1. Introducción

La geografía del país ha jugado el papel de factor aliciente para la disposición de la infraestructura física, toda vez, que a partir de ella han sido definidos los principales proyectos -por lo menos en cuanto al establecimiento de redes de conexión y rutas de trans-

porte- dispuestos para promover el desarrollo económico. Sin embargo, en los últimos años, se ha presentado un fenómeno contra todo pronóstico. El factor espacial y geográfico ya no es -base para la fundamentación de dichos proyectos- sino que es señalado como el lastre que entorpece cualquier avance relacionado con la infraestructura, y que por ende, es

casi imposible prever otros impactos que no sean la erección del proyecto.

Ha hecho carrera el distanciamiento entre las condiciones en que deben ser definidos los megaproyectos, por encima de las consabidas proclamas de necesidad o requerimiento de disposición para con el proceso de desarrollo territorial. El exacerbado paso de las convenciones provistas por el desarrollo ingenieril ha descuidado, en esencia, el sentido de aprehensión que deben tener dichos proyectos con las condiciones territoriales, y no al frente de estos como está previsto, apreciación que no tiene interés de provocar discusión técnica. La no observancia de los territorios en cuanto a espacio y geografía, tiene sus bases en la relación de las economías de aglomeración de factores, sobre las que el factor tierra es una constante.

Por ende, el análisis sobre los megaproyectos que están en marcha y a punto de iniciarse en el país, no están objetados por su grado de disposición o utilidad. El asunto en cuestión, radica en apreciar las condiciones de espacialidad (convergencia y divergencia) que pueden crear en diferentes tópicos; además de las vinculaciones geográficas que, complementarias a dicha densidad física pueden crear entre los diferentes lugares en los cuales están proyectados para su instalación, cuya salvedad radica en los grados de asimilación que puedan traer en los mencionados elementos. Por ello, surge el análisis espacial y geográfico para contemplar todas las posibilidades que median entre el territorio y las condiciones productivas con la puesta de los megaproyectos.

Bajo los aspectos corroborados, está servida la oportunidad -para analizar los megaproyectos previstos en el país, de manera que

puedan ser contempladas las capacidades y condiciones que estos conllevarían en los territorios-, Es importante, profundizar en la consistencia directa que debe existir en la promoción de los proyectos con los incentivos que al respecto pueden crear en los espacios en los cuales tendrían lugar; también, en las derivaciones que generarían para la articulación plena entre ellos; y un balance lógico entre la apuesta de megaproyectos con la consolidación de los territorios en diferentes frentes, y no sólo a una agotada prescripción relacionada con la necesidad de conexión o salida de productos a los mercados.

El artículo está dispuesto para que el contexto de los proyectos de infraestructura sea el marco en el cual se puedan establecer los grados de alineación territorial que indiscutiblemente crean y que, al parecer, no hacen parte de su interés. La estructura del escrito está constituida por los siguientes aspectos: 1. Una revisión general del marco en el que están afianzados los megaproyectos de infraestructura para el desarrollo de Colombia; 2. Los fundamentos del análisis espacial y geográfico que permiten definir la complementariedad y la vinculación entre el marco de los proyectos y las condiciones territoriales; 3. La sustentación de hacia dónde está siendo orientada la relación espacio, geografía y territorio conforme a las expectativas que estos han creado.

2. Posición Estatal Frente a la Infraestructura y los Megaproyectos en Colombia

La presencia estatal ha sido baluarte para el desarrollo de la infraestructura y los proyec-

tos de relevancia para el país, que a su vez, ha estado acompañada por el arrojamiento del componente ingenieril, que de antaño reconocía en las características del territorio un desafío y una oportunidad para la realización de carreteras, ferrovías y puertos. Las riendas de la economía tomadas abiertamente por los estados en el mundo a principios del siglo XX, consolidaron la oferta de infraestructura para con los propósitos de bienestar recreados en ese entonces, se buscaba que las funciones del estado estuvieran hacia las áreas de banca, correos, entre otros, y claro está, infraestructura. Ramírez y Pachón (2006) analizan:

“-En la literatura sobre historia económica latinoamericana hay pocos estudios que hayan analizado el impacto de los ferrocarriles sobre el crecimiento económico con el enfoque de la cliometría. El interés por explicar los sucesos de la historia económica nacional en el marco de la nueva historia es reciente, y el análisis del transporte y su influencia sobre el desarrollo económico colombiano aún no han recibido suficiente atención-”. (p.135).

El mundo de los megaproyectos de infraestructura ha servido de enlace para correlacionar otros bastiones, necesarios en la creación de intereses propios de la política pública; entre dichos intereses se puede nombrar la reiterada discusión sobre la falta de obras y de proyectos relevantes en Colombia. En el país no es clara la hoja de ruta para que los megaproyectos tengan transversalidad internacional ni regional, cumplen el papel de conectores físicos pero no contemplan otros

componentes sujetos a estos. La discusión tiene sentido en el momento en el que el crecimiento de los mercados internacionales y en las economías tomó por sorpresa a todos, en particular a los países emergentes; suceso que revitalizó la discusión sobre las condiciones competitivas de estos para responder, en donde la infraestructura fue confinada a variable física y; en la creación de redes y vínculos con carácter de conexión como punto central. Ante esto, comenzó a presentarse distanciamiento entre los requerimientos de infraestructura con las ventajas geográficas y territoriales que podrían crearse, de ahí, el inagotable argumento denotado en la falta de infraestructura, pero no en identificar su impacto ostensiblemente. Explica Vanegas (2009):

En un documento publicado durante las rondas de discusión del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos, Luis Alfonso Arias, ex – gobernador de Caldas, manifestó que en este tema Colombia se encuentra por debajo, incluso de naciones africanas y asiáticas con grados de desarrollo inferiores. Las cifras hablan por sí solas: en Colombia hay 9 kilómetros de vías por cada kilómetro cuadrado de área, mientras que Etiopía tiene 11, Senegal 20, Ghana 36 y Bangladesh 48. Y en relación con la región el panorama no es menos desconsolador. Mientras Colombia cuenta con 350 kilómetros de vías por cada millón de habitantes, Chile tiene 850 y México 900. (p. 55)

Al trasladarse la situación a los territorios (localidades y regiones) previstos como plataformas por excelencia para el afianza-

miento de las economías y la estimulación de nuevos mercados, se cuestiona la dilación entre la necesidad de revisar en detalle las necesidades de infraestructura con las exigencias productivas que en los territorios deben diseñarse para acoplar la instalación de los megaproyectos con las posibilidades que se esperan llegan por cuenta de ubicación estratégica. La situación continúa siendo álgida, debido a que en el panorama sólo es promovida la conexión, pero de oportunidades concretas poco se diserta. Es importante establecer abiertamente los criterios sobre los cuales deben postularse las demandas de infraestructura del país, esa es una tarea que deberían realizar las empresas y los sujetos cuyas actividades implican un obligado tránsito por las rutas y vías nacionales. De nuevo Vanegas (2009):

En Colombia el 80 por ciento de la carga y el 84 por ciento de los pasajeros utilizan la red de carreteras, y el costo de uso de esa red tiene una incidencia negativa directa sobre la competitividad general del país y del sector exportador. Un ejemplo: transportar una tonelada métrica de carga por carretera desde Bogotá hasta Buenaventura, en un recorrido de 550 kilómetros, valía 32 dólares en 2007 y llevar esa misma cantidad de carga desde el puerto hasta Tokio valía 16 dólares. Ejemplos como este, que dio a conocer Hernando José Gómez Restrepo, presidente del Consejo Privado de Competitividad en el XXXII Congreso Nacional del Transporte en Cartagena contando con información de la Cámara Colombiana de Infraestructura, demuestran con

toda claridad las precarias condiciones de la infraestructura vial nacional. (p. 54)

