

## **La IIRSA en el contexto minero energético colombiano**

**Por Carolina Salazar Leal  
Investigadora Biceca – Colombia**

### **Introducción**

Sin el más mínimo margen de error hoy se puede afirmar que detrás de la revolución en infraestructura que vive Colombia, hay toda una variedad de dinámicas políticas y actividades económicas que la sustentan cuyos beneficiarios están claramente definidos. Este fenómeno que empezó a tomar consistencia a partir del segundo mandato presidencial de Álvaro Uribe Vélez, no sólo ha dinamizado el sector de la construcción en el país sino que, a partir de su propio desarrollo, ha posibilitado a su vez predicciones positivas provenientes del Gobierno en áreas de negocios muy específicas, comunes en muchos países del mundo en donde se aplica la política de la economía global.

En Colombia la IIRSA no ha sido la causante directa de este auge. Aún cuando es considerable el número de proyectos con que Colombia participa de la Iniciativa, son contadas las obras de ingeniería que en el contexto de este acuerdo internacional se vienen adelantando. No obstante, dichas estructuras son estratégicas para los propósitos compartidos del gobierno y el sector privado de los negocios, y es así cómo adquieren relevancia en un nivel interno.

### **La crisis energética, una gran oportunidad de negocio**

Desde hace algunos años no sólo en Colombia, también en otros países especialmente en aquellos países pobres que poseen una alta riqueza en recursos naturales y biodiversidad, se vienen aplicando, entre otras, tres líneas de negocios para la producción de energía: la extracción de recursos minerales, la explotación de los hidrocarburos, y la producción de biocombustibles.

Ante la inminente crisis energética que se avecina en el mundo y sobre la base de asegurar el cubrimiento de la demanda mayormente industrial, se ha intensificado el aprovechamiento de recursos como el carbón, el petróleo, el gas y el agua, y se especializa la labor agrícola de estos países en la producción de alimentos para generar agrocombustibles como una alternativa viable a la crisis. Todo lo cual se convierte para las élites de la economía en uno de los mejores negocios del planeta al tiempo que para la humanidad representa uno de los más peligrosos.

Justamente para favorecer el desarrollo de éstas y otras prácticas económicas, hace casi 15 años cuando EEUU quería concretar mediante el ALCA su política de libre comercio en América, sobrevino la necesidad de implementar una plataforma continental de obras físicas que permitiera la integración geográfica e hiciera posible no solo la libre circulación de bienes con menores costos en el transporte sino también el uso de la riqueza natural para vender servicios. Años después los gobiernos de 12 países de Sudamérica reunidos en Brasilia para la Cumbre de Presidentes de América del Sur en el 2000, suscribieron la IIRSA que tras la muerte del ALCA fue el único sobreviviente.

Internamente este acuerdo no se vio reflejado de inmediato, sin embargo el Gobierno y los sectores de la economía doméstica viendo el rumbo que tomaba la economía mundial, decidieron ir en su mismo sentido y coincidieron en una política nacional que promoviera la ejecución acelerada de mega obras de ingeniería civil.

El mejoramiento de la red vial nacional, la apertura de nuevos caminos para romper el aislamiento territorial, la consolidación de la estructura portuaria y aeroportuaria, y el nuevo impulso al sistema ferroviario, constituyen entonces los pilares de la estrategia gubernamental para el desarrollo de la infraestructura en el país.

### **La política minero energética en Colombia**

#### **Minas y Energía**

De acuerdo con los objetivos del documento Visión Colombia II Centenario, el principal interés que concentra la política del sector es el posicionamiento regional del país como un cluster de servicios energéticos con participación en el mercado mundial de los hidrocarburos y el carbón. Para lograrlo se ha propuesto el aprovechamiento de la canasta energética (interna y regional) a fin de proporcionar en el largo plazo un suministro de mínimo costo que asegure precios eficientes.<sup>1</sup> Dos dispositivos garantizan su desarrollo: 1) la seguridad democrática y 2) la política social a través de los programas estatales, contenidos en el concepto de la Consolidación de la Confianza.<sup>2</sup>

Lo anterior ha de traducirse en el aumento de la actividad minero-energética en el país y en el fortalecimiento de las empresas de los servicios públicos, lo cual requiere el respaldo de una gestión estatal coordinada y eficaz que promueva la exploración y explotación de los hidrocarburos y el carbón, facilite la creación de un mercado eléctrico andino y centroamericano, y apoye el desarrollo de energías renovables, permitiendo la participación de lo que el Gobierno ha dado en denominar “socios estratégicos”.

La infraestructura, por supuesto, ocupa un lugar privilegiado en todo este esquema<sup>3</sup> y es concebida como una de las estrategias de política del sector, al lado de la regulación de sus actividades propias, del fortalecimiento de sus marcos institucionales, de la promoción del aumento en la productividad de las explotaciones legales existentes, del ajuste de las normativas, y del programa de legalización de minas.<sup>4</sup> Las nuevas obras civiles en el país (puentes, carreteras, puertos, ferrovías, vías fluviales) deben ponerse al servicio del transporte y la comercialización de los materiales mineros.<sup>5</sup>

De acuerdo con el Plan de Desarrollo Minero 2007-2010<sup>6</sup>, hay en Colombia aproximadamente treinta zonas que abarcan 200 municipios donde se presenta actividad minera.

---

<sup>1</sup> Departamento Nacional de Planeación: El Sector Minero Energético en la Visión Colombia Segundo Centenario y el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010, diapositiva N° 12. Paipa, noviembre de 2006

[http://www.dnp.gov.co/archivos/documentos/GCRP\\_presenta\\_Renteria/sector\\_mineroenergetico\\_Paipa.pdf](http://www.dnp.gov.co/archivos/documentos/GCRP_presenta_Renteria/sector_mineroenergetico_Paipa.pdf)

<sup>2</sup> Idem, diapositiva N° 15

<sup>3</sup> Ministerio de Minas y Energía <http://www.minminas.gov.co/minminas/pagesweb.nsf/minas?OpenFrameSet>

<sup>4</sup> Departamento Nacional de Planeación: El Sector Minero Energético en la Visión Colombia Segundo Centenario y el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010, diapositiva N° 36. Paipa, noviembre de 2006

<sup>5</sup> Plan Nacional de Desarrollo Minero, página 45 <http://www.imcportal.com/galeria/PNDM-2007-2010.pdf>

<sup>6</sup> Plan Nacional de Desarrollo Minero, página 15 <http://www.imcportal.com/galeria/PNDM-2007-2010.pdf>

## Los biocombustibles<sup>7</sup>

La caña de azúcar, el maíz, la soya y la palma de aceite se presentan hoy como la alternativa número uno frente a la crisis de energía de origen fósil que EE.UU, Canadá y otros países en vía de desarrollo demandan en grandes volúmenes. Evidentemente EEUU es el que más reclama su desarrollo pues es consciente de que en 20 años deberá estar importando el 70% del crudo que requiere para poder sostener todo su sistema productivo; además, la producción mundial de energía renovable a través de biocombustibles le permite a EE.UU resolver el problema de un potencial desabastecimiento alimentario<sup>8</sup> y el reemplazo del petróleo por agroenergía le significa no tener que depender de las importaciones provenientes de “regiones hostiles”, como el caso de Venezuela, hacia las que no desea seguir enviando sus dólares.

Numerosos investigadores, académicos y organizaciones sociales en Colombia han denunciado la inviabilidad social, ambiental y económica de desarrollar una política de biocombustibles en un contexto en el que internamente la producción de esta clase de energía no ha logrado cubrir la demanda doméstica e internacionalmente no tiene posibilidades de competir. No obstante, el Gobierno trazó desde el 2001 su línea de acción, para la cual, según el CONPES 3510 del 31 de marzo de 2008, habrá que evaluar y definir un plan de infraestructura de transporte para los biocombustibles.<sup>9</sup> Con esta política el Gobierno colombiano aspira a que en 2020 el área cultivada sea de 215.000 ha con un total de 3'798.163 de litros de etanol, frente a un cultivo actual de 180.000 ha en promedio y una producción de casi tres millones de litros de etanol.<sup>10</sup>

## Plan Nacional de Infraestructura: Rutas e Intereses

### La geografía de los proyectos productivos

En Colombia cinco son las ciudades que concentran el 80% del Comercio: Bogotá, Medellín, Cali, Cartagena y Barranquilla. Éstas son lugares de llegada y embarque de mercancías y por ello los más importantes puntos de dinámica comercial. Nada más la Región Andina vista como el Eje Bogotá-Medellín-Cali, responde por el 75% del valor agregado en todos los sectores (excepto minería e hidrocarburos), seguida por la zona de la Costa Atlántica que se encarga de producir el 15%. El restante 10% del valor agregado lo genera el resto del país.

