



Cuadernos de Geografía - Revista Colombiana
de Geografía

ISSN: 0121-215X

rcgeogra_fchbog@unal.edu.co

Universidad Nacional de Colombia
Colombia

Sánchez Calderón, Fabio Vladimir

Elementos para una geopolítica de los megaproyectos de infraestructura en América Latina y
Colombia

Cuadernos de Geografía - Revista Colombiana de Geografía, núm. 17, 2008, pp. 7-21

Universidad Nacional de Colombia
Bogotá, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=281821942002>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Elementos para una geopolítica de los megaproyectos de infraestructura en América Latina y Colombia

Elementos para uma geopolítica de megaprojetos de infra-estrutura na América Latina e Colômbia

Elements for a Geopolitics of Infrastructure Megaprojects in Latin America and Colombia

Fabio Vladimir Sánchez Calderón*

Universidad de los Andes, Colombia

Resumen

En este trabajo se realiza una aproximación crítica, en términos de las implicaciones socioespaciales de carácter nacional y local, a los proyectos e iniciativas de conexión física supranacional mediante el mejoramiento de la infraestructura en transporte y energía. Para ello, se analiza la forma en que los proyectos de infraestructura de Colombia se articulan con dos iniciativas subcontinentales que pretenden construir una plataforma física para la región: el Plan Puebla Panamá (PPP), para Centroamérica (incluida Colombia) y la Iniciativa para la Integración Regional de Suramérica (IIRSA).

Palabras clave: geopolítica, geografía económica, megaproyectos, América Latina, Colombia.

Resumo

Este trabalho é uma abordagem crítica sobre as implicações socioespaciais a nível nacional e local, os projetos e iniciativas de conexão física supranacional por meio da melhoria da infraestrutura em transporte e energia. Para este fim, se analisa a forma como os projetos de infraestruturas ligados à Colômbia se articulam com duas iniciativas subcontinentais que visam construir uma plataforma natural para a região: o Plano Puebla Panamá (PPP), para a América Central (incluindo a Colômbia) e a Iniciativa para Integração Regional da América do Sul (IIRSA).

Palavras-chave: geopolítica, geografia econômica, megaprojetos, América Latina, Colômbia.

Abstract

This paper develops a critical approach to projects and initiatives of supranational physical connection through infrastructure improvement for transport and energy, regarding specifically their socio-spatial implications at the national and local levels. With this purpose, we examined how infrastructure projects in Colombia are linked to two sub-continental initiatives that seek to build a physical platform for the region: the Plan Puebla Panama (PPP) for Central America (including Colombia), and the Initiative for Regional Integration of South America (IIRSA).

Keywords: geopolitics, economic geography, megaprojects, Latin America, Colombia.

RECIBIDO: 15 DE SEPTIEMBRE DEL 2008. APROBADO: 22 DE OCTUBRE DEL 2008.
Artículo de reflexión sobre geografía económica (integración regional, megaproyectos).

* Dirección postal: Cra 28A # 52A-19, apto. 402, Bogotá D. C., Colombia.
Correo electrónico: fvsanchezc@gmail.com

Introducción

El propósito del presente trabajo es hacer una aproximación crítica, en términos de sus implicaciones socio-espaciales sobre las localidades concretas, de la adopción de un modelo de gestión de la infraestructura que privilegia la conexión internacional sobre la nacional. Esto se hace a partir de la investigación y evaluación de la eventual implementación de los proyectos prioritarios de infraestructura de transporte y energía en Colombia relacionados con las dos principales iniciativas continentales de integración física: el Plan Puebla Panamá (PPP) y la Iniciativa para la Integración Regional de Suramérica (IIRSA). Para ello, el artículo está estructurado en cuatro secciones. En la primera, se explora la literatura en torno a la relación entre infraestructura y desarrollo; en la segunda, se realiza un análisis del impacto de la adopción del modelo de gestión privado 1995 y 2005 en la provisión de infraestructura en Colombia. En la tercera, se evalúan las relaciones existentes entre los proyectos priorizados por Colombia y las iniciativas continentales mencionadas, esbozando algunos elementos de carácter geopolítico que se evidencian en Colombia, como país donde se superponen ambas iniciativas continentales. Finalmente, en la cuarta sección, se listan algunos elementos críticos sobre las implicaciones socioespaciales que tienen este tipo de iniciativas en la dimensión ideológica y geopolítica.

Relación entre infraestructura y desarrollo: aproximación teórica

La existencia de una infraestructura adecuada y el acceso a esta son

elementos importantes para la búsqueda y generación de propuestas tendientes al mejoramiento de la calidad de vida de las personas y grupos sociales. De hecho, algunos estudios han planteado relaciones cuantitativas sobre el impacto de la infraestructura en el PIB. Por ejemplo, Aschauer (1990) estimó un incremento de la elasticidad de ingreso de 0,39 respecto del PIB nacional, D'emurger (2000), estimó una elasticidad de 0,55 a 0,68 respecto al PIB provincial, mientras que para Munnell (1990) esta es solo del 0,06 (autores citados en Rozas y Sánchez 2004, 27). Igualmente, un estudio del Banco Mundial de 1995 (BID 2004, 1) plantea que “para el caso de América Latina y el Caribe cada punto porcentual en el crecimiento ha estado asociado con un crecimiento proporcional en el stock de infraestructura”.

Sin embargo, y como lo plantean los resultados divergentes de los estudios citados, es muy difícil establecer una relación causal entre la existencia de la infraestructura y el desarrollo (BID 2000, 15), incluso si reducimos este último concepto al crecimiento económico. Esto básicamente por dos razones: la primera tiene que ver con el hecho de que no es claro que la inversión en infraestructura se convierta en un atractor ineludible para superar condiciones sociales difíciles. Como lo plantean Gallup *et al.* (2004, 129), intentar promover el desarrollo de una región aislada mediante la creación de infraestructura puede plantear el problema del huevo y la gallina: “las firmas no quieren establecerse allí, a menos que la infraestructura y los servicios ya estén operando bien y que otras firmas también se establezcan. Y la recuperación de

los costos de infraestructura no es posible, a menos que esta atraiga un buen número de firmas”.

Más bien, pareciera ser que la infraestructura tiene una relación positiva con aquellas zonas o regiones de mayor desarrollo relativo, en las que la existencia previa de dinámicas sociales y económicas permite consolidar círculos virtuosos o retroacciones positivas. Como afirma el BID (2000, 15):

[...] el impacto efectivo no resulta de la mera construcción de las obras, sino de diversos factores concomitantes, entre los que se destacan 1) que los servicios [...] provean demandas efectivas, 2) [...] adecuada gestión, 3) que las nuevas obras estén acompañadas de otras políticas sectoriales que consoliden su demanda y 4) que la provisión de infraestructura de diversos tipos permita aprovechar las sinergias que puedan generarse entre ellas.

