

La infraestructura de transporte y la competitividad del sector agropecuario colombiano

Propuestas en materia de Agenda Interna al Gobierno Nacional

Sociedad de Agricultores de Colombia, SAC

Bogotá D.C., 11 de Agosto de 2004

I. Introducción

A pesar de los esfuerzos gubernamentales en los últimos años dirigidos a mejorar y ampliar la cobertura de la infraestructura económica, principalmente vías de comunicación, Colombia presenta grandes limitaciones para garantizar el acceso de sus productos agropecuarios y agroindustriales a los mercados nacionales e internacionales en condiciones adecuadas de oportunidad y costo.

Para avanzar en la solución de esta problemática, y en razón a que se avecina la firma de un tratado de libre comercio con una de las economías mas grandes y desarrolladas del mundo, la Junta Directiva de la SAC determinó crear un comité, conformado por representantes de todos los gremios afiliados, orientado a formular propuestas de política en materia de Agenda Interna para la competitividad del país, en general, y del sector agropecuario, en particular. Como resultado de una serie de reuniones del mencionado comité con diferentes entidades del Gobierno Nacional, la SAC elaboró el presente informe sobre la situación actual de la infraestructura de transporte que resulta de vital interés para el sector agropecuario colombiano, los planes gubernamentales y algunas propuestas para que sean consideradas por el Gobierno Nacional y el Congreso de la República.

Los resultados de la presente evaluación nos indican que si bien el Gobierno se encuentra adelantando iniciativas tendientes a mejorar los diferentes modos de transporte, aún se presentan grandes falencias en temas estratégicos como la integración entre los mismos, la consolidación de la navegabilidad por el Río Magdalena, la infraestructura de puertos interiores y terminales de carga y el desarrollo de alternativas frente al modo carretero en importantes ejes. Además de limitaciones de recursos de las entidades públicas responsables del diseño y ejecución de políticas, se presentan dificultades institucionales, legales y de gestión que impiden impulsar y coordinar adecuadamente las soluciones requeridas.

Teniendo en cuenta que el Gobierno Nacional, a través del Departamento Nacional de Planeación, constituyó recientemente un Comité de Agenda Interna para el TLC, consideramos apropiada y oportuna esta instancia para el planteamiento de propuestas concretas al Gobierno Nacional en materia de infraestructura, buscando mejorar las condiciones de calidad y costo de transporte de los productos agropecuarios entre las

zonas de producción y los centros de consumo y procesamiento y/o los puertos de exportación.

No obstante lo anterior y a pesar de la importancia estratégica de una Agenda Interna para el desarrollo de la competitividad de la economía colombiana y de los diferentes sectores, resulta preocupante la limitada capacidad de coordinación de las instituciones públicas responsables de su configuración en los diferentes niveles. La labor que adelante el Departamento Nacional de Planeación en ese sentido será de crucial importancia para lograr la mayor efectividad posible, pues ello implicará seguramente ajustar prioridades en el Plan Nacional de Desarrollo, realizar modificaciones en los cronogramas de ejecución de las políticas y plantear reformas institucionales.

Incidencia del transporte en la competitividad agropecuaria en Colombia

Colombia continúa enfrentando grandes obstáculos para mejorar sus condiciones de competitividad nacional y de sus diferentes sectores productivos, en buena medida por la baja calidad de la infraestructura existente y la reducida disponibilidad de alternativas de transporte de carga. En efecto, el documento de Plan Estratégico de Transporte 2003-2006¹ reconoce “el bajo nivel de competitividad de nuestros productos en los mercados internacionales, debido, en gran medida, a la alta participación de los costos de la operación logística del transporte, en el precio final de los productos.”

Dentro de las razones que explican este fenómeno se destacan la desarticulación y desintegración de la infraestructura vial de transporte; la mayor asignación de recursos de inversión al modo de transporte carretero, a pesar de ser el más costoso y, finalmente, la inseguridad en el transporte y el tránsito. En el modo aéreo, la elevada participación de los fletes en el costo de exportación de productos agropecuarios y la alta dependencia frente a este modo en algunos renglones tornan muy vulnerable la competitividad de los productos frente al desempeño de la operación logística y la infraestructura de los aeropuertos.

Resulta preocupante que por carretera se concentre el 70% de la carga nacional, seguida de lejos por el modo férreo, responsable del 27%, principalmente carbón. A pesar de la navegabilidad y extensión de los ríos, alrededor del 2% de la carga se transporta por modo fluvial.^{2 3}

¹ Ministerio de Transporte. Bogotá D.C., Julio de 2003

² Los datos corresponden al año 2001. El Plan Estratégico 2003-2006 del Ministerio de Transporte, con datos a 2002, habla de una participación de poco más del 1%.

³ Por otro lado, en el comercio internacional colombiano se transporta, en términos de volumen, el 95.7% por vía marítima y el 0.5% por vía aérea; en términos de valor, el 68.3% por vía marítima y el 20.9% por vía aérea. Ing. Gilberto Gutiérrez García. “El impacto de los costos de transporte en América Latina” Revista *Transporte e industria*. México Oct-Nov 2002. www.antp.org.mx/rev/octnov02/ictal.html

El comportamiento de los costos de transporte carretero en los últimos años no solo tiene que ver con su limitada eficiencia de operación sino también con los incrementos reales en el costo de los combustibles derivados del petróleo. Si bien este fenómeno ha conducido al Gobierno Nacional a promover el uso de combustibles alternativos frente a la gasolina y el ACPM, lo que Colombia debe hacer en un sentido más estructural es replantear la estrategia de conectividad vial del país, que amplíe e integre los modos carretero, fluvial y férreo.

En todo caso, el efecto del transporte por carretera sobre la competitividad de los productos agropecuarios posee un carácter tanto cuantitativo como cualitativo. Mientras que para productos perecederos y de reducido valor por unidad de volumen el servicio de transporte supera el 10% del costo total, las pérdidas por el deterioro de la calidad de los productos pueden multiplicar ese porcentaje, por las condiciones tanto de las vías como del equipo de transporte utilizado. En muchas regiones agropecuarias el mal estado de las vías carretables tiende a limitar el número de oferentes del servicio de transporte de carga y ello, a su vez, eleva su precio unitario y su participación en los costos de comercialización.

Por otro lado, resulta evidente la falta de conexión de los diferentes modos de transporte con importantes zonas de producción agropecuaria y agroindustrial actuales y potenciales frente a los mercados interno y externo.

II. Modo de transporte terrestre e infraestructura

Para el transporte de carga por carretera el Ministerio de Transporte estima que operaron en 2002 alrededor de 152.000 vehículos de carga, de los cuales 29% corresponden a modelos anteriores a 1970, el 39.7% a modelos entre 1970 y 1990 y el 31% posteriores a 1991, situación que refleja el bajo grado de calidad y eficiencia de este sistema.

