

Los factores geográficos en las relaciones entre Brasil y Colombia

Sören Scholvin / Benjamín Herrera Chaves
Leibniz Universität Hannover / Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá (PUJ)

Introducción

Nicholas Spykman, politólogo norteamericano, escribió que, dada su permanencia, la geografía era el factor más importante en las relaciones internacionales. Hoy, las condiciones geográficas prácticamente no son tenidas en cuenta por los analistas de las relaciones internacionales e igualmente se encuentran marginadas en los estudios de área. No sostenemos que los factores no geográficos sean irrelevantes o que estén sobredimensionados, planteamos que tanto los estudios de área como las relaciones internacionales se beneficiarían en una amplia medida al incorporar la geografía como el conjunto de condiciones que enmarcan los procesos en el escenario internacional. Con este planteamiento en perspectiva, es decir, una perspectiva geopolítica, examinamos cómo las condiciones geográficas inciden en las relaciones colombo-brasileñas.

El análisis de su ubicación y condiciones físico-geográficas indican que Colombia está orientada hacia el norte antes que hacia Brasil, que constituye la economía más grande y desarrollada de Suramérica. Las razones están dadas por las grandes distancias entre los núcleos demográficos y de actividad económica de ambos países y las barreras físicas a la movilidad de bienes y personas: los Andes y la selva amazónica. Además, la geografía colombiana favorece la conexión de sus grandes ciudades –Bogotá, Cali, Medellín– con los puertos del Caribe, que se encuentran más cerca de Florida y Texas.

La distribución demográfica de Colombia refleja las condiciones físico-geográficas: las regiones de la Orinoquia y de la Amazonía están escasamente pobladas, lo que crea un espacio vacío entre Brasil y Colombia. Los principales corredores de la red vial colombianos unen el interior con la costa del Caribe y el puerto de Buenaventura, en el océano Pacífico. Las perspectivas de desarrollo hacia el este del país no son claras. Por su parte, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) contempla diversos proyectos multilaterales y que permitiría superar las barreras geográficas que separan Brasil de Colombia. Sin embargo, los proyectos que vinculan los departamentos de Nariño y Putumayo, en el sur de Colombia, están en una fase precaria que no tienen un impacto significativo a escala nacional ni binacional. El gobierno colombiano da mucha más importancia al desarrollo de corredores que conecten Bogotá, Cali y Medellín a la costa del Caribe, y a Buenaventura con el centro y el norte del país.

Distancias y configuración física del territorio

Colombia, situada en la esquina noroccidental de Suramérica, comparte una frontera de 1.653 km con Brasil, sin embargo, la distancia entre Bogotá, Cali y Medellín, por un lado, y los estados federales de Río de Janeiro y São Paulo por otro (que representan el 11 y 33% del producto interno bruto [PIB] de Brasil) es de aproximadamente 4.500 km. Bogotá, Cali y Medellín están más cerca de Miami, aproximadamente 2.500 km de distancia aérea. Por lo demás, Bogotá está situada en un altiplano a 2.600 m sobre la Cordillera Oriental; Medellín, a 1.500 m en la Cordillera Central y Cali está situada

en un valle entre las cordilleras Central y Occidental. El promedio de distancia de las tres hacia el puerto marítimo más cerca es de 370 km. La ubicación de estas principales ciudades y las distancias que se deducen de su ubicación indican que Colombia tiene poca vinculación con sus vecinos suramericanos. Aún más, la ubicación de Bogotá, Cali y Medellín implica una orientación hacia el interior, especialmente en términos económicos.

