

# IIRSA en Colombia

## RUTAS PARA EL LIBRE COMERCIO

### I. Introducción

Colombia entró a formar parte de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Suramericana (IIRSA) en Septiembre del año 2000, al firmar la Declaración de Brasilia en el marco de la Reunión de Presidentes de América del Sur. En esta Reunión Presidencial participaron los gobiernos de Colombia, Brasil, Argentina, Bolivia, Chile, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela; y se discutieron entre otros temas, la democracia, el comercio, el tráfico de drogas y delitos conexos, la tecnología y las comunicaciones, y el desafío de la integración regional.

En este último tema los presidentes coincidieron en que el desarrollo de la infraestructura es un elemento clave en el desarrollo económico y social de los países, y por ello acordaron *“realizar acciones conjuntas para impulsar el proceso de integración política, social y económica Suramericana, incluyendo la modernización de la infraestructura regional”*<sup>1</sup>.

Para Colombia lo anterior significó la planeación y ejecución de 41 proyectos IIRSA, de los cuales 35 hacen parte del Eje Andino, y 6 del Eje Amazonas<sup>2</sup>.

El Eje Andino consiste en el desarrollo de vías, mayormente terrestres, con la finalidad de conectar geográficamente a Bolivia, Colombia, Perú, Ecuador y Venezuela; mientras que el Eje Amazonas está conformado principalmente por proyectos portuarios y de navegación con el propósito de interconectar los dos océanos (el Pacífico con el Atlántico). Las predicciones señalan que el Eje Amazonas se está desarrollando para explotar los recursos bióticos y mineros de la región, para apropiarse de las fuentes hidrográficas más importantes y para producir energía, en tanto el Eje Andino se desarrolla como una gran vía por la que circularán de norte a sur y de sur a norte, las materias primas, los agroproductos, el material mineral y las mercancías. Así concebidos, los dos ejes se complementan para dar forma al proyecto de integración a través del libre comercio, no solo en la región ni principalmente para la región, si no más bien en mercados internacionales como el asiático y ahora en lista el Europeo.

A la fecha varios proyectos IIRSA están ya en marcha, siendo en el momento los más importantes: la Carretera Pasto Mocoa (Eje Amazonas) y la Recuperación de la Navegabilidad del Río Meta (Eje Andino), los cuales pertenecen a la Agenda de implementación consensuada (AIC). También hace parte de la AIC el proyecto del Paso de Frontera Cúcuta-San Antonio del Táchira, aún cuando éste no presenta un estado avanzado de ejecución.

Otros proyectos como el desarrollo de las redes ferroviarias del Pacífico y el Atlántico, la Navegabilidad del Río Magdalena, la construcción y adecuación de puertos en el Pacífico Colombiano, el acceso a Santa Marta, la vía Bogotá-Buenaventura (doble calzada Buga-Buenaventura), el Túnel de la Línea, la vía Animas Nuquí, y el Túnel II Centenario, actualmente se encuentran en ejecución; aún cuando no todos pertenecen a la IIRSA son importantes ya que son esenciales para la consolidación de las rutas para el comercio. Estos son los proyectos gruesos en Colombia, son la columna vertebral del plan de interconexión vial nacional de la que se desprenden las demás obras de infraestructura. Con ellos el Gobierno Colombiano y los grandes empresarios pretenden ahorrar distancia, tiempo y dinero en el transporte de mercancías, y en lo que a puertos se refiere el propósito es

---

<sup>1</sup> Tomado de la página web [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org), Información Básica IIRSA, Cuándo nació.

<sup>2</sup> Tomado de la página web [www.iirsa.org/ejedelAmazonas.asp?CodIdioma=ESP](http://www.iirsa.org/ejedelAmazonas.asp?CodIdioma=ESP)

potenciar la capacidad de entrada y salida de las mercancías (no solo nacionales sino también provenientes del sur), especialmente por el océano pacífico hacia el mercado asiático. De otra parte la construcción de gasoductos y la instalación de hidroeléctricas en el país se dirige a exportar combustibles y a proveer de energía a Venezuela y Ecuador.

## **II. Situación Política de Colombia**

El Gobierno colombiano defiende abiertamente el libre comercio y en ese sentido en noviembre del 2006 firmó un TLC con EEUU, recientemente firmó otro con Honduras, el Salvador y Guatemala, se prepara para la negociación de otro con la Unión Europea<sup>3</sup> y otro con los países de la AELC (EFTA en Inglés)<sup>4</sup>. Al tiempo, Colombia pertenece a la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y es miembro asociado del Mercado Común del Sur (Mercosur), organismos que atraviesan por momentos críticos debido a las diferentes visiones que del desarrollo económico tienen los gobiernos que los integran y a los diferentes tamaños de sus economías.

Bajo esta lógica, Colombia promueve la inversión privada nacional y extranjera, y ha flexibilizado la legislación interna en favor de los empresarios privados. Por eso éstos, pese a los graves conflictos de orden social y político que enfrenta el país, lo ven como un lugar promisorio para sus negocios pues el Gobierno nacional no regula la especulación, ofrece a los privados las empresas del Estado a menos precio, ha aumentado las concesiones para obras de infraestructura, y permite explotación de los recursos naturales y administración de importantes reservas territoriales.

Lo anterior contrasta con una realidad de conflicto armado y desigualdad social que el Gobierno insiste en sostener e intensificar. El Plan Colombia (plan militar con dineros de EEUU mediante el cual se propuso acabar el narcotráfico y combatir el terrorismo) demostró ser un fracaso, y su estrategia de desmovilización de los grupos armados al margen de la Ley ha sido duramente cuestionada. Sin embargo el Gobierno ha renovado el proyecto militar en una segunda etapa aún con los dineros recortados, desatendiendo a la voluntad de los afectados de lograr un acuerdo humanitario.

Por otra parte, el gobierno ha disminuido significativamente el gasto social, agudizando la problemática de la salud pública, la educación y los servicios públicos que padecen especialmente los sectores más deprimidos de la sociedad.

En respuesta a la crisis social, en Colombia ha venido tomando fuerza el Polo Democrático Alternativo, un partido político que aglutina a las fuerzas de la izquierda del país y se opone a la políticas neoliberales del gobierno de Álvaro Uribe Vélez, reelegido en mayo de 2006.

---

<sup>3</sup> Intervención de la Red Colombiana frente al Libre Comercio y el ALCA –Recalca- en el marco de la discusión de la negociación de un TLC con la UE y los países de la CAN, 31/05/07  
[http://www.recalca.org.co/aapronunciamientos/can\\_ue\\_310507.htm](http://www.recalca.org.co/aapronunciamientos/can_ue_310507.htm)

<sup>4</sup> El tema de la negociación de un acuerdo comercial entre los países de la AELC y Colombia viene tratándose desde el 2006. A la fecha Colombia, conjuntamente con Perú, inició negociaciones encaminadas a la firma de un tratado de libre comercio con los países de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC/EFTA por sus siglas en inglés): Suiza, Noruega, Islandia y Liechtenstein. <http://www.mincomercio.gov.co/eContent/NewsDetail.asp?ID=5805>

### **III. Colombia a tono con la revolución de la infraestructura en Suramérica** **Panorama de la Infraestructura en Colombia**

#### **La legislación nacional da prioridad a la infraestructura**

En la creación de la estructura IIRSA, se determinó que eran fundamentales dos criterios para sacar adelante la iniciativa: la Convergencia Normativa, y la Coordinación Público Privada.

La convergencia normativa se refiere a que las legislaciones de cada país deben flexibilizarse en favor de la inversión privada pues, según los promotores de la IIRSA, hay *“aspectos regulatorios e instituciones, que muy frecuentemente no permiten que se utilice adecuadamente la infraestructura existente...”*<sup>5</sup>. Es un criterio que exhorta a los gobiernos a modernizar sus *“agencias públicas, sus procedimientos, tecnologías y recursos humanos, tomando en cuenta la promoción y protección de la competencia, la regulación basada en criterios técnicos y económicos...”*<sup>6</sup> para promocionar la participación de los empresarios privados en el proyecto de integración regional de la infraestructura. El mismo Enrique Iglesias, presidente del BID para la época del nacimiento de la IIRSA, expresó en su declaración *“cabe esperar que los gobiernos deban intervenir para viabilizar iniciativas nacionales y regionales cuyos dividendos económicos y sociales de largo plazo son importantes, pero que representan riesgos especiales o cuyos retornos financieros no son suficientemente atractivos para los inversionistas privados... Pero la función primordial de los Estados es constituirse en los garantes de la estabilidad macroeconómica, y de la racionalidad y continuidad de las reglas de juego. El Estado debe dar credibilidad y respaldar la seguridad jurídica más allá de los cambios políticos y de coyuntura económica... nuestros Estados deben adoptar la decisión política de dar continuidad y eficacia a los esfuerzos para armonizar sus regulaciones... y eliminar las trabas reglamentarias e instituciones aún vigentes.”*<sup>7</sup>

Ahora, el término Coordinación Público Privada se refiere al acuerdo entre el gobierno y los empresarios sobre cuánto dinero aporta cada uno para financiar los proyectos y qué tipo de garantías le ofrece el Estado a los inversionistas para que éstos se decidan a participar del negocio.

En el caso colombiano, para dar cumplimiento a los criterios establecidos para el desarrollo de la iniciativa de infraestructura regional, el Gobierno Nacional ha expedido varios documentos que regulan los temas relacionados con infraestructura.

Para comenzar, una mirada a los dos últimos planes de desarrollo del gobierno deja al descubierto el juicio del Gobierno para cumplir con los mandatos de la IIRSA.

En el Plan Nacional de Desarrollo Hacia un Estado Comunitario: 2002-2006 se reafirmó como política nacional desarrollar las condiciones legales, financieras e institucionales, requeridas para la vinculación de inversionistas institucionales a proyectos de infraestructura; y en ese sentido impulsar la participación privada en el desarrollo de la infraestructura con el objetivo de: fomentar la eficiencia en la construcción y operación de proyectos y servicios; promover la competencia; eliminar la presión fiscal que genera la financiación y operación pública de los proyectos y servicios; aumentar los flujos de inversión local y extranjera; y promover el desarrollo del mercado de capitales, como

---

<sup>5</sup> Tomado de la página web [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org), Información Específica, Plan de Acción IIRSA

<sup>6</sup> Tomado de la página web [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org), Información Específica, Plan de Acción IIRSA

<sup>7</sup> Intervención del entonces presidente del BID, Enrique Iglesias, en el marco de la Reunión de Presidentes de América del Sur, celebrada en Brasilia en septiembre del 2000

también crear las condiciones para que los Fondos de Pensiones pudieran financiar actividades productivas. En particular se desarrollarán las condiciones legales, financieras e institucionales, requeridas para la vinculación de inversionistas institucionales a proyectos de infraestructura.