Más allá de la modernización del sector transporte en materia de equipos, proceso que resulta en todo caso fundamental para la competitividad del país y del sector agropecuario en el mediano y largo plazo, lo más grave hoy en día es la disponibilidad y calidad de la infraestructura de carreteras. Esto resulta evidente cuando comparamos el porcentaje de vías pavimentadas de Colombia (14%) frente a otros países de América Latina (27% en promedio) como Argentina (29%), Chile (20%), Ecuador (19%), Venezuela (34%) y México (33%). Frente a Estados Unidos (59%) la diferencia resulta mucho más amplia.⁴

⁴ Datos de Banco Mundial y Cepal a 2000-2001.

En este sentido, la prioridad inmediata del sector agropecuario colombiano en materia de transporte terrestre se encuentra asociada con el mejoramiento de las vías secundarias y terciarias en las zonas de mayor importancia y potencial productivo.

- ***Situación actual***

Según datos del Gobierno Nacional, la red total de carreteras colombianas es de aproximadamente 162.000 kilómetros, que corresponden a:

- Red básica o Arterial (red primaria) 16.584 kms. Estas comprenden tanto las que se encuentran a cargo de la Nación-Instituto Nacional de Vías, Invías (14.272 kms.) como las que han sido objeto de concesión a empresas privadas (2.312 kms.).
- Red vascular (secundarias y terciarias) 145 mil kms., de las cuales 72 mil están a cargo de los departamentos, 35 mil a cargo de los municipios, más de 27 mil que estuvieron a cargo del Fondo Nacional de Caminos Vecinales⁵ y 12 mil kilómetros a cargo de entes privados. Lo anterior significa que la red secundaria cubre 72 mil kms y la terciaria 73 mil.

De acuerdo con un informe del Invías a diciembre de 2002, de los más de 16.500 kms de la red básica, poco menos de 12 mil kms (72%) se encontraban pavimentados y 4.600 (28%) en afirmado. De las vías pavimentadas, el 69% se encontraba en buen estado, 22% en regular estado y 9% en mal estado.

Uno de los problemas que mayor preocupación genera al sector agropecuario es el estado de la red vascular (vías secundarias y terciarias) a cargo de los entes territoriales (departamentos y municipios). Un estudio reciente del Ministerio de Transporte que encontró que la red a cargo de los departamentos se encuentra en regular y mal estado, pues de una muestra de carreteras de 11 departamentos se encontró que apenas el 15.5% están pavimentadas, de las cuales el 46.5% en buen estado, 32.5% en regular estado y el 21% en mal estado. El 84.5% de las vías se encontraban sin pavimentar y de estas solo el 12.6% estaba en buen estado, el 51% regular y el 36.4% en mal estado.

Como causas de esta situación el Gobierno Nacional reconoció la falta de recursos financieros, la incapacidad técnica de los entes territoriales para gestionar recursos ante el nivel central, la carencia de información sobre el estado de las vías y sus necesidades de atención y la inadecuada asignación de competencias en la materia.

Por todo lo anterior, resulta de vital importancia que los proyectos y acciones del actual gobierno en materia de mejoramiento de vías secundarias y terciarias busquen el mayor

⁵ Decreto 1790 de 26 de junio de 2003, que entre otros transfiere la red vial terciaria al Invías. Recientemente el Invías precisó su magnitud en 27.577 kilómetros.

impacto posible sobre la competitividad del sector agropecuario, teniendo en cuenta el avance de los tratados de libre comercio con economías de mayor desarrollo general y agropecuario.

Con todo, el propósito de modernización de las vías de comunicación deberá tener en cuenta las necesidades de competitividad del sector productivo y las posibilidades efectivas de mejorar la conectividad vial del país en el corto, mediano y largo plazo.

- ***Algunos comentarios y propuestas de la SAC***

Los gremios afiliados a la SAC manifiestan su preocupación con las dificultades jurídicas que a menudo se presentan en los procesos de contratación de obras de infraestructura económica por parte del Gobierno Nacional, demorando la ejecución de los proyectos y encareciendo su costo para el país. Por lo tanto, llaman la atención del Gobierno en este sentido para buscar la manera de ‘blindar’ jurídicamente estos procesos.

Los miembros del equipo de negociaciones comerciales del Gobierno Nacional en el TLC con Estados Unidos deberán tener en cuenta los tiempos que ha programado el mismo Gobierno para la ejecución de las más importantes obras de infraestructura económica orientadas a mejorar la competitividad-país. Así, los cronogramas de desgravación deberán otorgar un plazo razonable para ampliar y modernizar la infraestructura del país y sus regiones y garantizar condiciones propicias en costo y tiempo para el transporte de productos.

De otro lado, teniendo en cuenta el papel de los gremios agropecuarios regionales y de producto en el desarrollo de visiones de región, se solicita al Invías vincular a estas organizaciones al proceso de negociación sobre ubicación de casetas de peaje entre el Invías y los alcaldes de los municipios involucrados.

Otras propuestas de la SAC

- Definición por parte del gobierno de un cronograma para la realización de los proyectos y programas necesarios para mejorar la competitividad del país, pero también el compromiso de su estricto cumplimiento.
- Resulta positivo que el Plan Reyes (cuyo impacto equivale al 1.7% de las vías secundarias y terciarias) involucre rutas que van más allá de la órbita nacional de responsabilidad del Invías, al pertenecer a los ámbitos departamental y municipal. Sin embargo, debemos manifestar con preocupación nuestra incertidumbre por el estado futuro de las vías a ser mejoradas, en la medida en que no se encuentra garantizado claramente su mantenimiento. Por lo tanto, el Gobierno Nacional, a través del

Ministerio de Transporte y otras instancias de apoyo técnico deberá establecer requisitos o protocolos de gestión y condiciones técnicas mínimas para los entes territoriales encargados de mantener y ampliar las redes de vías secundarias y terciarias, buscando asegurar su ampliación y mantenimiento en el futuro.

