

17 jul 2023 - 7:00 a. m.

# Transporte sostenible para la Amazonía: una promesa con varios desafíos

El Ministerio de Transporte anunció un plan de transporte sostenible para la Amazonia colombiana para el 2055. Aunque la conectividad es clave para potenciar las economías de la región, hay temas pendientes que dificultan esa idea. ¿Podrá cumplirse esa promesa?



1



Guardar



**María Paula Lizarazo**

Periodista de Amazonia y Ambiente



En el corto plazo, a 2026, la apuesta es invertir cerca de \$300.000 millones en infraestructura.

Foto: robertharding via AFP - MICHAEL RUNKEL



Escucha este artículo

0:00 / 9:42 1X

En la Conferencia Panamazónica de Bioeconomía, realizada en junio en Belém (Brasil), el Ministerio de Transporte de Colombia hizo un anuncio que pasó inadvertido: un plan para lograr que la Amazonia colombiana cuente con un transporte multimodal sostenible en 2055 que garantice, por fin, su **conectividad** con el resto del país.

Tal como lo explicó durante el evento María Constanza García, viceministra de Infraestructura del Mintransporte, lo que el gobierno busca es “potenciar la movilidad fluvial, aérea y mejorar los 4 mil kilómetros identificados de caminos ancestrales”, para fortalecer las denominadas “**bioeconomías**” de la Amazonia colombiana. Parte de estas economías se han ido desarrollando por medio de proyectos integrados por comunidades locales y científicos. En conjunto, han realizado investigaciones para aprovechar la **biodiversidad**. Por ejemplo, el Instituto de Investigaciones Amazónicas - Sinchi, uno de los pioneros en estas iniciativas, ha apoyado más de 100 “negocios verdes” en la región.

La idea del Gobierno es invertir \$4.6 billones, que irían destinados a apoyar 121 proyectos para el mejoramiento de vías bajo una red intermodal y el mejoramiento de condiciones de transporte de carga, teniendo en cuenta conexiones nacionales e internacionales. También esperan lograr una “renovación tecnológica” con el uso energético de bajas o cero emisiones. Los ejecutores serían el Mintransporte, Invías, la Aerocivil, entre otras entidades, y contarán con la participación del Ministerio de Ambiente.

Según explica Roger Rodríguez, director de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (Upit), “generar el plan de infraestructura para esta región requiere que el modelo sea sostenible, resiliente y que promueva un acceso equitativo a un transporte con gran cobertura, asegurando su calidad y eficiencia”. **(También puede leer: [Arranca la cumbre para evitar el colapso de](#)**

## la Amazonia)

Pero, aunque la iniciativa busca que haya una mayor **conectividad**, para algunos conocedores de este tema hay otros puntos a tener en cuenta, más allá del desarrollo de la infraestructura.

### **Primero, a salvar los ríos**

Juan Pablo Ruiz Soto, profesor de Economía de la Universidad Externado y consultor del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, dice que, debido a que los **ríos amazónicos** ya están altamente intervenidos, “lo primero es que un plan de transporte sostenible tiene que empezar con la recuperación de las cuencas afluentes del **río Amazonas**”.

Para esto, agrega Ruiz, es crucial que “adelantemos una gestión de presencia gubernamental para evitar la **minería ilegal** con mercurio porque eso afecta todo el ciclo de la cuenca”. De hecho, según datos recogidos desde 2014 por el Observatorio de Mercurio de WWF Brasil, la Fundación Oswaldo Cruz y el Centro de Innovación Científica Amazónica, solo en el departamento del Amazonas de Colombia se han recolectado muestras que indican niveles superiores a las 10 ppm (partes por millón) de mercurio en humanos, un nivel muy por encima del recomendado por la Organización Mundial de la Salud.

Por su parte, Rodríguez aclara que “esta es una primera fase del plan”, que busca la “generación de infraestructura sostenible, responsable, resiliente y limpia”. De acuerdo con el director de la Upit, el enfoque del plan está dirigido a “evitar la construcción de infraestructuras que impacten de manera negativa esta zona del país y contribuyan al mejoramiento y conservación de las cuencas hidrográficas”.  
**(Le puede interesar: Científicos van a “rociar” CO<sub>2</sub> sobre la Amazonia. ¿Qué buscan?)**

Otro punto que para Ruiz es clave es la contención de la **deforestación**. “La mayor parte de la lluvia del Amazonas depende de los ‘ríos voladores’, entonces, si el bosque desaparece, el caudal de los ríos se empobrece significativamente y la posibilidad de mantener la navegabilidad es muy baja porque los periodos secos

van a acentuarse en la medida en que aumente la deforestación de la Amazonia en su conjunto”, señala.