No obstante lo anterior hay otras zonas geográficas que para ciertos sectores económicos son también de gran interés. Para ver cuáles y por qué he de sectorizar el siguiente reporte por departamentos y por áreas de negocios, las mismas que en un comienzo señalé como más interesantes para los inversionistas privados: minería, energía, y biocombustibles.

---

<sup>7</sup> Lectura recomendada: El Negocio de los Biocombustibles y la Crisis Energética, Peor el Remedio que la Enfermedad. Mario Alejandro Valencia, Revista Deslinde N° 42 [http://www.deslinde.org.co/Dsl42/Dsl42\\_biocombustibles.pdf](http://www.deslinde.org.co/Dsl42/Dsl42_biocombustibles.pdf)

<sup>8</sup> Uno de los pilares estratégicos de la política de agrocombustibles de los Estados Unidos es promover internamente la producción de etanol a base de maíz; el otro pilar es promover la producción de etanol en otros países en un entorno de especialización de productos tropicales, para no sacrificar su propia seguridad alimentaria al dedicarse a la generación de combustibles de origen vegetal

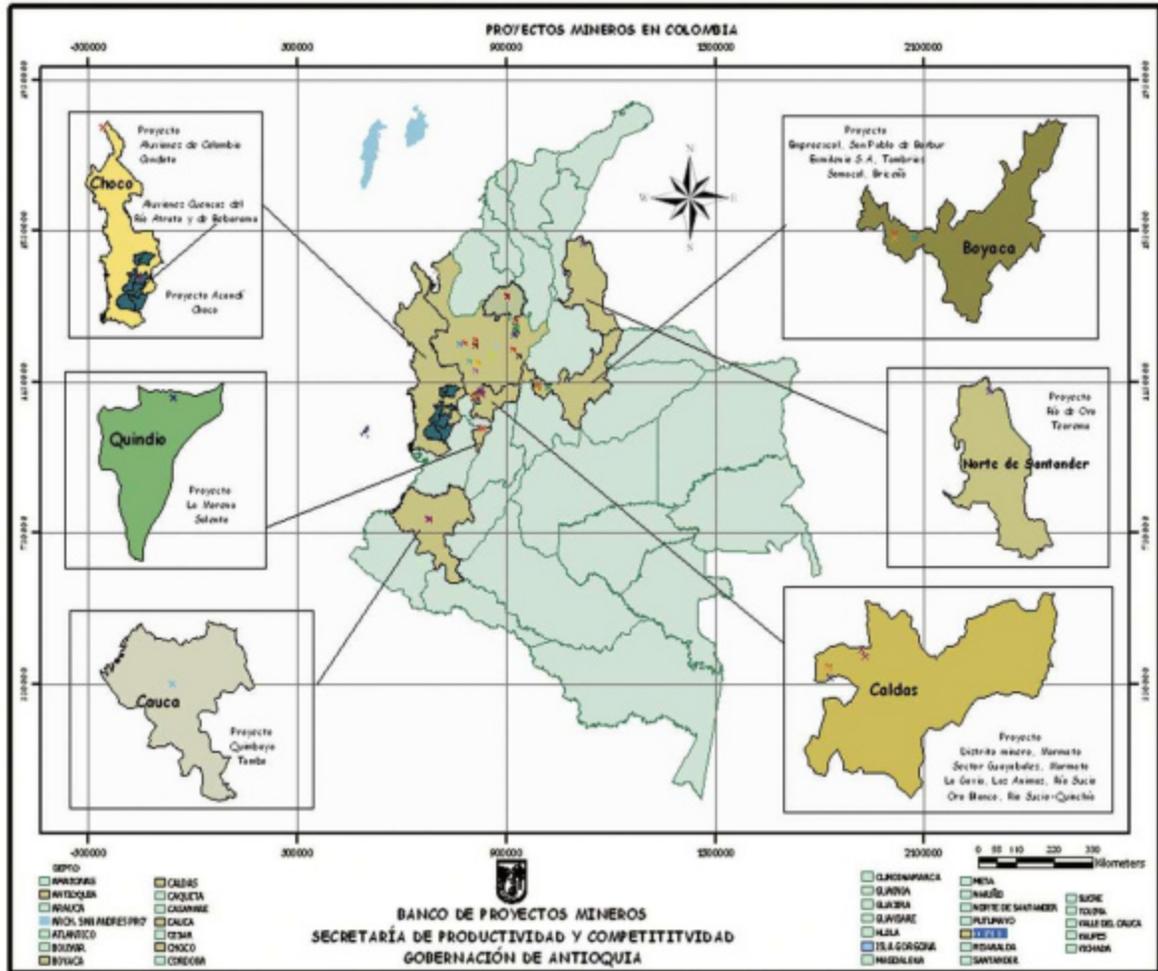
<sup>9</sup> Dato tomado de la página del Ministerio de Agricultura de Colombia [www.minagricultura.gov.co](http://www.minagricultura.gov.co) en su sección de Componentes de Política <http://www.minagricultura.gov.co/02componentes/05biocombustible.aspx>

<sup>10</sup> Presentación del Ministerio de Agricultura de Colombia <http://www.agronet.gov.co/www/htm3b/Apuesta%20Exportadora/003Biocombustibles.pdf>

Posteriormente indicaré cómo los proyectos de infraestructura considerados prioritarios, en ejecución y por ejecutar, se relacionan con los proyectos productivos de la agenda gubernamental.

## 1. Minería<sup>11</sup>

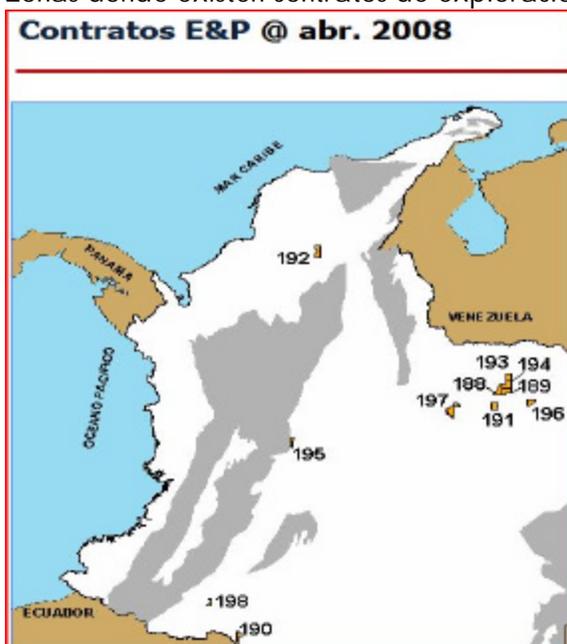
### Zonas de Actividad Minera en Colombia



<sup>11</sup> Ministerio de Minas y Energía <http://www.minminas.gov.co/minminas/sectores.nsf/minas?OpenFrameSet>, Banco de Proyectos de Inversión Minera en Colombia <http://www.minminas.gov.co/minminas/sectores.nsf/minas?OpenFrameSet>

## 2. En Hidrocarburos<sup>12</sup>

Zonas donde existen contratos de exploración y producción



ID	CONTRATO	OPERADORA	CUENCA	AREA (Ha)
188	JAGUEYES 3432-A	RAMSHORN	LLA	24.702
189	JAGUEYES 3432-B	RAMSHORN	LLA	24.397
190	AGERATO	EMERALD	CAG-PUT	17.111
191	JAGUEYES 3433-A	TETHYS	LLA	21.479
192	LA MAYE	NEW HORIZON	VIM	29.930
193	ALTAMIRA-3431-B	PETROMINERALES	LLA	15.782
194	ALTAMIRA-3431-D	PETROMINERALES	LLA	25.562
195	SIERRA	RANCHOHERMOSO	VMM	13.021
196	LA CUERVA	HUPECOL	LLA	19.406
197	EL SANCY	CEPCOLSA	LLA	45.341
199	ALEA-1846-D	VETRA	CAG PUT	7.120