- En la medida en que la inversión para el Plan Reyes se apoyará en la emisión de títulos de deuda pública respaldados por vigencias presupuestales futuras, surge la inquietud sobre si este mecanismo de financiamiento podría limitar la realización de nuevas obras en vías secundarias y terciarias estratégicas. Esto, teniendo en cuenta las dificultades que por algún tiempo seguirán teniendo los municipios y departamentos para asumir la totalidad de sus responsabilidades en este sentido.
- Por su estratégica localización geográfica, la cantidad y tipo de municipios que beneficia y la riqueza agrícola de la zona y su potencial, consideramos que dentro de los corredores propuestos por el Gobierno en su Plan Reyes deben ser ejecutados de manera urgente y dentro del corto plazo algunos corredores de mayor prioridad para el sector agropecuario. (Ver Anexo **Corredores y tramos de carreteras de mayor relevancia para el sector agropecuario**)
- De otro lado, aunque el Invías advirtió que acogería propuestas de ajuste relacionadas únicamente con las vías a su cargo, es decir, aquellas tanto del orden nacional como las transferidas por el Fondo Nacional de Caminos Vecinales, será necesario reiterar la necesidad de vincular nuevas rutas al plan Reyes. De igual manera, los diferentes gremios agropecuarios, tanto directamente como a través de la SAC, llaman la atención de las diferentes autoridades de los niveles departamental y local en torno a la necesidad de garantizar el mantenimiento de las rutas que consideren vitales para mejorar su competitividad regional.

III. Sistema Férreo

- ***Situación actual***

Mientras que Estados Unidos cuenta con una red férrea de 240.000 kilómetros en plena operación, colocándolo como el país con el mayor kilometraje de vía férrea en el mundo, la red férrea nacional esta compuesta por 3.319 kilómetros aproximadamente, de los cuales tan solo cerca de 662 kilómetros (20%) se hallan actualmente en operación comercial (Ver Cuadro 1).

De los 3.319 kilómetros de red férrea se ha entregado en concesión el 60%, es decir 1.992, conformados por las denominadas Red Férrea del Atlántico y Red Férrea del Pacífico. El 40% restante se encuentra inactivo.

Red Férrea del Pacífico:

- Se proyecta movilizar 2.1 millones de toneladas por año en productos como azúcar, café, cereales, madera, lámina y otros.
- Las obras de rehabilitación se iniciaron en agosto de 2000 y deben finalizar el 21 de agosto de 2004.
- Hasta mayo de 2004, estaban rehabilitados cerca de 250 kilómetros, de los cuales recientemente entraron en operación comercial los correspondientes al tramo La Paila – Buenaventura con una movilización de carga entre enero y mayo de 2004 del orden de 45.000 toneladas.

CUADRO 1

Colombia: Características de la Infraestructura ferroviaria			
Tramo	Longitud	Tramo	Longitud
RED CONCESIONADA	1.992	INACTIVOS	1.327
<i>En operación comercial</i>	661	La Felisa - Envigado	183
Buenaventura – Cali	174	Cartago - Pereria	33
Cali – Palmira	31	La Tebaida - Armenia - Manizales	114
Palmira - La Paila	8	Cali - Suarez (Popayán)	159
La Loma - Puerto Drummond	191	B/manga - Puerto Wilches	118
Belencito – Bogotá	257	Belencito - Paz del Rio	39
<i>Sin operación comercial</i>	1.331	Barbosa - Lenguazaque	117
<i>Rehabilitado</i>	475	Facatativa - Espinal	150
La Paila – Buga	25	Dorada - Buenos Aires	177
Buga- Zarzal	65	Buenos Aires - Ibague	10
Zarzal – Cartago	46	Buenos Aires - Neiva	197
Cartago - La Felisa 1/	108	Bogotá - Soacha	25
Zarzal - La Tebaida 2/	42	Estación de la Sabana KM5	5
Grecia - San Rafael	189		
<i>Sin rehabilitar</i>	856		
Lenguazaque - La Caro	76		
Bogotá - La Dorada	200		
Dorada – Grecia	128		
San Rafael - La Loma	229		
Puerto Drummond - Sta Marta	32		
Puerto Berrio – Envigado	191		

Fuente: Instituto Nacional de Concesiones,
Inco.

1/ A mayo de 2004, rehabilitado 5%

2/ A mayo de 2004, rehabilitado 80%

Elaboró: SAC, Departamento Económico.

Red Férrea del Atlántico:

- Se proyecta expandir desde 8 millones de toneladas movilizadas en 2000 hasta 35 millones en 2029 en productos como carbón, cemento, acero, granos, fertilizantes, contenedores, entre otros.
- Las obras de rehabilitación se iniciaron en febrero de 2001 y deben concluir en marzo de 2008.
- A mayo de 2004 se hallaron en operación comercial los tramos La Loma-Puerto Drummond y Bogotá-Belencito con una movilización de carga de algo más de 15.7 millones de toneladas, de las cuales el 99% corresponden a carbón.
- De acuerdo con el Instituto Nacional de Concesiones, INCO, a abril de 2004 se habían rehabilitado cerca de 180 kilómetros, es decir, sólo el 16% del total a rehabilitar en este corredor Férreo.

- ***Propuestas SAC***

Teniendo en cuenta que el TLC con Estados Unidos entraría a regir a partir de 2006, exigimos al Gobierno Nacional que la rehabilitación y pleno funcionamiento de las dos redes férreas en concesión se cumpla en el tiempo previsto.

El uso de los corredores férreos por parte de los generadores de carga depende en buena medida de la garantía y seguridad en el manejo de la misma, y esto sólo se logra con el desarrollo de una infraestructura amplia, moderna y ágil y equipos adecuados en los terminales, así como de regulaciones adecuadas en materia de operación de transporte multimodal.

Si bien hasta la fecha la mayor parte de la carga transportada por vía férrea en Colombia consiste en minerales, se deberá proyectar un incremento sustancial en la movilización de productos agropecuarios y agroindustriales, lo cual exige disponer de infraestructura especializada como bodegas y cuartos fríos.

Es prioritario que el Gobierno incluya dentro de sus proyectos de corto plazo la concesión de los corredores férreos La Dorada – Neiva, formada por los tramos La Dorada – Mariquita – Buenos Aires- Espinal – Neiva y el ramal Buenos Aires – Ibagué, así como los corredores Espinal - Facatativá (150 kms) y Bucaramanga – Puerto Wilches.

En la concesión de estos corredores se debe incluir obviamente la construcción de los terminales de carga o la modernización de los mismos, si es que ya existen.

La rehabilitación del corredor férreo La Dorada – Neiva permitiría comunicar el sur de la región andina (Tolima y Huila) y al departamento del Caquetá con el centro del país y los

puertos del Caribe, lo que les permitiría acceder al transporte férreo hasta el Atlántico o integrarla con el sistema fluvial. De esta manera, se lograría reducir los costos de integración de esta región con las rutas de exportación, ofreciendo alternativas frente al modo de transporte carretero, único medio con que cuenta la región. A pesar de su potencial agrícola y agroindustrial, la conectividad exportadora de esta región es, por lo tanto, muy limitada, aspecto que la coloca en desventaja frente a otras como el Valle del Cauca, el Eje Cafetero y la Costa Atlántica.⁶

Dado que el corredor La Dorada- Neiva enfrenta menores pendientes, sería conveniente estudiar la posibilidad de utilizar una trocha más ancha con el propósito de reducir tiempo y costos.