Al retomar las conversaciones y derivaciones sobre los elementos tratados, se debe partir de la idea de moldear la proyección anticipada de la infraestructura con la estimación previa de las oportunidades que de los megaproyectos se esperan en todo el país, esto permitiría alcanzar una mejor evaluación en dichas materias o avanzar en la disputa, tratando de contemplar las facetas que debe cumplir las referencias definidas en las necesidades de obras físicas de gran peso con los impactos que deben traer en las localidades en donde tendrán asiento; por cuanto, la sustentación real de los megaproyectos está sujeta a este último aspecto. Según opinan para América Latina Fay & Morrison (2007):

La cifra necesaria para la inversión en infraestructura depende, naturalmente, del objetivo establecido. La cobertura universal de los servicios de abastecimiento de agua, saneamiento y electricidad podría conseguirse en 10 años con sólo el 0,25% del PIB regional. El mantenimiento de los activos en la infraestructura de abastecimiento de agua, saneamiento, electricidad, carreteras, ferrocarriles y telecomunicaciones requeriría aproximadamente el 1% del PIB. En un supuesto de “continuidad sin grandes cambios”, con tasas de crecimiento modestas, se necesitaría otro 1,3% del PIB para que las nuevas inversiones pudieran satisfacer la demanda de los consumidores y las empresas. La agregación de esas estimaciones permite

concluir que bastaría aproximadamente el 2,5% del PIB para responder al crecimiento previsto de la demanda, mantener la infraestructura existente y alcanzar la cobertura universal en el abastecimiento de agua, saneamiento y electricidad. Se trata de una estimación a la baja, ya que no se incluyen ni el costo de la rehabilitación (que, probablemente, será elevado) ni las inversiones necesarias en transporte urbano, puertos y aeropuertos. (p.8)

La labor estatal en materia de proyectos de infraestructura y obras de alto impacto han sido contempladas de tiempo atrás, gran parte de las iniciativas que continúan en la planeación territorial expresan la necesidad de superar el profundo rezago que se tiene y que aunque se ha tratado de ubicar como prioridad, no ha sido posible disponerlos más que por la acostumbrada falta de recursos, y por la ausente claridad espacial y geográfica a la hora de poner en marcha estos proyectos a la luz de exigencias futuras e igualmente, de los impactos en diferentes rubros. La generación de mega proyectos de infraestructura en los territorios, se convierten en un eje importante para afrontar la inclusión territorial abordada como contexto en los procesos de formación de las interacciones entre la morfología física y social del territorio, con el propósito de procurar sinergias espaciales, de integralidad regional en el orden internacional. Argumentan al respecto Merel et, al (2009):

The profitability of transportation investment, once the effects of transport cost on competition is taken into

account, depends on the initial value of transportation costs and the efficiency of the technology in ways that are not trivial. In particular, our results highlight the need to assess the initial state competition between traders before making investment decisions. The competition effect also effect dollar amount that farmers may be ready to invest in transportation, and ignoring it may lead to significant under-investment. Notably, this less-understood competition effect may quantitatively be much larger, and it affects farmers more evenly than the direct cost effect. (p.475)

La tardanza en la realización de los proyectos por parte del Estado tiene consecuencias negativas sobre otros proyectos, que por efecto derrame o impulso podrían contribuir a mejorar la oferta de infraestructura. La morosidad estatal acusa una revisión profunda y no sólo un llamado. Las condiciones y el estado circunstancial en el que se encuentra la infraestructura exigen una consideración extensa de lo que está pasando, y más aún, en medio de la cotidiana discusión mediática sobre el tipo de infraestructura a la que debe apostarse. Es necesario revisar si en realidad lo que se quiere es un poco o un máximo de todo, para responder a las necesidades intermodales y territoriales del país. Indica la Revista Poder (2008):

Según el informe Nacional de Competitividad 2008-2009, las exportaciones per cápita, la red pavimentada y el desempeño logístico de Colombia son muy bajos frente a otros países de América

Latina: La red vial pavimentada por habitante es hoy en Colombia 287 kilómetros frente a 417 kilómetro en Bolivia o Perú, 490 km en Ecuador, 533 en Brasil, 12.044 km de Chile, 1.154 de México, 1.363 en Venezuela y 1.600 en Argentina. El índice de desempleo logístico, que mide los costos ligados a variables como infraestructura, aduanas, comercio exterior, idoneidad logística y justo a tiempo, es para Colombia uno de los más pobres sólo superando a Bolivia. El costo de transporte, por ejemplo, es 20% superior en Argentina, 38% que en México y 13% que en Brasil. (p. 16)

La geografía que tiene Colombia y las condiciones de privilegio que esta circunstancia recrea, no han sido puestas para generar valor agregado, por el contrario han sido encausadas para explicar por qué no se ha avanzado en la materia. Frente a esta aseveración, independiente del tipo de características espaciales y físicas del territorio, los patrones de infraestructura deben apreciarse por encima de las ya para muchos, desventajosa condición geográfica, que raya a diferencia con el lugar de privilegio que para diversos foráneos ostenta todo el país. La contrariedad sirve para desviar la atención en la problemática central, aún no se cuenta con la hoja de ruta estatal del tema. En dirección contraria, la estructura de los suelos, la condición de la tierra, el reservorio montañoso, la extensa llanura, el relieve de altura, la altiplanicie, la sabana entre otros, han recibido toda serie de improductivos señalamientos acerca de sus atributos para no encomiar la realización de la mayoría de los proyectos de infraestructura.

Es esta polaridad la que no ha permitido la proyección plena de los megaproyectos, además, que si se tomará en serio la diversidad, la infraestructura estaría plenamente corroborada por circuitos en donde se contemplaría la categorización de la geografía mencionada al igual que la conexión, pero aún esta se vislumbra linealmente, con referencia al punto de destino y de llegada. Portafolio (2008) refrenda:

Por eso el Gobierno desea enfilarse hacia la consolidación de los corredores de comercio exterior, con proyectos de alto impacto que, por envergadura, generarán las condiciones necesarias para absorber las presiones que pueda ocasionar el previsible y creciente intercambio comercial. El plan de inversiones para el sector de infraestructura está estimado en 69,14 billones de pesos, de los cuales para el sector de transporte se contemplan inversiones por 20,23 billones, en donde la participación del sector privado representa el 46 por ciento de dichas inversiones, permitiendo incrementar los niveles de inversión a una cifra cercana al 4,5 por ciento del Producto Interno Bruto. (p.88)

La conexión es válida cuando al alcance de las poblaciones la infraestructura se extiende hacia otros frentes que deben ser corroborados a la par con las oportunidades que reiteradamente se dice, crean los proyectos de gran envergadura, y que tienen a su paso la posibilidad de mejorar o reorientar las condiciones de los territorios en los que terminan siendo edificados. Cuando aparecen espacios

visibles de interacción provocada por factores de espacialidad y movilidad, como los corroborados en materia de fomento de desarrollos conjuntos o creación de mojones alternos de poblaciones, se puede decir, que la infraestructura tuvo además de su -disposición, asiento por diversos aspectos. Ha sido intensiva la retoma por la planificación de áreas estratégicas en las que el desarrollo de aeropuertos, carreteras, puertos, túneles y vías férreas ostentan todas las posibilidades del caso para ser puestas en marcha en calidad de obras al servicio de la geografía nacional-, pues sin ella, no podría contemplarse la mediación de recorridos más cortos o la apertura de túneles o la llegada de barcos, es la infraestructura en sí quien es puesta a la orden de las condiciones espaciales y físicas, que si bien, reciben algún tipo de moldeamiento para responder a alguna necesidad puntual, en esencia, el escenario no termina modificado, al contrario, termina resaltando la base geográfica en que se fundamentó. Explica Santamaría (2009):

