

Infraestructura para otro país

Tito Yepes*



Cada día es más claro que Colombia necesita una solución estructural al problema aeroportuario. No solo por la congestión. El asunto de fondo es que la productividad del país se topó de nuevo con un obstáculo histórico: en todas las ciudades se produce lo mismo, cuando deberían desarrollar actividades diferentes, aunque complementarias. Esta es la forma de aprovechar los sectores de servicios y tecnología, y para eso se necesita una movilidad ágil entre las urbes. Las inversiones que se consideran hoy no están a la altura de la expansión que experimentan los sectores de servicios. Esas inversiones, por ser remediales y porque cierran la oportunidad de hacer apuestas más contundentes, son una mala idea. El país necesita por lo menos tres aeropuertos nuevos de gran capaci-

dad: en Bogotá, Cartagena y Barranquilla.

Una alternativa es ponernos serios y construir un tren de alta velocidad entre Bogotá y Medellín. Sin pensar en tecnologías de levitación o trenes bala, es posible construir trenes como los que operan en China a un poco más de 300 kilómetros por hora. Las montañas no son un inconveniente. Un tren que en 25 minutos pueda conectar el centro de Bogotá con el aeropuerto de Palanquero de Puerto Salgar y continuar a Medellín para un viaje total de una hora.

Imaginemos transformar Palanquero - Aeropuerto Germán Olano-, donde ya tenemos la mejor pista del país, construyendo la terminal bajo un plan maestro de largo plazo que permita tener el mejor aeropuerto de la región, con capacidad para Airbus 380, y abrir la posibilidad de rutas directas a Dubái y al sur de China. Un aeropuerto que, por la altura sobre el nivel del mar y la disponibilidad de la mejor infraestructura carretera que ya

tiene Colombia, podría ser un gran centro logístico para el 80 por ciento de la producción nacional. El tren sería autofinanciable por el efecto del aeropuerto, así como las terminales por la renovación urbana. La posibilidad de encontrar inversionistas interesados es alta.

Las terminales del tren rápido darían coherencia a los programas de renovación urbana. En Bogotá podría ubicarse en el área de la nueva Estación Central, e impactaría el centro y el corredor de la Calle 26. En Medellín podría reemplazar al aeropuerto Olaya Herrera para eliminar las restricciones a construcciones en altura, lo que permitiría una mayor densidad poblacional a lo largo del río e in-

crementaría la demanda para el sistema de transporte ya construido.

La facilidad de estar ya al nivel del mar debería llevar a considerar la construcción del ramal del tren rápido a Barranquilla y Cartagena desde Palanquero. De nuevo, dando coherencia a la renovación urbana con las terminales. En Cartagena, por ejemplo, ante la expectativa de transformar su base naval en un punto de encuentro global, el Centro de Convenciones actual podría transformarse en una estación del tren rápido.

Un tren de alta velocidad para Colombia parece un sueño impagable. Pero podría tener sentido si se considera que de todas maneras necesitamos tres aeropuertos nuevos y que ya tenemos una buena pista en la mitad de la mejor infraestructura que hayamos construido en toda nuestra historia.

No les demoro el tintico. Que tengan un buen Congreso.

“
Saludo el XIII Congreso de Infraestructura de Cartagena con algunas ideas para amenizar los intermedios del café.”

*Tito Yepes
Investigador Asociado de Fedesarrollo