La segunda razón es que, de manera similar a como el capital no puede tratarse de manera homogénea, tampoco puede hacerse lo mismo con la infraestructura, pues bajo este nombre se ubican construcciones de muy diferente naturaleza, actuación y consecuencias, lo que lleva a que no exista una definición precisa de lo que se puede entender como infraestructura, ni tampoco una taxonomía única de esta. Para este caso, se toma la definición que realiza el BID (2000; citado por Rozas y Sánchez 2004, 9) como el “conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones de larga vida útil que constituyen la base sobre la cual se produce la prestación de servicios considerados necesarios para el desarrollo de fines económicos y sociales”. En síntesis, es lo que Marx agrupaba como *medios*

de producción generales, en la medida que articulan todos los demás. Esta naturaleza de servir a “toda la sociedad” hace que las obras de infraestructura tengan carácter de bien público (en tanto que tienden a beneficiar a regiones enteras y no a individuos, sean personas o empresas) y que, además, por lo general, representen grandes inversiones, que al ser difícilmente empujables por la mayor parte de las personas y firmas hace necesario el concurso y la coordinación estatal y de grandes empresas dispuestas a realizar las obras.

Bajo la definición señalada cabe un universo tremendamente dispar de objetos que podrían ser clasificados de múltiples maneras, según la ponderación de determinado elemento. Así, por ejemplo, se podría clasificar la infraestructura según el objetivo: desarrollo económico, social, ambiental, acceso a información y conocimiento; o por la escala de los emprendimientos: urbano, nacional o internacional (BID 2000, 17). Sin embargo, como Rozas y Sánchez plantean (2004, 10):

las obras de infraestructura se destacan por la conformación de redes, de manera que estas clasificaciones terminan difuminándose en la medida que, por ejemplo, la construcción de carreteras en una ciudad puede mejorar el acceso y la conexión con el resto del país y con el mundo.

La tabla 1 sintetiza la clasificación de la infraestructura realizada por el BID (2000), donde resalta el hecho de que el único tipo de infraestructura que se desagrega es el denominado “de infraestructura económica” (integrado por los sectores de transportes, telecomunicaciones y energía), mientras que los otros grandes grupos se agregan. De manera similar a la definición de infraestructura citada antes, esta clasificación es importante en este texto en la medida que el BID es una de las principales instituciones promotoras de los proyectos de integración regional y se concentra, precisamente, en la promoción de la infraestructura económica de orden internacional.

No obstante, esta infraestructura económica o estratégica dista mucho de ser internamente homogénea, pues las consecuencias operadas por el sector energético pueden ser bien diferentes de las ejecutadas por el sector de transportes y por el de telecomunicaciones (García 2005). De hecho, un análisis de los planes de integración física continental y de la participación de Colombia en ellos debe pasar por tal reconocimiento.

La gestión de la infraestructura en Colombia, 1990-2005

En una visión estructural, la construcción y mantenimiento de la infraestructura económica puede ser provista bajo dos esquemas, dependiendo del tipo de agente social que se considere principal o más idóneo (Olade 1992). Así, se puede hablar de modelos Estado-céntricos, si plantean que el Estado debe ser el encargado no solo de orientar, sino también de ejecutar las obras de infraestructura, asumiendo en

Tabla 1. Tipos de infraestructura: según función y cobertura geográfica.

Sectores / Tipos	URBANA	INTERURBANA	INTERNACIONAL
Transporte	Red vial, ferrovías urbanas	Carreteras, vías férreas, vías navegables, puertos, aeropuertos	Puertos, aeropuertos, carreteras, vías navegables, vías férreas
Energía	Redes de distribución eléctrica y de gas, plantas de generación, estaciones transformadoras	Redes de transmisión, gasoductos, oleoductos, plantas compresoras, centros de producción de petróleo y gas, centrales de generación eléctrica	Redes de transmisión, gasoductos, oleoductos
Telecomunicaciones	Redes de telefonía fija y celular	Redes de F. O., antenas de microondas, satélites	Satélites, cables submarinos
Desarrollo social	Hospitales, escuelas	Represas y canales de irrigación	
Medio ambiente	Parques y reservas urbanas	Parques, reservas, territorios protegidos, circuitos de ecoturismo	Parques, reservas, territorios protegidos, circuitos de ecoturismo
Información y conocimiento	Redes, edificios, TV por cable	Sistemas de educación a distancia	Redes

Fuente: BID (2000, 18)

muchos casos “costos hundidos”, es decir, inversiones que no son económicamente rentables, pero que pueden prestar servicios sociales claves. Un ejemplo de ello lo constituye la provisión de centros de salud en áreas aisladas. El otro tipo de modelos, en parangón, se pueden denominar mercado-céntricos, en la medida que plantean que es el sector privado, actuando bajo la lógica del máximo beneficio individual, el más eficiente para adelantar las obras de infraestructura (Manrique y Granda 2003).

La decisión sobre cuál modelo se impone no es técnica ni científica, sino política. Por lo tanto, es importante entender los discursos económicos que respaldan uno u otro tipo de modelos como “formaciones simbólicas diseñadas alrededor de ideales políticos más que de prescripciones óptimas” (Peet 2002, 2), en las cuales se construyen ideales sobre lo “verdadero, lo mejor y lo más efectivo” y se elaboran “definiciones” sobre lo que es necesario hacer para llegar al estado ideal.

En este contexto, desde mediados de los años setenta, se empezó a dar un giro en la concepción del modelo económico a nivel global, el cual (si es posible) puede resumirse en la “supremacía del mercado con fervor ideológico” (Stiglitz 2000, 37). Este modelo se ha venido imponiendo de manera gradual y parcial en todo el mundo, y se caracteriza, entre otras cosas, por la proclama de que el mercado, en general, es el mejor modo de sanción de las actividades sociales, por lo que la mayor parte de los mecanismos reguladores son trabas a la eficiencia que podría lograr el libre mercado¹.

Este modelo también se caracteriza por la consideración de que las políticas económicas nacionales deben orientarse principalmente hacia la exportación, es decir a la inserción en el mercado cada vez más global, caracterizado por un comercio cada vez más liberalizado (Peet 2002). Aquí, la infraestructura económica aparece como un elemento que afecta y se ve afectado por esta nueva exigencia, pues se considera que “la adecuada cantidad y calidad de la infraestructura son factores claves que determinan la capacidad de los países de comerciar y competir en los mercados internacionales” (BID 2004, 4).

En general, se plantea que el mejoramiento de la infraestructura (especialmente de la de transportes) tiene un efecto similar al de rebajar los aranceles externos (Rozas y Sánchez 2004). Según estos autores, el mecanismo general para una mejora en la infraestructura sería un incremento en la productividad y una disminución en los costos que influye en los precios hacia abajo, lo que incrementa la competitividad de los productos del país. La necesidad de integrarse al mercado mundial se debe a que “solamente los mercados mundiales ofrecen la escala, el grado de competencia y el acceso a cambios tecnológicos necesarios para producir eficientemente

la inmensa mayoría de bienes” (Gallup *et al.* 2004, 42)

Hasta mediados de los años ochenta, en la mayoría de los países de América Latina, toda la infraestructura (vías, puertos, energía, telecomunicaciones, acueducto, educación y salud) fue provista por el Gobierno (BID 2004, 6-7). Sin embargo, esta fuente plantea que este esquema “comenzó pronto a sufrir de numerosos problemas que interferían con operaciones efectivas y eficientes, y se transformó en un instrumento del ‘clientelismo’ que era útil a diferentes grupos de poder”. En el caso de Colombia, un estudio del Ministerio de Hacienda Pública (Lozano 2004), justifica el cambio de modelo a partir de un diagnóstico de la situación de la infraestructura en el país antes de las reformas de mediados de los años noventa, que se resumía en:

- Bajos niveles de cobertura y calidad en los servicios.
- Problemas administrativos y sobrecostos por ineficiencias.
- Niveles tarifarios inadecuados para las inversiones.
- Serios problemas financieros en sectores claves de la economía.
- Insuficiencia de recursos de la nación para inversión en infraestructura.
- Retrasos en inversión y mantenimiento.
- Subsidios altos.