En el nuevo Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 Hacia un Estado Comunitario 2006-2010, además de los \$4.83 billones de pesos que el Gobierno Nacional aportará a la Infraestructura para el Desarrollo, “se encuentra adelantando la consecución de un crédito hasta por US\$1000 millones, que contará con la garantía de la Nación, destinado a los entes territoriales para la construcción y mejoramiento de la red vial de su competencia.”<sup>8</sup> Esta afirmación contrasta severamente con los aportes que hará el sector privado por valor de \$57.8 billones de pesos que serán invertidos entre otras áreas, en “aeropuertos, ferrocarriles, fluvial, puertos, sistemas integrados de transporte y concesiones viales... telefonía fija, móvil e Internet, y en hidrocarburos y minería”<sup>9</sup>; lo que significa que el Estado pone menos dinero para adelantar proyectos de infraestructura dejando al sector privado los proyectos más costoso, siempre y cuando sean también los más rentables.<sup>10</sup>

A continuación, se presentan varios cuadros que muestran en cifras las perspectivas de infraestructura en el país según el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 *Hacia un Estado Comunitario*, y la Agenda Interna<sup>11</sup>:

<b>PROGRAMAS PND 200-2010 HACIA UN ESTADO COMUNITARIO</b>			
<b>PND 2006-2010</b>	<b>APORTES TESORO NACIONAL</b>	<b>APORTES SECTOR PRIVADO</b>	<b>TOTAL</b>
Estado al Servicio de los Ciudadanos	\$4.1	\$0	\$4.1
Defensa y Seguridad Democrática	\$13.7	\$0	\$13.7
Reducción Pobreza y Promoción Empleo	\$111.4	\$18.8	\$130,2
Crecimiento Alto y Sostenido	\$36	\$33.5	\$69.5
Gestión Ambiental y Prevención	\$607,717'000.000	\$0	\$607,717'000.000
Un mejor estado al servicio de los ciudadanos	\$4.1	0	
Dimensiones Especiales de Desarrollo	\$5.1	\$5.5	\$10.6
<b>TOTAL</b>	<b>\$161</b>	<b>\$57.5</b>	

<sup>8</sup> Plan Nacional de Desarrollo Capítulo 8, Plan Plurianual de Inversiones, página 2. Esta información la confirma el Documento CONPES 3439 del 14 de agosto de 2006, página 4

<sup>9</sup> Estos dineros se destinarán también a vivienda, a la Banca de Oportunidades, a la expansión de la telefonía móvil, fija e Internet, y a hidrocarburos y minería. Plan Nacional de Desarrollo Capítulo 8, Plan Plurianual de Inversiones, página 3

<sup>10</sup> Plan Nacional de Desarrollo, Capítulo 8, Plan Plurianual de Inversiones, página 1: “Según el texto final del PND 2006-2010, el Plan Plurianual de Inversiones (PPI) “asciende a \$228.6 billones de pesos de 2006 con una programación anual para 2007 de \$53.4 billones, para 2008 de \$58.4 billones; para 2009 de \$58 billones y para 2010 de \$58.8 billones. Las fuentes que financiarán el PPI son: (1) el Presupuesto General de la Nación con \$151.8 millones, conformado por los proyectos del presupuesto de inversión que ascienden a \$79.2 billones (34.6% del total), y por el Sistema General de Participaciones con \$72.6 billones (31.8%), (2) los presupuesto de las Empresas Industriales y Comerciales del Estado con \$19 billones (8.3%), y (3) el sector privado con una inversión que asciende a \$57.8 billones (25.3%)”

<sup>11</sup> Plan Nacional de Desarrollo Capítulo 8, Plan Plurianual de Inversiones, página 4, y Departamento Nacional de Planeación, Agenda Interna para la Productividad y Competitividad 2006, página 7 a 23

**ESTRATEGIAS DE LOS PROGRAMAS PND 2006-2010**  
(áreas de interés para el tema)

<b>REDUCCION DE LA POBREZA</b>	<b>APORTES TESORO NACIONAL</b>	<b>APORTES SECTOR PRIVADO</b>	<b>TOTAL</b>
Sistema de Protección Social - <i>Salud y Educación</i>	\$77.4	\$1.3	\$78.7
Ciudades Amables	\$22.7	\$14.1	\$36.8
Infraestructura para el Desarrollo	\$4.8	\$0	\$4.8
Equidad en el Campo	\$1	\$235,884'000.000	\$1.24
<b>TOTAL</b>	<b>\$105.9</b>	<b>\$16</b>	

<b>CRECIMIENTO ALTO Y SOSTENIDO</b>	<b>APORTES TESORO NACIONAL</b>	<b>APORTES SECTOR PRIVADO</b>	<b>TOTAL (bill de pesos)</b>
<b>Agenda Interna</b>	<b>\$32.9</b>	<b>\$32.3</b>	<b>\$65.1</b>
Crecimiento y Mejoramiento Competitividad Sector Agropecuario	\$3.1	\$1.3	\$4.4
<b>TOTAL</b>	<b>\$36</b>	<b>\$33.6</b>	

<b>DIMENSIONES ESPECIALES DE DESARROLLO</b>	<b>APORTES TESORO NACIONAL</b>	<b>APORTES SECTOR PRIVADO</b>	<b>TOTAL (billones de pesos)</b>
Ciencia, Tecnología e Innovación	\$1.4	\$5.5	\$6.9
Equidad de Género	\$5,844'000.000	\$0	\$5,844'000.000
Juventud	\$4,476'000.000	\$0	\$4,476'000.000
Grupos Étnicos y Relac. Interculturales	\$466,949'000.000	\$0	\$466,949'000.000
Dimensión Regional	\$2.3	\$0	\$2.3 (US \$XXX)
Cultura y Desarrollo	\$657,728'000.000	\$0	\$657,728'000.000
Demografía y Desarrollo	\$282,630'000.000	\$0	\$282,630'000.000
Sector Economía Solidaria	\$17,322'000.000	\$0	\$17,322'000.000
Política Exterior y Migratoria	\$39,152'000.000	\$0	\$39,152'000.000

INVERSIONES POR SECTORES PND 2006-2010					
SECTORES	APORTES NACIONAL	TESORO	APORTES PRIVADO	SECTOR	TOTAL (billones de pesos)
Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial	\$6.5		\$14.6		\$21.1
Comunicaciones	\$1.4		\$7.6		\$9
Minas y Energía	\$22.6		\$13.4		\$36
Transporte	\$11		10.8		\$21.8
Planeación	\$1.9		\$5.3		\$7.2
Sector Agropecuario	\$3.9		\$1.6		\$5.5
Educación	\$44.3		\$1.3		\$45,6
Protección Social	\$43,5		\$0		\$43,5

Otro instrumento importante que define las políticas nacionales de desarrollo es la Agenda Interna, creada por el Gobierno básicamente para el desarrollo práctico del TLC aun cuando éste no haya sido ratificado todavía por el congreso norteamericano; ella de paso sirve de soporte y complemento a la Declaración de Brasilia 2000.

La Agenda Interna establece que ha sido elaborada para *“aprovechar las oportunidades y afrontar los retos que impone el TLC”*<sup>12</sup> y que se relaciona con el Plan Visión II Centenario en los siguientes términos: *“La Agenda Interna puede concebirse como la profundización de los objetivos económicos y metas previstas en Visión 2019, en los temas pertinentes a la productividad y competitividad”*<sup>13</sup>.

Con respecto a la Infraestructura, la Agenda Interna consagra *“consolidar los corredores de comercio exterior, facilitar la coordinación intermodal, mejorar la función estatal relacionada con la regulación del transporte, mejorar la infraestructura productiva y turística, adecuar la estructura de comercialización”*<sup>14</sup>. La infraestructura de la Agenda Interna contempla Corredores de Comercio Exterior, Red de Carreteras, Red Fluvial, Nodos Aeroportuarios (integración de infraestructura aeroportuaria), Ampliación del Sistema Portuario, Consolidación, Articulación y Ampliación de la Red Férrea, y la Coordinación Intermodal.

<sup>12</sup> Departamento Nacional de Planeación, Agenda Interna para la Productividad y Competitividad 2006, página 3

<sup>13</sup> Departamento Nacional de Planeación, Agenda Interna para la Productividad y Competitividad 2006, página 5

<sup>14</sup> Departamento Nacional de Planeación, Agenda Interna para la Productividad y Competitividad 2006, AI: Infraestructura, página 9

**PROYECCION INVERSIONES INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE  
AGENDA INTERNA 2006-2010**

<b>SECTOR TRANSPORTE</b>	<b>SECTOR</b>	<b>APORTES PUBLICO</b>	<b>SECTOR</b>	<b>APORTES PRIVADO</b>	<b>SECTOR</b>	<b>TOTAL (billones de pesos)</b>
Consolidación Carreteras	Red	\$13.4		\$38.5		\$51.9
Puertos		\$846,564'000.000		\$302,751'000.000		\$1.15
Fluvial		\$99,600'000.000		\$1.1		\$1.17
Aeropuertos		\$1.1		\$3.4		\$4.51
Férreo		\$1.6		\$46,797'000.000		\$1.7
Zonas de Actividad Logística		\$320,752'000		\$236,465'000.000		\$1.1
<b>TOTAL</b>		<b>\$17.4</b>		<b>\$43.5</b>		<b>\$61.4</b>

**AGENDA INTERNA  
ENERGIA 2006 - 2010**

<b>Meta</b>	<b>Submeta</b>	<b>Inversión Estimada (billones de pesos)</b>
Consolidación Mercado Eléctrico Andino y Centro Americano	Aumentar la Capacidad de Generación	Pública: \$3.7 Privada: \$12.3
	Expandir Interconexiones Internacionales	Privada: \$483,991'000.000
Aumento Cobertura Servicio Energía Eléctrica	En las zonas interconectadas	Pública: \$440,110'000.000 Privada: \$3.5
	Zonas no Interconectadas	Pública: \$339,376'000.000 Privada: \$21,000
Aumento Nivel de Conocimiento del Subsuelo	Cobertura 75% territorio nacional en geología básica	Pública: \$189,360'000.000
<b>TOTAL</b>		<b>\$21 billones</b> <b>Pública: \$4.7 billones</b> <b>Privada: \$16.3 billones</b>