Aparte de pequeños grupos de islas, Colombia ofrece cinco regiones geográficas: a) las montañas y valles de los Andes; b) la Amazonía; c) las sabanas de la Orinoquia; d) la región Caribe y e) la costa sobre el Pacífico. Al entrar a territorio colombiano, los Andes se dividen en tres ramales, orientados en dirección sur-norte. La comunicación entre el centro (Bogotá) y las ciudades situadas al occidente del país para la movilidad de personas y bienes debe sobrepasar alturas de 3.300 m. La Cordillera Oriental, que se proyecta en dirección noreste hacia Venezuela, presenta enormes dificultades que hacen que la ciudad de Cúcuta tenga más relación con las zonas adyacentes de este país que con el interior de Colombia. El clima y la vegetación varían considerablemente debido a la altitud y a los diferentes pisos térmicos. Valles tropicales por debajo de los 1.000 m se conectan con zonas templadas ubicadas entre los 1.000 y 2.000 m y zonas frías por encima de esta altitud. Las zonas intermedias y los altiplanos de los Andes se caracterizan por un clima moderado que ha permitido condiciones relativamente cómodas y en algunas zonas la posibilidad para los agricultores de obtener dos cosechas al año.

La costa del Pacífico está separada del resto del país por las tres cordilleras y los valles entre ellas. La región Caribe en cambio se conecta con la región montañosa del interior a través de los valles y los ríos Magdalena y Cauca. El Magdalena,

ruta histórica de penetración y de comunicación, es teóricamente navegable hasta Neiva (230 km al sur de Bogotá) y el Cauca, que desemboca en el Magdalena ya en la región Caribe, ofrece la potencialidad de navegación de 620 km. El clima de esta región es más diverso que el del Pacífico, permitiendo la agricultura intensiva (algodón, bananos) y la ganadería extensiva.

Al este de la Cordillera Oriental, la Orinoquia y la Amazonía, que cubren más del 60% del territorio colombiano, ofrecen suelos pobres en aportes orgánicos y poco aptos para la agricultura. Las sabanas de la Orinoquia son ricas en hidrocarburos. Colombia posee aproximadamente una reserva de 2.400 millones barriles de petróleo. Los mayores campos están localizados en el departamento de Arauca. Se espera encontrar más reservas en el piedemonte de la Cordillera Oriental, en el departamento del Meta. Las reservas de gas están en aproximadamente 160.000 millones de metros cúbicos, localizados en las sabanas que conectan Colombia y Venezuela. Tanto la Amazonía como la Orinoquia están atravesadas por ríos parcialmente navegables por barco de mediano calado; los más importantes son el Caquetá, el Meta, el Guaviare y el Putumayo. En la cercanía de los Andes los rápidos hacen el transporte fluvial impracticable, especialmente en el Caquetá.

En resumen, la geografía física de Colombia conduce a que la población y la economía se concentren en las zonas templadas y frías de los Andes. Estas regiones se conectan con el resto del mundo a través de la costa del Caribe, la que ofrece mayores perspectivas de desarrollo. La economía colombiana está orientada hacia el norte. La proyección hacia el este y, por lo tanto hacia Brasil, se encuentra bloqueada por los ramales de los Andes, la Orinoquia y la Amazonía. Los recursos en hidrocarburos de la Orinoquia ofrecen una perspectiva de

desarrollo. Si esta se mantiene las condiciones geográficas permiten suponer lazos de vinculación con Venezuela y con Brasil a través de territorio venezolano, pero la Orinoquia no tiene para el gobierno nacional la prioridad que tienen otras regiones en los planes de desarrollo.

Densidad poblacional e infraestructura en comunicaciones terrestres

La distribución de la población colombiana refleja las condiciones físico-geográficas mencionadas más arriba: las zonas más densamente pobladas se encuentran en los Andes y en la región del Caribe. Amplias zonas de Colombia, particularmente la Orinoquia y la Amazonía, son territorios prácticamente despoblados. El noroeste brasileño, igualmente, con excepción de la ciudad de Manaus, se puede considerar un territorio vacío. Las zonas económicamente activas de Colombia y Brasil están separadas por 2,6 millones de kilómetros cuadrados, un área siete veces mayor que Alemania y donde solamente viven 7,6 millones de personas.