<sup>12</sup> Tomado del documento Acuerdo Gobierno Industria, Actividad Exploratoria a abril de 2008. Este documento se puede obtener ingresando a <http://www.minminas.gov.co/minminas/sectores.nsf/hidrocarburos?OpenFrameSet> y luego pichando en el documento "Gobierno Industria Corte Abril -2008-1.MDI, que se encuentra bajo el título Acuerdo Gobierno Industria y Proyectos Prioritarios (presentaciones)

## Listado de Áreas y Contratos de Hidrocarburos<sup>13</sup>

		<b>Contratos</b>	<b>Campos</b>	<b>Pozos</b>
<b>1</b>	Explotación	6	6	10
<b>2</b>	Evaluación	18	21	38
<b>3</b>	Pozos en pruebas iniciales	8	8	8
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>32</b>	<b>35</b>	<b>56</b>
<b>4</b>	Renunciado en explotación	1	1	1
	<b>TOTAL</b>	<b>33</b>	<b>36</b>	<b>57</b>

### 3. En Biocombustibles

Mapa de las Regiones productoras de Palma de Aceite<sup>14</sup>: Al norte Bolívar, Magdalena, Cesar; al nororiente Norte de Santander, Santander; al centro Cundinamarca; al centro oriente Meta y Casanare; y al sur occidente Nariño.



<sup>13</sup> La lista completa de los contratos y las áreas de exploración y explotación de hidrocarburos puede obtenerse ingresando en <http://www.anh.gov.co/es/anh.php?id=1>, en la parte derecha media hay un cuadro titulado Folleto de Actualización y Descarga de Archivos, pinchar donde dice Listado de Áreas junio 13 (excel)

<sup>14</sup> Tomado de la página oficial de la Federación Nacional de Cultivadores de Palma de Aceite, Fedepalma. <http://www.fedepalma.org/palma.htm>

## Mapa de Complejos Agroindustriales Alcoholeros en Colombia <sup>15</sup>



**Minería:** Los departamentos que albergan los más importantes proyectos mineros en Colombia son Caldas, Cauca, Quindío, Antioquia, Chocó, Boyacá, Norte de Santander, La Guajira y Cesar. Los minerales que mayor atención reciben de parte del Gobierno y los inversionistas internacionales son el carbón, el oro y el níquel, entre otros. **Hidrocarburos:** Los recursos petroleros del país tienen asiento al norte de Colombia en los departamentos de la Costa Atlántica como Córdoba, Sucre, Magdalena, Atlántico y La Guajira. Pero también en el Norte de Santander, Santander, Arauca, Boyacá, Casanare, Vichada, Meta, Cundinamarca, Tolima, Huila, Sur Vallecaucano, Norte del Cauca, Putumayo y Norte de Nariño. **Hidroeléctricas:** La mayoría de hidroeléctricas se encuentran en Antioquia. En número le sigue Cundinamarca, y luego Valle del Cauca, Caldas, Tolima y Huila. También hay presas hidroeléctricas en Nariño y Boyacá. **Sistema Eléctrico:** En energía el Gobierno ha trazado un programa para desarrollar proyectos de energía eléctrica en la Región Atlántica y en el Huila. **Biocombustibles: Palma de Aceite:** Los cultivos de palma aceitera se concentran en los departamentos de Meta, Casanare, Cundinamarca, Nariño, Santander, Norte de Santander, Cesar, Magdalena y Bolívar. **Caña de Azúcar:** Los cultivos de caña de azúcar se encuentran en Nariño, Huila, Valle del Cauca, Tolima, Eje Cafetero, Costa Norte, Norte de Santander, Antioquia, Hoya del Río Suárez, Casanare, Cundinamarca, Llanos Orientales.

<sup>15</sup> Tomado de la presentación hecha en el 2006 por David F. Cala Hederich, Director Ejecutivo de la Corporación para el Desarrollo Industrial de la Biotecnología y Producción Limpia (Corpodib).  
<http://www.acercar.org.co/transporte/memorias/docs/fase2/09022006/03.pdf>

Dado que en Colombia lo que quiere el Gobierno es ampliar la frontera de las exportaciones de productos tropicales y abrir la de los recursos naturales, su propósito con el plan nacional de infraestructura es conectar los centros productivos de la geografía nacional con los puntos de entrada y salida de mercancías, es decir con los puertos marítimos del país: Buenaventura, Cartagena, Barranquilla, Santa Marta. Solo así, según el discurso oficial, es posible lograr una verdadera integración regional que permita conectar a las empresas con nichos de mercado y a las poblaciones con los servicios.

Antes de pasar a ver los proyectos de infraestructura prioritarios a nivel nacional, vale mencionar otros productos que hacen parte de la canasta comercial básica con la que el Gobierno pretende competir en los mercados internacionales. Se pueden mencionar entre ellos los productos tropicales (café, uchuva, banano, pitahaya café, flores, plátano), y bienes primarios como la madera, el caucho, así como cierta variedad de peces. También se incluyen las artesanías típicas de las regiones colombianas.

### **La infraestructura nacional: Transporte de exportación**

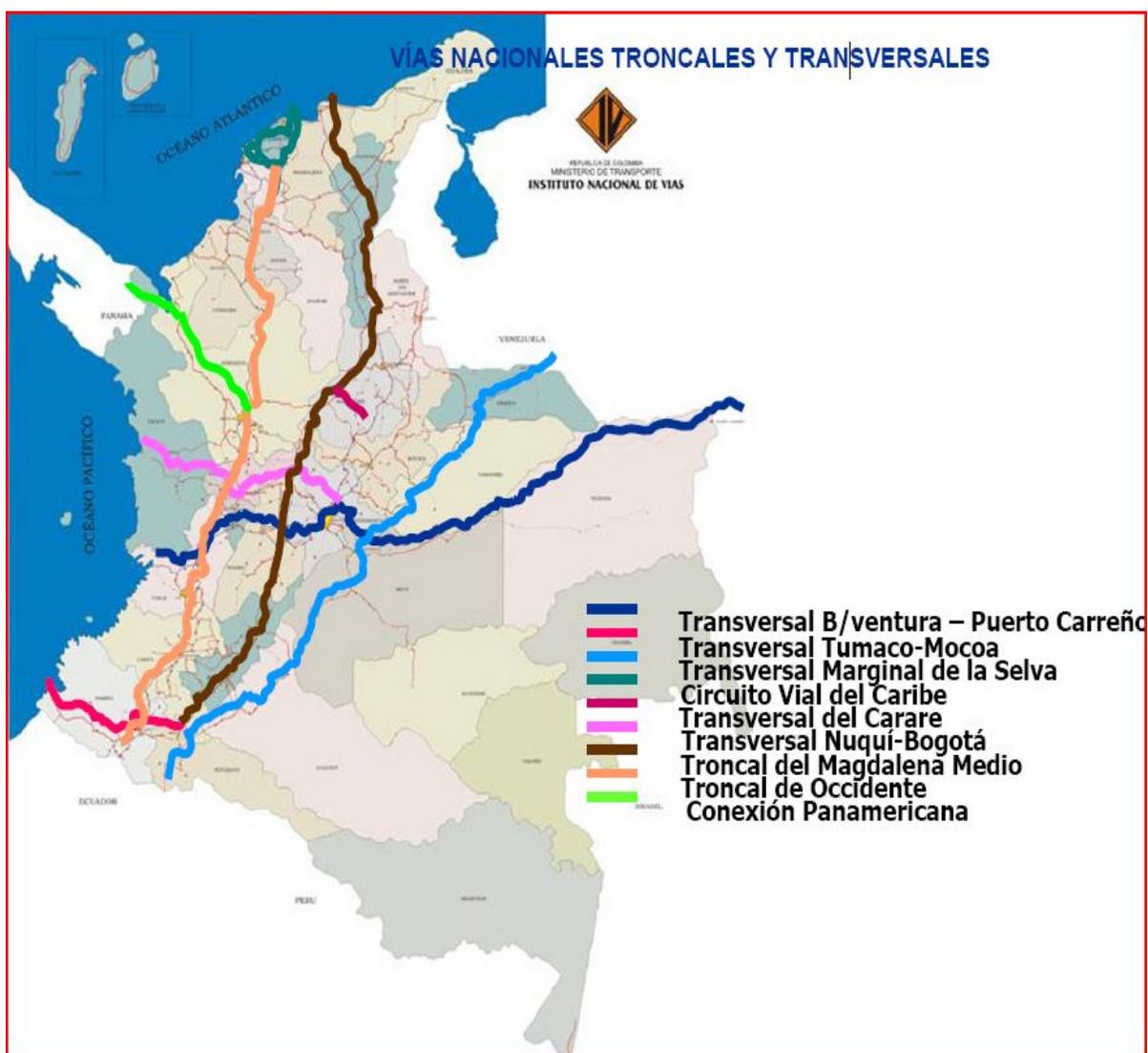
Diversos son los documentos en los que el Gobierno nacional ha plasmado su estrategia de infraestructura de transporte y comercio. Dentro de ellos se destacan el Plan Nacional de Desarrollo, la Agenda Interna y el Plan Colombia II Centenario Visión 2019, además de varios documentos de diagnóstico y proyección elaborados por dependencias y consultores del Estado.