PROMEDIO INVERSIONES TOTALES A 2010	
INVERSION TOTAL INFRAESTRUCTURA AI y PND	TOTAL (billones de pesos)
Solo Infraestructura en Transporte y Energía Agenda Interna	\$82.4 billones Aporte Estatal de \$22.1 Aporte Privado de \$59.8
Agenda Interna según el PND	\$65.1
Diferencia (o desfase) entre inversiones estatales y privadas de la AI y el PND	\$17.3
Reducción De la Pobreza - <i>Infraestructura para el Desarrollo: Carreteras, Energía Eléctrica, y Tecnologías de Información y Comunicaciones (TICs)</i>	\$4.8 (aporte estatal)
Reducción de la Pobreza – <i>Ciudades Amables</i> <sup>15</sup>	\$36.8 Aporte Estatal de \$22.7 Aporte Privado \$14.1
Un mejor Estado al Servicio de los Ciudadanos- <i>Dimensión Regional</i> <sup>16</sup> , <i>Promoción del Desarrollo Fronterizo y la Integración Regional a Nivel Nacional e Internacional</i> (IIRSA)	\$2.3 (un % de esta suma) de \$10.6 (aporte estatal)
Rubros Adicionales del Programa de Defensa y Seguridad Democrática para el Capitulo PDFIR – <i>Estrategia Control del Territorio y Defensa de la Soberanía, Acciones para enfrentar las Amenazas a la ciudadanía (Plan de Fronteras, Programa para Mantener las Capacidades Estratégicas) – Programa del DAS (Modernización del Control Migratorio de los puntos terrestres, marítimos, fluviales y portuarios, infraestructura necesaria para asegurar la integridad territorial)</i> <sup>17</sup> (IIRSA)	¿¿¿???

<sup>15</sup> Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 *Hacia un Estado Comunitario*, Capítulo 3 Programa Reducción de la Pobreza y Promoción del Empleo, *Estrategia Ciudades Amables*, pág 60 a 98. Este es un programa del Gobierno Nacional que consiste en la creación de una “red funcional de ciudades con infraestructura eficiente” que permita “dinamizar los mercados”. Para ello se aplicará un “modelo de desarrollo urbano planificado y de uso eficiente del suelo”, la “relocalización” de los habitantes urbanos según “sus actividades” y la “potenciación de las ventajas de los territorios urbanos”.

<sup>16</sup> Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 *Hacia un Estado Comunitario*, Capítulo 7 Dimensiones Especiales de Desarrollo, *Estrategia Dimensiones Regionales*, Promoción del Desarrollo Fronterizo y la Integración Regional a Nivel Nacional e Internacional, pág 29 a 77. *Dimensión Regional* busca desarrollar una estrategia que, con base en la diversidad territorial (particularidades regionales y capacidades de desarrollo -“Criterios de Regionalización-“), consiga aprovechar las “ventajas comparativas” de los territorios nacionales para alcanzar un “crecimiento sostenido”, que se traduce en “regiones competitivas, sustentables y con desarrollo económico”. En esta estrategia prima la presencia de las alianzas público-privadas para “potenciar las fortalezas locales y superar las debilidades” de las regiones, y se torna necesaria la reforma estructural del modelo de descentralización administrativa en los temas de capacidades departamentales y competencias territoriales (capacidad organizativa del territorio, autofinanciamiento, aprovechamiento del territorio en sus dinámicas locales y regionales, capacidad de gestión pública y de fomento de desarrollo económico, reorganización territorial que promueva sistemas productivos territoriales). Por su parte, el capítulo Promoción del Desarrollo Fronterizo y la Integración Regional es una estrategia de Estado que busca potenciar y fortalecer el desarrollo interno de las fronteras y la integración con los países vecinos (fortalecimiento de las economías de frontera y creación de polos de desarrollo fronterizo -sectores agroindustrial y agropecuario, turismo, y minería-), articulada con la *Estrategia Control del Territorio y Defensa de la Soberanía, Acciones para enfrentar las amenazas a la ciudadanía* del Programa *Política de Defensa y Seguridad Democrática* que pretende reducir los factores que afectan la seguridad, el orden público y la soberanía nacional en las fronteras.

<sup>17</sup> PND 2006-2010, Capítulo 7 Dimensiones Especiales de Desarrollo, página 61; PND 2006-2010, Capítulo 1 Política de Defensa y Seguridad Democrática, *Estrategia de Control del Territorio y Defensa de la Soberanía, Acciones para enfrentar las amenazas de la ciudadanía*, página 11

Total Inversión Estatal en Infraestructura	Alrededor de \$50
Total Inversión Privada en Infraestructura	Alrededor de \$73.9
	<b>GRAN TOTAL \$123.9</b>

\$30.975 billones infraestructura/año hasta 2010  
 \$11.4 billones Educación/año hasta 2010  
 \$10.875 billones Protección Social/año hasta 2010

De otra parte está el documento Visión Colombia II Centenario-2019. Concebido como una “Visión de Estado” este documento presenta al país en una perspectiva proyectada a 2019. Es la parte filosófica del PND y la Agenda.

En su punto 3 *Hacia Dónde Vamos*, el Gobierno Nacional refleja su visión de país: *Mundo en transformación- Colombia debe estar inserta en un mundo en transformación, con una inminente recomposición económica y política; Territorio-Colombia debe aprovechar plenamente las condiciones de su territorio y capitalizar sus ventajas en todas las dimensiones*<sup>18</sup>; *Demografía- Colombia debe asimilar los cambios demográficos y formular políticas a futuro.*

Respecto a Infraestructura y Medio Ambiente, más adelante señala: *“Medio Ambiente- Definir la áreas de protección, proteger y aprovechar su biodiversidad; Infraestructura de Transporte-Consolidación del transporte intermodal, enfrentar los problemas de coordinación y logística, aprovechar el transporte fluvial.”*<sup>19</sup>

Este documento expone que Asia es la región de mayor dinamismo económico y la mayor receptora de inversión extranjera, muestra mediante un mapa la ubicación territorial estratégica de Colombia frente al continente asiático y resalta el futuro económico del viejo continente como el más promisorio del momento.

Una correcta relación de estos aspectos devela que el verdadero propósito detrás del discurso nacional es adecuar el país, mediante los proyectos productivos y a través de su plan de infraestructura, para la entrada masiva y salida de productos, hoy por hoy con gran interés en el continente asiático.

No obstante, las exportaciones serán solo agrícolas y pecuarias, con lo cual no se garantiza el consumo ni el desarrollo interno. Las políticas nacionales de desarrollo apuntan a explotar los recursos naturales: agua, productos tropicales, recursos minero energéticos, y todos aquellos elementos de la biodiversidad que puedan resultar rentables.

Un buen ejemplo de legislación en materia de infraestructura es documento Conpes 3342 del Ministerio de Transporte, llamado Política Nacional para el Desarrollo de la Infraestructura Marítima y Fluvial, Plan de Expansión Portuaria, Expomares 2005.

Este Plan de Expansión Portuaria 2005-2006 establece las estrategias para la competitividad del sector portuario, y los lineamientos de política para el desarrollo del sector. La misión de este Plan, según el documento, es la siguiente: *“alcanzar un desarrollo equilibrado y sostenible de los puertos colombianos, con la eficiente explotación de la*

<sup>18</sup> Plan 2019 Visión Segundo Centenario, Punto 3 del Contenido, ¿Hacia dónde Vamos?, página 20

<sup>19</sup> Plan 2019 Visión Segundo Centenario, Punto 3 del Contenido, ¿Hacia dónde Vamos?, página 25

*infraestructura pública, la óptima vinculación de capital privado en el desarrollo del sector y la adecuada protección de las zonas de uso público y los recursos naturales existentes, asegurando la mejora continua de los niveles de eficiencia, así como el aumento de la competitividad del sector facilitando el comercio exterior y generando crecimiento económico para el país”.*<sup>20</sup>

Con la breve exposición del mencionado documento queda demostrado hacia dónde apuntan las legislaciones de los países en el marco de la IIRSA: explotación de la infraestructura existente –como lo sugirió el presidente del BID-, motivar la participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura, aumentar la competitividad, facilitar el comercio exterior, y generar crecimiento económico nacional; y claramente se aprecia que no aparece por ninguna parte un lineamiento referente al desarrollo social, a la protección de las comunidades, a la salvaguarda del medio ambiente, y a la mejora de las condiciones de vida de las poblaciones. Baste con mencionar este Conpes, pues los demás conservan el mismo enfoque: estímulo a la inversión privada y desarrollo de la infraestructura para el libre comercio.

Para finalizar, un breve comentario sobre la reforma de la Ley 80 o de Contratación Estatal que recientemente quedó aprobada. Tras la orientación impartida años atrás por el Banco Mundial, la reforma se dirigió a flexibilizar normas que rigen la contratación en Colombia.

Las modificaciones giran en torno a fortalecer los monopolios empresariales existentes y a reducir los requisitos para la participación de empresas extranjeras en las licitaciones públicas; a anular prácticamente la participación de las minis, pequeñas y medianas empresas en la dinámica de la contratación; y a darle prioridad al factor económico por encima de la experiencia y la calidad en las propuestas que las empresas presentan al Estado. Todo con el fin de estimular la participación del empresariado en el sector de la infraestructura.

## **Conclusión**

En términos generales, en Colombia el tema de la infraestructura alcanza suma importancia.

Si bien es cierto que al suscribir la Declaración de Brasilia en el 2000, Colombia contrajo el compromiso internacional de cumplir con las directrices trazadas en materia de infraestructura para la integración fronteriza y comercial, también lo es que internamente ha venido desarrollando una fuerte política en este sentido orientada a beneficiar al sector privado de la economía, tanto nacional como extranjero, que se dedica no solo a la construcción sino también a la explotación de los biorecursos, a la extracción mineral, y a la comercialización y exportación de dichos materiales. Para ello ha sido necesaria la introducción en el país de un marco político y económico claro (PND, Agenda Interna, y Visión II Centenario) y de nuevas regulaciones que conduzcan el desarrollo nacional por el camino de la globalización neoliberal.