Como consecuencia de la difícil configuración del territorio colombiano cuesta 2.270 dólares exportar un container de Bogotá, comparado con 860 desde Lima o 795 desde Santiago de Chile. El corredor multimodal del puerto de Tumaco a la frontera brasileña incluye una zona de carretera no pavimentada de solo 78 kilómetros, que la población local denomina el ‘trampolín de la muerte’ y que requiere tres horas para recorrerla. La conexión férrea en Colombia es prácticamente inexistente. El país tiene 164.000 kilómetros de carreteras, de los cuales solo el 14% están asfaltados. La red de carreteras es utilizada para el 80% de las actividades de transporte dentro del país. Existen tres ejes en dirección sur-norte:

El ramal occidental o ruta nacional 25, que es parte de la Carretera Panamericana, parte de la frontera con Ecuador pasando por Cali y Medellín hasta Barranquilla, donde se une a la ruta nacional 90 que conecta los puertos de la costa del Caribe y llega hasta la frontera en la Guajira con Venezuela.

El ramal del Magdalena o ruta nacional 45 corre paralelo al río del mismo nombre y parte de Santa Marta, en el Caribe, hasta la frontera con Ecuador (puente de San Miguel). Conecta con la ruta nacional 55, que llega hasta Puerto Santander, en la frontera con Venezuela, y con la ruta 40, que desde Buenaventura, en la costa del Pacífico, se proyecta hasta Puerto Carreño, en la frontera venezolana en la Orinoquia.

La ruta nacional 65, conocida como la Ruta Marginal de la Selva, pasa por la región de la Orinoquia. Fue originalmente planeada en 1963 para conectar las regiones amazónicas de Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia y Venezuela.

La calidad de estos ramales y de las carreteras complementarias varía enormemente. Debido al clima colombiano, las carreteras sufren como consecuencia de las lluvias torrenciales. Por ejemplo, en 2015, en el mes de junio, el puente sobre el río Bojaba, que une los departamentos de Arauca y Boyacá, fue arrastrado por la corriente, dejando incomunicadas las regiones al oriente del río.

La mayoría de los puertos colombianos están situados en la costa del Caribe: Cartagena, que tiene la mayor cobertura, seguido de Barranquilla, Mamonal y Santa Marta. Existen otros puertos pequeños en Puerto Bolívar, Ciénaga, Coveñas, Tolú y Turbo. En la costa del Pacífico hay solamente dos que merecen mención: Buenaventura y Tumaco. El primero constituye la principal vía de transporte para las importaciones y exportaciones colombianas

porque permite una conexión con todos los socios comerciales del océano Pacífico y, dada su cercanía con el Canal de Panamá, con el Atlántico.

Proyectos de infraestructura a nivel nacional y regional

El estado precario de la infraestructura de transporte en Colombia no es solo consecuencia de los desafíos físico-geográficos. En el año 2001, Colombia solo dedicaba el 1% de su PIB, es decir 1.000 millones de dólares, a la infraestructura vial. En comparación, la Unión Europea dedica el 5% y China, el 9% en este rubro. En 2012, el presupuesto de Colombia en infraestructura subió al 3% del PIB, es decir 10.000 millones de dólares. La administración Santos planea invertir 50.000 millones de dólares a través de asociaciones público-privadas en varios proyectos que incluyen infraestructura portuaria, la recuperación para el transporte fluvial del río Magdalena y un sistema férreo.

El río Magdalena podría desempeñar un papel importante, teniendo en cuenta la accesibilidad que ofrece a Bogotá y a Medellín. Esta vía fue esencial en el siglo XIX y la primera mitad del XX, pero grandes tramos, en particular en la sección entre Puerto Salgar y Barrancabermeja, se volvieron innavegables. Una vez recuperada la navegabilidad, el río permitirá el transporte de aproximadamente 4 millones de toneladas al año. Una barcaza permite transportar tanta mercancía como 75 camiones articulados.

El gobierno colombiano ha invertido hasta el momento 160, 122 y 240 millones de dólares en la expansión portuaria y dragado en los puertos de Cartagena, Buenaventura y Barranquilla, respectivamente. Construye un puerto fluvial de aguas profundas en Barranquilla que permitirá una transferencia de mercancías más eficiente

entre el río Magdalena y el puerto marítimo. Igualmente, un núcleo multimodal en Puerto Salgar tiene por objetivo mejorar las transferencias de carreteras, terminal férrea y la red fluvial. Un proyecto similar tiene lugar al norte de Cali, en Yumbo, para conectar el tráfico fluvial con Buenaventura.