El Departamento Nacional de Planeación Nacional calificó a la infraestructura del transporte como deficiente, al no alcanzar niveles del 20 por ciento en la ejecución. La confección de los pliegos para sacar adelante las licitaciones que demandan los proyectos de infraestructura vial en el país continúa siendo el cuello de botella en el sector, situación que no ha permitido que ese rubro de la economía impulse el plan anti cíclico. (p.10)

La articulación entre los diferentes frentes institucionales en correspondencia con el área de mega proyectos e infraestructura,

no cuenta con el aliciente necesario para que los estamentos tengan claro la relevancia de programar central y descentralizada las obras que desde hace tiempo circulan bajo el interés nacional pero que, en la mayoría de veces, no resultan programáticas; hecho que desvía la atención y provoca la pérdida de prioridad de los estamentos, quienes a su juicio, todo proyecto debe pasar a revisión bajo un nuevo gobierno o será mejor la planeación de los proyectos de infraestructura en el país. De ahí que, es todavía evidente la validez para aceptar o desconocer algún tipo de proyecto, ya sea porque éste se ha pensado tiempo atrás o porque no recoge las características de transporte que explican cómo debe estructurarse la infraestructura para cada espacio, en el que aparte de conexiones, puedan alinearse otras movilidades en las que claro está la alteridad sobre el territorio está al frente, y no es ajena a los cambios y transformaciones que por cuenta de la infraestructura se pretende instalar. Por ende, los avances en el desarrollo de la infraestructura espacial y física en Colombia deben preservar el carácter de insumo para la condición geográfica, y no ésta última como lastre de las primeras. Según Duque, (2007):

La congestión y una insuficiente infraestructura reducen la productividad y la viabilidad económica de un país, aumentan el costo del transporte, y deterioran el ambiente. Pese a la importancia del sector transporte, la planeación estratégica de la infraestructura no ha recibido suficiente atención por parte del sector académico y de los actores de planeación: la movilidad y la infraestructura del transporte son fundamento para el

crecimiento económico y el comercio regional e internacional. Para el periodo 1995–2003, según el Ministerio de Transporte, mientras el PIB de Colombia tuvo un crecimiento promedio del 2,79% por año, el del PIB del sector transporte fue del 1,72%. Al analizar la contribución de cada uno de los modos al PIB transporte, para el periodo 1994–2003, el modo carretero aporta el 75% del valor total, el transporte por agua solamente el 2%, el aéreo el 9%. El 14% restante se le atribuye a los servicios auxiliares y complementarios del transporte. (El transporte en Cifras, 2004). (p.3)

El escenario de proyectos está completamente abultado en cuanto a la coincidencia de respaldar toda iniciativa cuya consigna sea la de velar por la recomposición de la infraestructura y los mega proyectos, pero el propósito como tal no está resuelto; las fallas institucionales, la languidez en las formas contractuales, el manejo de cartera, de gerencia o secretaría de obras aún no revelan la prioridad de llevar los proyectos a un buen término, en el que las partes estén claramente convencidas de que si bien, tienen intereses propios no pueden hacer a un lado el máximo interés de que los proyectos salgan adelante con sobrada holgura. Al hacer una breve descripción de los proyectos pasados, presentes y futuros que se tienen contemplados en toda la geografía nacional, todos desbordan en el afán de conexión, y ello es lo que ha obstaculizado considerar otras dimensiones, que pueden tal vez ocasionar costos de transacción, pero estos pueden ser justificables en principio si se entiende claramente que además de bus-

car los mecanismos de financiación directa que se espera de todo proyecto, también debe pensarse un poco más sobre otros medios que no necesariamente pueden tener correspondencia directa, pero sí un impacto claro para justificar el llevar a cabo las obras dispuestas en cualquier magnitud.

3. Política Pública en Infraestructura y Alcance Para el Desarrollo Territorial

La combinación que se pretende alcanzar se denomina espacialidad económica, considerada como la composición económica de un lugar que permita conocer el alcance de la infraestructura en virtud de la coherencia y correspondencia entre las actividades económicas y productivas en dicho lugar como en el caso del transporte. Debe entenderse, la necesidad de que exista un análisis contextual de los usos del suelo, las obras de infraestructura, la composición poblacional, las necesidades económicas y de comercialización con el propósito de hablar de una definición clara del territorio dentro de la perspectiva de las condiciones y características que debe cumplir para mejorar las condiciones de la carga. -Es importante-, considerar el impacto de los proyectos de infraestructura vigentes y futuros sobre la base de la capacidad de oferta exportable en escala y a través de sus distintos territorios. De ahí, la necesidad de hacer una revisión del aporte que le genera a una economía el contar con una sobrada o eficiente infraestructura que esté a la par con las condiciones de producción y acceso a los mercados internacionales. Considera Granados (2006):

The Colombian physical geography gave birth to a fractionated territory. The flows of rural population during the process of urbanization were also fragmented, heading for the cities at the core of the regional markets. In addition, Colombia ranks solidly with the group of progressive, industrializing countries worldwide that have well-diversified agriculture, resources, and productive capacities. It has the biggest coal reservoirs in Latin America and, in terms of hydroelectric potential; it ranks second in the world. (pp. 252y253)

Precisamente el equipamiento territorial trata de considerar dichos aspectos. Éste con-

siste en la evaluación directa que debe hacerse sobre la perspectiva de las capacidades y cargas del territorio para desarrollar toda actividad económica y productiva teniendo en cuenta elementos como la movilidad, los sistemas productivos y el crecimiento poblacional, entre otros. Por encima de la condición de espacialidad, se requiere determinar la capacidad de carga y equipamiento territorial como una alternativa que podría dar cuenta de la relación entre las actividades humanas y la capacidad de los territorios para absorberlas. Aunque se tienen claras las condiciones topológicas y topográficas, el tema de la geografía económica vincula mucho la necesidad de estrechar las condiciones de infraestructura con las productivas.

Mapa 1. Principales corredores de comercio exterior



Fuente: Roda, 2005

Fuente: Roda (2005). Documento CONPES 3547, p.11

La logística debe conducir la realización de las combinaciones óptimas entre la infraestructura, los sistemas productivos territoriales y las actividades de transporte, el manejo y proceso de producción, y las cadenas que se generan cuando existe estrechez entre la infraestructura física y la producción económica. Con ello, se rescata la idea de que el territorio como tal pone las condiciones. La infraestructura trae mejores oportunidades para todas las actividades económicas, como la producción y la prestación de servicios. Sin embargo, su análisis termina siendo parte de los cobros de catastro, incremento en el costo de predios, inaccesibilidad de otro tipo de actividades e inclusive disminución de las actividades consideradas oriundas o autóctonas por cuanto los nuevos desarrollos, de manera lógica, exigen la revisión de la actividad productiva. Consideran Shatz & Venables (2003):

Distance and market size are extremely important in determining where firms establish their foreign affiliates. Adjusting for market size, a large share of investment stays close to home, and adjusting for distance, a large share of investment heads towards the countries with the biggest markets. In fact, the majority of the world's direct investment is horizontal, designed to serve customers in a host-country market rather than in the world-wide market. As a result, most investments can be found in the advanced industrial countries. (p. 42)

