

Viaje del tiempo

TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA EN COLOMBIA

Darío Valencia Restrepo

www.valenciad.com

Un documento del Ministerio de Transporte publicado en 2005 muestra que entre los años 2000 y 2003 el transporte tuvo una participación anual casi constante del 5,5% en el PIB, porcentaje en el cual predomina claramente el aporte del modo carretero. La importancia del sector se confirma con el plan de choque anunciado por el Gobierno Nacional para afrontar la actual crisis y que incluye \$8,3 billones de inversión en el mismo sector, de los cuales \$3,4 billones corresponden a inversión privada. Entre los principales proyectos en marcha podría citarse la Ruta del Sol por 2.600 millones de dólares y la pavimentación de los Corredores Arteriales de Competitividad por \$2,5 billones. Y entre los proyectos futuros, baste mencionar las Autopistas de Montaña con un costo de 2.500 millones de dólares.

Así mismo, un reciente estudio de la Universidad de los Andes sobre el transporte como soporte del desarrollo del país pone de presente los riesgos, tanto para la movilidad en las ciudades como para la competitividad, si no se llevan a cabo las obras de infraestructura vial requeridas, a la vez que propone un plan nacional de dobles calzadas que alcance los 7.800 kilómetros en 2040, frente a los 580 de la actualidad.

De otra parte, pocas veces han arreciado tanto las críticas a nuestro sistema de carreteras como en los últimos meses, expresadas en editoriales, columnas de prensa y quejas de los usuarios. Se menciona con insistencia el mal estado de las vías, los graves accidentes y las emergencias viales. La Cámara Colombiana de la Infraestructura afirma que importantes obras no cuentan con los estudios requeridos y la Procuraduría General de la Nación ha objetado algunos aspectos del denominado Plan 2500.

Debido a lo anterior, adquiere el mayor interés la publicación del libro *Historia del transporte y la infraestructura en Colombia (1492-2007)*, en buena hora auspiciado por el ministerio del ramo y cuyo autor es José Alvear Sanín. Se trata de un recorrido crítico con visión de país por los avatares de nuestro desarrollo en los diferentes modos de transporte, sustentado en abundante documentación, datos, tablas, mapas y gráficos, al igual que en pertinentes citas procedentes de una ingente bibliografía. El libro es de gran formato con 621 páginas y bellas ilustraciones, algunas de especial valor histórico, y viene acompañado de un disco compacto con toda la obra y que incluye imágenes en color, lo que en particular facilita la lectura de algunos gráficos y mapas. Un indudable aporte que se constituirá en referencia obligada para los estudiosos del futuro.

Conocido por su carácter independiente, su capacidad para revelar entuertos y su deseo de desmontar leyendas, mitos y falsos próceres, Alvear Sanín relata en forma convincente los abusos que se han cometido contra el país, sobre todo en el siglo XIX, mediante aberrantes contratos, concesiones, pleitos y tribunales de arbitramento. Señala la ausencia de planeamiento y soporte técnico para decretar obras con el fin de satisfacer clientelas y regionalismos; la construcción dispersa de carreteras y líneas férreas para atender una demanda reducida o casi inexistente, mientras se descuidaba la urgente inversión social; las tragedias del río grande de la Magdalena y de los ferrocarriles; la

disputa de los puertos de Cartagena y Barranquilla que no ha permitido orientar la inversión hacia un único y buen puerto en el Caribe; y el desastre que para las finanzas públicas ha resultado la contratación del metro de Medellín. Se destacan sus cuestionamientos a nuestra carretera al mar, al ferrocarril de Antioquia y a la ensalzada figura de Cisneros.

Pero el autor también se ocupa de las lecciones aprendidas que han venido corrigiendo situaciones del pasado y dotando el Estado de mejores y modernas herramientas de decisión, gracias al progreso y especialización del ministerio del sector a lo largo de un poco más de 100 años desde su creación en 1905. Este proceso ha llevado a nuevos modelos de gestión, bien caracterizados por el Plan Maestro de Transporte, publicado en 1994 y destinado a optimizar las inversiones con el fin de cumplir múltiples objetivos. Termina el libro presentando sin ditirambos los logros de los últimos años, con énfasis en el río Magdalena, la aviación comercial, los puertos, el Plan 2500, el túnel de La Línea, una útil discusión con respecto a los diferentes tipos de concesión (sobre cuyo tema Alvear Sanín tuvo una extraordinaria visión premonitrice en una columna de prensa de 1995), los sistemas de transporte masivo en las ciudades colombianas y la Visión 2019. Varios anexos complementan el texto, debiendo mencionarse los dos primeros que incluyen tablas y gráficos comparativos de PIB, presupuesto nacional e inversión nacional en infraestructura de transporte, así como en otros sectores significativos, desde 1906 hasta 2005.

Es bien posible y deseable que algunos puntos del libro despierten una sana controversia en el país, pero es del caso indicar que el autor respalda sus afirmaciones con argumentos, datos y documentos. A los puntos ya mencionados agregaríamos otros como la relación entre café y ferrocarril, la realidad del dicho tradicional “de la mula al avión”, y lo que en el texto se denomina “la visión romántica de los ferrocarriles” y “la superstición de las carreteras”.

Como este valioso trabajo merecerá seguramente una segunda edición, es de esperar que se aproveche esa eventual oportunidad para revisar algunos aspectos técnicos y otros formales de la obra, necesidad explicable en un libro de esta magnitud y cuya responsabilidad estuvo a cargo de un solo autor.

Periódico El Mundo
Medellín, Colombia, 13 de abril de 2009