Aunque en contravía del medio ambiente y de un verdadero desarrollo económico y social que propicie mejoras sustanciales en la calidad de vida de la población, la visión de desarrollo del gobierno colombiano tiene un duro trazo en materia de infraestructura física, y en la dirección de dotar al país de una red de obras civiles que pueda facilitar los fines comerciales agendados ha elaborado una minuciosa política que a su vez se presenta como una atractiva posibilidad de negocio para varios sectores de la economía nacional como el de la construcción, el transporte y los servicios (incluidos los servicios públicos domiciliarios).

El desarrollo de esta política abarca todos los modos de transporte: vial, ferroviario, portuario, aeroportuario, y fluvial, y regula también lo tocante al fortalecimiento y desarrollo de los pasos de frontera instalados.

La estrategia en infraestructura, entonces, se desarrolla a través de las siguientes obras de infraestructura.

## Red de Troncales y Transversales<sup>16</sup>



1. En el modo carretero la vía que va de **Bogotá a Buenaventura** es prioritaria, es la ruta que conecta al centro del país con uno de los puertos más importantes, precisamente el **Puerto de Buenaventura**. Esta carretera, que hace parte del proyecto nacional Túnel de la Línea, atraviesa los departamentos de Tolima, la Zona Cafetera, Antioquia, y el Valle del Cauca hasta llegar al puerto, región ésta que alberga áreas mineras, yacimientos petroleros, tierras para el cultivo de biocombustibles y concentra la mayor cantidad de plantas de electricidad y de proyectos hidroeléctricos que serán el pilar fundamental en la meta de la integración eléctrica con Ecuador y con Panamá.

Esta carretera que a su vez se extiende en sentido oriente hasta encontrarse con Puerto Carreño en la frontera con Venezuela, ha sido denominada **Transversal Buenaventura** -

<sup>16</sup> Tomado de la presentación sobre Agenda Interna e Infraestructura Física hecha por la Cámara Colombiana de la Infraestructura en Expomares 2005

**Puerto Carreño**, y atraviesa territorios en los cuales el gobierno ha otorgado concesiones para actividades de exploración petrolera. Es el caso de Boyacá, Meta, Casanare y Vichada.

El tramo Bogotá-Buenaventura, como igual ocurre con otras rutas arteriales, se acompaña de caminos ferroviarios y fluviales. En este caso encuentra complemento en la **Ruta Ferroviaria del Atlántico y en la del Pacífico**<sup>17</sup>, redes que cruzan las mismas zonas geográficas de la carretera: la ruta Bogotá-Medellín es cubierta con la Concesión Ferroviaria del Atlántico que termina en el **Puerto de Santa Marta**, y desde La Felisa en el departamento de Caldas hasta Buenaventura pasando por Cali, el ferrocarril se incorpora a la red Pacífico hasta llegar al puerto.

Las vías fluviales que complementan esta carretera y también la Transversal Buenaventura-Puerto Carreño, son la del **Río Magdalena** y la del **Río Cauca**. El Río Magdalena viene del norte del país, en su cuenca oriental atraviesa todo el centro andino por el borde occidental de los departamentos de Santander, Boyacá y Cundinamarca, cruza el Tolima y el Huila, y culmina en el costado oriental del Cauca; en tanto en su cuenca occidental se mete por la mitad del territorio Antioqueño y la Zona Cafetera hasta el departamento del Valle del Cauca donde se convierte en el Río Cauca.

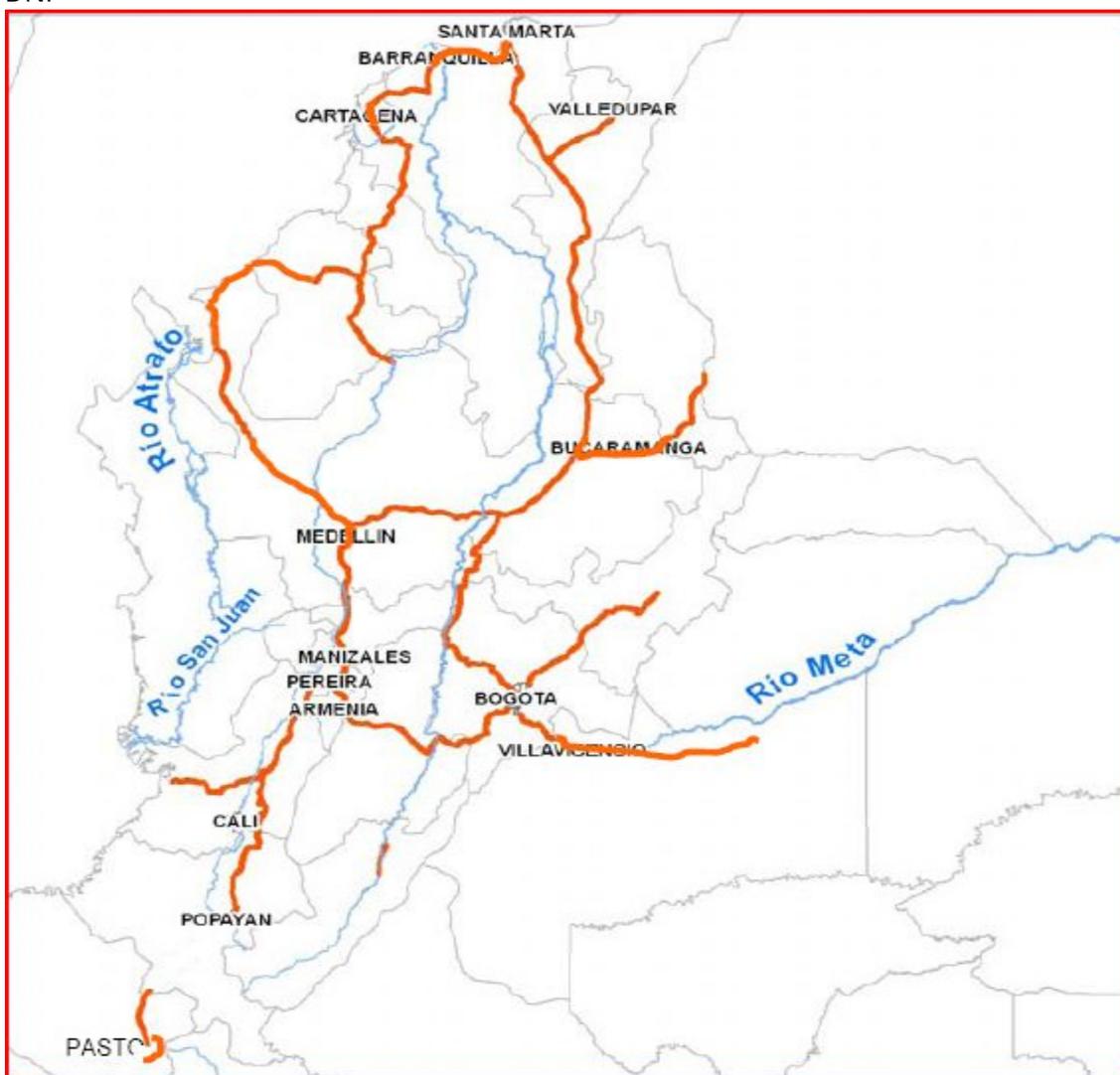
De este entramado de obras hacen parte los proyectos IIRSA **Mejoramiento Bogotá-Girardot-Ibagué** y el **Tramo Buga-Buenaventura**, de los cuales el primero permite la conexión de Bogotá con la zona cafetera y el segundo completa el tramo faltante hasta el puerto.