El papel estratégico de esta región del país se ve reflejado no sólo en su importancia económica y social actual, sino en el potencial de expansión de cultivos comerciales, gracias a que cuenta con tierras de buena calidad y alguna infraestructura de producción y comercialización, que en todo caso deberán ampliarse en función de la expansión esperada en la producción agropecuaria y agroindustrial en los próximos años. Cultivos de materias primas para la industria como el algodón, el maíz y el sorgo cuentan también con oportunidades en esta región.

Vale la pena mencionar que con aproximadamente el 6% del total de población nacional, los departamentos de Tolima, Huila y Caquetá contribuyeron en 2001 con el 5.2% del PIB Total y con el 11.2% del PIB agropecuario.

Dentro de estos se destaca actualmente Tolima, que de acuerdo con cifras del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, es el departamento con la mayor participación en el cultivo de frutas comerciales y el segundo lugar en cultivos de ciclo corto, hortalizas y frutas. A pesar de no estar dentro de los primeros departamentos en cultivos de ciclo largo, ocupa el noveno lugar entre 32. De otro lado, mientras que su importancia en la ganadería de carne es menor, en la producción de huevo también ocupa el cuarto lugar en el nivel nacional, después de Cundinamarca, Santander y Valle.

La rehabilitación del corredor Espinal – Facatativá terminaría de integrar por vía férrea el sur de la región andina con la capital del país, principal centro de consumo y transformación, permitiendo la reducción en los costos de transporte y por ende mejorando la competitividad frente a los bienes importados.

⁶ A manera de ejemplo, el procesamiento de frutas en la región encontraría un fuerte impulso para superar el actual nivel de subutilización de sus cuatro plantas industriales, si se pudiera comunicar de manera más eficiente con otros mercados. Fuente: Estudios contratados por el Gobierno Nacional para analizar la competitividad de las cadenas productivas (<http://www.agrocadenas.gov.co/citricos>), Acuerdo Regional Cítricola del Tolima.

Teniendo en cuenta el alto costo del transporte carretero y la ausencia de hidrovías en sentido oriente-occidente, resulta necesario explorar alternativas que permitan la comunicación férrea del centro del país con la Costa Pacífica. En apoyo a esta tesis cabe recordar estadísticas de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura según los cuales el 46% de su actividad de comercio exterior corresponde a Cundinamarca.

La primera alternativa sería aprovechar los corredores férreos La Dorada – Puerto Berrío – Medellín – Envigado – Bolombolo – La Felisa – Red Pacífica, uniendo, de esta forma, las redes Atlántica y Pacífica. Si bien funcionarios del Gobierno Nacional han argumentado que obstáculos relacionados con la pendiente en el trayecto Envigado – Bolombolo dificultarían completar la integración de estos dos corredores, la existencia de una vía férrea en el pasado conduce a pensar que es posible su reconstrucción.

Una segunda opción que contribuiría a reducir sustancialmente el tiempo de desplazamiento es la unión de las redes del Atlántico y el Pacífico a través de una vía férrea entre Ibagué y La Tebaida, Quindío. Teniendo en cuenta los obstáculos que ofrece la topografía nacional para integrar el centro y el occidente del país y uniendo las dos redes férreas mencionadas, nos atrevemos a proponer al Gobierno Nacional que incluya dentro de los estudios que a profundidad espera adelantar en el proceso de construcción del túnel piloto de La Línea, entre Ibagué y Armenia, la posibilidad de incluir una red férrea en la vía del Túnel, que permita multiplicar los beneficios de esta importante obra y ofrecer una alternativa de transporte de carga en mayores volúmenes y a menores costos.

IV. Sistema fluvial

De acuerdo con el Ministerio de Transporte, Colombia cuenta en la actualidad con cuatro cuencas navegables: Magdalena, Meta, Amazonas y Atrato, de las cuales se consideran navegables en su conjunto 11.273 km para embarcaciones mayores (más de 25 toneladas) y de 18.225 Km para embarcaciones menores. De los 11.273 kilómetros anteriormente mencionados, el 63% son navegables permanentemente y el 37% estacionalmente. Con una participación mínima en el total de volumen transportado en el país, las vías fluviales movilizan en promedio 3 millones de toneladas de carga al año.

En el plan estratégico del Ministerio de Transporte 2003-2006 el Gobierno Nacional ha reconocido que una de las razones que pesan sobre la baja participación del transporte fluvial en el total nacional es el continuo deterioro en las condiciones de navegación y la inadecuada infraestructura portuaria, aspecto este que resulta vital para la transferencia de carga entre el fluvial y otros modos de transporte.

Río Grande de la Magdalena

- ***Situación actual Río de La Magdalena***

El sistema fluvial de este río cuenta con tres segmentos: Río Magdalena (884 kms navegables), Cauca (187 kms) y Canal del Dique (114 kms). La cuenca tiene influencia sobre la cuarta parte del territorio nacional y hacen parte de ella 728 municipios, 19 departamentos, 23 corporaciones autónomas regionales y una población de alrededor de 28 millones de personas.⁷

El río Grande de La Magdalena es sin duda el cordón central de comunicaciones entre la región andina y el Caribe colombiano. Su importancia económica y social como principal arteria fluvial del país ha sido desde hace muchos años ignorada por el país, pese a que en su cuenca habita la mayoría de la población colombiana y se concentran las más importantes actividades.

Cormagdalena⁸ ha establecido que el río tiene una capacidad fluvial potencial máxima de transporte de 550 millones de toneladas al año, que equivale a 7 veces la que en la actualidad se moviliza por carretera en Colombia, la cual se estima en 81 millones de toneladas de comercio exterior al año. Según la misma Corporación, un convoy fluvial consistente en un remolcador y 6 botes puede transportar 7 mil toneladas por el Río Magdalena, en contraste con otros medios de transporte (por tren, la décima parte y por carretera, hasta 40 toneladas). La duración aproximado de un viaje de ida y regreso entre Barrancabermeja y el Mar Caribe oscila entre 10 y 31 días, incluyendo tiempo de cargue y descargue e interrupciones por las horas nocturnas durante las cuales no se presenta ningún tránsito en el río y los días extras por época de estiaje.