Se considera que una de las posibilidades que tiene la infraestructura física es cuando

las actividades que se encuentran dispuestas en ella se complementan entre sí, como una especie de corredor económico en el cual las actividades se ven compensadas a medida que aumenta el trayecto o es más amplia la extensión física, lo que permite cuestionar si es tan cierto que los territorios se complementan por el hecho de tener factores de producción o servicios. No es sano, que terminen conduciéndose grandes proyectos hacia dicho lugar por el efecto expulsión que podría generar, no al servicio de la actividad complementaria, sino como parte del centro que hasta ahora estaba absorbiendo su producción, hecho que deja a la luz que también el tema del transporte tiene sus elementos de marginalidad económica, y que en vez de mejorar podría traer peores resultados. Para mediar entre la infraestructura física y la composición del lugar como sistema, es necesario determinar las características territoriales en virtud de las aplicaciones propias de la logística con el fin de determinar el componente de relación que existe entre estos y la capacidad productiva, de distribución y comercialización de la carga que tienen las empresas, con miras a conocer las necesidades en dichas áreas. Al respecto Hólmen considera (1995):

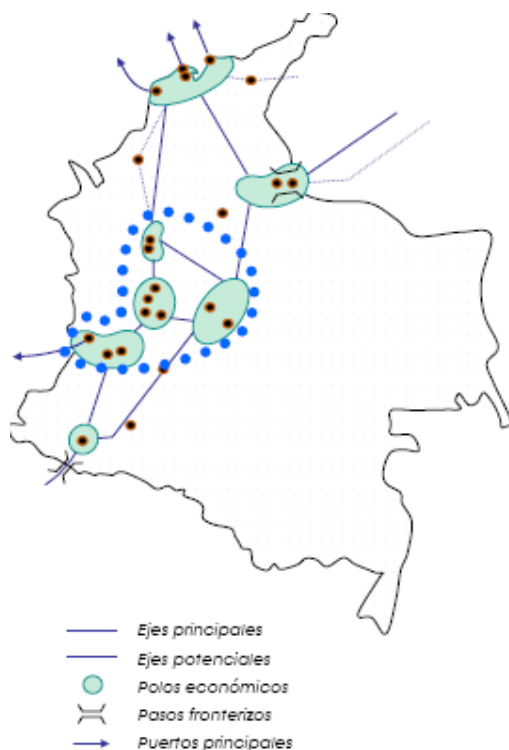
A number of geographers, thus, recommend the use of regions as exemplars or mirrors of 'grand' processes. But is 'mirroring' really what regions do? To me this does not sound as regional geography at all. Rather, it is an effort to obscure the geography of place and region as a means of understanding societal processes. Actually, treating place and region as 'mirrors' means that

they are reduced to mere backdrops to the predetermined societal processes we have set out to explore.(p. 6)

Es necesario caracterizar la estructura de transporte destinada para la carga económica y comercial que se moviliza, teniendo en cuenta las capacidades pasadas, presentes y futuras sobre las mismas, considerando la importancia de conexión y complementariedad

que debe existir en la misma desde los diferentes lugares desde donde ésta parte y se desplaza desde la perspectiva de la comercialización y distribución de la misma. Para finalmente, diseñar un modelo de evaluación que permita compatibilizar el manejo económico del transporte de carga con las condiciones de desarrollo del transporte, la comercialización de productos y la distribución de la carga.

Mapa 2. Principales polos logísticos de Colombia



Fuente: Banco Interamericano de Desarrollo, ponencia: Seminario de Logística y Facilitación del Comercio y Transporte, 2005, p. 19. Ponencia: La estructura logística de la Región Andina: necesidades, oportunidades y retos a corto plazo. Seminario de Logística y Facilitación del Comercio y Transporte. Por: José Enrique Pérez Fiaño.

Los usos del mar, el transporte de carga terrestre, marítima, fluvial o intermodal pasa a la par se complementan con la realidad económica del país, al igual que con los desarrollos sobre infraestructura de servicios, como la instalación de una planta generadora de energía o la misma ubicación de un puerto en sus variadas connotaciones, los centros logísticos o las zonas francas; pero la relación entre estos, no puede señalarse solamente como un episodio métrico de distancias, es imprescindible considerar el estrecho margen de la cadena económica de un país. No se puede hablar de procesos de transformación del territorio, si desde éste no se piensa que en él deben procurarse unos ciertos acomodamientos mirados desde estas mismas formas de ordenamiento propiamente físicos que deben advertirse antes de continuar con la avanzada de ocupación tanto de mega proyectos de infraestructura, como de las oportunidades y condiciones económicas. Señala de nuevo Santamaría (2009):

No debemos mirar las soluciones que se están desarrollando para carreteras o puertos solamente, hay que ver un todo, desde el origen hasta el destino de las mercancías y qué tan fácil les resulta a las empresas mover sus productos, bien sea en el mercado nacional o en el exterior. Si bien la iniciativa está enmarcada en una política nacional, hay condiciones que implican una milimétrica coordinación con los gobernadores y alcaldes para evitar que las plataformas logísticas se conviertan en elefantes blancos. Esto, por cuenta de los planes de ordenamiento territorial, así como

por medidas que pueden tener un grave impacto, entre otras, el pico y placa para los automotores de carga. (p. 15)

Es primordial analizar las posibilidades de orden espacial y económico que los proyectos derramarían sobre las regiones a través de la interacción de estos sobre la perspectiva de las mejoras económicas tan esperadas, y en ellas, en los sectores o actividades económicas que a lo sumo o de manera particular terminarían mejor conectados a dichos proyectos, analizando esta situación bajo simbiosis. Se espera que ésta apuesta conduzca a definir los elementos que determinarán la integración entre los mega proyectos y los sistemas productivos que se encuentran operando o que posiblemente emerjan con el paso del tiempo y la puesta en marcha de los mismos a la par con la posibilidad de que Antioquia entre en la senda de la integralidad cíclica en materia logística en la cual el territorio responda en red y redes a través de la interacción que surja entre las distintas subregiones y los asentamientos empresariales. Al respecto resalta el Banco Mundial (2009):

A medida que los países se desarrollan, la ubicación importa menos para las familias y las empresas. El desarrollo parece otorgar un lugar a la capacidad de beneficiarse económicamente de las mayores concentraciones de la producción y obtener las ventajas sociales resultantes de la convergencia en el consumo. Así pues, el desarrollo económico lleva consigo las condiciones de una prosperidad todavía mayor, en lo que podría considerarse un círculo virtuoso. Otro hecho

significativo es que la proximidad es importante. Una ciudad próspera pocas veces deja que su periferia se sumerja en la pobreza. La prosperidad de una provincia se comparte tarde o temprano con las más próximas. Y países vecinos comparten no sólo fronteras políticas, sino también destinos económicos. (p.2)

Las instancias territoriales deben ser quienes dirijan el escenario de la promoción y desarrollo de los proyectos de infraestructura, labor que aún descansa en la posición que asuman las entidades adscritas del orden central, pero que ante la complejidad del asunto, es más que urgente avanzar en una política pública, y por ende de primer orden, que garantice la conexión entre los proyectos programados en cada territorio del país con las necesidades que sobre ellos sean requeridas desde diferentes presunciones.