De esta manera, desde mediados de los noventa, se ha venido estimulando el ingreso de la inversión privada en la construcción y gestión de la infraestructura, con lo cual se consolida la función de regulación del Estado. Como se observa en la figura 1, la participación del sector privado en el total de la inversión en infraestructura se ha incremen-

sido tremendamente cuestionado por hechos objetivos que escapan a este artículo y cuyas medidas se resumen en la frase “ahora todos somos keynesianos”, con la cual se hace alusión al papel del Estado y al gasto público. Sin embargo, no se puede afirmar que este modelo haya sido reemplazado por otro; más bien, lo que hay es una gran incertidumbre. De allí que se prefiera dejar la frase en tiempo presente y no en pasado.

1 Este análisis es válido al menos hasta el 2007. En la actualidad el modelo ha

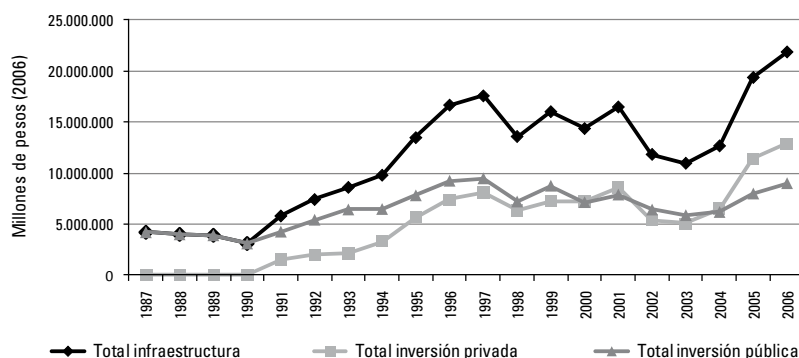


Figura 1. Inversión total en infraestructura, 1987-2006.

Fuente: elaborada con base en datos del Departamento Nacional de Planeación (2008).

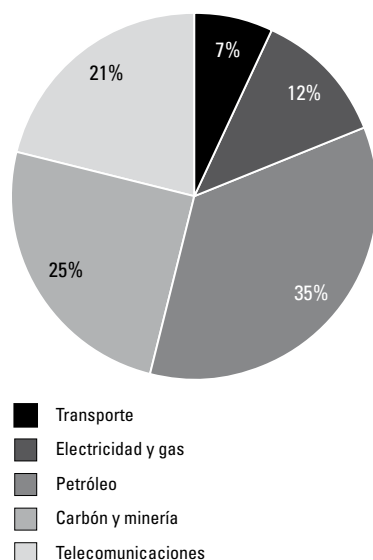


Figura 2. Inversión privada por sectores, 1993-2006 (excluye agua).

Fuente: tomada de DNP (2008, 3).

tado y sostenido, llegando a superar a la pública en el 2005 y el 2006.

Sin embargo, como se observa en la figura 2, el 60% está representado en inversiones de petróleo, carbón y otros minerales, mientras que la considerada infraestructura estratégica ha representado el 40%. Estas cifras muestran que la inversión privada se ha concentrado claramente en unos sectores y no en otros, lo que ha dejado que el Esta-

do siga siendo el principal promotor del transporte y del saneamiento, situación que se corresponde bastante bien con el panorama general de todos los países en desarrollo, incluida América Latina, pues, como lo asevera el BID (2000, 46), los sectores de energía y telecomunicaciones “han sido claramente los más atractivos para el sector privado, por su capacidad para satisfacer la prestación de servicios de interés público brindando simultáneamente un rendimiento considerable a los inversores”.

Según esta misma fuente,

[...] la inversión del sector privado en infraestructura facilitó adelantar procesos que permitieron, entre otros, incrementar la productividad, establecer empresas con solidez financiera, mejorar la gestión, promocionar la competencia, aumentar la eficiencia en construcción y operación de proyectos de infraestructura, generar efectos fiscales favorables, disminuir los recursos transferidos a empresas públicas, promocionar la inversión extranjera, propiciar programas de democratización de la propiedad accionaria y aumentar la cobertura y calidad de los servicios de infraestructura (DNP 2008, 13).

Empero este cambio en la regulación y en la ejecución de nuevas obras de infraestructura, varios documentos oficiales coinciden en que “Colombia presenta grandes limitaciones para garantizar una real competitividad internacional, afectando la actividad empresarial” (CGA 2005, 5)². Un indicador de ello es que según el Índice Global de Competitividad (IGC), “Colombia ocupa la posición 64 entre 104 países analizados”, aunque a nivel de América Latina ocupa el puesto ocho entre 18.

Esta situación ha llevado a la formulación de políticas de mejoramiento de los diferentes tipos de infraestructura, que se plasman en documentos como la “Agenda Interna General en Infraestructura” (Confecámaras 2005; CGA 2005), producidos por una coalición gobierno-gremios; “Plan Estratégico de Transporte”, del Ministerio de Transporte (Mintransporte 2003); el “Plan Nacional de Expansión” de la Unidad de Planeación Minero Energética (UPME 2004); el documento “Agenda Colombia 2019” (Presidencia de la República 2005) y el “Plan Nacional de Desarrollo” (DNP 2006). Además, se debe resaltar el hecho de que frente a la crisis económica actual, en enero del 2009, el Gobierno nacional presentará un “plan de choque” basado en la construcción de infraestructura por un valor de \$55 billones de pesos del 2008, de los cuales 32 billones deberían ser garantizados por el sector privado.

² Esto también se establece en el documento de Confecámaras (2005) y los diferentes documentos del Primer Congreso de Infraestructura, disponibles en www.infraestructura.org.co

Las propuestas de estos proyectos se pueden resumir en los siguientes postulados:

- Debe darse prioridad a los corredores principales (troncales) que integran centros de consumo y producción principales con puertos y pasos de frontera, lo cual se debe realizar fundamentalmente a través de la política de concesiones viales. En general, se trata de mejorar las vías ya existentes, con la construcción de tramos faltantes que aún no permiten la conexión (Nuquí-Las Ánimas, en el Chocó, San Vicente del Caguán-La Uribe, en el piedemonte amazónico, por ejemplo); buscando mejorar la circulación por el territorio nacional; conectando los principales centros urbanos del país (Bogotá, Cali, Medellín, eje cafetero) y buscando la consolidación de corredores que permitan el tránsito de Colombia hacia otros países.
- Existe poca complementariedad entre los diferentes modos de transporte, lo que implica altos costos finales de los productos. Para ello, se ha identificado como una necesidad el desarrollo del “transporte multimodal”, entendido como “el movimiento de cargas entre su origen y destino final implicando la movilización de diferentes modos de transporte, como por ejemplo, autopistas, marítimo y ferroviario.” (Christiansen, citado en Fonplata 2003, 12). De estos existen 21 proyectos identificados y priorizados.
- El sector ferroviario se va a desarrollar fundamentalmente para carga, ya sea general (hacia Buenaventura) o especializada (zona minera del Cerrejón).