Lo que nos muestran estos desarrollos y planes futuros de infraestructura es que las zonas centrales de desarrollo económico – las ciudades de Bogotá, Cali y Medellín– se orientan hacia el Caribe y, en menor medida, hacia la costa del Pacífico. Como explicamos más abajo, hay ciertas perspectivas de un desarrollo hacia el sur y el oriente. También existe una percepción de la importancia de integrar el sur y el oriente del país a las corrientes económicas domésticas, pero a nivel nacional los proyectos que conectarían Bogotá, Cali y Medellín con el sur, la Orinoquia y la Amazonía tienen un papel secundario.

La cooperación regional promueve proyectos de infraestructura en transporte que permitirían mejorar la conexión de Colombia y Brasil. Estos proyectos están planteados bajo la cobertura institucional de IIRSA, el foro técnico para todas las actividades relacionadas con la integración física de Suramérica. IIRSA consiste en diez ejes y Colombia es parte de dos: el amazónico y el andino. El Eje del Amazonas consiste en varios proyectos de infraestructura de transporte multimodal que conectarían Colombia, Ecuador, Perú y el norte de Brasil. Importancia particular tienen las vías fluviales que facilitarían la explotación de los recursos naturales y el comercio en las zonas fronterizas. El Eje Andino se centra en la Carretera Panamericana y la Carretera Marginal de la Selva, los dos corredores viales que conectarían Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. Ofrece ciertas perspectivas por un desarrollo de los centros de la economía colombiana hacia el sur del país.

Cada eje tiene identificados proyectos prioritarios. El objetivo de estos es la consolidación de las redes de infraestructura para superar los cuellos de botella. Colombia está vinculada a dos proyectos prioritarios que facilitarían el paso en las zonas de frontera con Ecuador y Venezuela. Otro proyecto prioritario está vinculado con la carretera que conecta Buenaventura con Cúcuta, pasando por Bogotá, y que al tiempo que desarrollaría el núcleo multimodal de Buenaventura mejoraría la conexión con el nordeste del país. Este proyecto es parte de un corredor vial más amplio que conectaría Quito con Bogotá y Caracas.

El cuarto proyecto prioritario se relaciona con las vías fluviales que conectarían el sur de Colombia con Manaos, en Brasil. El río Putumayo, que se origina en el departamento de Nariño, se convertiría en la mayor vía fluvial entre Puerto Asís y su confluencia en el río Amazonas. En Colombia, varias facilidades a lo largo del río Putumayo han sido construidas desde 2009. Como continuación del corredor de Manaos a Puerto Asís, se están realizando mejoras en la ruta que conecta este último con Tumaco, en el océano Pacífico. No obstante, el nivel embrionario de estos proyectos vinculados al Eje del Amazonas indica que el corredor de Tumaco a Manaos no integrará Colombia y Brasil; como máximo facilitará el comercio transfronterizo a nivel local.

Conclusiones

Sin pretender que la geografía –es decir, las estructuras materiales en el espacio geográfico– constituye el único factor de los desarrollos socio-económicos y políticos de los Estados, nuestro análisis de las relaciones colombo-brasileñas muestra que esta tiene un papel importante.

Nuestras explicaciones indican también que la política colombiana, especialmente con respecto al desarrollo territorial, refleja condiciones geográficas: tiene el objetivo de aprovechar de oportunidades dadas por la geografía como, por ejemplo, los hidrocarburos de la Orinoquia y los ríos como medio de transporte. Da poca importancia a estrategias que contrarían a factores geográficos, incluyendo el corredor de Tumaco a Manaos.

Sin embargo, existe el Eje del Amazonas. La detención de proyectos de infraestructura que conecten Colombia y Venezuela es más una consecuencia de la situación política en Venezuela que de factores geográficos. Es decir, que una perspectiva geopolítica que sea completa debe reconocer la interacción de factores geográficos y factores no geográficos.