Sin embargo, por esta vía se mueven actualmente apenas 4.4 millones de toneladas de carga, que en su gran mayoría consisten en carbón e hidrocarburos. Su mayor grado de navegabilidad se da en una longitud aproximada de 744 kms desde su desembocadura hasta Barrancabermeja, y en menor escala hasta Puerto Berrío y Puerto Salgar (256 kilómetros).⁹ Cabe reconocer que entre 2002 y 2003 se incrementó en forma importante (38.2%) el transporte de ganado, al pasar de 22 mil a 30.5 mil cabezas.

⁷ Ministerio de Transporte. Plan Estratégico de Transporte 2003-2006.

⁸ Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena, creada por la Constitución Política de Colombia y enmarcada por la Ley 161 de 1993. Ente encargado de la recuperación de la navegación y de la actividad portuaria, la adecuación y conservación de tierras, la generación y distribución de energía y el aprovechamiento y preservación del ambiente, los recursos ictiológicos y demás recursos naturales renovables en torno a la cuenca del río.

⁹ Fuente: Cormagdalena.

Resulta de vital importancia recuperar y mantener la navegabilidad del río Magdalena para desarrollar áreas actuales y potenciales de desarrollo agropecuario, propiciando su conectividad con vías carretables y férreas a través de puertos de transferencia de carga. Este planteamiento debe aplicar para zonas de potencial productivo tanto en la zona Andina y Atlántica como en otras que puedan fácilmente conectarse con este eje fluvial, como la Pacífica.

En su documento de plan estratégico el Ministerio de Transporte ha planteado que las instalaciones de los puertos nacionales a lo largo de la hidrovía presentan deterioro (La Dorada, Puerto Salgar, Puerto Berrío, Barrancabermeja, Puerto Wilches, Gamarra, El Banco y Magangué), aunque Puerto Berrío y Barrancabermeja han recibido algún impulso en los últimos años gracias a la creación de sociedades portuarias. En todo caso, se reconoce la falta de infraestructura de embarque y posibilidades de transferencia con vías carretables o férrea.

- ***Situación actual y potencial de desarrollo del río Meta***

En su recorrido el río Meta (alrededor de 1.000 kms de longitud, de los cuales son navegables 851 kms desde Puerto López hasta Puerto Carreño) ejerce influencia sobre una región comprendida por 61 municipios y una población cercana al millón de habitantes.

La importancia económica actual y potencial de la región orinocense (cerca de 3 millones de hectáreas) en cultivos como cereales, palma africana, plátano y frutales y en crianzas como la ganadería de carne, la avicultura, la pesca y la piscicultura señala como gran oportunidad comercial la apertura del transporte transfronterizo de productos agropecuarios y agroindustriales a través del río Meta y hacia el Orinoco.

Sin embargo, esta apertura no ha sido posible hasta la fecha, dadas las restricciones a la navegación de embarcaciones colombianas hacia el Río Orinoco.

Un reciente estudio de demanda del Río Meta¹⁰ identificó nueve grupos de productos agropecuarios, químicos y minerales cuyo transporte se vería fuertemente impulsado si se concretara el aprovechamiento del río para el comercio internacional (Cuadro 2). Dentro de estos se destacan maíz, aceite de palma y productos forestales, de los cuales el primero, por ejemplo, ha motivado algunos análisis preliminares sobre la posibilidad de constituir un núcleo productivo avícola tipo *cluster* en la región.

¹⁰ Estudio financiado por el Gobierno Nacional y presentado en el Primer Seminario Internacional de Co-financiamiento BNDES/CAF, 6-8 agosto de 2003.

Cuadro 2

Corredor fluvial del Río Meta. Demanda potencial de carga (tons)

TIPO DE PRODUCTO	2,005	2,010	2,015	2,020
Maíz	5,000	14,420	41,600	150,000
Aceite de palma	22,420	29,598	38,726	50,229
Productos forestales	39,206	74,353	104,922	124,467

Fuente: Estudio de demanda del Río Meta. Archivo de presentación.

http://www.bndes.gov.br/conhecimento/publicacoes/catalogo/s_CAF.asp

De acuerdo con el gobierno, el río Meta es navegable 8 meses año (marzo a noviembre). Si bien para el proyecto de la navegabilidad del río Meta el gobierno cuenta con los estudios técnicos y de demanda -estos últimos con resultados muy positivos que permiten pensar que el proyecto puede ser desarrollado por concesión- el principal inconveniente que tiene el proyecto en este momento es de relaciones con el vecino país de Venezuela que no permite el paso fronterizo.

- **Proyectos del gobierno**

Recuperar el Río Magdalena constituye uno de los más importantes propósitos que le ha impuesto al país el artículo 331 de la Constitución Política de 1991, que creó la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena. Reconocemos que actualmente existe voluntad por parte del Gobierno Nacional, tanto del Ministerio de Transporte como de la nueva administración de Cormagdalena, en la recuperación de la navegabilidad y de la infraestructura portuaria en el río. La extensión de las concesiones de mantenimiento y dragado a periodos plurianuales constituye un importante avance en ese sentido.

Recientemente Cormagdalena reportó la finalización de obras de mejoramiento portuario en Puerto Berrío (inversión superior a \$6.000 millones) y avances de proyectos similares en el periodo 2003-2004 en Barrancabermeja (Puerto Galán, \$7.000 millones), Puerto Wilches (\$1.200 millones) y Puerto Capulco (alrededor de \$4.000 millones). De otro lado, se están preparando proyectos en Puerto Salgar (\$1.000 millones), Canal de acceso a Barranquilla (U\$ 29 millones) y control de sedimentación en el Canal del Dique (U\$ 25 millones).

- **Propuestas SAC**

A pesar de cumplirse más de una década de haberse creado Cormagdalena por orden constitucional y una década desde su reglamentación por la Ley 161 de 1994, no se puede asegurar que la navegabilidad por ese río sea un hecho confiable y sostenible y, por lo tanto, una base para mejorar la competitividad del sector productivo.

Consideramos positivos, sin embargo, algunos importantes esfuerzos realizados por la actual administración encaminados a reestructurar administrativamente a Cormagdalena y buscar su viabilidad como empresa industrial y comercial del Estado. Adicionalmente, consideramos sobresalientes los resultados y perspectivas de los proyectos de promoción del desarrollo forestal comercial y de la reforestación en la cuenca impulsados por la corporación a través del convenio ONFI¹¹-Cormagdalena.

A pesar de lo anterior, cabe tener en cuenta que el problema de fondo de esta Corporación se deriva de la naturaleza y diseño institucional que le fueron asignados por la Constitución de 1991, en la que se le estipularon funciones de muy diversa índole y que en la mayoría de los casos no guardan relación directa entre sí y no están orientadas claramente hacia el mejoramiento de la competitividad del río Magdalena. Sin duda, estos factores imponen un obstáculo muy difícil de superar al actual propósito de hacer viable su administración y operación. Es necesario tener en cuenta las propuestas estructurales contenidas en el informe *La recuperación del Río Magdalena, un caso que desborda la gestión institucional*, de la Contraloría General de la Nación, donde en su extenso y contundente análisis identifica claramente algunas fallas severas derivadas de la atomización y dispersión de las instituciones y políticas que sustentan a Cormagdalena.