- La inversión en puertos marítimos estará orientada a fortalecer la región del Pacífico. De hecho, se proponen inversiones por más de US\$940 millones hasta el 2019. Esta intención se explica por lo expresado en la “Agenda 2019”, en la cual se establece que para que el país “pueda aprovechar su situación estratégica sobre el principal corredor de tráfico mundial de comercio marítimo, [...] se deberán consolidar las nueve regiones portuarias, modernizar la infraestructura portuaria de Buenaventura y emprender un desarrollo portuario alternativo en el Pacífico” (Presidencia de la República 2005, 38).
- El transporte aéreo es importante para la conexión internacional, pero también se debe estimular la concesión privada de los principales aeropuertos del país, como en Bogotá, Cartagena, Barranquilla y Cali, para la integración interna y consecuente con el modelo.
- En energía eléctrica, Colombia es autosuficiente. Por ello, se busca consolidar su oferta exportable hacia Ecuador, Venezuela y Panamá. Sin embargo, la interconexión es buena para los principales centros urbanos y regiones donde la población rural es importante, como el Pacífico, Sur de Bolívar y los Llanos, y que están débilmente conectadas al Sistema Interconectado Nacional. Asimismo, se pretende consolidar la interconexión gasífera con Venezuela y Ecuador.

Todos estos proyectos comparten la característica de tener como referente la conexión internacional

y no la articulación interna, aunque no significa que no la tengan en cuenta. Esto es más evidente en el caso de la energía, pues el Sistema Interconectado Nacional solo articula las zonas más pobladas y económicamente más activas, y deja por fuera a las más “atrasadas”. De este modo, se incrementan los diferenciales de desarrollo, y los proyectos estratégicos se dirigen a consolidar una red de tendido internacional.

Relación de los proyectos de infraestructura de Colombia con proyectos de integración física de América Latina: una aproximación geopolítica

La consolidación del modelo económico dominante, expuesto brevemente en la sección anterior, tiene unas implicaciones espaciales profundas, a veces explícitas, a veces implícitas, que se refieren en especial a la interconexión e interdependencia entre procesos y dinámicas de múltiples escalas espacio-temporales. Esta perspectiva plantea la necesidad de articular estrategias nacionales con otras de carácter regional que permitan una adecuada inserción en este nuevo modelo, “buscando la generación de sinergias positivas que se reflejarán en un crecimiento económico para los diversos países involucrados” (BID 2000).

Así, los proyectos colombianos en infraestructura deben ser comprendidos en un marco más amplio, pues la propuesta nacional se acompaña de dos estrategias continentales de mejoramiento de la infraestructura en transporte, telecomunicaciones y energía: el Plan Puebla Panamá (PPP) y la Iniciativa para la Integración Regional de Suramérica (IIRSA). En principio, los

dos planes están aparentemente desconectados, pues el PPP llegaría hasta Ciudad de Panamá (aunque ya Colombia ha sido declarada como miembro pleno de esa iniciativa) y la IIRSA incluye toda América del Sur, pero no privilegia las conexiones con Centroamérica. Sin embargo, Colombia aparece como el territorio “bisagra” donde se encuentran los dos.

Lo primero que se infiere del análisis es que existe una alta convergencia entre los proyectos nacionales y los proyectos de las iniciativas mencionadas; lo cual no es una coincidencia, sino que hace parte de una política clara de articulación de Colombia con el resto de América, pues como lo explicita el documento “Colombia 2019” (Presidencia de la República 2005, 36) se trata de “[...] aprovechar las oportunidades de la globalización e integrar al país con el mundo, en general, y con el eje Panamá-Puebla y con Suramérica, en particular; con esquemas empresariales eficientes”.

Esta situación pone de relieve la cuestión estratégica de los proyectos seleccionados, así como la dimensión geopolítica ligada a tal situación. A continuación, se describen con más detalle los casos de transporte y energía, en donde se delinean algunos elementos relacionados con las relaciones geopolíticas de orden regional e incluso continental, del que forman parte los proyectos nacionales.

Proyectos de transporte

Estos proyectos son exclusivos de la IIRSA, pues Colombia solo interviene oficialmente en el PPP mediante obras de energía. El país se integra a la primera iniciativa en los llamados Ejes de Integración y Desarrollo Andino y Amazónico.

Según la información oficial, el eje andino vincula los principales centros urbanos de los cinco países andinos, mientras que el eje amazónico está planeado para interconectar puertos del Pacífico Andino con ciertos puertos fluviales y del Atlántico de Brasil.

En Colombia, según el BIC (2005), a agosto del 2005 se habían identificado 27 proyectos y programas de infraestructura en transporte vinculados directamente a la IIRSA. De estos, tres están dirigidos exclusivamente al eje amazónico, nueve son compartidos y quince se vinculan al eje andino. Es importante anotar que los nueve proyectos que afectan a los dos ejes se encuentran localizados en el sector del macizo colombiano, entre los departamentos de Putumayo y Nariño, lo que los convierte en escenarios geopolíticos claves en el presente y futuro cercanos (relacionados, por ejemplo, con el conflicto interno colombiano). Además, se debe anotar que todos los proyectos identificados por la IIRSA son también priorizados por Colombia, como se observa en las figuras 3a y 3b. Dentro de ellos, los más importantes son:

1. El corredor Caracas-Bogotá-Quito, que con el documento Conpes 3153/02 aprobó el endeudamiento por US\$75 millones para financiar la pavimentación de los tramos Bogotá-Arauca y Bogotá-San Miguel (Putumayo) (Mintransporte 2003, 18-19). Como proyectos locales se resalta la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) en Bogotá, ciudad que aparece con el objetivo de ser un nodo de articulación internacional clave en el eje andino.
2. El túnel de La Línea en la cordillera central (actualmente en

construcción) disminuiría la conexión del oriente con el occidente del país hacia el Pacífico. La contratación de esta obra, según el documento citado, fue aprobada mediante créditos externos hasta por US\$218 millones.

3. Tres grandes obras sobre el Pacífico: la carretera Ánimas-Nuquí, en el Chocó, la doble calzada a Buenaventura y el tramo Tumaco-Pasto-Mocoa, que si bien es de solo 29 km, es la conexión clave para la salida de Brasil al Pacífico.
4. Hidrovía del Río Meta. Donde se proponen multitud de obras como el cierre de brazos, contracciones de cauce, remoción de afloramientos, construcción de puertos internacionales y nueve pequeños embarcaderos con un costo total, para el 2003, de \$103.000 millones.