Es ostensible que el Estado colombiano ha trabajado en la dirección de adaptar su normatividad interna no solo al proyecto IIRSA en aras de super explotar la infraestructura nacional y promocionar y garantizar la participación del sector privado en la construcción y modernización de obras civiles de ingeniería, sino a la dinámica de la globalización y el libre comercio

---

<sup>20</sup> Documento Conpes 3342, Política Nacional para el Desarrollo de la Infraestructura Marítima y Fluvial, Plan de Expansión Portuaria, Expomares 2005, página 8.

En cuestión de cifras se puede concluir que:

De los \$32.9 billones que aporta el Estado a la Agenda Interna, según el PND, en infraestructura invierte solo \$22.1 quedando casi \$11 billones para cumplir con el resto del programa. Sin embargo, según el documento Agenda Interna, los otros programas que la integran llegan a los \$38.7 billones, de los cuales al Estado le corresponde aportar \$13.1. Esto significa que para cumplir con los compromisos de la Agenda Interna al Estado le hacen falta \$2.1 billones

frente a los \$32.3 billones que el sector privado aporta a la Agenda Interna, éste queda corto en \$27.5 billones para cumplir con las metas establecidas. Así es probable que para lograr la meta de inversión se haya convocado a los Fondos Privados de Pensiones a participar de los proyectos de infraestructura nacional

Las inversiones Estatales en Infraestructura superan de lejos la inversión estatal en los demás programas del PND como salud y educación

Las inversiones privadas superan a las en el área de infraestructura.

### **Disposiciones y planes gubernamentales para la ingeniería civil y otros documentos de interés**

Durante el primer gobierno de Álvaro Uribe Vélez poco se avanzó en el tema de la infraestructura vial en Colombia, sin embargo hace poco tiempo este sector se ha venido destacando por su dinamismo<sup>21</sup>.

Actualmente las inversiones en proyectos de infraestructura de todos los niveles, como ya quedo demostrado, son una prioridad tanto para el Gobierno Colombiano como para el sector privado, pero para poner en marcha sus planes se requirió de una normativa especial que los legalizara. Los siguientes documentos hacen parte de la nueva legislación en materia de infraestructura:

- CONPES 3439<sup>22</sup>. Institucionalidad y Principios Rectores de Política para la Competitividad y Productividad. Documento de la Alta Consejería Presidencial para la Competitividad y la Productividad, del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Agosto 14 de 2006
- CONPES 3342 Política Nacional para el Desarrollo de la Infraestructura Marítima y Fluvial, Plan de Expansión Portuaria, Expomares 2005. Estrategias para la Competitividad del Sector Portuaria. La misión de este documento es alcanzar un desarrollo sostenible de los puertos colombianos con una eficiente explotación de la infraestructura pública y la vinculación del sector privado al área, asegurando el aumento de la competitividad de manera que aumenten el comercio exterior y el crecimiento económico del país
- Decreto No 02766 de 2005, que adoptó el Plan de Expansión Portuaria
- Documento *Regionalización del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2010 Versión Preliminar e Indicativa*. Presentado por el Gobierno ante el Congreso de la República para la discusión y trámite de la Ley que aprueba el PND 2006-2010, revela que aquellas inversiones en infraestructura de las que se hará cargo el sector privado, se determinaron con base en “el interés manifiesto de los inversionistas

---

<sup>21</sup> Editorial del 01/08/07 del Periódico El Tiempo, “El Urgente Plan Vial”. Link: [http://www.eltiempo.com/opinion/editorial/2007-08-01/ARTICULO-WEB-NOTA\\_INTERIOR-3661590.html](http://www.eltiempo.com/opinion/editorial/2007-08-01/ARTICULO-WEB-NOTA_INTERIOR-3661590.html)

<sup>22</sup> Documento Conpes 3439 sobre la Institucionalidad y Principios Rectores de la Política para la Competitividad y Productividad

privados por algunos programas o proyectos que les atraen...”<sup>23</sup> más no en las necesidades sociales locales o regionales del país.

Estos programas o proyectos, según el documento mencionado, se dirigen a mejorar la productividad y competitividad del aparato productivo nacional, que en otras palabras no es mas que, de una parte, focalizar la producción en bienes tropicales (banano, flores, café, uchuvas, caña de azúcar, tabaco, algodón, papa, cacao, palma, tilapia, limón, pina, lechuga, feijoa y yuca, entre otros), y de explotar los bienes primarios y recursos energéticos (carbón, petróleo, minerales, cobre), con el fin de exportarlos especialmente hacia Norteamérica y Asia <sup>24</sup>; y de otra, terminar de vender el escaso patrimonio productivo nacional que queda, desnacionalizando las empresas colombianas (bancos, hospitales, empresas de servicios públicos, de hidrocarburos, reservas naturales, aeropuertos, y demás).

Para poner un ejemplo, la venta de 5 importantes electrificadoras del país<sup>25</sup>, la presencia de empresas multinacionales exploradoras de yacimientos de petróleo<sup>26</sup> con el fin de posteriores explotaciones, y la participación de empresas como Unión Fenosa y los grupos Españoles Endesa en el negocio de la generación de electricidad<sup>27</sup>; todo lo cual representa un gran incentivo del Estado hacia el sector privado, tanto nacional como extranjero.

En estos tiempos de globalización, de apertura económica y de libre comercio, se requiere un sólido andamiaje tanto legal, como económico y físico. Es justamente éste el contexto donde entran en escena las iniciativas de infraestructura, que también son, por supuesto, una increíble oportunidad de amasar grandes cantidades dinero con el argumento de ser la herramienta necesaria para acceder a la modernidad y al progreso.

- Programa para el Desarrollo de Concesiones de Autopistas 2006-2014<sup>28</sup>. Documento elaborado por el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) según el cual el programa de concesión de autopistas fue declarado de importancia estratégica para el país. Su objetivo es dar “continuidad al desarrollo los proyectos de infraestructura vial que el país requiere para enfrentar los retos que se deriven de la firma de tratados comerciales; los procesos de integración regional que adelante Colombia; y la integración entre los principales centros nacionales de producción y consumo”. Con este programa se intervendrán 2.661 km de carretera en los cuales se maximizará la participación de los privados, según disposición expresa del documento
- Presupuesto General de la Nación 2008, *Seguridad y Confianza para el Desarrollo Social*. Ministerio de Hacienda y Crédito Público – Dirección General del Presupuesto Público Nacional, julio 27 de 2007. Entre otros muchos aspectos en materia financiera, este documento establece una partida de \$2.3 billones de pesos para infraestructura durante el año 2008
- CONPES 3481 del 23 de julio de 2007, llamado Plan Vial Regional

---

<sup>23</sup> Regionalización del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2010 Versión Preliminar e Indicativa, Regionalización de los Recursos del Sector Privado, página 10

<sup>24</sup> 2019 Visión Colombia II Centenario, Propuesta para Discusión, página 21 y 22. Elaborado por el Departamento Nacional de Planeación y la Presidencia de la República

<sup>25</sup> Gobierno aprobó la venta de cinco electrificadoras, página web del diario Portafolio del 26/07/07

<sup>26</sup> Canadiense Gran Tierra Energy realiza test final a pozo de crudo en Putumayo, página web del diario Portafolio del 26/07/07

<sup>27</sup> Listos nuevos planes para generar energía, página web del diario Portafolio del 04/07/07

<sup>28</sup> CONPES, comunicado de prensa del 6 de marzo de 2006

- Plan Energético Nacional, Contexto y Estrategias 2006-2025 del Ministerio de Minas y Energía
- Programa Vías para la Paz, del Programa Acción Social de la Presidencia de la República. Este Programa es buscar la ejecución de proyectos de infraestructura vial en zonas críticas del conflicto armado. Actualmente se encuentra en liquidación por falta de presupuesto
- Programa de Rehabilitación de Vías
- Documentos de Trabajo sobre Economía Regional, *Ciudades Portuarias del Caribe Colombiano: propuesta para competir en una economía globalizada*. Por Joaquín Vitoria de la Hoz, noviembre de 2006. Documento No 80 del Banco de la República, Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER), Sucursal Cartagena
- Plan de Obras 2006-2010 y Estrategia que deberá desarrollar el Gobierno a fin de que la Infraestructura de Transporte responda al Comercio Exterior. Cámara Colombiana de la Infraestructura, agosto 30 de 2006

#### **IV. Balance Proyectos Colombia**

En Colombia actualmente se implementan obras de infraestructura en las áreas de<sup>29</sup> construcción de túneles, construcción de puentes, construcción de puertos marítimos, navegación de ríos, rehabilitación y adaptación del sistema férreo, puertos aéreos, implementación de dobles calzadas, construcción de vías rurales y municipales.

Hay programas nacionales de infraestructura como: el Plan Vial Regional<sup>30</sup>, el Programa de Autopistas de doble calzada (Programa para el Desarrollo de Concesiones de autopistas 2006-2014)<sup>31</sup>, la Consolidación del Sector Férreo<sup>32</sup>, Nodos de Transferencia (capacidad portuaria)<sup>33</sup>, el Plan Energético Nacional 2006-2025<sup>34</sup>, el Plan 2500<sup>35</sup>, el programa Vías para la paz<sup>36</sup> (actualmente en liquidación), y programas de rehabilitación de vías<sup>37</sup>

<sup>29</sup> Revista Infraestructura y Desarrollo: La Infraestructura en el Plan Nacional de Desarrollo, Memorias III Congreso Nacional de la Infraestructura, celebrado en Cartagena de Indias en noviembre/06

<sup>30</sup> Plan Vial Regional, página del Ministerio de Transporte: file:///F:/p%E1gina%20web%20-%20Planes%20Ministerio%20de%20Transporte.htm

<sup>31</sup> Documento Conpes 3413 del 06/03/06

<sup>32</sup> Revista Infraestructura y Desarrollo: La Infraestructura en el Plan Nacional de Desarrollo, Memorias III Congreso Nacional de la Infraestructura, celebrado en Cartagena de Indias en noviembre/06, página 78, 79 y 81

<sup>33</sup> La Infraestructura en el Plan Nacional de Desarrollo, Memorias III Congreso Nacional de la Infraestructura, celebrado en Cartagena de Indias en noviembre/06, página 159

<sup>34</sup> Página web del Ministerio de Minas y Energía:

<http://www.minminas.gov.co/minminas/prensa.nsf/ca013d6ae9b5afab05256ab9004dafbb/6dce91a74dc0b6fa052572ea007772a9?OpenDocument>