4. Infraestructura Física y Megaproyectos Desde la Apuesta al Desarrollo Territorial.

El avance de la infraestructura sólo es congruente en la medida que al interior de su institución comprenda los desarrollos que lógicamente han de esperarse cuando es planteado un proyecto de características relevantes para cualquier territorio. Al margen de la expectativa que se crea, que de cierta manera es una diáspora ajena y en consecuencia, cuando se utilizan dichos proyectos para encarar la competitividad y la exigencia de los mercados, que dentro de la lógica de la convergencia que deben tener los mega pro-

yectos es más una consecuencia que un propósito de la puesta en marcha de la infraestructura. Para entender este panorama, es importante ampliar las razones que se utilizan para explicar y sustentar proyectos de dicha naturaleza, máxime cuando los argumentos terminan siendo repetitivos. Replica Santamaría (2009):

Si bien la iniciativa está enmarcada en una política nacional, hay condiciones que implican una milimétrica coordinación con los gobernadores y alcaldes para evitar que las plataformas logísticas se conviertan en “elefantes blancos”. Esto por cuenta de los lineamientos en los Planes de Ordenamiento Territorial. Es claro que más allá de los planteamientos, queda en manos de los mandatarios locales, al momento de jugársela con una plataforma logística para impulsar la economía de su municipio, buscar mecanismos que garanticen una planeación a largo plazo y no que pongan en riesgo la inversión y la eficiencia de un proyecto, dejándolo a merced del gobernante de turno. (p. 7)

En dicho terreno, es que no puede dejarse el alcance del desarrollo en infraestructura, por cuanto, es precisamente la compulsión de interés los que hacen de estos una realidad plena y extensiva a todos. Es decir, que al interior de los mega proyectos deben contemplarse los costos de transacción a los que haya lugar, y que no sólo responden a los preceptos que se tienen para que estos se ejecuten. Los proyectos importantes del país solo gozan del beneplácito estatal y central,

y en el plano territorial padecen una extrema aversión por diferentes cúmulos de aspectos que los hacen poco admisibles a la luz de las prerrogativas que se registran en cada lugar; pareciera ser, que en cuanto a la responsabilidad de los proyectos nadie está al frente, y quienes son sujetos de su establecimiento deben asumir las problemáticas que crean, ya sea el contar con ellos o por lo contrario. Según CONPES 3547 (2008):

Con el mismo propósito, dentro del desarrollo de los estudios piloto de promoción de plataformas logísticas, se contemplará la formulación de manuales metodológicos que desde el punto de vista urbanístico y técnico, orienten a los entes territoriales ante una eventual inclusión y/o aprobación en el desarrollo de iniciativas de este tipo de infraestructura y a sus posibles desarrolladores en la formulación de proyectos de impacto para el comercio tanto interior como exterior, y su interrelación con la infraestructura de transporte de orden nacional. (p.50)

El abanico de opciones que muestra el desarrollo de la infraestructura en el país ha estado sujeto al imperio de la contratación pública, a pesar del consabido éxito que logró de cierta manera la actividad por cuenta de los estados, y para lo cual, en el país también se logró una cierta ventaja, a pesar de que estos fueron dispuestos como referencia para los mercados internacionales, pero no para acercar al territorio en pleno hacia dichos escenarios, sustrato para lo cual nunca fue postulado una política pública, sino una delegación

sobre quienes podían desarrollar la actividad. La entrada de las regiones y localidades en el tema de infraestructura ha gozado de observancia central, en cuanto a la complejidad de haber definido un desarrollo hacia adentro, que igualmente complica la búsqueda de salidas o por lo menos de una holgada consumación de las necesidades concretas, por encima claro está de los proyectos planteados para ordenar o por lo menos estipular hacia dónde debía dirigirse en orden la infraestructura del país. Explica Restrepo (2010):

Según un informe del Banco Mundial en Colombia, existe una falta de articulación entre río, carretera y ferrocarril, lo cual encarece en más de 50 por ciento los costos logísticos de transporte. Esto se explica, en parte, por el hecho de que mientras el 60 por ciento del transporte europeo es multimodal, en Colombia esta cifra es tan sólo de 1,5 por ciento. Para lograr los resultados esperados también es necesario implementar unas zonas logísticas en puertos fronteras y grandes ciudades. (p. 6a)

Es claro que los territorios poco o nada han incidido en el tema porque igualmente a ellos se les apremia como parte del vaciamiento al que haya lugar, en cuanto a los principios que rigen la disposición de obras respecto al servicio que “obviamente” puedan prestar. Ha sido esta característica, matizada en el distanciamiento de los proyectos frente a las condiciones territoriales las que han impedido que la infraestructura posibilite otras dimensiones distintas a las razones por las que han sido planeadas. Las conjuga-

ciones en las que han sido objeto de trabajo, prueba de la apertura de mercados, creación de redes de comunicaciones, conexión de transporte y otros que se asemejan más a una bandeja de denominaciones que no conducen a nada, sirven para señalar que en materia de apropiación de la infraestructura como componente de desarrollo territorial, el país entero, está básicamente empezando. Opina Krugman (2009):

Both new geography and new trade, then, may describes forces that are waning rather than gathering strength. Yet they're hardly irrelevant. And even the fact they may be losing force is itself an important insight. For example, the contrast between the deep troubles of the big Three automakers in the United States and the less afflicted foreign-owned operations, many of them located outside the traditional manufacturing belt, may in part reflect the diminishing advantages of being co-located with other producer in your industry. Whether the influence of increasing returns geography is rising or falling, one thing clear: much was learned from the intellectual revolution that brought increasing returns into the heart of how we think about the world economy. (p. 570):

El agotamiento de la infraestructura por cuenta de su disposición o capacidad de absorción de las demandas que sobre ella se exigen, es prueba, de que en ningún caso las obras han pasado más allá de la planeación de orden ingenieril que las pone en su lugar, pero con respecto al tamiz territorial y a la proyec-

ción que sobre los mismos deben hacerse, los involucrados en estos casos no saben a quién acudir, porque la proyección no hace parte de la erección de la obra. Por ende, los territorios se ven en la mayoría de casos perjudicados por las razones no ingenieriles, pero sí de equipamiento que deben brindar los proyectos de infraestructura. La improvisación propia de los proyectos no puede sustentarse en la existencia de cláusulas o salvaguardas jurídicas para respaldar los criterios explícitos y tácitos, desde los que deben evaluarse las diferentes obras, que en consecuencia tendrían que estar expuestos a manera de valor agregado sobre la connotación propia del porqué vincular la programación de proyectos de infraestructura en localizaciones o ubicaciones específicas, que si bien pueden traer costos de transacción adicionales, puede ahorrar la discusión sobre la sostenibilidad y viabilidad del mismo, y claro está, el estado de receptividad que de manera consecuente deben crear. Indica Portafolio (2008):

Según datos de la Comunidad Económica Europea, el valor del sector logístico ascendió al 13,8% por ciento del PIB mundial en el año 2005, representando entre un 10 por ciento y un 15 por ciento del costo final de un producto elaborado. Analizando los resultados para el año 2008 del índice de desempeño de la cadena de abastecimiento en una muestra de 150 países encontramos que Colombia ocupa la posición 53 del escalafón, situación que impone un importante reto en mejorar la eficiencia de la logística para incrementar la productividad y competitividad del país. (p. 88)

Proyectar los desarrollos territoriales en materia de logística territorial desde la misma composición económica y perspectiva de negocios de la carga es fundamental, por cuanto desde allí debe entenderse la necesidad de que exista un análisis contextual de los usos del suelo, las obras de infraestructura, la composición poblacional, las necesidades económicas y de comercialización, con el propósito de hablar de una definición clara del territorio dentro de la perspectiva de las condiciones y características que debe cumplir para mejorar las condiciones de la carga. Es necesario, tener en cuenta el tema de la derivación territorial, es decir que no existe la posibilidad de copiar o proyectar otros territorios si sobre estos pesan de manera clara, características que los hacen diferentes. Sin embargo, cuando es medida la capacidad factorial, se encuentra que la derivación en la que puede dividirse un territorio dista de la manera de medir los territorios en cuanto a la posibilidad de impulsar procesos de desarrollos ilimitados en lo mismo, lo que deja entrever una especie de carga territorial. Considera Lipietz (1992):