Asimismo, existen proyectos que no se vinculan directamente a la IIRSA, pero que comulgan con sus propósitos básicos. Estos se refieren básicamente a las obras destinadas a conectar el centro del país con el Atlántico y con el Pacífico, dentro de ellos están: la hidrovía del Magdalena, la Transversal del Caribe, la Troncal de Occidente y la parte norte de la del Magdalena Medio, así como la llamada Media Luna de los Valles Fértiles.

La desarticulación entre estos proyectos con la IIRSA tiene, a mi parecer, una explicación geopolítica, en la medida en que la IIRSA es fomentada de manera muy fuerte por Brasil, principal economía del subcontinente, que no cuenta con una salida al Pacífico, principal centro de acumulación a nivel global actualmente (Flórez 2007). En ese sentido, la búsqueda de conexiones rá-

pidas y eficientes al Pacífico es muy valorada, y para el caso de Colombia la única que, en principio, cumple esto es la mencionada conexión Río Putumayo-Tumaco, tal y como lo ha señalado Planeación Nacional (Secretaría de la Presidencia 2005). De ahí que las conexiones con Buenaventura, Tribugá (vía Nuquí-Bogotá) y el Atlántico colombiano no sean catalogadas como prioritarias para la región suramericana.

Dentro de estas iniciativas diferentes a la IIRSA sobresalen dos: la Transversal de la Media Luna de los Valles Fértiles y la Conexión Panamericana vía Medellín, ya que estas dos propuestas permiten una continuidad física con el PPP. Esta propuesta de conexión vial ha sido objeto de múltiples controversias en la medida que supone la intervención en una de las áreas de mayor importancia ecológica a nivel mundial (el Tapón del Darién). La importancia del Pacífico en este tipo de proyectos se evidencia igualmente en las propuestas de unión entre los ríos Atrato y San Juan en el Chocó, que de concretarse se convertiría en otra de las opciones de conexión Caribe-Pacífico, más vinculada a la dinámica de Estados Unidos y Europa que a la de Suramérica.

Proyectos en energía

En cuanto a los proyectos de integración energética, estos son menores en número y costos. Apenas existen tres relacionados con la IIRSA y uno con el PPP. Sin embargo, más que hablar de una debilidad en este tipo de proyectos, el reducido número contrasta con la vitalidad y dinamismo de los avances en este sector. En realidad, a diferencia del sector de transporte, la interconexión energética de Colombia, y en general de Suramérica, está mu-

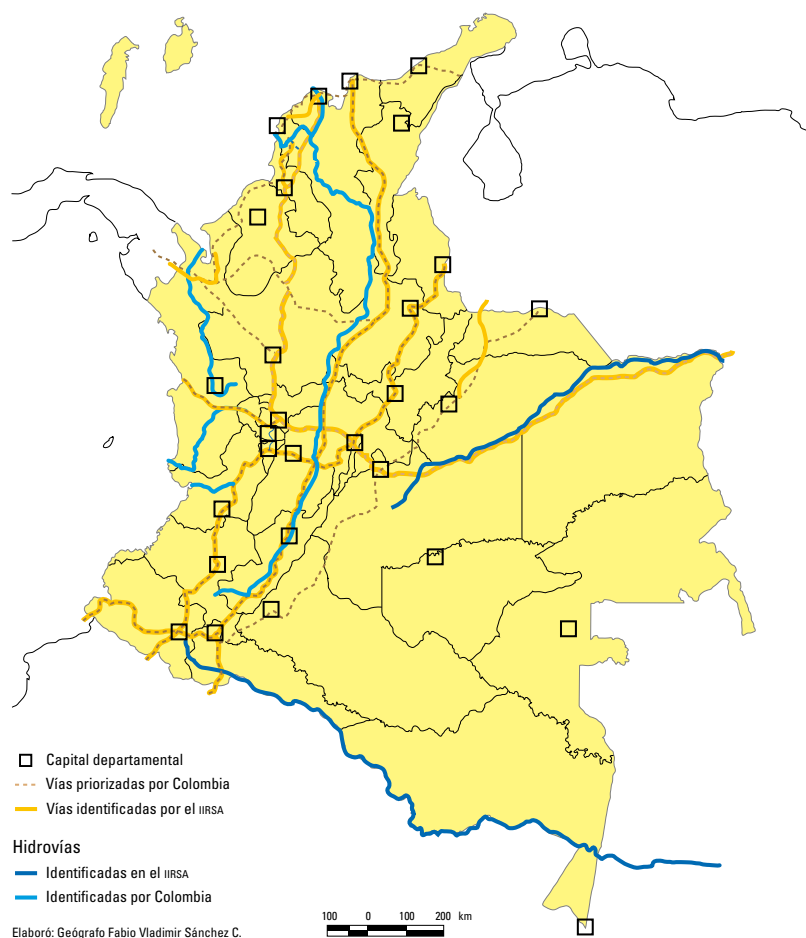


Figura 3a. Comparación de los proyectos de la IIRSA para Colombia y de los proyectos priorizados por el país.

Fuentes: www.iirsa.org, CGA, 2005; Presidencia de la República, 2005; Ministerio de Transporte, 2004.

cho más adelantada que la referida al sistema de transporte, como lo dejan ver diferentes documentos del Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales (Zanoni 2005; González 2005).

Como se mencionó, los proyectos de infraestructura en energía tienen que ver con electricidad y con hidrocarburos. En cuanto a los primeros, la interconexión con Ecuador (que ya existe con Venezuela) se articula directamente con la IIRSA, mientras que la conexión con Panamá lo hace con el PPP. Es importante anotar que este ha sido

el proyecto bandera para que Colombia se articule con dicho plan, y, como ha dejado ver el Gobierno colombiano, la intención es integrarse no solo con electricidad sino también con gas (Secretaría de la Presidencia 2005; DNP 2006, 393). En este contexto, es clave entender la articulación Colombia-PPP desde un contexto geopolítico. A diferencia de la IIRSA, Estados Unidos ha tenido una injerencia mayor en el PPP, y, como lo muestra Barreda (2001), bien puede entenderse como una iniciativa para que Estados Unidos mejore su papel en un nuevo con-