2. Otra gran vía es la **Transversal Central** que va del Eje Cafetero hasta Santander del Norte, pasando por el Valle de Aburrá en conexión con la cuenca oriental del Río Magdalena y por Santander. Esta autopista se presenta como una vía alterna a la **Troncal del Magdalena Medio**, la cual se extiende desde el norte del departamento del Cauca cruzando los andes colombianos hasta tocar el **Puerto de Santa Marta** en el departamento de Magdalena. La Troncal del Magdalena Medio es otro proyecto prioritario en la agenda del Gobierno pensado para integrar el sur del país con el Ecuador a través del tramo sur de la **Transversal Marginal de la Selva**.

---

<sup>17</sup> Plan Nacional de Desarrollo, Capítulo 4. El carbón en Colombia constituye el 99% de la carga transportada por este medio y su expansión se promueve con el fin de aumentar las exportaciones de este mineral. El gobierno busca que en el largo plazo funcionen los corredores ferroviarios "económicamente viables y financieramente sostenibles" como en el altiplano cundiboyacence y el del Magdalena-Caribe con garantías tarifarias que incentiven la utilización de este modo y estándares mínimos de nivel de servicio que garanticen al sector privado rentabilidad (volumen de mercancías transportables)

## Autopistas para la Competitividad<sup>18</sup> DNP



- Bogotá –Buenaventura: Bogotá –Girardot –Armenia
- Ruta del Sol: Bogotá –Caribe (incluye conexión a Valledupar)
- Ruta Caribe: Cartagena –Barranquilla –Santa Marta
- Transversal Central: Eje Cafetero –Valle de Aburrá –río Magdalena –Santander –Norte de Santander
- Bogotá –Villavicencio
- Troncal de Occidente: Nariño –Cauca –Valle del Cauca –Eje Cafetero
- Córdoba –Sucre-Bolívar
- Bogotá –Tunja –Sogamoso
- Eje Bananero: Mutatá –Turbo
- Corredor del Huila

<sup>18</sup> Presentación del Departamento Nacional de Planeación sobre el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010, elaborada en febrero de 2007. [http://www.dnp.gov.co/archivos/documentos/GCRP\\_presenta\\_Renteria/Documento\\_PND.pdf](http://www.dnp.gov.co/archivos/documentos/GCRP_presenta_Renteria/Documento_PND.pdf)

Es justo en este contexto donde cobra importancia el proyecto de la Carretera Pasto Mocoa, pues es precisamente la vía que conecta la Marginal de la Selva con la Troncal del Magdalena, posibilitando el paso desde el Ecuador hasta el Océano Atlántico. Con estas dos grandes obras la intención es facilitar la salida por el Océano Atlántico de los recursos mineros del centro-occidente del país y de los recursos petroleros del nororiente, al tiempo que propiciar la conexión con Ecuador en aras de los proyectos de interconexión eléctrica que serán desarrollados en Tolima y Huila para proveer de energía al país vecino. Pero principalmente estas rutas están planeadas para el ingreso al país de productos importados de los EEUU y Canadá y otros pocos provenientes de los países del Triángulo del Norte de Centroamérica (Honduras, Guatemala y Salvador); por estos conductos.

Como parte de la Marginal de la Selva está el proyecto (IIRSA) **Culminación de la Pavimentación Tame-Villavicencio y Culminación de la Pavimentación Tame-Arauca**, e integrado a la Transversal Central está el proyecto **Rehabilitación de la Vía Cúcuta-Bucaramanga**, ambos de la serie de proyectos IIRSA.

La Transversal Central, de otra parte, alargando su senda por Antioquia hasta la Costa Norte (Córdoba, Sucre y Bolívar) se convierte en la **Troncal de Occidente**, y pasando por los departamentos del Cauca, el Valle del Cauca y los de la zona cafetera, es otra línea vial conectora el sur del país desde Nariño con los **Puertos de Barranquilla y Cartagena** en el Circuito Vial del Caribe. La lógica de esta mega carretera es básicamente la misma que la de la Troncal del Magdalena.

Las vías fluviales de apoyo a estas colosales carreteras (Transversal Central, Troncal del Magdalena Medio, Transversal Marginal de la Selva y Troncal de Occidente) son los Ríos Magdalena y Cauca en el extremo occidente del país, y los **Ríos Putumayo y Caquetá** en la región sur sur. El desarrollo del canal navegable de estas dos últimas rutas fluviales constituyen dos importantes pilares en la estrategia del desarrollo en infraestructura en Colombia pues son las compuertas que dan acceso a una de los territorios más ricos e importantes del paisaje natural mundial: La Amazonia. El proyecto de la navegabilidad del Río Putumayo se encuentra en la agenda IIRSA.

Dentro de la Troncal de Occidente se ubican dos proyectos IIRSA: **La Rehabilitación Popayán-Pasto** (quedando el faltante hasta Rumichaca) y la **Construcción del Paso por Pasto**

3. Siguiendo la lógica de conectar los centros productivos con los puertos, está el proyecto **La Ruta del Sol**. Esta carretera tiene la misión de conectar a Bogotá con los puertos de la Costa Norte (Barranquilla, Santa Marta y Cartagena), donde al llegar se integra con la **Ruta Caribe o Circuito Vial del Caribe**, una red de vías terrestres que circunscribe la conexión a las zonas productivas (capitales) de los departamentos de Bolívar, Atlántico y Magdalena. En esta parte de la geografía nacional hay áreas de cultivo de palma de aceite y caña de azúcar, y también yacimientos petroleros y mineros. La región que circunda a estos territorios es rica en carbón (La Guajira y Cesar) y en su área indirecta (en la punta norte) se desarrolla el proyecto de interconexión gasífera con Venezuela. En esta área del Atlántico colombiano se asientan multinacionales de la minería como Glencore, Drummond, Angloamerican y BHP Billinton.

Este proyecto se acompaña del Red Ferroviaria del Atlántico, que en sentido centro norte desarrolla la ruta Cundinamarca-Santander-Norte de Santander-Cesar-Magdalena, conectando, una vez más, a Bogotá con la zona portuaria del Atlántico.

Aquí vale señalar la presencia del proyecto (IIRSA) Corredor Vial Santa Marta-Paraguachón-Maracaibo-Barquisimeto-Acarigua, que en Colombia sale del Puerto de Santa Marta hasta Paraguachón y luego cruza una corta plataforma marítima para adentrarse en Venezuela. Este proyecto facilita el transporte de material minero por la parte norte de Colombia con salida al Atlántico.

Mapa de la red ferroviaria nacional<sup>19</sup>



Recomendaciones de inversión a corto y mediano plazo:

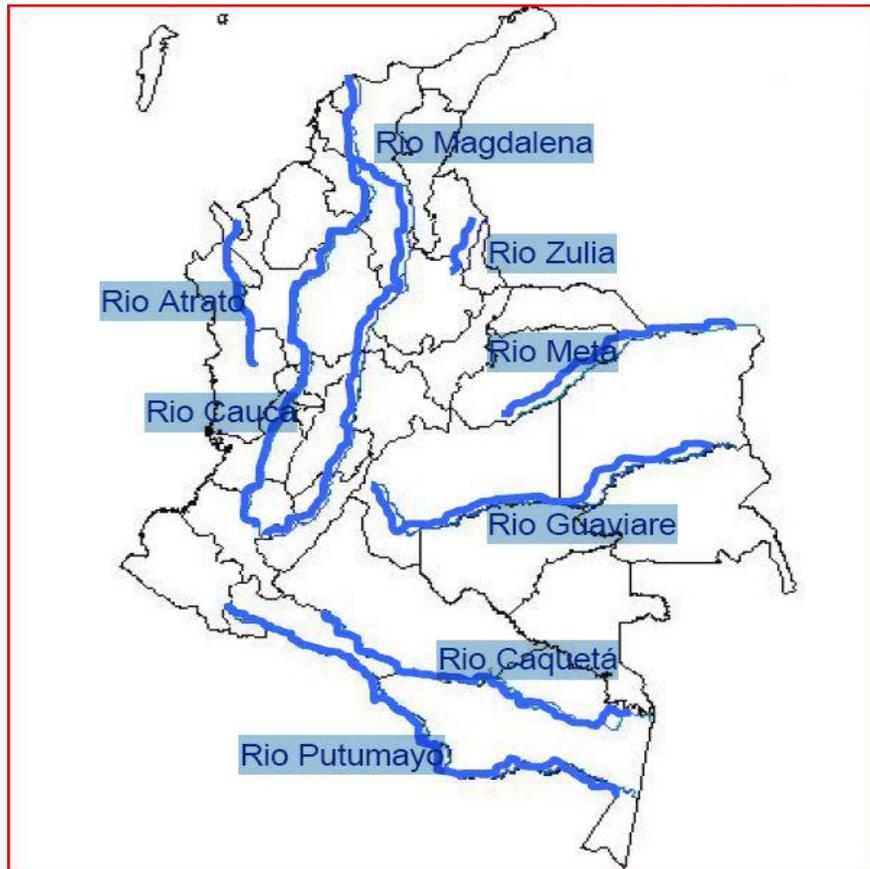
- Ramal Férreo La Loma – La Jagua
- Segunda Línea La Loma – Ciénaga
- Línea Férrea La Felisa – Bolombó – Envigado
- La Dorada – Buenos Aires – Neiva
- Ramal Buenos Aires – Ibagué
- Facatativa – Espinal
- Bucaramanga – Puerto Wilches
- Ibagué – La Tebaida

<sup>19</sup> Tomado de la presentación sobre Agenda Interna e Infraestructura Física hecha por la Cámara Colombiana de la Infraestructura en Expomares 2005

4. Para unir a Bogotá con los llanos Orientales, dentro del plan de infraestructura nacional se diseñó la **Autopista Bogotá-Villavicencio**. La importancia de esta obra radica en que se integra al **Canal navegable del Río Meta** (proyecto IIRSA) para conectar el centro del país con la zona petrolera del oriente y con Venezuela, y un el Pacífico colombiano con Venezuela a través de la frontera Arauca-Vichada. Este mega proyecto multimodal también es denominado **Transversal Buenaventura-Puerto Carreño**.

Al mismo tiempo, con la finalidad de conectar la zona petrolera de Boyacá y Arauca con el Puerto de Buenaventura, el Gobierno incluyó dentro de las obras más importantes la **Autopista Bogotá-Tunja-Sogamoso**.

Red nacional de vías fluviales<sup>20</sup>



Cuenca del Magdalena (Río Magdalena y Río Cauca)

Cuenca del Atrato (Río Atrato)

Cuenca del Amazonas (Río Caquetá, Putumayo y otros)

Cuenca del Orinoco (Río Meta, Guaviare, Casanare y Otros)

<sup>20</sup> Tomado de la presentación sobre Agenda Interna e Infraestructura Física hecha por la Cámara Colombiana de la Infraestructura en Expomares 2005

Infraestructura prioritaria

Recuperación integral de los Ríos Magdalena y Meta con navegabilidad permanente en los tramos Puerto Salgar – Barranquilla (Cuenca del Magdalena) y Puerto López – Puerto Carreño (Cuenca del Orinoco), y Desarrollar

Red de Aeropuertos



5. **La Transversal Tumaco-Mocoa**, por su parte, es la salida al Pacífico que tiene Brasil para sacar su producción de soya. Esta ruta, como se ha dicho en otra oportunidad, hace parte el corredor multimodal Tumaco-Pasto-Mocoa-Puerto Asís-Belém do Pará, que junto con las obras del Río Putumayo consolidan constituyen el Eje Amazonas de la IIRSA.

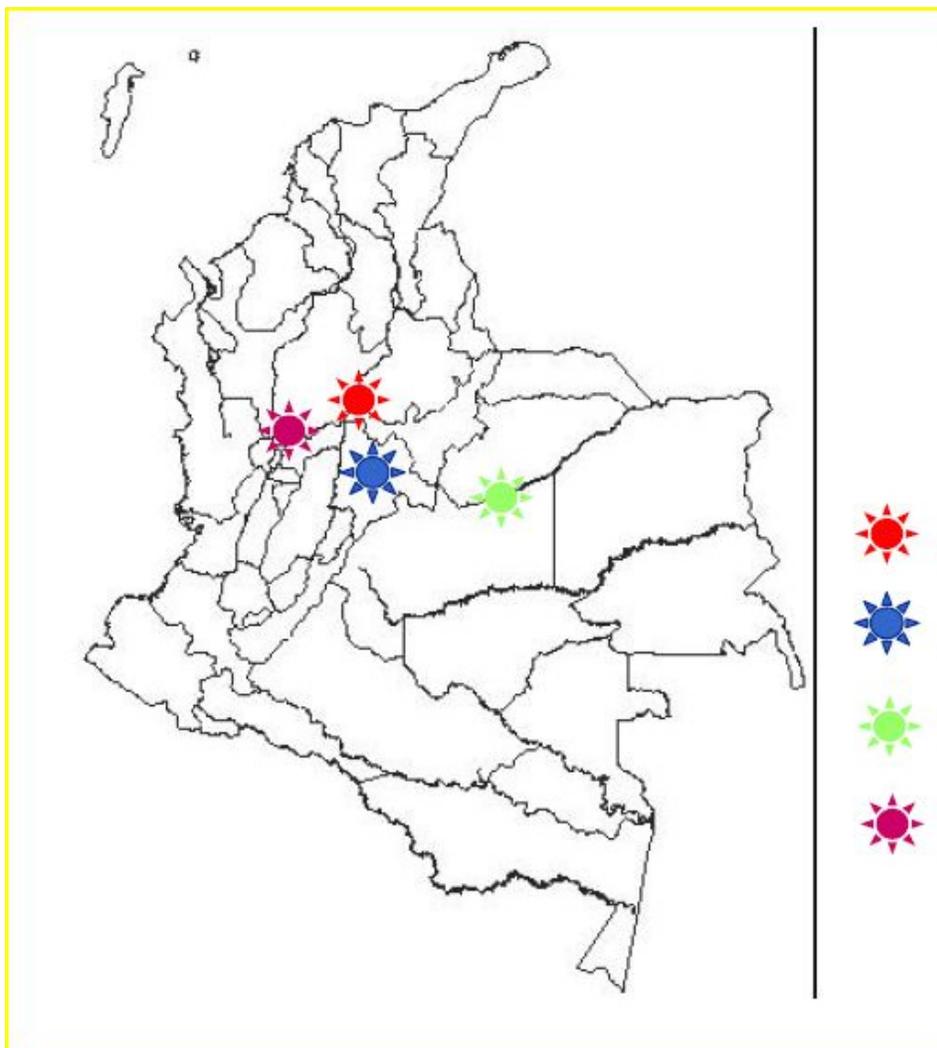
A su vez, esta gran carretera permite el propósito de la Transversal del Magdalena Medio de unirse con el Ecuador.

6. Finalmente está la **Conexión Panamericana**. Este mega proyecto conecta a Colombia con Panamá y es importante porque permite el desarrollo de iniciativas de provisión energética y en telecomunicaciones para los países mesoamericanos. Los intereses en este



Medicamentos y Alimentos (INVIMA), el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), la Policía Antinarcoóticos y el Departamento de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN9).

#### Red de Nodos de Transferencia o Infraestructura Logística



La finalidad del Gobierno con estos centros es impactar lo menos posible el flujo físico de los bienes y reducir al máximo los costos en los procesos de entrada y salida de bienes y personas; promover el comercio exterior bajo “esquemas óptimos de control” teniendo en cuenta el aumento del transporte y las expectativas de comercio; y unificar los procedimientos de inspección en un plan de inspección simultánea. La DIAN junto con las otras entidades encargadas de la inspección y vigilancia en los nodos logísticos, coordinará un sistema uniforme de “inspección no intrusiva” que se aplicará a las mercancías.

La Infraestructura Logística comporta el desarrollo y mejoramiento de estructuras como puertos, aeropuertos y pasos de frontera.