Thinking about economic spaces has always been divided between two momenta of dialectic: locality and globality; or regional personality versus interregional (international) division of labour. Even in the most extreme versions of these pairs (central-place theory, stage of development theory, dependency theory), considerations pertaining to the other sides were implicitly taken into account. This is also true in the 'new orthodoxies' of 'the new inter-

national division of labour' and 'endogenous development of localized productive systems'. Both are single-mindedly focusing either on locality or on globality, and both involve a particular vision of present evolutions within the world capitalist system ('peripheral Fordism' of 'flexible accumulation'). (p.1)

Durante algún tiempo los análisis relacionados con las distancias territoriales generaron inquietud en cuanto a la relación de la distancia constante entre los centros de mercado con las tierras dedicadas a la producción, cuya diferenciación consistía en la capacidad productiva de las mismas para sacar provecho de la distancia frente al mercado, Dicho análisis hacían pensar que la revisión acerca del territorio iba a descansar sólo en la relación productiva del mismo. Es importante mediar a través de escenarios los entornos que bordean la realidad física de los territorios conforme a los cambios y alteraciones que sufre la carga en cuanto a los pisos térmicos por donde transita o los trayectos de distintos niveles por los cuales trasiega; debe realizarse un análisis concienzudo sobre la realidad del transporte de carga frente a las condiciones de valoración de esta última, por encima de los pagos por flete o los mismos peajes. Al respecto opinan Fay & Morrison (2007):

Los principales desafíos para la infraestructura en América Latina y el Caribe son, entre otros, los siguientes: Aumentar la rentabilidad social y económica, gestionar con mayor eficacia la privatización y otras formas de participación privada, y establecer nuevas fuentes de

financiamiento. Aumentar la rentabilidad social y económica. Los esfuerzos por elevar la rentabilidad social de la infraestructura deberán centrarse en el establecimiento de procedimientos nuevos y más adecuados que permitan incrementar el acceso, en condiciones asequibles, de la población pobre. Para multiplicar la rentabilidad económica, deberá promoverse una mayor eficiencia del gasto público en infraestructura. (p. 61)

La concepción del territorio ha pasado por quienes consideran su relevancia como lugar al igual que quienes aprecian su importancia como escenario, siendo común que ambas posturas choquen. Sin embargo, las variables que componen el territorio han tomado trascendencia tal es así que definen la forma de entender y disponer al mismo. El territorio sigue siendo analizado desde una perspectiva enteramente de disposición, pero no se ha profundizado en su estructura espacial ni dimensional que pudiese derivarse si a éste se le apostará de una manera factorial. La composición de la carga a través de los elementos propios de la logística territorial con el propósito de identificar las apuestas económicas, productivas, empresariales y de servicios a los que los territorios, compuestos en diferentes formas, estarían dispuestos o deben desarrollar con el fin de tener cierta claridad frente al panorama de la utilidad territorial y de la relación, que este término tiene con el mismo ciclo por el cual atraviesa la carga, en donde es fundamental considerar unas lógicas propias del territorio. Explica Muñoz (2009):

Es el momento de pensar en una descentralización espacial orientada a la apertura de espacios que promuevan el desarrollo desde nuestras regiones. Este enfoque requiere una mirada más integral del proceso de descentralización en Colombia. Tal vez sea el momento de ver nuestras regiones considerando sus diferencias, los desequilibrios económicos y sociales que hoy se presentan entre regiones y la débil estructura institucional con que hoy cuentan departamentos y municipios para promover procesos de desarrollo económico y social, más allá de la simple provisión de los servicios sociales. Sin embargo, Colombia a pesar de ser un país de regiones, no ha contado con una verdadera política de desarrollo regional, que considere lo territorial como dimensión determinante en el desarrollo. Columna de la Fundación Buen Gobierno. (p. 31)

Inclusive, se ha llegado a pensar el proceso sobre la base de la disposición de unos proyectos más que otros, en el caso particular de la construcción de puertos o la construcción de rutas para que el uno implique la habilitación y la viabilidad del otro; discrepancia que no tiene nada de objetividad ni científicidad, porque lo que se requiere son proyectos que entiendan la magnitud plena de lo que significa su establecimiento en los lugares en los que se necesita. Sin embargo, por encima de la imperiosa urgencia de contar con vías de transporte (carreteras y ferrovías) no deja de tener eco en todos los rincones, el lema de destinar más recursos para favorecer, como primera medida, las condiciones portuarias

del país, que a la par también reclaman una definición explícita del arraigo que de ellos se espera en los territorios en dónde están ubicados o de donde se pretenden instalar. Explica Martner (1999):

Los puertos fueron espacios poco relevantes durante el período en el que privó el modelo de desarrollo hacia adentro basado en la sustitución de importaciones. De allí, el desinterés por su estudio dentro de los distintos campos de las ciencias sociales, inclusive en áreas muy cercanas con esta temática, como el análisis regional y la geografía económica. Sin embargo, a raíz de la reciente reestructuración del sistema mundial capitalista, estos espacios litorales han adquirido mayor relevancia al constituirse en nodos principales de articulación de redes productivas crecientemente globalizadas. (p.1)

La infraestructura portuaria ha sido colmada por las demandas que se han hecho para que sean mejorados las instalaciones para el recibo y despacho de carga, situación que se ha vuelto patrón de referencia en los llamados puertos internacionales del país que son fácilmente superados por la tipología de transporte y de carga que llega a los puertos a descargar o recoger carga, hecho que evidencia lo poco atractivo que es el país como zona de tránsito o de espera de carga, por cuenta de una estructura débil en materia de logística intermodal portuaria. Aún subsiste, el liderazgo de algunas regiones con respecto al enclave de infraestructura que tienen, pero que no son articulados a los circuitos de transporte y de

conexión que internacionalmente se requieren. tratar de considerar otras posibilidades se considera irreverente o poco necesario, para los requerimientos del país. Considera Morales (2008):

Pese a las grandes obras y expansión portuaria que se le está realizando a Cartagena y Buenaventura como mayores puertos de Colombia, y a la expansión del propio Canal de Panamá que en el 2000 se entregó a los panameños para llevar las rutas interoceánicas Asia-Europa hacia el norte, ni los primeros ni el segundo, ni puertos ni canal, serán competitivos por lo que apenas servirán en el escenario marítimo actuando como rutas alimentadoras y de distribución. (p. 18)

Las comparaciones que se hacen de uno y otro puerto son insignificantes en la medida en que ambas infraestructuras, y claro está las zonas en donde se encuentran ubicados no tienen las características necesarias para que allí sean considerados desarrollos alternos al de la carga o despacho de mercancía. Por ende, se ha pretendido que sea este mismo vacío de infraestructura el que pueda llevar a buen puerto la iniciativa de contar con una región preparada para las exigencias internacionales con referencia a la infraestructura física. Según (INVIAS), por este corredor circulan aproximadamente de 12.5¹ mil vehículos

¹ INVIAS. Volúmenes de tránsito 2008. Departamento de Caldas. En: http://www.invias.gov.co/invias/hermesoft/portallG/home_1/recursos/informacion_institucional/20122007/documento_tecnico.jsp

semanales. Este tránsito solo es comparable en la región con el tramo Don Matías- Caucaasia debido a que estas dos pertenecen a una sola vía de comunicación entre Buenaventura y Cartagena. Por este transitan tanto los vehículos de Medellín a Buenaventura como los de Buenaventura y eje cafetero hacia Cartagena y los de Cartagena a Buenaventura. Expresa Viloría (2001):