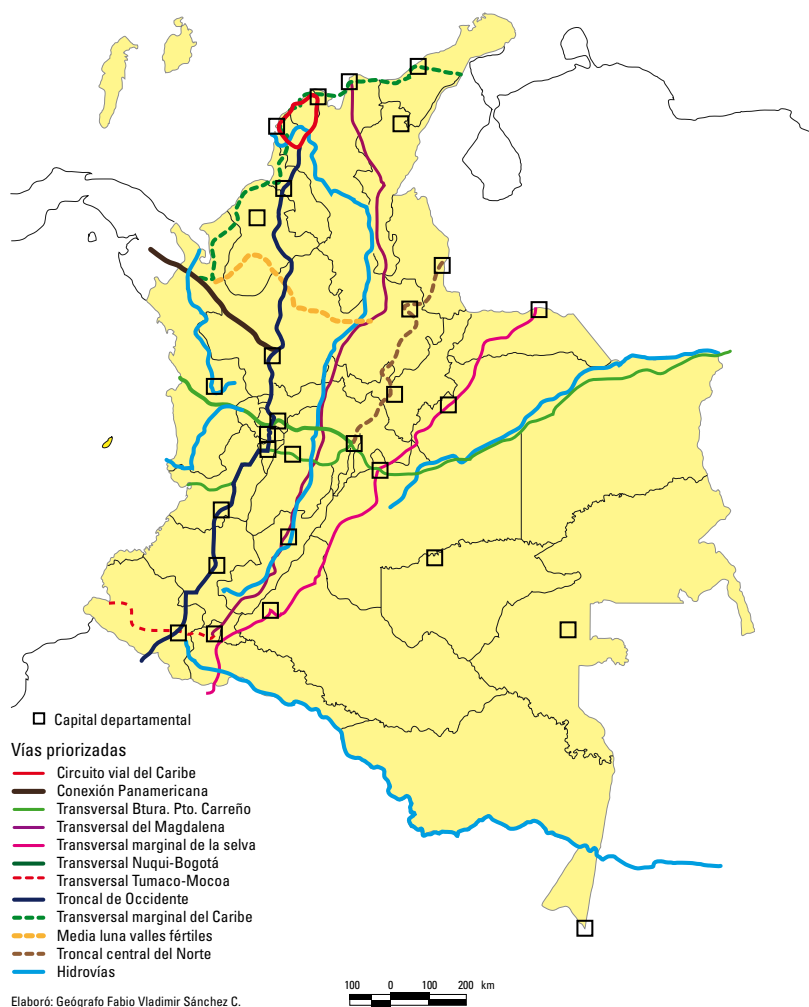


Figura 3b. Comparación de los proyectos de la IIRSA para Colombia y de los proyectos priorizados por el país.

Fuentes: www.iirsa.org, CGA, 2005; Presidencia de la República, 2005; Ministerio de Transporte, 2004.

texto global, donde el Pacífico es el principal espacio económico.

En esta situación podría entenderse que la intención del Gobierno colombiano antes que integrarse a una eventual Comunidad Suramericana de Naciones, prefiera hacerlo con la, todavía, primera economía mundial, actitud que genera tensiones en Suramérica. Las palabras del presidente Uribe son bien dicentes al respecto. Según el documento del Congreso estadounidense sobre la Misión de Evaluación del proceso

del TLC en los países andinos (Committee on Ways and Means 2005, 15), el “Presidente Uribe esgrimió un argumento geopolítico sobre la importancia del TLC, afirmando que Colombia es un aliado fuerte de Estados Unidos, en tanto que Brasil está tratando de suplantar el liderazgo norteamericano en Suramérica, y Venezuela intenta comprar protagonismo con petróleo caro”.

Otro elemento que debe ser profundizado en estudios posteriores es la insistencia de Colombia

en consolidar la carretera Panamericana en el sector conocido como el Tapón del Darién, pues, aunque es esgrimido como un proyecto de integración directamente relacionado con el PPP (Agencia Notimex 2008), ha tenido serias oposiciones desde Centro y Norteamérica, por cuestiones relacionadas con la difusión de enfermedades como la fiebre aftosa y los altos impactos ambientales sobre una de las regiones de mayor biodiversidad del planeta. Sin embargo, lo que puede estar detrás de esto es el temor a la extensión del conflicto armado colombiano, ligado con las altas tasas de deforestación, de desplazamiento de comunidades afrodescendientes e indígenas y la consolidación de un modelo latifundista basado en la palma de aceite.

Por otro lado, en este juego político hay que señalar que los Gobiernos colombiano y venezolano han reconocido la posibilidad de construir el llamado poliducto andino, con un costo aproximado de US\$130 millones (BIC 2005), obra clave para Venezuela en la medida que le permitiría conectarse con el gran mercado del Pacífico, en especial China (figura 4). Esta obra se complementa con la iniciativa colombiana de la carretera entre Bogotá y Nuquí y la construcción de un puerto de exportación de hidrocarburos en Tribugá o sus alrededores. Sin embargo, hay que anotar una iniciativa adicional que es la propuesta de Venezuela de construir un gasoducto desde el golfo de Maracaibo que, bordeando la costa atlántica colombiana, se conecte con Panamá, como se puede ver en la figura 4 (PDVSA 2005), lo que mostraría la existencia real, mas no intencional, de conexiones entre los dos planes continentales.

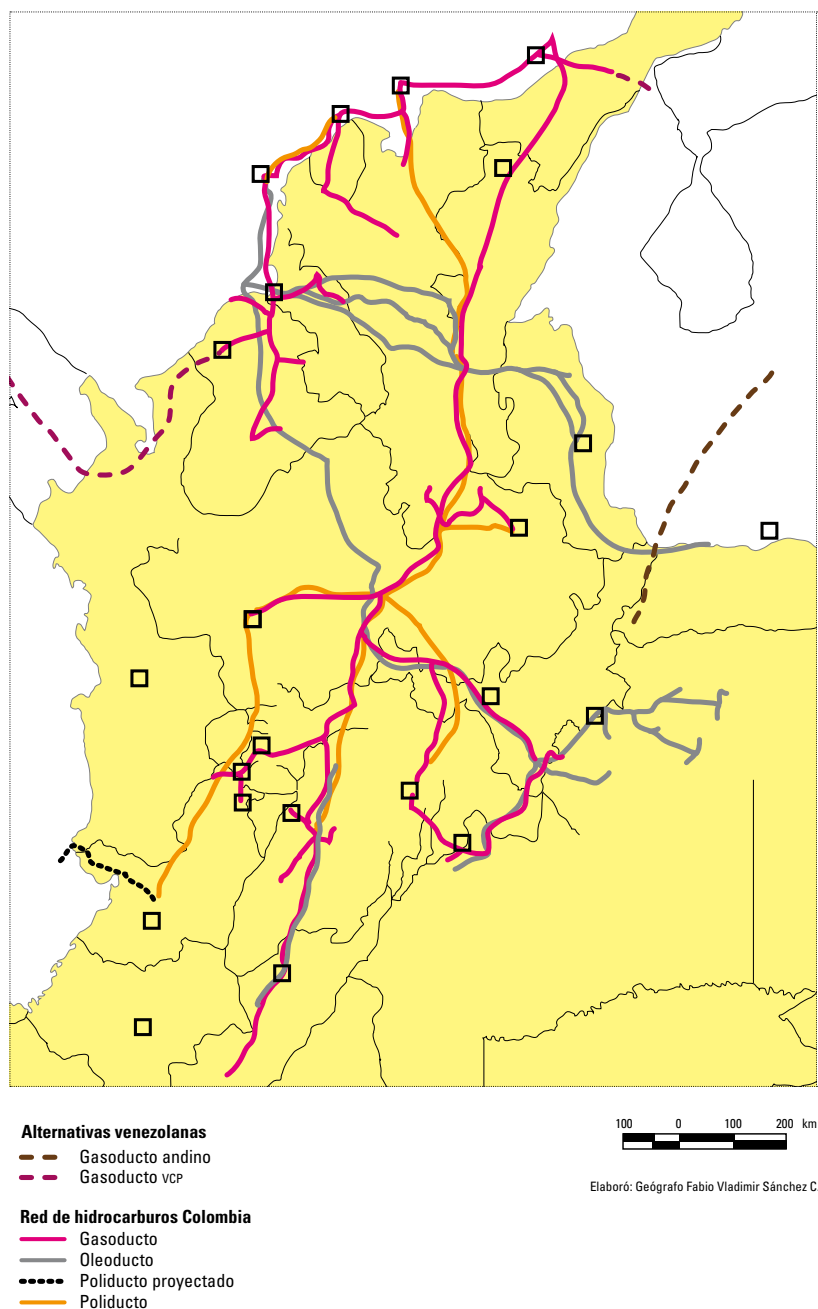


Figura 4. Interconexiones gasíferas entre Colombia y Venezuela.