Santiago Saavedra, PhD en Economía por la Universidad de Stanford y profesor de la Universidad del Rosario, trae otro tema clave para esta conversación: la ausencia del Estado en esta región. Pone como ejemplo la inseguridad que impide que hagan presencia algunos guardaparques. Dicha ausencia, agrega, influye en el avance de **economías ilegales** que afectan la Amazonia.

De acuerdo con Saavedra, hay un punto más que es indispensable: diferentes investigaciones académicas evidencian que “cuando hay más carreteras, hay más deforestación, como el caso de la vía ilegal en Chiribiquete”, algo que, en cierta medida, relaciona con el plan del Mintransporte.

“No es claro si con los ríos podría pasar lo mismo; que una mejor navegabilidad pueda ser el equivalente a una carretera: por ejemplo, que haya un río navegable por el que se pueda sacar madera”, dice Saavedra, e insiste en que la conectividad de la región no depende únicamente de “construir vías; se necesita gobernanza”.

Para Fernando Páez, director del Instituto de Recursos Mundiales en Colombia (WRI por sus siglas en inglés), también es urgente “consolidar esfuerzos para eliminar los mercados ilícitos. Las acciones que ha habido por parte de los gobiernos no han sido muy contundentes en este sentido”. Luz Marina Mantilla, directora del Instituto Sinchi, coincide en que “lo que no quisiéramos es que se abran unos canales que sean más bien puertas de entrada a la colonización”.

## **Turismo vs economías ilegales**

Para Mantilla “el reto sobre la conectividad es que no se abra, a través de esta infraestructura, escenarios que no nos sirven para mantener la selva en pie”. “¿Qué es lo que se requiere conectar con qué?”, se pregunta.

Rodríguez asegura que en el corto plazo, a 2026, la apuesta es invertir cerca de

\$300 mil millones en infraestructura. Ya se identificaron, señala, 21 proyectos relacionados con mejoramiento y construcción de muelles; también se van a intervenir cuatro **aeropuertos**: el Tres de mayo (Puerto Asís, Putumayo), Canaguachan (Villagarzón, Putumayo), Fabio Alberto León Bentley (Mitú, Vaupés) y el Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo (Leticia). De modo que, en palabras de Rodríguez, el plan tiene en cuenta diferentes líneas, además de la infraestructura, como la gobernanza, la operación y el uso de tecnologías. **(Puede leer: La discordia por los planes para construir una vía en Risaralda)**

Pero una mayor gobernanza no es lo único que, para Saavedra, se requiere para que la conectividad aporte a las bioeconomías. También se necesita fortalecer estos mercados.

En un artículo publicado en **Social Science Research Network**, en diciembre de 2022, el investigador analizó la relación de la deforestación y economías como el ecoturismo en 76 municipios de la **Amazonia**, la Orinoquia y el Pacífico. Evidenció que esta actividad económica incide en que se reduzca alrededor del 52 % la deforestación y en que aumente en más del 40 % la llegada de turistas por mes.

“Si la gente tiene una alternativa, como el turismo, en vez de tumbar el bosque, la van a apoyar”, asegura Saavedra, para quien existe una posibilidad que hay que tener presente: que se potencie el ecoturismo, pero no lleguen turistas o “no haya demanda. La infraestructura es buena, pero puede ser un arma de doble filo si no llega el Estado y no llega el mercado, los ilegales van a usar el mismo río”.

Lo que se requiere para fortalecer las **economías del Amazonas**, dice Ruiz, es que se “desarrollen mecanismos de distribución estables”; también, “una cosa adicional e indispensable para que el campesino deje de talar es que tenga un ingreso alternativo superior al costo de oportunidad de la ganadería”. Según Ruiz, para esto, se debe hacer una valoración de la región teniendo en cuenta su capacidad de regulación climática.

Páez añade que todavía se necesita un mayor entendimiento de qué es la bioeconomía y para qué es útil en términos de la conservación, “porque cada quien ha venido desarrollando proyectos, pero se requiere lograr compartir conocimiento y experiencias, entendiendo que hay una brecha entre saberes ancestrales y la ciencia, y hay que cerrarla”.

De acuerdo con Páez, la clave para ello estará en impulsar una estrategia de “ciencia, tecnología e innovación para las comunidades locales, que tenga en cuenta el encuentro de saberes ancestrales y científicos. Sin eso será imposible; se requiere que converjan los diferentes sectores”.

*\*Este artículo es publicado gracias a una alianza entre El Espectador e InfoAmazonia, con el apoyo de Amazon Conservation Team.*

■ **¿Quieres conocer las últimas noticias sobre el ambiente?** Te invitamos a verlas en **El Espectador**. 



Por **María Paula Lizarazo**

 @mariap\_lizarazo  mlizarazo@elespectador.com

**Temas recomendados:**

Noticias hoy

Economía

Bioeconomía

Vías

Transporte

Conectividad

Amaz >

Síguenos en Google Noticias 

[Ir a los comentarios](#)