Los diferentes segmentos de la actividad portuaria colombiana (contenedores, carga general y gráneles) se encuentran altamente concentrados con características oligopólicas. La eficiencia operativa y la infraestructura vial y de servicios es menor en Buenaventura que en los puertos del Caribe, pero el primero cuenta con un mercado cautivo de 60% del café y 100% del azúcar. El mercado de contenedores es el menos concentrado, ya que todas las sociedades portuarias ofrecen este servicio. En cuanto a competencia regional, algunos estudios establecieron que esta es prácticamente inexistente entre los puertos colombianos y de los países vecinos, siendo la excepción la competencia que se presenta entre Cartagena y otros puertos regionales por la carga de transbordo. Los competidores más cercanos para la carga de transbordo se encuentran en los puertos de Panamá, Puerto Caballero (Venezuela), Kingston (Jamaica) y Free Port (Bahamas). (p. 84)

Si bien en cada uno de los dos extremos oceánicos que tiene el país, se vienen realizando esfuerzos para ampliar la capacidad de infraestructura en todos los niveles, pero con

miras particular a extender la oferta portuaria, no es aún clara la correlación que estas pretensiones tendrían con el desarrollo económico en pleno de las regiones a las cuales están adscritos o sobre los corredores, ejes de transporte y rutas sobre las que se extenderían. De manera traslapada solo suena el contenido económico y competitivo, como preceptos sobre los cuales germinarán los elementos aquí planteados de manera directa, como los que deben encauzar el matiz de dichas obras superando incluso el tenor de necesidad que encapsula su edificación, y que debe ser contemplada de manera profunda por los intereses claramente creados en cada uno de los dos extremos portuarios del país, como sucede en Cartagena. Se ejemplifica en Doing business (2009):

Alemania es líder mundial en la aplicación exitosa de los conceptos de puerto multipropósito y multimodal. Casos como Hamburg, Neus-Duseelforder Hafen y Duisburg son referente obligado para el resto de países que desean competir en este mercado de logística. Y Colombia va en la dirección correcta: el Puerto de Cartagena es ahora el HUB de las Américas para la naviera alemana Hamburg Sud, y en un futuro será una ciudad portuaria. (p.1)

Está claro que el país no cuenta con una política pública de proyectos de infraestructura y de megaproyectos, hecho que muestra que al frente de dichas obras están circunscritas representaciones dedicadas a la actividad, pero que no representan claramente la condición de instituciones que permitan guiar

no solo al Estado central, sino a todas las estructuras que por sus necesidades u obligaciones requieren fundamentar aún más los principios de la contratación o de la convergencia simultánea adheridos a los proyectos de infraestructura. Al respecto, la existencia de entidades privadas y la conformación de las entidades de carácter público adscritas al tema, poco han servido para abonar una política pública clara y seria que abarque ampliamente lo que atiende a la proyección o realización de infraestructura. Lo cierto, es que tampoco ha sido superada la rivalidad a la distancia prevaleciente por los estamentos y entidades que tienen a su cargo la administración y dirección de dichos temas. Cuando se presentan a discusión todavía estas circunstancias, se refrenda aún más la poca claridad que se tiene de la complejidad de lo que significa para todos el desarrollo de infraestructura. Explica García (2011):

La región del pacífico es el macro proyecto de desarrollo político, fiscal, económico y social más ambicioso concebido por los departamentos del Pacífico colombiano, que liderados por el Valle del Cauca, haciendo uso del artículo 306 de la Constitución Política de 1991 que reza “Dos o más departamentos podrán constituirse en Regiones Administrativas y de Planificación, con personería jurídica, autonomía y patrimonios propios. (p3)

En el Valle del Cauca, ha tomado fuerza la mirada territorial de los proyectos de infraestructura que si bien comienza a tener en cuenta algo planteado desde tiempo atrás, con el

proyecto Arquímedes ha encontrado la posibilidad de expandir sus intereses portuarios con una mirada amplia hacia el desarrollo. La propuesta acoge todas las prerrogativas hechas en el pasado y las proyectadas para que el Pacífico pueda tener un destino por lo menos connatural en cuanto a la disposición de infraestructura. Lograrlo implica superar la concepción de poder y cacicazgo que se juega en cada uno de los departamentos, cuando en la realidad la cercanía geográfica congrega y motiva al trabajo en llave. El proyecto Arquímedes está definido para presentar un plan de largo plazo para el desarrollo del Pacífico colombiano, en lo que constituye los departamentos que hacen parte de dicha subregión. La idea, es avanzar a partir de la capacidad instalada que se tiene en el Valle del Cauca, para que éste a manera de relación arrastre o impulse a los demás departamentos para alcanzar niveles de infraestructura que permitan sortear las exigencias de la competencia internacional con la puesta del encadenamiento de las ventajas territoriales como oferta logística. Contextualiza Mora (2008):

Un complejo portuario de dos hectáreas se levanta en una de las zonas más deprimidas del país: Buenaventura. Desde agosto y con una inversión de 210 millones de dólares, 850 socios locales y la firma española Terminal de Contenedores de Barcelona (TCB) están construyendo el Terminal Marítimo de contenedores. Actualmente están adecuando los terrenos para ganarle 10 hectáreas al mar y haciendo los dragados para lograr la profundidad de 12 metros que exigen los barcos cargueros. 2.800 pilotes darán

estabilidad a los patios. Allí, se apilarán los 180.000 contenedores anuales planteados en la primera fase, que empezará a operar en el 2010. Cuando finalicen la cuarta etapa, la capacidad será de un millón de cajas. Hoy, el puerto de Buenaventura (que también tiene un ambicioso plan de expansión) moviliza unos 700.000 contenedores que representan casi la mitad del volumen que sale del país. La idea es desarrollar 26 hectáreas. (p.5)

La oportunidad aprovechada por el departamento del Valle del Cauca, al retomar la iniciativa de proliferar el desarrollo a través de la consolidación de una amplia frontera territorial, repasa el llamado que de manera constante ha hecho el gobierno central para redireccionar el desarrollo del país hacia la apuesta y consolidación de grandes territorios, como lo ha acogido de manera concreta el Valle con el proyecto Arquímedes. Aunque ya el Atlántico ha dado muestra de la posibilidad de hablar de una sola región en sentido estricto, para el caso del Pacífico, la circunstancia está mucho más endeble, debido a las condiciones que presentan cada uno de los departamentos allí inmersos. Algunos con disparidades muy claras en lo que respecta a las condiciones económicas y oportunidades de desarrollo como es el caso del Choco, si se le compara con el mismo Valle del Cauca. Argumenta separata L&CE (2010):

El dragado de los puertos y la reducción en las frecuencias de algunas navieras son las principales preocupaciones de los empresarios frente al desarrollo por-

tuario del país. En el Pacífico inquieta por ejemplo, además de los problemas de infraestructura de Buenaventura, la necesidad de profundizar el canal de acceso de hasta 15 metros y reducir los altos costos en el manejo de la mercancía para la movilización e inspección de carga por parte de diferentes entidades. (p.3)

Un hecho preocupante frente al tema de la oferta de infraestructura, radica precisamente en que para ninguno de los dos puntos de la incipiente geografía intermodal con que cuenta el país es atractivo para quienes desarrollan actividades de transporte de carga en el mundo, para los cuales el pasar por alguno de los puertos colombianos y por ende su infraestructura, no es atractivo de ninguna manera, razón que indica la equivocación a la que se expone al país cuando aún no se tiene en cuenta como un lugar expedito para el transporte internacional que obliga a insistir en la necesidad de la infraestructura para el alcance de los mercados con la complementación que de ésta debe darse para el desarrollo endógeno de los territorios en los que se pretende ampliar o ubicar.