Fuente: tomada de PDVSA (2005).

les, situación que hace mucho más complejo el análisis geopolítico de la región en la medida que el pulso geopolítico pareciera trasladarse a Centroamérica, región deficitaria en energía (Pulecio 2006).

Comentarios generales

A modo de conclusión de esta sección, se ofrecen tres consideraciones que se pueden inferir a partir de la comparación de las propuestas nacionales y regionales:

- La mayor parte de planes se hacen sobre obras ya existentes, lo que en principio es una ventaja. Sin embargo, para lograr la interconexión deseada, es necesario intervenir áreas específicas cuyas condiciones culturales y ecológicas son también estratégicas (por ejemplo el Darién).
- Hay un evidente cambio en la dirección y orientación de los proyectos prioritarios en Suramérica, en los cuales la búsqueda hacia el Pacífico se evidencia como urgente.
- En Colombia, sin embargo, existe una tensión. Por un lado, hay una coincidencia con esa tendencia subcontinental de orientarse hacia el Pacífico, pero, por otro, está la intención de consolidar los vínculos comerciales con el Atlántico (principalmente Estados Unidos y secundariamente Europa). Esta tensión se revela en términos geopolíticos con la posición de bisagra entre la IIRSA y el PPP.

El discurso de los proyectos de infraestructura: una mirada crítica

Los elementos geopolíticos delineados anteriormente muestran que, para enfrentar los retos nacionales en la actual fase de globalización, es necesario consolidar una infraestructura de orden regional sin importar las orientaciones políticas de cada Gobierno nacional. Actualmente, este aspecto se puede evidenciar en las relaciones colombo-venezolanas. De allí que se considera necesario finalizar este artículo con una aproximación crítica a las características fundamentales de los proyectos mencionados (a nivel de

Colombia y de América Latina), no en sus componentes técnicos, sino en la forma en que su concepción y orientación generan impactos socioespaciales (si es que lo hacen) en las localidades concretas donde se desarrollan, las cuales dejan de ser el ámbito espacial de referencia y se vuelven apenas una contingencia en las lógicas geopolíticas (y económicas) regionales y globales.

El discurso único

Tanto el PPP y la IIRSA, como los proyectos en infraestructura de Colombia, responden claramente a la manera en que se ha concebido de modo dominante el mundo y la economía durante los últimos treinta años. Esto ha sido posible porque se parte de la idea de que el discurso económico que sustenta esta posición es científico (en una visión restringida), esto es, se lo expone como algo neutral, objetivo, y, por lo tanto, sus resultados o prescripciones gozan de aparente superioridad, pues son las mejores posibles.

Sin embargo, hay que recordar que los “discursos económicos son formaciones simbólicas diseñadas alrededor de ideales políticos más que de prescripciones óptimas” (Peet 2002, 2) y que, por lo tanto, “ocupan una posición hegemónica en los sistemas de poder”, y permiten la universalización de una experiencia regional particular.

De esta manera, la lectura de las posiciones que sostienen que la economía debe orientarse fundamentalmente al comercio exterior, y que se debe fomentar la creciente conducción de la infraestructura por parte del sector privado, puede reinterpretarse mejor en términos de la creación de discursos económicos. Por poner un solo ejemplo,

recordemos que el BID (2004, 4) evalúa el modelo con que el Estado se hacía cargo de proveer la infraestructura como algo que “comenzó pronto a sufrir de numerosos problemas que interferían con operaciones efectivas y eficientes y se transformó en un instrumento del ‘clientelismo’”; en cambio, al evaluar el papel del sector privado, el BID (2000, 4) dice que este “facilitó [...] incrementar la productividad, mejorar la gestión, promocionar la competencia, aumentar la eficiencia en construcción y operación de proyectos de infraestructura [...] y aumentar la cobertura y calidad de los servicios de infraestructura”, aunque, para el caso de Colombia, la adopción del modelo no se ha reflejado en cambios sustanciales de los indicadores de competitividad.

La competitividad territorial

Según esta idea, el éxito de los territorios (sea un municipio, una región, un país o un continente) pasa por buscar insertarse en la economía global, mediante la modificación de los marcos regulatorios que permitan atraer la inversión privada (en especial extranjera), pues esta es el motor de la economía bajo el discurso que ha imperado. Dentro de este se destacan las modificaciones al régimen laboral y medioambiental, la privatización de muchos sectores y, por supuesto, el mejoramiento de los sistemas de infraestructura “estratégica” (transporte, telecomunicaciones y energía). Un ejemplo claro es la señalada “confianza inversionista” de la actual administración colombiana, que busca fomentar la inversión privada, tanto nacional como extranjera.

Sin embargo, como señala Santos (2004, 70), lo que se muestra

como competitividad entre Estados o territorios es en verdad competitividad entre empresas, que, ante los cambios técnicos y problemas de sobreacumulación de capital (Harvey 2003), buscan crear constantemente condiciones que les aseguren mantener o incrementar los beneficios. Como dice Yoffie (1993, 1) “son la mano visible de las corporaciones multinacionales y la política gubernamental los conductores primarios de las decisiones de localización y de los patrones de localización y no la dotación de cada país, ni la competencia local o la demanda doméstica”.

La fluidez y la velocidad

El segundo elemento que quiero señalar es el del imaginario de la fluidez y la velocidad, pues está estrechamente relacionado con la inversión en infraestructura. Como señala David Harvey (2003, 84), “el intercambio de bienes y servicios (incluida la fuerza de trabajo) supone casi siempre cambios de ubicación [...] [que] se ven frenados por la fricción de la distancia”. En este sentido, en el capitalismo es muy importante “la posibilidad de mover de un lugar a otro mercancías, capacidad productiva, gente y dinero, para lo que son decisivas las condiciones que prevalecen en las industrias de transporte y comunicaciones” (Harvey 2003, 86). Así, podría entenderse la historia del capital como una búsqueda incesante de la reducción o eliminación de las barreras espaciales (por ejemplo, la cordillera de los Andes o el Amazonas), para crear condiciones que optimicen la acumulación global. De esta manera, el análisis de las iniciativas continentales (PPP e IIRSA) y nacionales

debe incluir esta faceta oculta tras el discurso oficial.