<sup>35</sup> Página web del Instituto Nacional de Vías –INVIAS- [www.invias.gov.co](http://www.invias.gov.co), sección Proyectos Especiales; Revista Infraestructura y Desarrollo: La Infraestructura en el Plan Nacional de Desarrollo, Memorias III Congreso Nacional de la Infraestructura, celebrado en Cartagena de Indias en noviembre/06, página 73

<sup>36</sup> La Infraestructura en el Plan Nacional de Desarrollo, Memorias III Congreso Nacional de la Infraestructura, celebrado en Cartagena de Indias en noviembre/06, página 73

<sup>37</sup> Ibidem

## Proyectos Prioritarios Nacionales

### Por sectores

**Proyectos del Programa de Autopistas<sup>38</sup>:** Doble calzada Ibagué-Girardot, Concesión Vial Zona metropolitana de Bucaramanga, Concesión Vial Córdoba-Sucre, Doble calzada Barranquilla-Cartagena (Ruta Caribe), Proyecto Área metropolitana de Cúcuta y Norte de Santander, Concesión Vial “Ruta del Sol 1-A”:Doble calzada Bogotá (El Cortijo)-Villeta, Concesión Vial “Ruta del Sol 1-B”: Villeta – Honda – Mariquita - La Dorada - Puerto Salgar - San Alberto o Tobía Grande -Puerto Salgar - San Alberto, Concesión Vial “Ruta del Sol 2”: Santa Marta – Ye de Ciénaga – Bosconia – La Loma – San Alberto, Doble calzada Valle de Aburrá – Puerto Berrío, Doble calzada Primavera – Sabaneta (Valle de Aburrá Sur), Proyecto Villapinzón – Tunja y Ye Tibasosa – Sogamoso

**Autopistas de Doble Calzada<sup>39</sup>:** Caucasia-Montería-Cereté-Lorica-La Y-Sincelejo-Cartagena-B/quilla-Santa Marta; Bogotó-B/tura: Bogotá-Ibagué-Armenia-Buga-B/tura; Venezuela-Pacífico: Cúcuta-B/manga-La Fortuna-Puerto Berrío-Valle del Aburrá-Eje Cafetero-Empalme Autopista del Valle del Cauca Popayán; Eje Llanos Orientales-Bogotá-Valle del Aburrá-Urabá-Darién; Sincelejo-Toluviejo; B/manga-Chiquinquirá-Zipaquirá (Comuneros); Neiva-Pitalito; Rumichaca-Pasto; Autopistas del Llano; Santa Marta-Rioacha; Briceño-Tunja-Sogamoso.

**Túneles<sup>40</sup>:** Túnel Piloto de la Línea y Túnel del Occidente

**Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)<sup>41</sup>:** Transmetro (Barranquilla), Transcribe (Cartagena, D.T y C.), Metrolínea (Bucaramanga), Metroplus (Valle de Aburrá-Medellín), Megabus (Pereira-Dos Quebradas), Transmilenio (Bogotá-Soacha), Míoo Metrocali (Cali).

**Aeropuertos<sup>42</sup>:** Rehabilitación y construcción de 45 aeropuertos en zonas apartadas, inversiones en seguridad aeronáutica y aeroportuaria, Concesión del Aeropuerto el Dorado de Bogotá y del de San Andrés y Providencia.

**Puertos<sup>43</sup>:** 23 Concesiones portuarias, 3 Licencias Portuarias, 22 Homologaciones Portuarias, y 8 Autorizaciones Temporales (Guajira, B/quilla, Santa Marta, Cartagena, Tolú-Coveñas, Buenaventura, Tumaco, Turbo, San Andrés Islas).

**Vías Fluviales<sup>44</sup>:** Río Magdalena, Río Meta, Eje Atrato-San Juan, Río Putumayo-Esteros del Pacífico.

**Ferrocarriles<sup>45</sup>:** Corredor Carbonero, Corredor Magdalena-Caribe, Corredor Cundiboyacence, Corredor del Carare, Corredor del Pacífico.

### Otros proyectos importantes:

Túnel Piloto de La Línea<sup>46</sup>, como parte del principal corredor de exportación Bogotá-Buenaventura; el Río Meta<sup>47</sup>, como parte de la transversal Buenaventura-Puerto Carreño que

<sup>38</sup> Documento CONPES 3413 Programa para el Desarrollo de Concesiones de autopistas 2006-2014

<sup>39</sup> Presentación hecha por el Ministro de Transporte Andrés Uriel Gallego Henao en el Encuentro de Ministros de Transporte e Infraestructura de Iberoamérica, realizado el 11 y 12 de julio de 2007 en Montevideo, Uruguay

<sup>40</sup> Ibidem

<sup>41</sup> Ibidem

<sup>42</sup> Ibidem

<sup>43</sup> Ibidem

<sup>44</sup> Ibidem

<sup>45</sup> Ibidem

permitirá integrar el puerto de Buenaventura con la Hidrovía del Orinoco; los Programas de Microempresas asociativas y Administradores Viales para el Mantenimiento de la Red Vial Nacional<sup>48</sup>, Construcción del Puerto Tumaco y el Puerto Buenaventura, Profundización del canal de acceso al puerto de Buenaventura<sup>49</sup>, Vía alterna al puerto de Santa Marta, Navegabilidad del Río Magdalena, Ye de la ciénaga de Santa Marta, Obras de emergencia en la Mojana, Obras para el canal del Dique, Esclusa y compuerta en Calamar, Esclusa en Paríquica, Obras para la operación y control de la cuña salina, Mejoramiento y conservación del complejo cenagoso, Segunda calzada entre Yomasa y Villavicencio, Red férrea del Atlántico, del Pacífico y del Cerrejón, Corredor Bogotá-Buenaventura, Segundo Puente de Montería y la salida Montería-Cereté y Cereté a la Ye, La Ruta del Sol (uno de los más sonados en el país), Gasoducto Ballena-Barranquilla, Gasoducto Gibraltar-Cúcuta, Gasoducto Ballena-Barrancabermeja, Gasoducto Cusiana-El Porvenir-Bosconia<sup>50</sup>

### ***Proyectos de alcance internacional<sup>51</sup>***

Interconexión Norte de Colombia con Venezuela (Gasoducto Transguajiro o Transcaribeño - Gasoducto Ballena-Maracaibo), Interconexión eléctrica Colombia-Ecuador, Interconexión eléctrica menor con Venezuela, Cerromatoso Chepo (Colombia-Panamá), Plan Puebla Panamá, Plan Integración Energética Mesoamericana (PIEM)

### **Visión del Sector Privado**

#### ***Corredores de Comercio Exterior, según la Visión del Sector Privado del fortalecimiento de la Competitividad de la Economía Nacional<sup>52</sup>***

##### **1. Interior–Buenaventura:**

Mejoramiento y ampliación de Girardot–Ibagué–Cajamarca-Calarcá, Construcción túnel principal de La Línea, Construcción de doble calzada Buga-Buenaventura, Ordenamiento portuario de la zona del puerto de Buenaventura (Construcción y operación del antepuerto, Incremento de la capacidad portuaria, Entrada en operación de la vía Alterna-Interna, Profundización del canal de acceso)

##### **2. Interior–Costa Caribe**

Mejoramiento y ampliación de El Vino-Tobia Grande-Puerto Salgar- San Alberto por el sector de Utica, Ampliación de capacidad entre San Alberto y Ciénaga, Construcción doble calzada entre Ciénaga y Santa Marta, Mejoramiento y ampliación de la transversal Bosconia-Plato-Zambrano-Cartagena, Ordenamiento portuario de la zona del puerto de Santa Marta (Construcción y operación del antepuerto, Incremento de la capacidad portuaria, Mejoramiento de acceso vial), Mejoramiento del acceso vial al puerto de Cartagena, Terminación y mantenimiento del dragado del canal de acceso a Barranquilla, Ayudas a la navegación y señalización sobre el río Magdalena, Ampliación y mejoramiento de calzada entre Medellín y Puerto Berrío, Ampliación y mejoramiento del corredor Medellín-Cartagena, Ampliación y mejoramiento del corredor Medellín-Turbo

---

<sup>46</sup> Documento CONPES 3396, Proyectos Estratégicos del INVIAS

<sup>47</sup> íbidem

<sup>48</sup> íbidem

<sup>49</sup> Documento CONPES 3342 y 3355 de 2005, Plan de Expansión Portuaria y Documento de Aclaración al Conpes 3342, respectivamente

<sup>50</sup> La Infraestructura en el Plan Nacional de Desarrollo, Memorias III Congreso Nacional de la Infraestructura, celebrado en Cartagena de Indias en noviembre/06. Estos proyectos se encuentran a lo largo de toda la revista, en su sección correspondiente.

<sup>51</sup> La Infraestructura en el Plan Nacional de Desarrollo, Memorias III Congreso Nacional de la Infraestructura, celebrado en Cartagena de Indias en noviembre/06, La política energética y de hidrocarburos, páginas 22 y 23

<sup>52</sup> Documento Plan de Obras 2006-2010 y Estrategias que deberá desarrollar el Gobierno a fin de que la infraestructura de transporte responda al comercio exterior, de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, agosto 30 de 2006

3. Interior–Pasos de frontera:

Mejoramiento de la vía Bucaramanga – Pamplona–Cúcuta–Paso de frontera, Mejoramiento del paso fronterizo de Cúcuta, Consolidación del paso fronterizo de Arauca y vías de acceso, Mejoramiento de la vía Pasto-Mocoa-San Miguel, Consolidación del paso fronterizo de San Miguel, Marginal de la Selva (Zona Norte), Conexión con Panamá por el Darien

4. Proyecto de conexión Ciudad-Región para Bogotá:

Avenida Longitudinal de Occidente-ALO- o ruta alternativa por la Vía Perimetral de la Sabana, Concesión del aeropuerto Eldorado.

**Proyectos prioritarios básicos para la competitividad<sup>53</sup>**

Proyectos de obras de impacto nacional que requieren estudios técnicos y económicos especiales: Hidrovía del Meta, Desarrollo portuario alterno sobre el Pacífico, Red férrea del Atlántico (Definición del esquema a seguir para la operación y mantenimiento de la infraestructura en el tramo cedido por FENOCO a partir del 2007), Red férrea del Pacífico (Mejoramiento de la operación férrea y conexión con el puerto de Buenaventura), Operación fluvial sobre el río Magdalena (Obras de encauzamiento y protección, y Mejoramiento de instalaciones portuarias y equipos de acuerdo con los requerimientos de la demanda)

**PROYECTOS COLOMBIA IIRSA**

Los siguientes proyectos pertenecen a la Iniciativa de Integración para la Infraestructura. Algunos de ellos ya fueron mencionados en el catálogo de proyectos prioritarios nacionales.