Por lo anterior, el Gobierno Nacional y el Congreso de la República deben avanzar en una reforma del marco institucional de Cormagdalena y profundizar el actual proceso de racionalización administrativa, brindando así una solución a la atomización y dispersión de las instituciones y políticas que la sustentan y buscando una mayor articulación con las demandas de los sectores usuarios -actuales o potenciales- de la hidrovía. Los objetivos esenciales que debe conservar e intensificar esa Corporación giran en torno a la recuperación y mantenimiento de la navegabilidad por el río Magdalena, así como a la promoción de proyectos forestales de alto impacto económico, social y ambiental.

En razón del importante avance realizado en los últimos años en materia de diseño y mantenimiento de proyectos de infraestructura a través del mecanismo de concesión, consideramos importante propiciar una mayor integración de esfuerzos entre el Instituto Nacional de Concesiones, Inco, y Cormagdalena, encaminada a impulsar iniciativas de

¹¹ *Office National des Forêts International*, entidad del gobierno francés.

inversión pública, privada y mixta en la construcción y mejoramiento de la infraestructura portuaria a lo largo de la hidrovía.

Una importante acción puntual que solicitamos en materia de navegabilidad de este río Magdalena es la ejecución de obras que permitan el ingreso de embarcaciones de doble calado a Puerto Wilches.

Adicionalmente, se deberá reactivar a la menor brevedad el Comité Interinstitucional creado para priorizar las acciones de Cormagdalena.

Con respecto al río Meta, la SAC solicita al Gobierno Nacional adelantar las obras que permitan su navegabilidad a lo largo del todo el año, además de rehabilitar y construir la infraestructura necesaria para garantizar el manejo de la carga. Teniendo en cuenta el gran potencial de producción agropecuaria y agroindustrial para la exportación por el río Meta y las importantes inversiones que está adelantando el sector privado en la región, se debe propiciar el mejoramiento de la infraestructura portuaria de Puerto Gaitán.

Si bien el Gobierno Nacional contará próximamente con información y estudios actualizados para otorgar en concesión el mejoramiento de la navegabilidad por el río Meta, el principal inconveniente del proyecto radica en las barreras al tránsito fronterizo hacia el vecino país de Venezuela, obstáculo que deberá ser removido con la ayuda de las instancias diplomáticas pertinentes.

V. Elementos de intermodalidad

Teniendo en cuenta aspectos como localización geográfica, desarrollo institucional, infraestructura económica y posibilidades de transporte multimodal, pensamos que se debe proyectar el eje La Dorada – Puerto Salgar como el principal centro de transferencia de carga del interior del país, comunicando la Costa Atlántica con Bogotá, Medellín, Bucaramanga y el Eje Cafetero, aprovechando la vía fluvial principal del Magdalena, el Ferrocarril del Atlántico y la carretera Bogotá-Medellín.

Este objetivo debe ir acompañado de procesos de planificación urbana que eviten repetir la experiencia de Buenaventura, en donde el Gobierno Nacional debió invertir recientemente cerca de 80 mil millones de pesos en la vía alterna al puerto, en un tramo de solo 10.5 kilómetros -más de 7.500 millones de pesos por kilómetro-, para mover barrios completos.

Se deberá diseñar estrategias para desarrollar otros centros de transferencia sobre el Río Magdalena como Puerto Berrío, Antioquia, y Puerto Wilches, Gamarra y Capulco, Santander. En forma similar al eje La Dorada-Puerto Salgar, aunque en menor escala,

resulta fundamental no solo integrar los diferentes modos de transporte sino promover la constitución de empresas orientadas a la operación logística propia de las conexiones intermodales.

No resultaría eficiente integrar los diferentes modos de transporte si no se constituyen terminales interiores de carga, cuya importancia se extiende no solo para los centros de transferencia mencionados sino para los centros generadores de carga como Neiva, Ibagué, Bogotá D.C. y Bucaramanga.

VI. Sistema Portuario

- *Situación actual*

Los puertos marítimos colombianos fueron privatizados y otorgados en concesión a las Sociedades Portuarias Regionales en 1993. El proceso de privatización, que fue establecido por la Ley 01 de 1991, determinó la creación de entidades regionales para operar los sistemas portuarios.

En Colombia existen 122 instalaciones portuarias de las cuales 5 pertenecen a Sociedades Portuarias Regionales, 9 a Sociedades Portuarias de Servicio Público, 7 a Sociedades Portuarias Privadas, 44 a muelles homologados (instalaciones que por su menor capacidad no son reconocidas como puertos, aunque cumplen las mismas funciones), 10 a embarcaderos (construcciones ubicadas en una playa o zona de bajamar en donde se facilita el cargue y descargue de naves menores), y 47 a otras facilidades portuarias registradas ante la Superintendencia de Transporte.

Según los expertos, el grado de aprovechamiento máximo de un puerto equivale a 70% de su capacidad instalada. El indicador actual para Buenaventura es de 60%, mientras que los demás puertos marítimos se encuentran en 40%, situación que obliga al Gobierno Nacional a estudiar y planear la ampliación de Buenaventura, sobre todo teniendo en cuenta su carácter de puerto único sobre el Océano Pacífico.

Sin embargo, la información que actualmente sirve de base para la formulación de planes de expansión portuaria se encuentra basada en proyecciones que no reflejan las posibilidades de expansión del comercio que surjan con el TLC y otras iniciativas recientes de integración. En este sentido, esperamos que el nuevo plan de expansión portuaria que elabore el Gobierno Nacional cuente con cifras actualizadas acorde con las posibilidades de expansión del comercio.

- *Propuestas SAC*

- Si bien reconocemos que la eficiencia de los puertos marítimos colombianos ha mejorado sustancialmente en los últimos años, consideramos que los programas de desarrollo de los puertos marítimos se deben adelantar teniendo como referencia los parámetros de eficiencia en otros puertos del mundo..
- Las bases de la política nacional de puertos deberán comenzar a incluir no solo las necesidades de desarrollo en materia de puertos marítimos sino también de los puertos fluviales y aeropuertos, teniendo en cuenta la creciente interdependencia entre los distintos modos de transporte, la necesidad de integrar la política de infraestructura en las zonas interiores con la de comercio exterior y la tendencia hacia esquemas de participación privada en el desarrollo de este tipo de obras de infraestructura.
- Con el impulso que esperamos en los primeros años tras la puesta en marcha de los tratados de integración podría ameritar por algún tiempo la realización de revisiones anuales en los planes de expansión portuaria.