Como ya se ha mencionando, los puertos de mayor importancia en la política estatal de infraestructura son los de Buenaventura, Funza, Puerto Gaitán, Puerto Salgar, Puerto Asís,

Santa Marta, Barranquilla y Cartagena, y han de mejorar y ampliar sus instalaciones a fin de permitir la entrada masiva de bienes elaborados y la salida de materias primas.

En la misma lógica se desarrollan los aeropuertos y los pasos de frontera. Dentro de los primeros el gobierno ampliará los terminales aéreos de El Dorado en Bogotá (actualmente concesionado), Palonegro en Bucaramanga, Camilo Daza en Cúcuta, Simón Bolívar de Santa Marta, Los Perales de Ibagué, Benito Salas de Neiva, entre los más importantes.

En cuanto a la implementación de los pasos de frontera el Gobierno ha dispuesto que se han de concentrar los esfuerzos en los siguientes puntos: Saravena, Arauca, Puerto Carreño, Panamá, La Espriella -Río Mataje (Puente Internacional), San Miguel, Rumichaca, Paraguachón y Cúcuta-San Antonio, todos parte de la cartera de proyectos IIRSA.

### **Los pueblos nativos: un blanco inevitable**

Son varias las razones por las que resultan afectadas o se ven amenazadas comunidades indígenas, de campesinos y de afrodescendientes en Colombia. La causa más distinguida es el desplazamiento forzado a causa del conflicto armado, más hay otras no tan visibles pero igualmente importantes de reseñar. Entre ellas están la creación de nuevas áreas de reserva natural y la explotación de los recursos naturales. No obstante que entre sí todas se relacionan, de manera organizada en los mismos territorios donde se estacionan multinacionales con fines extractivos, hay un pronunciado pie de fuerza militar y se desarrollan proyectos de infraestructura. En este espacio se mencionarán algunos casos típicos.

Un caso importante es de la comunidad U'wa, ubicada en la zona fronteriza de Norte de Santander, Boyacá y Arauca. Esta es una región donde se realizan exploraciones petroleras, explotaciones mineras y se cultiva palma de aceite; se encuentra dentro del área en la que construirán los pasos de frontera Saravena y Cúcuta-San Antonio, y desarrollarán la Rehabilitación de la Vía Cúcuta-Bucaramanga, todos iniciativas IIRSA.

El drama de esta población se debe a que fuerzas militares tanto legales como ilegales, han invadido su resguardo sin permiso de la autoridad indígena y han venido cometiendo abusos contra los bienes personales de los habitantes, sus mujeres y sus recursos naturales. Los miembros del resguardo, apoyado por organizaciones indígenas nacionales e internacionales, han demandado la desmilitarización de sus territorios<sup>22</sup>.

En Gabarra y Tibú, poblaciones del Norte de Santander, se cuenta la situación de la comunidad indígena Barí, afectada por las explotaciones de oro y petróleo que realiza el grupo Empresas Mineras del Catatumbo, y por la incursión paramilitar desde el año 2005.

De acuerdo con el Documento de Mapeo/Caracterización Global de Procesos en Resistencia a Megaproyectos Mineros del Encuentro Afectados/Amenazados por Megaproyectos Mineros realizado en Málaga (N/Santander) en 2008 y suministrado por CENSAT Agua Viva, varias fueron las demandas e iniciativas de la comunidad, sin embargo

---

<sup>22</sup> Tomado del boletín informativo Ambientalistas en Acción, de CENSAT.  
<http://www.censat.org/ambientalistas/65/Nacionales.html>

instituciones como el Ministerio de Ambiente, de Minas y Energía, y de Defensa, así como la Presidencia de la República, se mostraron en contra de las solicitudes presentadas.

Otro caso es el del municipio de Marmato, en el departamento de Caldas, donde hay una altísima concentración de mineral aurífero de gran interés para la multinacional canadiense Colombia Gold Fiel Limited. Esta compañía hace presencia en Marmato desde el 2006 a través de su subsidiaria Compañía Minera de Caldas y desde entonces desarrollan un proyecto de gran minería a cielo abierto, para lo cual en el 2007 se hizo una reforma técnica al Esquema de Ordenamiento Territorial (E.O.T). Entre las consecuencias negativas generadas por el proyecto se destacan la pérdida de identidad cultural, del hábitat natural de los pobladores, la contaminación ambiental, el desplazamiento masivo forzado, y la descomposición social. En este evento también el Ministerio de Minas así como los gremios Mineros Nacionales S.A. y Terramundo se mostraron en contra de las peticiones de la comunidad.

A su vez, la región donde se encuentra Marmato es atravesada por varias obras de infraestructura entre las que se destacan del sector carretero la Vía Bogotá-Buenaventura (proyecto IIRSA), la Transversal Central y la Troncal del Magdalena Medio. Por esta zona también cruza la Línea Ferroviaria del Pacífico que parte de La Felisa y llega hasta Buenaventura, está el centro logístico de La Felisa y pasa la cuenca del Río Cauca cuyo canal navegable será aprovechado.

En Támesis, Antioquia, también suceden hechos similares. La Empresa Kedadha Anglo Gold Ashanti realiza explotaciones de oro, plata, molibdeno, zinc y materiales para construcción, a través de un proyecto con Inca S.O.M., Compañía Caldas S.A., Avasca Ventures Ltda., Acuario S.O.M, y Gominas S.A.. En este territorio se reporta la ocupación paramilitar con el consecuente desplazamiento forzado que su presencia conlleva. La explotación de estos minerales ha producido la salida masiva de campesinos, provoca la emisión de gases de efecto invernadero, y causa altos impactos ambientales negativos.

Támesis está situada en un punto en el confluyen varias rutas del programa nacional de infraestructura; está sobre el tramo férreo inactivo que conecta la red ferroviaria del Pacífico con la del Atlántico, por allí pasa la Troncal de Occidente, la Hidrovía del Río Cauca, y está muy cerca del Nodo de Transferencia de la Felisa.

Otro caso representativo es el de las comunidades afrodescendientes, indígenas y campesinas del Norte del Cauca, primero debido a la construcción de la represa de Salvajina en 1983, luego a la industrialización del monocultivo de caña de azúcar y finalmente a la explotación de oro a pequeña escala. De estos negocios participan Unión FENOSA (EPS), Ingenio del Cauca (Incauca), Anglo Gold Ashanti, la Sociedad Kedadha y el Estado Colombiano, y ello ha ocasionado la pérdida de territorios, la presencia de grupos armados legales e ilegales, el desplazamiento masivo de las poblaciones, la pérdida de fuentes hídrica, de la soberanía alimentaria y las desapariciones forzadas de líderes comunitarios.

Este territorio lo atraviesan la Troncal de Occidente, la Hidrovía del Río Cauca y del Río Magdalena, y la Red Ferroviaria del Pacífico.

También se conoce la influencia negativa de otras multinacionales que ocupan diversas zonas del territorio nacional. Se han registrado casos como los de la comunidad de Oreganal<sup>23</sup>, la de los afrodescendiente de Tabaco en el complejo carbonífero de El Cerrejón (Guajira)<sup>24</sup>, Roche y la Chancleta, donde las comunidades han sido maltratadas a causa de los intereses del sector de la minería privada, sus habitantes han sido desplazados y sus líderes perseguidos; y así muchos casos en variadas regiones. Dinámicas similares se presentan con la explotación de otros minerales, incluido el petróleo, en distintas partes del país donde hay presencia de los recursos naturales que interesan a las grandes empresas de la minería y la energía.

Diferentes grupos étnicos en Colombia han tenido que abandonar sus territorios y sus costumbres perdiendo el derecho a regirse según su propia cultura, han perdido a sus miembros y líderes, y han tenido que pasar a formar parte de una dinámica económica lejos de sus prácticas agrícolas y religiosas tradicionales. Ahora, los planes en materia de infraestructura de vías se ponen al servicio de los mismos intereses de las transnacionales y los privados nacionales, solo que bajo expresiones y argumentos distintos.

No es casualidad que el Gobierno colombiano, luego de años de ignorar las solicitudes de obras de infraestructura de las poblaciones alejadas de los más importantes centros urbanos del país, haya decidido poner en marcha una estrategia en transporte en un momento en el que la crisis energética enciende las alarmas y se presenta como una oportunidad de generación de más riqueza en condiciones de desigualdad.

Luego de este recorrido por la avanzada sistemática en el desarrollo de obras civiles que ha planeado el Gobierno de Colombia, queda al descubierto a quién favorece y a quién no el nuevo mapa de la infraestructura nacional.