<b>EJE ANDINO</b>	
<b>GRUPO 1 Conexión Venezuela (Caracas)-Colombia (Bogotá)-Ecuador (Quito)</b>	
Nombre del Proyecto	Costo millones de US
Proy. Ancla: Rehabilitación del Corredor Vial Santa Marta-Paraguachón-Maracaibo-Barquisimeto-Acarigua (existe ya, pero no necesita inversión)	Sin Información
CEBAF de Paraguachón	2.000.000
<b>GRUPO 2 Conexión Venezuela (Caracas) –Colombia (Bogotá) –Ecuador (Quito)</b>	
Nombre del Proyecto	Costo millones de US
Proyecto Ancla: Implementación de los CEBAFS en Paso de Frontera Cúcuta-San Antonio-Rumichaca-Tulcán	4.000.000 (antes 5.000.000)
Conexión Cúcuta-Maracaibo	20.000.000
Rehabilitación de la Vía Cúcuta-Bucaramanga	Sin información

<sup>53</sup> Ibidem

Corredor Periférico de Bogotá	60.000.000
Mejoramiento Bogotá-Girardot-Ibagué	160.000.000
Rehabilitación Popayán-Pasto-Rumichaca y Construcción de paso por Pasto	92.000.000
CEBAF Rumichaca-Tulcán-Ipiales (nuevo proyecto del Grupo 2)	1.000.000

### **GRUPO 3 Conexión Venezuela (Eje Orinoco-Apure)-Colombia (Bogotá) III**

<b>Nombre del Proyecto</b>	<b>Costo millones de US</b>
Proyecto Ancla: Paso de Frontera en Saravena	3.250.000
Tramo Vial Saravena-El Nula	16.000.000
Culminación de la Pavimentación Tame-Villavicencio	7.000.000
Puente José Antonio Páez	1.540.000
Culminación de la pavimentación Tame-Arauca	23.000.000
Paso de Frontera Arauca	2.000.000
Proyecto Vial El Piñal-Saravena (nuevo proyecto del Grupo 3)	6.800.000

### **GRUPO 4 Conexión Pacífico-Bogotá-Meta-Orinoco-Atlántico También llamado Conexión Caracas-Bogotá- Quito**

<b>Nombre del Proyecto</b>	<b>Costo millones de US</b>
Proyecto Ancla: Navegabilidad del Río Meta	19.000.000 (antes 108.000.000)
Tramos faltantes de pavimentación entre Villavicencio y Puerto López	2.500.000
Paso de Frontera en Puerto Carreño	1.000.000
Bogotá-Buenaventura/ Tramo Buga-Buenaventura	50.000.000

### **GRUPO 5 Conexión Colombia (Puerto Tumaco)-Ecuador (Puerto Esmeraldas-Guayaquil)-Perú (Lima)**

<b>Nombre del Proyecto</b>	<b>Costo millones de US</b>
Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Huaquillas-Aguas Verdes (nuevo proyecto del Grupo 5)	5.000.000
CEBAF Río Mataje (nuevo proyecto del Grupo 5)	3.110.000
Proyecto La Espriella - Río Mataje. Incluye Puente sobre Río Mataje (Colombia)	15.700.000

#### **GRUPO 6 Conexión Colombia-Ecuador II (Bogotá-Mocoa-Tena-Zamora-Palanda-Loja)**

<b>Nombre del Proyecto</b>	<b>Costo millones de US</b>
CEBAF San Miguel y sus Accesos (nuevo proyecto del Grupo 6)	1.000.000
Tramo Mocoa-Santa Ana	16.000.000
Tramo Santa Ana-San Miguel (nuevo proyecto del Grupo 6)	45.521.000

#### **GRUPO 10 Sistemas de Integración Energética**

<b>Nombre del Proyecto</b>	<b>Costo millones de US</b>
Proyecto Ancla: Armonización regulatoria: Eléctrica, Gasífera y Petrolera (nuevo proyecto del Grupo 10)	Sin Información
Fortalecimiento de las interconexiones Cuatricentenario-Cuestecitas y El Corozo-San Mateo (nuevo proyecto del Grupo 10)	125.000.000
Proyecto Interconexión Eléctrica Colombia Ecuador. Línea 230 Kv entre subestaciones Pasto (Colombia) y Quito (Ecuador)	4.500.000
Proyecto de Interconexión Gasífera (nuevo proyecto del Grupo 10)	130.000.000
Proyecto interconexión eléctrica Colombia - Venezuela, Puerto Nuevo - Puerto Paez - Puerto Carreño	4.500.000
Proyecto interconexión eléctrica Colombia - Ecuador segunda etapa	Sin Información
<b>Transmisión Eléctrica a Occidente</b>	590.000.000

#### **Grupo 11 Sistemas de Comunicaciones y Conectividades (Nuevo Grupo del Eje)**

<b>Nombre del Proyecto</b>	<b>Costo millones de US</b>
----------------------------	-----------------------------

Proyecto Ancla: Aprovechamiento de la Infraestructura Existente y de las Nuevas Conexiones para Aumentar Infraestructura de Comunicaciones	Sin información
Cableado de Fibra Óptica para Telecomunicaciones en Redes de Transmisión	Sin información

## EJE AMAZONAS

### GRUPO 1 Acceso a la Hidrovía del Putumayo

Nombre del Proyecto	Costo millones US
Carretera Pasto-Mocoa	71.200.000 (antes 183.000.000)
Proyecto de Electrificación: PCH Leticia e interconexión Leticia – Tabatinga	5.000.000
Adecuación del Puerto Asís	3.000.000
Suprimido: Adecuación del Puerto de Tumaco	5.000.000
Vía Perimetral de Túquerres (nuevo proyecto del Grupo 1)	3.000.000
Tramo Vial Santa Ana-Asís (nuevo proyecto del Grupo 1)	Sin Información

### Grupo 6 Red de Hidrovías Amazónicas

Nombre del Proyecto	Costo millones de US
Navegación del Río Putumayo	15.000.0000

## Proyectos Prioritarios IIRSA

De los anteriores proyectos, en razón del estado de ejecución de las obras, el costo de las mismas y su nivel de importancia en respecto de otras, los proyectos prioritarios son los siguientes:

- Carretera Pasto-Mocoa (AIC)
- Navegabilidad del Río Meta (AIC)
- Paso de Frontera Cúcuta-San Antonio (AIC)
- Proyecto de Interconexión Gasífera entre Colombia y Venezuela<sup>54</sup>
- Interconexión Eléctrica Andina (todos los proyectos de interconexión eléctrica)<sup>55</sup> y
- Plan Puebla Panamá<sup>56</sup>
- Pasos de Frontera<sup>57</sup>

Otros proyectos importantes hasta el momento por su costo y su ubicación geoestratégica:

- Mejoramiento Bogotá-Girardot-Ibagué
- Rehabilitación Popayán-Pasto-Rumichaca y Construcción de paso por Pasto
- Bogotá-Buenaventura/ Tramo Buga-Buenaventura
- Fortalecimiento de las interconexiones Cuatricentenario-Cuestecitas y El Corozo-San Mateo
- Transmisión Eléctrica a Occidente

## **CARRETERA PASTO MOCOA**

### **Generalidades**

Este proyecto se ubica en la zona sur del país, paralelo a la frontera con Ecuador de occidente a oriente. Pertenece al Grupo 1 Eje Amazonas llamado Acceso a la Hidrovía del Putumayo y hace parte del Corredor Multimodal Tumaco-Puerto Asís-Belém do Pará.

Está dentro de la Agenda de Implementación Consensuada 2005 – 2010 y es considerado Proyecto Ancla. Pertenece al sector de transporte por carretera y hace parte del Corredor Intermodal Tumaco-Belém do Pará junto con los siguientes proyectos: Carretera Tumaco-Pasto, Carretera Mocoa-Puerto Asís, Tramo Vial Santa Ana-Asís, Proyecto de Electrificación: PCH Leticia e interconexión Leticia – Tabatinga, Vía Perimetral de Túquerres, Adecuación del Puerto Asís, Río Putumayo y Río Amazonas.

Pasto-Mocoa es el proyecto más importante de este corredor y la carretera está conformada por las vías: Pasto-Encano, Encano-Santiago, Santiago-San Francisco, y San Francisco-Mocoa (El Pepino)

## **Análisis**

---

<sup>54</sup> PND 2006-2010, Capítulo 7, Dimensiones Especiales del Desarrollo, Promoción del Desarrollo Fronterizo y la Integración Regional a nivel nacional e internacional. En este capítulo el Gobierno nacional dispone que se haga un análisis comparado de la legislación de frontera de Perú, Ecuador, Venezuela, Brasil y Panamá con el fin de proponer una normatividad especial para las fronteras. De la misma manera dispone que se mejoren y agilicen los trámites, procesos y procedimientos en los pasos de frontera para apoyar el comercio internacional, el comercio interfronterizo y el turismo. En las fronteras se intensificará la política de la Seguridad Democrática

<sup>55</sup> PND 2006-2010, Capítulo 7, Dimensiones Especiales del Desarrollo, Promoción del Desarrollo Fronterizo y la Integración Regional a nivel nacional e internacional

<sup>56</sup> Colombia fue admitida como miembro de pleno derecho del PPP a partir de julio de 2006. El avance de la participación de Colombia en este proyecto está especialmente contemplada en la PND 2006-2010, Capítulo 7, Dimensiones Especiales del Desarrollo,

<sup>57</sup> PND 2006-2010, Capítulo 7, Dimensiones Especiales del Desarrollo, Promoción del Desarrollo Fronterizo y la Integración Regional a nivel nacional e internacional

### Importancia de la Carretera

Esta carretera es importante por varias razones: primero, es la forma de unir a Pasto con Mocoa y a Mocoa con Puerto Asís, para luego conectarse con Belém do Pará en el Brasil y así lograr un gran corredor multimodal que le permita a los agroproductos del Brasil salir al Pacífico por Colombia. Por otra parte, de acuerdo con el mapa y el objetivo estratégico del Eje, se deduce que la carretera también es importante porque es un tramo necesario para la ruta Quito-Bogotá. Esta ruta va Quito-Pasto, Pasto-Mocoa, Mocoa-Pitalito, Pitalito-Neiva, y Neiva-Bogotá, y de esta manera no solo se comunica el sur del país con el norte ecuatoriano, sino que también se interconecta el sur del país (Putumayo y Amazonas) con Bogotá y a la vez con el Pacífico Colombiano, por donde se espera puedan salir productos mineros y biocombustibles desarrollados en la zona de influencia directa del proyecto.

