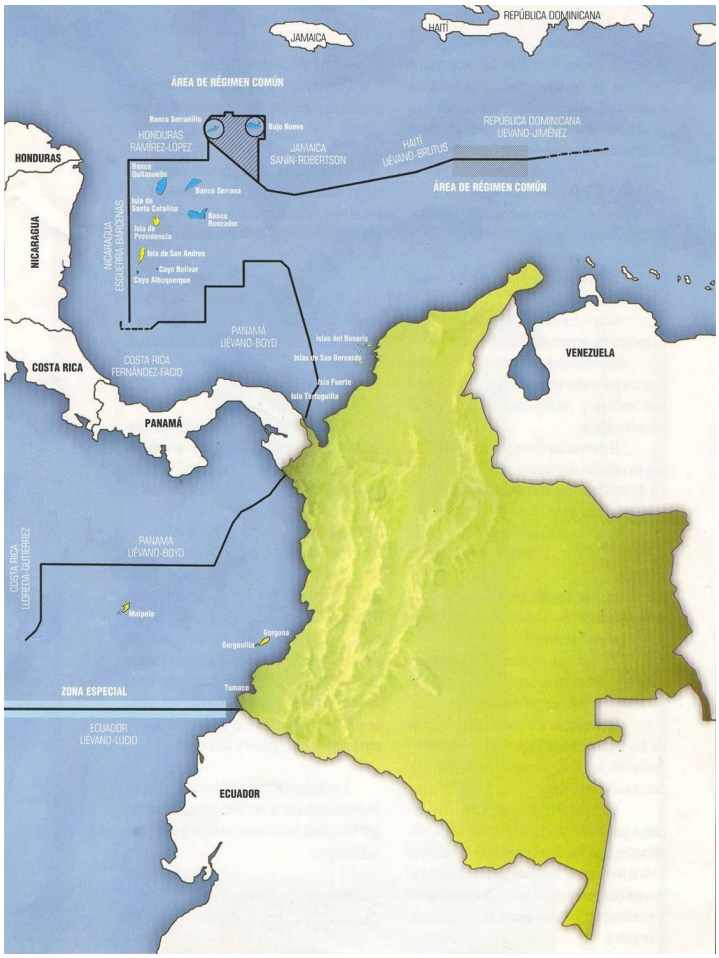
COLOMBIA GEOESTRATÉGICA*

Por Gonzalo Duque Escobar**



Colombia y sus Límites. Fuente: www.cco.gov.co

Frente a la premisa: goza Colombia de una posición geográfica favorecida por su localización al ubicarse en la esquina noroccidental de Sudamérica, puede señalarse que efectivamente nuestro territorio articula las Américas y cuenta con salida a los mayores océanos de la economía mundial. El otro punto complementario que surge al reflexionar sobre esto, es lo que Colombia puede hacer para transformar la ventaja comparativa asociada a su posición geoestratégica, en una ventaja competitiva de cara al Siglo XXI.

Como punto de partida creo conveniente un enfoque del General (r) Manuel José Bonet L, expresado hace meses en claustros universitarios de Manizales, para invitar a una mirada a los mares de la patria, sobre la historia de civilizaciones e imperios, diciendo que la grandeza de unos y otros se dio cuando entraron al dominio de los mares; y para ilustrarlo señalaba lo que ocurrió en la antigüedad con fenicios, griegos y romanos sobre el Mediterráneo, durante la Revolución Industrial con Inglaterra en el Atlántico, y desde el Siglo XX con Estados Unidos en el escenario transoceánico.

Agregaría, a esto que los mayores escenarios del empleo en el mundo urbano de hoy, coinciden con los grandes puertos, y justo allí encontramos megalópolis.

Mientras el 90% de las mercancías del planeta se desplaza por mares, Colombia sin una infraestructura adecuada ni visión marítima, trata de resolver su "anemia económica" derivada de una industria localizada en regiones mediterráneas marginadas de los mercados, sin vías competitivas ni puertos profundos para articularse a las rutas interoceánicas donde se imponen las embarcaciones por encima de 75 mil toneladas que escapan a Panamá: la cuenca del Pacífico triplica en extensión a la del Atlántico y también la supera en población y en la magnitud de la economía de las naciones que la habitan, pero exige fletes por debajo de U$ 0,05 contenedor/milla.

El territorio nacional que comprende las tierras continentales e insulares y los fondos oceánicos entre sus fronteras, y que alcanza el dominio del espacio donde se hace viable el uso de una órbita geoestacionaria, también ofrece sobre los océanos Pacífico y Atlántico posibilidades para sendos puertos profundos con los cuales el eje Urabá-Tribugá resulta ser un potencial puente terrestre, capaz de competirle, en la ruta interoceánica Asia-Europa, al puente seco de los ferrocarriles costa a costa de Norteamérica.

De cara a los mercados internacionales, las manufacturas de Colombia solamente buscan las rutas por el norte, advirtiendo que, con valor agregado, no logramos acceder la cuenca del Pacífico, y sobre todo que incurrimos en sobre-costos por no hacer uso de Urabá y del Magdalena: en lo primero, basta comparar con el largo camino a Cartagena las distancias más cortas a Urabá, desde Cali y desde Medellín, que en su orden se reducen de 1.100 a 790 km y de 700 a 370 km, y que deben aprovecharse en ferrocarril. En lo segundo, porque el flete tonelada/Km entre Honda y Cartagena, cuesta en tractomula 12 centavos de dólar, mientras por ferrocarril entre 3 y 4, y por agua menos de 2 utilizando botes para 80 contenedores, autopropulsados o remolcados y de bajo calado.

El Río Magdalena ofrece la posibilidad de sacar mercancías al Atlántico desde Bogotá, donde se genera el 79% del PIB nacional, con una reducción del 40% en los fletes, lo que podría incrementar las exportaciones del país en por lo menos esa misma proporción, de conformidad con las consideraciones presentadas en la investigación 'Destrabando las arterias' del Banco Interamericano de Desarrollo BID, al evaluar el impacto de los costos de transporte en el comercio de América Latina y el Caribe.

Manizales, noviembre 12 de 2008.

**Artículo para la Revista Semana; Edición Especial: LO MEJOR DE COLOMBIA. Noviembre de 2008.*

***Profesor Especial Universidad Nacional de Colombia.*