5. Conclusiones

La puesta en marcha de los proyectos de infraestructura no puede continuar distante de las condiciones territoriales y a espaldas de las prerrogativas que sobre ellas tienen los diferentes estamentos e instituciones que continúan a la expectativa de lo que a su haber consideren quienes están al frente de la “ges-

ción pública” relacionada con estos temas. El país, ha contado de sobra con múltiples ejemplos que obligan a re-conceptualizar la percepción aislada que atiende solo el discurso ingenieril. Si bien las obras son necesarias, es prioritario, la cohesión que ellas pueden provocar, y no el estado de imposición sobre el cual son puestas en marcha.

El caos en que están sumidos los macro proyectos que ha dispuesto el Estado central para que el país salga de la inercia y estacionariedad en que se encuentra el desarrollo de infraestructura, ha tenido por defecto la dirección exclusiva del ordenamiento civil, gestado por la ingeniería colombiana, que en una amplia proporción ha dibujado la forma de país que se requiere sin contar con las condiciones y disposiciones geográficas para volverlas viables desde que se erigen y no cuando están puestas en marcha. Es cierto, a la ingeniería en Colombia le falta gestión y por ende administración, que no solo compadece el derrotero al que está expuesta cualquier obra, sino de una gerencia que responda a las prerrogativas desde diferentes frentes y no solo al de infraestructura.

La preparación en gerencia de mega proyectos no hace parte de la agenda que se exija a los constructores en los pliegos de contratación, es importante que se vaya considerando la posibilidad de tener en cuenta dichos aspectos, por cuanto las obras relevantes en el país no pueden estar suscritas solo a los cánones ingenieriles, que si bien son cruciales, no recogen en esencia los elementos complementarios que toda proyección de infraestructura debe contener; como lo es entre otras, el reconocimiento de las poblaciones y sujetos para los que se aspira que dicha obras sean

dispensadas. Es urgente, disciplinar y reglamentar los ejercicios de impactos y real gestión de los proyectos de infraestructura, pero para lograrlo, se debe dar más fuerza a la gestión de los mismos a las entidades territoriales.

La idea es plantear un esquema que permita evaluar en todos los frentes los costos de transacción que se generan en este país por desconocer la magnitud real de lo que se está expuesto en materia de los proyectos de infraestructura. Es fundamental analizar el impacto de los proyectos al interior de las ciudades y fuera de ellas, pues al parecer no hacen parte de la revisión legal ni formal de los contratos, sustento que muestra a toda la luz, la vulnerabilidad a las que está aventurado todo el país en materia de infraestructura, y que por lo pronto, no ha tenido respuesta ni en las instituciones estatales a las que corresponde, ni en los frentes estamentales regionales para que se plasmen claramente las condiciones en que deben ponerse en marcha los proyectos de infraestructura en el país. En realidad, se desconocen las convergencias que deben crear estos en cada uno de los territorios en donde se supone su trascendencia compulsa más que una mera conexión de rutas y vías.

Bibliografía

- Banco Mundial (2009). *Informe sobre el desarrollo mundial. Una nueva geografía económica. Panorama general*. Washington, D.C. USA.
- Documento Conpes (3547) (2008). *Política Nacional Logística*. Departamento

- Nacional de Planeación, Ministerio de Transporte, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y la DIAN. República de Colombia, Bogotá, 66 p.
- Doing business (junio, 2009). *Economía Fluvial y Portuaria*. Publicación de negocios colombo-alemana. *Portafolio* (60).
- Duque E., G. (2007). *El transporte en Colombia y en el eje cafetero*. Notas para el módulo de economía del transporte. Fundamentos de economía y Transportes. Posgrado y línea de profundización en vías y transportes. Manizales, pp. 1- 45.
- Fay, M. & Morrison, M. (2007). *Infraestructura en América Latina y el Caribe. Acontecimientos recientes y desafíos principales*. Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento/Banco Mundial, en coedición con Mayol Ediciones S.A. Bogotá.
- García R., N. (2011, marzo 26)¿La región del Pacífico? Choco 7 días. Edic.800. p.3.
- Granados R., J. C. (2006). Airports development and location of Economic activities: the application of a geographical-economic model to the case of Colombia. *Planeación y desarrollo*, Departamento Nacional de Planeación, Imprenta Nacional de Colombia, XXXVII (1), pp. 247-279.
- Holmén, H. (1995). **¿What's new and what's regional in the 'new regional geography?** Scandinavian University Press, Published by: Blackwell Publishing on behalf of the Swedish Society for Anthropology and Geography, pp. 1-18.
- Krugman, P. (2009). The Increasing Returns Revolution in Trade Geography. *The American Economic Review*, 99 (3), Broadway, Printed in USA, pp. 561-571.
- Lipietz, A. (1992). The local and the global: ¿regional individuality or interregionalism? Centre d'Etudes Prospectives d'Economie Mathématique Appliquée a la Planification, 75013, Paris, France, Published by: Blackwell Publishing on behalf of The Royal Geographical Society (with the Institute of British Geographers), Source: *Transactions of the Institute of British Geographers, New Series*, 18(1), pp. 8-18.
- Martner P., C. (1999). El puerto y la vinculación entre lo local y lo global. *Santiago*, 25, (75), pp. 1-89.
- Merel R. P., Sexton J. R. & Suzuki, A. (2009). Optimal Investment in Transportation infrastructure when middlemen have market power: a developing-country analysis. *American Journal of Agricultural Economics*, Printed in USA by The Sheridan Press, Ed., Agricultural and Applied Economics Association, 91(2), pp. 462-476.
- Mora, I. M. (2008). Terminal de Buenaventura costará US\$210 millones. La española Terminal de contenedores de Barcelona es la encargada de la obra, s.v. portada, *Portafolio* (3156), p.5.
- Muñoz, N. J. (2009). Las regiones más allá del ajuste fiscal., s.v. Opinión. *Portafolio* (3353), p. 39.

- Pachón, Á. y Ramírez, M. T. (2006). *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*. Fondo de Cultura Económica, México, 1ª ed., pp. 1-568.
- (2008, 15 de septiembre). Apertura sin competitividad. Colombia baila al vaivén de los vientos que vienen de afuera. Especial *Portafolio* 15 años, p. 88.
- Restrepo, J. M. (2010, 30 de abril). Retorno Ancón Sur Esta listo. *El colombiano*, s.v. Área Metro, Medellín, p. 6ª.
- (2008, 15 de Noviembre). Las 10 llagas para competir. *Revista Poder*. Bogotá, Colombia. Edición 03-20 (62), p. 16.
- Santamaría D., Ricardo (2009, 6 de Julio). Inversión de plan anti cíclico no despega, s.v. Portada. *Portafolio* 15 (3286), p. 10
- Santamaría D., Ricardo (2009, 9 de Julio). Alistan 20 centros de logística comercial, s.v. Portada, Redacción economía y negocios, *Portafolio* 15 (3283), p.7
- Preocupación por operación portuaria (2010, 30 de abril). Separata L&CE. Logística y Comercio Exterior No 14. *Diario La República*, p. 15.
- Shatz, H. J. & Venables, A. (2003). The geography of international investment. Clark, G. L. et al., *The Oxford handbook of economic geography*. Oxford: Oxford University Press. World Bank Policy Research Working Paper 2338. Available at SSRN: <http://ssrn.com/abstract=630710>
- Vanegas, H (2009). *Atraso en red de carreteras le resta competitividad a Colombia*. Universidad EAFIT. Edición No. 97, pp. 54-56
- Viloria de la Hoz, J. (2001). De Colpuertos a las sociedades portuarias: Los puertos marítimos de Colombia en la década de 1920. *Revista Del Banco de la República*. Bogotá, LXXIV (882), pp. 57-97.