No obstante ser el proyecto ancla dentro del Grupo 1 del EID Amazonas, después de la última reunión que realizó el Comité de Dirección Ejecutiva en Montevideo, el costo de este proyecto se redujo de US \$183 millones a tan solo US \$71.200 millones.

### Preocupaciones de las organizaciones de la sociedad civil

Una de las mayores preocupaciones que tienen las organizaciones que hacemos seguimiento a este proyecto, es la participación de las comunidades en el proceso de los estudios ambientales de la carretera. Según el INVIAS a la comunidad estás informada del proyectos, conoce sobre el desarrollo de los estudios y su receptividad ha sido positiva, sin embargo las organizaciones de la sociedad civil (ILSA, WWF, Grupo Semillas) consideramos que la información tanto para la comunidad como para las organizaciones de la sociedad civil ha sido tardía y por tanto no ha habido un verdadero proceso de participación de una y otra parte.

De otra parte está que el Ministerio del Interior y de Justicia determinó que en la cuenca alta del río Mocoa (donde está ubicada la Reserva Forestal) no hay indígenas que pudieran verse afectados con la construcción de la variante San Francisco Mocoa. Sin embargo, las organizamos nos preguntamos si efectivamente hay o no comunidades que pudieren resultar afectadas, y si el fallo del Ministerio concuerda con la realidad de la zona o fue acomodado a los intereses que hay alrededor del proyecto.

Hay que anotar que el Ministerio del Interior se pronunció dos veces diciendo que en la zona no hay comunidades étnicas, sin embargo en el expediente de la variante hay un concepto distinto del Ministerio del Interior en el que dice que sí hay asentamientos indígenas en la zona. La respuesta por parte del INVIAS es que se estudiará el expediente.

Para tener certeza sobre el asunto, uno de los participantes en el seguimiento de la construcción de la carretera elevó peticiones legales al Ministerio del Interior.

Según los consultores del BID en la zona no hay comunidades que puedan afectarse con la construcción de la variante, sin embargo el problema gira entorno a otro aspecto: la propiedad de la tierra. Los indígenas que habitan la región están interesados en la titularidad de las tierras de la Reserva Forestal y esto ha hecho que se presenten discusiones entre ellos. Alrededor del tema de las comunidades étnicas, también está la discusión sobre la Consulta previa en el marco del EIA (Estudio de Impacto Ambiental) como mecanismo de participación. El INVIAS explica que dicho mecanismo se surtió al comienzo de la ejecución del proyecto en las zonas donde debía surtirse; que en la zona de la variante no hay obligación de hacerse puesto que allí no hay comunidades étnicas. En cambio, habrá consulta con comunidades indígenas en el marco del PBMARF dado su interés de ampliar sus resguardos en cercanías a la reserva forestal. Cabe mencionar que en el 2003 se hicieron dos procesos de consulta en el marco del EIA.

Referente a los estudios y los tiempos de inicio, ejecución y terminación de los mismos, Blanca Hernández informó que estarán terminados más o menos en marzo de este año debido a problemas con la metodología de los estudios.

Tanto BID como INVIAS han manifestado querer trabajar conjuntamente con las organizaciones no gubernamentales y nos han convocado a sus reuniones con el fin de mantenernos informados. La sociedad civil por su parte ha brindado al sector oficial del proyecto su apoyo técnico en la elaboración de los estudios, sin embargo debido a la falta de oportunidad en la entrega de los documentos la participación no ha sido efectiva.

### Impactos Ambientales

Con base en la experiencia de la carretera interoceánica, en el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) presentado al MAVDT y en el concepto del Ministerio del Medio Ambiente, los impactos que podrían presentarse son, entre otros, los siguientes:

Pérdida de biodiversidad y ramificación o extinción de especies; contaminación química de suelos y agua por abuso de agroquímicos, procesamiento de estupefacientes o a consecuencia de la minería; invasión de áreas protegidas; litigios por expropiaciones, reasentamientos, afectaciones, sobrepoblaciones en los alrededores de la vía y en propiedades tradicionales; ocupación desordenada de costados de la vía por viviendas, comercios y chacras; generación de confrontaciones entre indígenas y colonos; pérdida de la identidad cultural (referentes territoriales, lengua, costumbres, aculturación); desaparición o destrucción de yacimientos arqueológicos; Intensificación de la división de las clases sociales; facilitación e incremento del tráfico de drogas y armas, animales silvestres y contrabando.

## **RECUPERACIÓN DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO META**

### **Generalidades**

Este proyecto está ubicado en los departamentos de Meta, Arauca, Casanare y Vichada, en la región noreste de Colombia Eje Andino. Forma parte de la Conexión Pacífico - Bogotá - Meta - Orinoco – Atlántico (también llamado Conexión Caracas-Bogotá-Quito), un corredor transcontinental que es el proyecto ancla del grupo 4 del Eje Andino. El proyecto de tipo transporte fluvial, es de modalidad pública e involucra a los países de Colombia y Venezuela.

El objetivo de esta iniciativa fluvial, de acuerdo a las descripciones de los Proyectos de la Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010 (actualizada a Junio de 2006, Fuente 5), consiste en desarrollar un corredor intermodal de transporte a través de la recuperación de la navegabilidad por el Río Meta para incentivar intercambios comerciales entre los llanos de Colombia y Venezuela e integrar regiones apartadas a los centros de distribución y consumo, con el fin de mejorar el nivel de vida de sus habitantes y fortalecer las economías<sup>58</sup>

Para este proyecto se tienen planeadas las siguientes obras: El encauzamiento, es decir el cierre de brazos, la remoción de rápidos, la protección de orillas, los programas de revegetalización y reforestación y los dragados; (b). En cuanto al mantenimiento: la señalización, el balizaje, el destronque y la limpieza, los controles de sedimentación y monitoreo de obras de encauzamiento y del canal navegable. Adicionalmente se desarrollarán obras binacionales de infraestructura portuaria, y vial como la carretera Puerto

---

<sup>58</sup> Proyectos de la Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010. Actualizada a Junio de 2006. [http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/A/agenda\\_de\\_implementacion\\_consensuada\\_2005-2010/agenda\\_de\\_implementacion\\_consensuada\\_2005-2010.asp?CodIdioma=ESP](http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/A/agenda_de_implementacion_consensuada_2005-2010/agenda_de_implementacion_consensuada_2005-2010.asp?CodIdioma=ESP)

Gaitán- Bogotá-Buenaventura y el túnel piloto de la Línea para superar el cruce de la cordillera central andina.

Está en proceso de licitación para su construcción, cuyo valor asciende a 45 mil millones de pesos que geográficamente incluyen el Muelle de la banqueta, el Muelle Cabuyaro, el Muelle Puerto Carreño, las vías de acceso a la banqueta y las obras de adecuación del canal navegable del sector de Cabuyaro - Puerto Texas en Colombia.

### **Análisis**

Este proyecto es considerado de interés nacional y según el Gobierno de Colombia, su implementación promocionará las exportaciones de maíz, aceite de palma, productos forestales y coque, y facilitará la entrada de trigo, abonos, soya y acero. No obstante es un proyecto básico para conectar el Pacífico con el Atlántico en busca de mercados internacionales, lo cual se consagraría de lograr un acuerdo con Venezuela de extender el proyecto por el Río Orinoco hasta le Atlántico. Esta ruta se ha pensado para el comercio con los países a ambos lados del continente, esto es los países asiáticos y europeos.

La visión de productividad de la zona de influencia directa incluye explotación de carbón, siembra de palma de aceite, la construcción de una planta de alcohol carburante y biodiesel, producción de caucho, y proyectos agroforestales. El río sería la ruta de circulación de los bienes primarios por el río hacia Venezuela, y los mercados internacionales. De parte de Venezuela no hay una respuesta por lo pronto, no solo por la crisis diplomática sino porque no constituye un proyecto prioritario para este país.

Luego de la última reunión del CDE en Montevideo, este proyecto presentó unos costos considerablemente menores al pasar de US \$108 millones a solo US \$19.

### **PASO DE FRONTERA CÚCUTA SAN ANTONIO**

*Al igual que con el proyecto anterior, la información que a continuación se presenta es producto de la investigación que sobre el tema realizó Sharon Pulido durante el tiempo que estuvo alimentando la base de datos Biceca, salvo la parte que corresponde a la problemática en la frontera colombo-venezolana por la decisión del gobierno colombiano de implantar un peaje a 200 mts del límite internacional, y a la tutela interpuesta contra el corredor vial de Cúcuta.*

### **Generalidades**

El proyecto que pertenece al sector del transporte, de modalidad pública y considerado como de paso de frontera, se encuentra incluido en el Eje Andino, dentro del Grupo 2 llamado de Conexión Venezuela. Colombia - Ecuador. De acuerdo con el contenido de las fichas técnicas del IIRSA, la función estratégica de este Grupo 2 se define como la de potenciar las relaciones económicas entre los centros urbanos más dinámicos de Ecuador, Colombia y Venezuela a través de las vías pavimentadas existentes que requieren mejorar el funcionamiento de sus pasos de frontera y resolver cuellos de botella específicos.

Así mismo el objetivo del proyecto es aumentar la eficiencia de los trámites fronterizos entre Colombia y Venezuela, agilizando el tráfico entre ambos países. La iniciativa se discute en una mesa binacional de transporte entre Venezuela y Colombia, de acuerdo con la información suministrada por la página Web del IIRSA dentro de los proyectos incluidos en la lista de la Agenda de Implementación Consensuada 2005 - 2010.

Con la implementación del paso de frontera en esta zona los países se proponen la construcción y puesta en marcha de un Centro Binacional de Atención Fronteriza entre San

Antonio (Venezuela) y Cúcuta (Departamento del Norte del Santander), y facilitar el paso de vehículos, mercancías y personas en el paso fronterizo Cúcuta-San Antonio/Ureña.