VII. Infraestructura de apoyo para el transporte aéreo

El manejo de carga de productos perecederos de alto valor y que exigen una delicada manipulación implica la necesidad de alcanzar un avanzado nivel de competitividad en el sistema de transporte aéreo. Un importante rubro de exportación como las flores de corte cuenta fundamentalmente de este medio de transporte para alcanzar el mercado norteamericano. En los próximos años la exportación de algunas frutas y hortalizas requerirá igualmente de este medio de transporte.

De acuerdo con cifras del Ministerio de Transporte, Estados Unidos participa con el 36% del mercado de transporte aéreo internacional de Colombia, en promedio. Por su parte, los mercados de Europa tienen una participación cercana al 14%, Sudamérica del 26.0 %, Centroamérica del 18.0 % y el área del Caribe del 6.0%.

Las anteriores consideraciones no obstan para destacar la importancia de ampliar la cobertura y mantener la infraestructura aeroportuaria en zonas apartadas.

• *Estrategias del Gobierno Nacional*

- Promover la participación del sector privado, público o mixto
- Incentivar a las entidades territoriales a conformar empresas mixtas para operación y mantenimiento de la infraestructura
- Impulsar aeropuertos que operen como polos de desarrollo regional para el manejo de la carga de comercio exterior.

- Construcción y mejoramiento de pequeños aeropuertos en las regiones más apartadas del país.

- ***Propuestas SAC***

Resulta preocupante la ineficiencia actual en el manejo de carga en los aeropuertos internacionales, particularmente por la dispersión de los operadores que en él participan. Por esta razón, se requiere que en cada uno de ellos se delimite una única área para la gestión aduanera.

De manera adicional y haciendo referencia fundamentalmente al caso de Bogotá, si bien el Gobierno Nacional ha anunciado que se encuentra actualmente analizando los términos para otorgar en concesión la modernización del Aeropuerto El Dorado¹², reiteramos la importancia de considerar los criterios de los generadores de carga al respecto.

El sector privado agropecuario se ha sumado a la propuesta de integrar, dentro de una perspectiva de largo plazo, elementos de ordenamiento territorial, planificación regional y de configuración de una “red de ciudades” en torno al Distrito Capital y el resto del Departamento de Cundinamarca, teniendo en cuenta el papel del Aeropuerto como el principal factor de éxito para el logro de los objetivos y metas de la región en materia de desarrollo exportador.

De esta manera, pedimos al Gobierno Nacional buscar prioritariamente para el diseño del mecanismo de concesión el objetivo de mejorar la competitividad del terminal aéreo y de la ciudad-región a partir de las actividades y operaciones que del terminal se deriven. Asimismo, los términos de referencia deberán considerar la creación de una sociedad de economía mixta gestionada por la Aeronáutica Civil y la ciudad-región a través del Distrito Capital, el Departamento de Cundinamarca y el sector privado regional.

El sector privado ha solicitado incluir al Comité Asesor Regional de Comercio Exterior - CARCE- de Bogotá y Cundinamarca o a los Departamentos de Planeación del Distrito y el Departamento de Cundinamarca como parte del Comité Directivo y el Comité Técnico que guiarán el proceso de estructuración previsto en los Términos de Referencia de la Concesión del Aeropuerto El Dorado.

Aunque las solicitudes mencionadas conlleven una demora en el proceso de concesión, consideramos indispensable continuar con las obras de mayor urgencia para el desarrollo del aeropuerto.

¹² Asesoría para la estructuración financiera, legal y técnica, así como la puesta en marcha, del esquema de vinculación de capital privado para el mejoramiento, mantenimiento y operación del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Anexo

Corredores y tramos de carreteras de mayor relevancia para el sector agropecuario

1. REGIÓN LLANOS ORIENTALES

a. Rutas planteadas por el Gobierno Nacional

- Puerto Carreño – Juriepe
- Puerto López – Puerto Gaitán
- Fuente de Oro – San José del Guaviare
- Trinidad – Bocas del Pauto
- El Crucero – Aguazul
- Hato Corozal – San Salvador
- Arauca – Arauquita

b. Algunas rutas prioritarias para la SAC

El tramo comprendido entre Arauca y Arauquita, incluido en el Plan, no se encuentra articulado con el resto de vías pavimentadas, obstáculo que se superaría si se atiende prioritariamente el tramo desde Saravena hacia Arauca.

En el área de San Alberto, Cesar, se considera importante facilitar el cruce sobre el río Lebrija, a la altura de las localidades de Puerto Oculto y Terraplén, con el fin de incorporar un área aproximada de 10.000 has aptas para cultivos comerciales como arroz, maíz, sorgo, ganadería y palma africana.

Se ha identificado también la necesidad de mejorar la infraestructura vial y el servicio de transporte en la meseta de Ibagué, importante área de desarrollo agroindustrial.

Aprovechando el propósito de mejorar la carretera Puerto López – Puerto Gaitán (Transversal Buenaventura – Puerto Carreño), el Gobierno Nacional debe proyectar el uso de este tramo entre puertos fluviales del Meta para vehículos de carga, en la medida en que resultará Puerto Gaitán más conveniente que Puerto López para el cargue y descargue orientado a transporte fluvial, por razones asociadas con el caudal del río y el calado que permite. La capacidad de esta vía debe, por lo tanto, ser suficiente para tolerar altos volúmenes de carga.

En el área entre Villavicencio y Puerto López resulta prioritaria la adecuación y pavimentación zonas de Pompeya (salida hacia Puerto López), Pesqueros, Palmeras, Puerto Tembleque y Bocas de Guayuriba. De igual manera, resulta necesaria la construcción de un puente sobre el río Guayuriba (Pesqueros y Pompeya).

La rehabilitación de la importante ruta Fuente de Oro – San José del Guaviare quedó pendiente desde el Plan Vías para la Paz en el gobierno anterior, a pesar del potencial agropecuario de las vegas del río Guaviare, navegable además. Estas tierras son aptas para frutales, cacao, caucho y forestales, además de cultivos de ciclo corto.