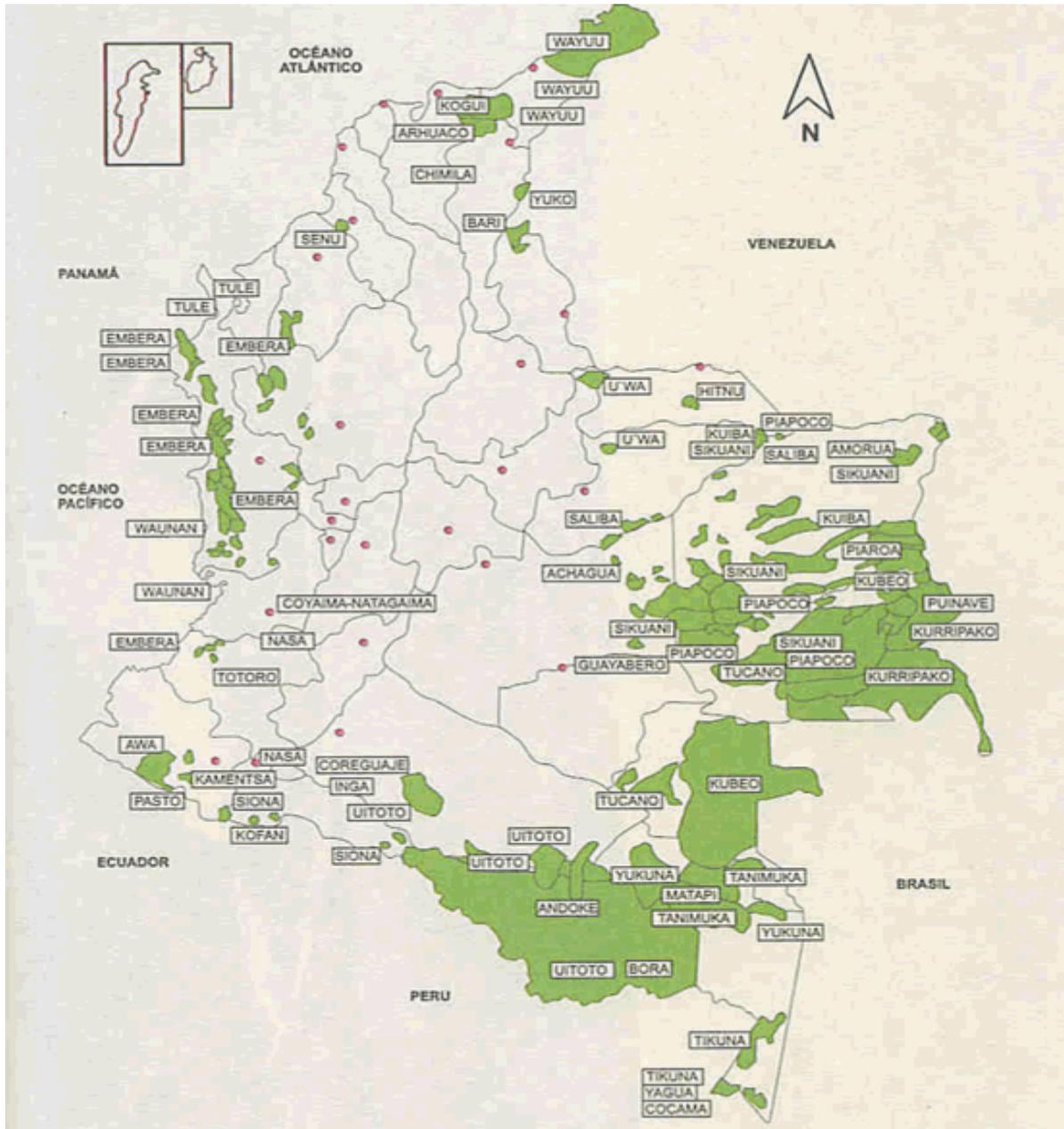
Sin embargo, quedan por fuera del análisis de este artículo aspectos vitales para la comprensión de la política en transporte, como por ejemplo el tema de la contratación pública de las obras, las políticas ambientales y agrarias que favorecen la entrega en administración de territorios de alta riqueza natural, y la profunda problemática de la violación de los derechos humanos que estas prácticas económicas entrañan, entre otros. Quizá este texto pueda contribuir un poco a la reflexión.

---

<sup>23</sup> [http://www.sinaltrainal.org/index.php?option=com\\_content&task=view&id=358&Itemid=62](http://www.sinaltrainal.org/index.php?option=com_content&task=view&id=358&Itemid=62)

<sup>24</sup> [http://www.desdeabajo.info/mostrar\\_articulo.php?id=320](http://www.desdeabajo.info/mostrar_articulo.php?id=320)

## Ubicación de los Resguardos Indígenas en Colombia<sup>25</sup>



<sup>25</sup> Tomado de

<http://images.google.com.co/imgres?imgurl=http://www.unilibre.edu.co/ulcadiz/pueblosindigenas.gif&imgrefurl=http://www.unilibre.edu.co/ulcadiz/Territorios%2520Ind%25C3%25ADgenas.htm&h=740&w=575&sz=63&hl=es&start=3&tbnid=pnkOpMtsT9hQM:&tbnh=141&tbnw=110&prev=/images%3Fq%3Dmapa%2B%25C3%25A9tnico%2Bde%2Bcolombia%26gbv%3D2%26hl%3Des>

Cuadro Auxiliar

Departamento	Proyecto Productivo	Multinacionales	Infraestructura IIRSA	Comunidad
Valle del Cauca Chocó Cundimarca Tolima	Minería Hidrocarburos Agrocombustibles Energía Eléctrica	En Tolima: Minera Anglogold Ashanti Colombia (filial) Kedadha S.A.)	- Buga-B/tura - Mejoramiento Bogotá- Girardot- Ibagué	Comunidad Indígena Guambiana, y comunidad indígena Yolombó en el Cauca
Arauca Meta Santander Norte de Santander	Hidrocarburos Minería Agrocultivos	<b>En Arauca:</b> Petrolera Occidental Petroleum (En Caño Limón), Ecopetrol  <b>En Santander:</b> ECOPETROL  <b>Norte de S/der:</b> ECOPETROL, Carboneras Geofising UE, Compañía Minera Rio de Oro, Compañía Minera la Esmeralda, Promexco, Prominorte, Sopromin, Carbon Fuels and Minerals, Mora y Mora Multiinversiones Mineras  <b>En Meta:</b> Petrolera Chevron (En Castilla)	- Culminación de la Pavimentación Tame- Villavicencio - Rehabilitación de la Vía Cúcuta- B/manga	Comunidad Indígena Barí y comunidades campesinas del Catatumbo en Norte de S/der; Comunidad de García Rovira, Landazuri, Vetas, y California en Santander;
Putumayo Nariño	Hidrocarburos	<b>En Putumayo:</b> Petrolera Argosy, ECOPETROL (En Orito), Petrolera Texas; en agrocombustibles Kedadha S.A.	- Navegabilidad del Río Putumayo - Carretera Pasto-Mocoa	Cofanes, Sionas
Nariño Cauca	Minería del Oro Agrocultivos	<b>En Cauca:</b> La Anglogold Ashanti Mines-Kedadha S.A. en el Páramo de Moras en la región de Tierradentro-Cauca - Colombia.	- Construcción de paso por Pasto - Rehabilitación Pasto-Popayán	En Cauca los Nasa

Cundinamarca Meta	Agrocombustibles Hidrocarburos Minería		- Autopista Bogotá-V/cencio - Canal navegable del Río Meta	El resguardo Awalibá de la etnia Sicuani, en Puerto Gaitán, Meta.
Guajira Norte de Santander Arauca Vichada Putumayo Nariño Chocó Valle del Cauca	Minería Hidrocarburos Agrocombustibles	En la Guajira: BHP Billinton	Pasos de Frontera	En Chocó, comunidades afro. Los Wayuú en La Guajira
Caldas Cundinamarca Meta	Minería Agrocombustibles Hidrocarburos Energía Eléctrica		Nodos de Transferencia	Comunidad de Marmato, y comunidad indígena de Ríosucio (CRIDEC) en Caldas