La inversión total se estima en 2 millones de dólares, cuya financiación estará a cargo de las Instituciones Financieras Institucionales tales como el Banco Interamericano de Desarrollo - BID, la Corporación Andina de Fomento - CAF, y otras Contrapartidas Nacionales.

En este momento, en la frontera Colombia-Venezuela donde se juntan la ciudad de Cúcuta en el Norte de Santander con el municipio de Ureña en Venezuela, se vive una problemática de índole social y comercial debido a que el Gobierno colombiano quiere implantar unilateralmente un peaje del lado de la frontera colombiana. La imposición de este peaje, según el Gobierno venezolano, atenta contra el acuerdo que creó la Zona de Integración Fronteriza (ZIF), suscrito el 24 de noviembre de 2005 por los presidentes de ambos países y en virtud del cual el Gobierno venezolano retiró 3 peajes que existían en el lado venezolano de la frontera<sup>59</sup>. La decisión del Gobierno Nacional colombiano generó protestas en la región, así como cierre de la vía en el lado colombiano pues los pobladores transportistas y comerciantes sostienen que este peaje afecta negativamente su situación económica; y concejales venezolanos apoyaron los levantamientos populares pues del lado venezolano se ven afectados 5 municipios. Pese a ello Álvaro José Soto, director del INCO –Instituto Nacional de Concesiones- y el Alcalde de Cúcuta expresaron contundentemente que el peaje se mantiene<sup>60</sup>.

A esta crisis fronteriza se suma la tutela contra el Corredor Vial de Cúcuta<sup>61</sup> que interpusieron quienes perdieron la licitación de la obra. Según los demandantes, no existió transparencia en la adjudicación de la licitación del Área Metropolitana de Cúcuta<sup>62</sup>. Este proyecto implica el establecimiento de dos peajes los cuales estarán localizados en las salidas a Ureña y a San Cristóbal, y han sido la causa de las mencionadas protestas parte de los transportadores de la región<sup>63</sup>. La empresa ganadora de la licitación, Promesa Sociedad Futura Concesionaria San Rafael, a los pocos días ganó también la licitación del Corredor Vial Bogotá-Girardot-Cajamarca<sup>64</sup>.

De lo anterior puede deducirse que la imposición de este peaje por parte del Gobierno colombiano se debe a su interés de sacarle jugo por adelantado a la construcción de este Paso de Frontera, el cual posibilitará la entrada y salida de 40,000 vehículos diarios. Según el Gobierno colombiano, estas contribuciones a su vez posibilitarán la financiación del desarrollo de otras vías en la frontera que permitan el intercambio comercial entre ambos países<sup>65</sup>. Entonces, quienes en últimas terminarán pagando por la construcción de las vías que traerán el publicitado progreso, serán los transportadores y comerciantes de la región, quienes en virtud del monopolio de las empresas nacionales y extranjeras que se beneficiarán con las rutas, sufrirán la pérdida de sus fuentes de empleo.

## CONCLUSIONES FINALES

---

<sup>59</sup> Página web del diario Portafolio de julio 31/07

<sup>60</sup> Tomado de la página web del diario El Tiempo de julio 4 de 2007, sección Nación-Oriente [www.eltiempo.com](http://www.eltiempo.com)

<sup>61</sup> Este corredor Vial implica la construcción de la vía Aguaclara-Guaramito-La Fría. Esta ruta a su vez hace parte del proyecto Troncal Central del Norte que incluye las siguientes obras: a) Traversal Atlántico - Cúcuta. (San Marcos-Majagual-Achí-Aguaclara); la carretera Cúcuta-Guaramito-La Fría; y la carretera que pasa por Barrancabermeja-Bucaramanga.

<sup>62</sup> Tomado de la página web del diario Portafolio de julio 10/07

<sup>63</sup> Ibidem

<sup>64</sup> Tomado de la página web del diario Portafolio de julio 13/07

<sup>65</sup> Tomado de la página web del diario Portafolio de julio 10/07

## Rol y Proyección Real de Colombia al Interior de los Ejes

Colombia participa de dos Ejes de Integración y Desarrollo, destacándose en el Andino con una participación en 6 de los 11 grupos de proyectos. Colombia es un paso necesario por el camino hacia el Atlántico en busca de mercados europeos el cual reviste ahora mayor importancia por las negociaciones para un Acuerdo de Asociación que se vienen adelantando entre la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y la Unión Europea (UE), y en esa medida se le da prioridad al desarrollo de la infraestructura del centro del país, que de paso facilita el transporte de mercancías al interior de la CAN. Colombia pasó de 24 a 35 proyectos dentro del Eje y entre los más importantes sobresalen el Corredor Periférico de Bogotá, el Corredor Bogotá-Buenaventura, el Mejoramiento de la Vía Bogotá-Girardot-Ibagué, y los pasos de frontera con Ecuador, sin contar con que es una pieza clave para concretar el gran proyecto energético, de hidrocarburos, y de comunicaciones que va desde Bolivia hasta Venezuela, negocio predominante del Eje de acuerdo con la Visión de Negocios presentada en Santa Cruz, Bolivia, en Agosto de 2007.

La construcción de estos impresionantes corredores viales a lo largo de todo el país servirá también para disminuir los costos de operación y agilizar la movilización de mercancías provenientes de EEUU con destino a los países del Sur, sobre todo Colombia, Perú y Chile dada la reciente firma de TLCs con este país.

En cuanto a las proyecciones comerciales de Colombia en virtud del desarrollo de este Eje, vale destacar que su competitividad es del 65% (la menor cifra entre los Andinos: Bolivia 97%, Ecuador 90%, Venezuela 88% y Perú 74%)<sup>66</sup>, y está determinada por una galería de productos entre los que se encuentran el café, la caña, la panela, la papa, la yuca, el arroz y el banano, manufacturas, alimentos, textiles y confecciones, flores, productos forestales, energía, y petróleo y gas en una menor proporción. Casi todas materias primas que, además de competir en las mismas áreas con la gran producción Mexicana y China y la Andina, no le reportarán un verdadero desarrollo a país, como ha quedado demostrado con el caso de la Ley de Preferencias Comerciales Andinas (ATPDEA) a través de la cual Colombia exporta desde hace años estas mismas partidas a los EEUU sin que se haya producido aumento en las exportaciones, diversificación en la producción, más empleos, mejores condiciones económicas para la población o mayor ahorro en el pago de aranceles<sup>67</sup>.

Dentro de este eje, a pesar que Colombia tiene el más importante número de proyectos IIRSA, los países que tiene mayor proyección económica son Bolivia, Venezuela y Ecuador con elementos como hidrocarburos, gas, minerales, y productos químicos y petroquímicos, seguidos por los agrícolas, los cuales antes que salir del continente circularán principalmente por los países andinos. Colombia tendría posibilidades reales de ganancia en el área de la energía gracias a la existente capacidad instalada que tiene para producirla. Y de hecho la ganancia sería para todos los países del eje ya que la integración energética es un proyecto pensado para el consumo andino, lo que confirma una vez más el hecho de que una economía se fortalece sobre la base del consumo interno de su producción antes que por la dinámica exportadora.

En el Eje Amazonas en cambio su papel no es tan protagónico. En la ruta del Atlántico hacia el Pacífico en busca del mercado asiático y del australiano, Colombia es solo una de las salidas que tendrá Brasil al mar, y aunque después de la reunión del Comité de Dirección

<sup>66</sup> Visión de Negocios del Eje Andino, Indica de Competitividad Económica. Consulotres Gustavo Guerra García y Juan Carlos Saavedra. Santa Cruz, Bolivia, Agosto de 2007.

<sup>67</sup> Nueve mentiras del Gobierno acerca del TLC con Estados Unidos, Red Colombiana de Acción frente al Libre Comercio y el ALCA, RECALCA, Mentira 1: El APTDEA ha sido muy útil y es indispensable garantizar su continuidad, páginas 7 y 8

Ejecutiva en Montevideo Colombia aumentó a 7 su número de proyectos, éstos son para fortalecer la ruta hacia el Pacífico. Por otra parte, a pesar que efectivamente las vías que hacen parte de este corredor permiten la interconexión del norte de Ecuador con el Centro de Colombia, esta función la desempeñan mejor los proyectos del Eje Andino.

Debe recordarse que el Eje Amazonas se diseñó para solucionarle al Brasil los cuellos de botella existentes en la región para así poder explotar y comerciar la riqueza del corazón amazónico de los países, y sacar su producción nacional de cereales y otros bienes agrícolas por el Pacífico hacia el continente asiático. En ese sentido, la proyección económica de Colombia está determinada únicamente por los productos naturales que puedan extraerse de la selva y sacarse río arriba hacia el Pacífico por la cuenca hidrográfica del Putumayo, por la siembra e cultivos para la producción de biocombustibles, y por su participación del proyecto de Interconexión Energética para producción de energía alternativa PCH Leticia-Tabatinga.

Para lograr la concreción efectiva de estos proyectos, el Gobierno colombiano continúa desarrollando el programa de Seguridad Democrática y afianzando las políticas de confianza para el inversionista<sup>68</sup> mediante la eliminación de las restricciones fiscales. Adicionalmente, como parte plan de trabajo IIRSA para el 2008, Colombia formuló 3 propuestas: Un *Road Show* que consiste en la presentación de un portafolio de proyectos a inversionistas internacionales (incluyendo las aseguradoras, los fondos privados de pensiones y los fondos de infraestructura nacionales e internacionales); entender a la IIRSA como un *Foro de Intercambio de Experiencias* entre los países; y un *Taller sobre Casos Exitosos* que deberán generar reuniones posteriores alrededor de temas de interés.

### **Avance de Proyectos IIRSA – Eje Andino y Amazonas**

#### **Eje Andino**

- Accesos entre Colombia y Venezuela por el paso de Arauca, casi terminados
- Avances del Corredor de Baja Altura
- Concesiones para segundas calzadas
- Seguridad en las troncales nacionales
- Gasoducto entre Colombia y Venezuela en proceso de terminación
- Se han implementado los proyectos de interconexión entre Venezuela y Colombia
- Se han integrado las redes de Ecuador con Colombia
- Avanza la estructuración de la Alianza Estratégica Andina

---

<sup>68</sup> Discurso de Carolina Rentería Rodríguez, Directora del Departamento Nacional de Planeación en la Novena Reunión del Comité de Dirección Ejecutiva IIRSA, realizada en Montevideo, Uruguay el 4 y 5 de diciembre de 2007