2. REGIÓN ORIENTE

a. Rutas planteadas por el Gobierno Nacional

- Suaita – Vado Real
- La Belleza - Jesús María (segmento)
- Zapatoca – Girón
- Charalá – La Cantera
- San Gil – Mogotes
- Puente Tona – Matanza
- Los Curos – La Vega
- Chipatá – La Paz (segmento)
- Troncal (Albania) – La Llana
- Troncal - Puerto Parra
- Cimitarra – Puerto Araujo
- Anillo vial de Bucaramanga – Ruitoque
- Pamplona – Cuestaboba
- Cúcuta – Pamplona – Málaga
- Ocaña – Cúcuta

b. Rutas prioritarias para la SAC

Las rutas Cúcuta-Ocaña y Cúcuta-Málaga son, sin lugar a dudas, las dos más importantes a rehabilitar en esta región, por su longitud y conectividad con los principales ejes viales. En el primer caso, conectando transversalmente la capital del Norte de Santander con la Troncal del Magdalena Medio y, en el segundo, integrando un amplio número de municipios de Norte de Santander, Santander y la frontera con Venezuela. Estos dos departamentos responden por cerca del 9% del PIB agropecuario nacional, destacándose Santander por ser el principal productor del país en los rubros avícola, cacaotero, panelero y de tabaco, además de ser uno de los principales en palma africana.

Si bien no aparece dentro de los proyectos del Gobierno Nacional, la pavimentación de la ruta Puerto Wilches – Troncal del Magdalena Medio posee importancia estratégica para la exportación de productos agroindustriales de la región.

3. REGIÓN CARIBE

a. Rutas planteadas por el Gobierno Nacional

- Zona urbana de San Andrés
- Colorado – Nechí
- Necoclí – Turbo
- Valencia -Morales
- Canalete – Troncal
- Puerto Escondido – Troncal
- Montería - Palomas
- San Bernardo – Moñitos
- La Apartada – Ayapel
- Toluviejo – Varsovia – Palmito
- Corozal – Betulia – Sincé
- El Viajano - San Marcos – Majagual – Achí
- San Pablo – Simití
- Malagana – Mahates
- Bodega – Cruce del río Chicagua
- Villanueva – Santa Rosa
- Manatí – Carreto – Candelaria
- Usiacurí – Aguas Vivas – Piojó
- Cordialidad – Santa Cruz – Cien Pesos
- Malambo- Caracolí – Cordialidad
- Riomar - Juan de Acosta – Santa Verónica
- Repelón – Villa Rosa – Santa Lucía
- Sibarco – Baranoa
- Salamina – Pivijay – Fundación
- Santa Ana – Pedro Fernández – La Gloria
- El Banco – Guamal - Mompo
- Cuatro Vientos – Arjona – Chimichagua - El Banco
- Badillo – San Juan del Cesar
- Rioacha – El pájaro – Manaure

b. Rutas prioritarias para la SAC

La región Caribe cuenta con alguna importancia en cultivos de ciclo corto, en los que se destaca Córdoba como el mayor productor nacional de maíz tecnificado (más del 40%) y los departamentos de Cesar y Bolívar como responsables del 20% del sorgo. Gracias a la infraestructura de riego construida en las zonas bananeras, este departamento produce alrededor del cuarta parte de la cosecha de banano de exportación y más del 15% de palma africana. En los renglones de exportación con las mayores ventajas, la región Caribe posee el 30% del inventario

nacional de ganado de doble propósito (alrededor de 3 millones de cabezas, frente a un total de 10 millones) y el 24% del inventario nacional de ganado de carne (2.9 de 12.2 millones de cabezas).

Si bien encontramos que las rutas propuestas para mejoramiento conducen, en general, a comunicar con vías principales, dentro de las que queremos destacar en esta región se encuentran las carreteras El Banco – Guamal – Mompo y El Banco – Chimichagua – Arjona – Cuatrovientos. De igual manera, consideramos importante priorizar las transversales Fundación – Pivijay, El Viajano - San Marcos – Majagual, Turbo – Necoclí.

4. REGIÓN EJE CAFETERO

a. Rutas planteadas por el Gobierno Nacional

- La Española – Barragán – Génova
- Finlandia – Quimbaya
- La Ceiba – Quinchía
- Belén – Taparcá - La Isla
- Termales - Santa Rosa
- Balboa-Tambores
- Belalcázar – El Cairo
- Transversal de Caldas (segmento)
- La Felisa – Filadelfia
- Petaqueros – Río La Miel
- Aguadas – Pácora – Salamina

b. Rutas prioritarias para la SAC

Una de las más importantes vías que se proyecta mejorar es la transversal de Caldas, al conectar el oriente y el occidente del departamento, y a su vez estas regiones con el Magdalena Medio.

5. REGIÓN ALTO MAGDALENA

a. Rutas planteadas por el Gobierno Nacional

- Neiva – El Caguán – La Ulloa
- San Agustín-El Estrecho-Obando
- La Plata – Pital
- Garzón – Zuluaga – Gigante
- Ruta 45 – Guacacallo
- La Plata – Valencia (Inza)
- Tesalia – Pacarní

- Cruce Palermo-Yaguará
- Acevedo – Pitalito
- VillaVieja – Cúcara
- Líbano – Platanillal – Villahermosa
- Chaparral – Limón – Río Blanco
- Ataco – Nemes
- Prado – Dolores
- Cunday – Los Alpes – Villarica
- Rovira – El Corazón
- La Sierrita – Junín
- Palocabildo – San Jerónimo

b. Rutas prioritarias para la SAC

En términos generales, los diferentes tramos propuestos buscan mejorar la comunicación de distintas zonas rurales de Huila y Tolima con el corredor central. Dentro de las vías a destacar señalaríamos La Plata – Pital y La Plata – Valencia (Inza) como las de mayor importancia, en la medida en que permitirían agilizar la comunicación en una región que carece de salida a la Costa Pacífica y que cuenta con pocas vías pavimentadas.

El Departamento del Huila es el quinto productor nacional de caña panelera; Tolima está dentro de los más importantes en plátano y en cacao. En buena medida gracias a las oportunidades que brindan los distritos de riego, se considera esta zona como de gran poten

6. REGIÓN AMAZÓNICA

a. Rutas planteadas por el Gobierno Nacional

- Inírida – Huesito
- Vía Leticia - Tarapacá
- Villa Garzón – Mocoa
- Puerto Asis – Santa Ana – Paujil – Puerto Caicedo
- Albania – Curillo
- Paujil – Cartagena del Chairá
- San Vicente del Caguán – Neiva

b. Rutas prioritarias para la SAC

Con este conjunto de vías se conectan zonas rurales de los departamentos de Huila, Caquetá y Putumayo, a través de un eje a lo largo del piedemonte de la cordillera oriental. Consideramos que la de mayor prioridad es Neiva – San Vicente del Caguán, en la medida en que permitiría el acceso a la capital del Huila y el acceso al corredor central. De otro lado, la vía Puerto Asis – Santa Ana – Paujil – Puerto Caicedo parece desconectada de vías pavimentadas de mayor importancia, lo que nos lleva a poner en duda su prioridad.