Se promueve la conexión, pero no la integración

Dado que tanto los proyectos continentales como los nacionales pretenden mejorar la inserción en la economía mundial, de lo que se trata es de conectar los nodos de producción y los de consumo (tanto internos como externos), por medio de redes eficientes de transporte (de bienes y de servicios, como la energía y las comunicaciones). Este punto es clave en la medida que se convierte en la principal crítica a los proyectos en infraestructura como tales, pues lo que se pretende es una articulación espacial vertical tipo “túnel” entre los centros de producción de materias primas (por ejemplo, petróleo) y los centros de consumo y transformación a nivel mundial, por medio de la construcción de oleoductos y puertos que, operados por empresas privadas, impiden un desarrollo nacional autónomo. Así, de lo que se trata es de que la extracción de recursos primarios operados por empresas privadas generará por goteo (estilo regalías) un crecimiento económico del país. Esto lo muestra claramente la visión de largo plazo del Gobierno colombiano en su documento “Colombia 2019” (Presidencia de la República 2005, 23), donde se plantea que ha habido un error histórico en la economía nacional, pues, antes que integrarse a una economía mundial, se ha volcado sobre “el pequeñísimo mercado interno”.

Esta política económica genera un discurso geográfico particular, caracterizado por la prevalencia de nodos y de redes entre nodos que permite operar como si en el espacio no existiese más que lo que le

interesa a la empresa (petróleo, carbón, plantaciones, minas, grandes centros de consumo, etc.), lo que niega la existencia de dinámicas locales no solo de producción, distribución y consumo, sino también de relación con los otros y con la naturaleza, con cosmovisiones particulares que generan organizaciones territoriales distintivas. Por lo tanto, se niega el territorio como espacio de vida, que, como dice Milton Santos (2004, 80): “es el piso más la población, esto es, una identidad, el hecho y el sentimiento de pertenecer a aquello que nos pertenece”.

Este tipo de integración genera una consolidación de las desigualdades regionales tanto a nivel nacional como regional, pues los referentes dejan de ser las comunidades locales o nacionales y pasan a serlo las dinámicas globales. Frente a esta situación hay que tener en cuenta las recomendaciones de Gallup *et al.* (2004, 129-130), sobre que los grandes proyectos de infraestructura no son la mejor opción si el reto es mejorar la integración real. Por ello, coincido cuando plantean que un “enfoque de ‘necesidades básicas’ para la infraestructura puede ser la forma más efectiva de reducir la pobreza en regiones en desventaja”³.

3 Es necesario anotar que esta publicación es auspiciada por el BID, lo cual no deja de ser contradictorio con los postulados principales defendidos por esta institución. Sin embargo, es importante señalar que la hipótesis de dicho texto (Gallup *et al.*) plantea que las condiciones de atraso económico de las regiones internas de los países de América Latina se deben a sus características climáticas y topográficas. Esta afirmación, en principio, pareciera no estar muy relacionada con los postulados centrales del discurso dominante de la gestión privada de la infraestructura; pero, en realidad, permite llegar a

No hay claridad sobre el papel del Gobierno y del sector privado

Como se ha mostrado, el fomento de la participación del sector privado en la provisión de la infraestructura como un todo difícilmente ha llegado a algunos sectores claves como el del transporte, aunque ha logrado imponerse en las telecomunicaciones y la energía (con diferencias en cada país). Esto hace que haya una inconsistencia aparente entre las políticas recomendadas y el modelo general, pues, por ejemplo, la “Agenda interna en infraestructura” (CGA 2005, 51) plantea que es necesario que el sector público garantice una inversión en infraestructura de transporte equivalente al 2,0% del PIB, mientras que el privado un 0,3%.

Pero la aparente inconsistencia lo que muestra es que el mercado no puede garantizar la provisión en infraestructura, pues requiere inversiones muy grandes y los beneficios económicos no son tan claros. Por ello, es necesario “utilizar” al Estado, para que, detrás de la imagen del beneficio general, incurra en deudas onerosas con bancos privados u organismos multilaterales que permitan financiarla (según Planeación Nacional, en el 2006, se necesitaban \$106 billones para acomodar la infraestructura de transporte, energía

conclusiones sobre la ineficiencia del Estado para mejorar la infraestructura de las regiones “atrasadas” y sobre la necesidad de buscar mecanismos privados o público-privados para su gestión. Pero, además, en el tema de la competitividad territorial, lleva a justificar el postulado de la *confianza inversionista* en la medida que este argumento implica la idea de la incapacidad nacional para superar los obstáculos del medio natural y la necesidad de recurrir a la tecnología extranjera.

y telecomunicaciones en el marco del TLC con Estados Unidos; Secretaría de la Presidencia 2006).

Los proyectos desde la geopolítica global y regional

Como se ha insistido, los discursos científicos más que neutrales están claramente relacionados con los sistemas de poder. De esta manera, el discurso de la competitividad de los territorios está enmarcado en la necesidad de la competitividad de las empresas, pues “la eficacia de las acciones está estrechamente relacionada con su localización” (Santos 2004, 67). En esta nueva revalorización del territorio, “los actores más poderosos se reservan los mejores pedazos del territorio y dejan el resto a los otros” (Santos 2004, 67).

En este contexto, teniendo claro que el mejoramiento de los sistemas de infraestructura se hace con la firme intención de mejorar la integración vertical entre los diferentes espacios, tanto la IIRSA como el PPP y las iniciativas colombianas que se articulan directamente o no con estas deben comprenderse desde las relaciones de poder globales que dinamizan y revalorizan nuevos espacios, pero que generan tensiones entre las diferentes jerarquías de actores globales. Así, en la comprensión de los planes continentales, es muy importante considerar la necesidad de volcarse hacia el Pacífico, que sustenta en buena parte el aliento brasileño a la IIRSA, así como la necesidad de Estados Unidos de aprovechar las ventajas de Centro-

américa en el nuevo posicionamiento global (frente a Asia y Europa), que es un aliciente a su auspicio del Plan Puebla Panamá. Así, la localización de Colombia gana un interés estratégico, no solo por estar cerca al mercado de Estados Unidos, sino, además, por estar entre estos dos intereses regionales.

Conclusiones

La infraestructura en transporte y energía es un elemento importante en el mejoramiento de la calidad de vida de las personas. Sin embargo, dependiendo del modelo que sustente los proyectos, este objetivo puede ser central o simplemente periférico. En el caso analizado de los proyectos en infraestructura priorizados por el Gobierno nacional, la idea es que el mejoramiento de las condiciones de vida de los colombianos se dará por medio de la mejor inserción en los mercados internacionales, y no por el fortalecimiento de la integración nacional, lo que consolida la tendencia histórica del desarrollo colombiano.

A pesar de que se ha dado un vuelco normativo hacia el fomento de la inversión privada, esta ha privilegiado algunos tipos de infraestructura y no otros, en especial energía y telecomunicaciones. Una línea necesaria de investigación en este sentido es la evaluación del impacto diferenciado de cada tipo de infraestructura en el desarrollo y articulación interna. En principio, pareciera que la infraestructura en energía puede servir más para ar-

ticular el mercado interno a partir de la producción nacional, mientras que el transporte, por otra parte, ha servido para conectarse con los mercados internacionales.

Los planes nacionales de infraestructura en transporte y energía, así como las iniciativas continentales IIRSA y PPP, se articulan con el discurso económico dominante (que promueve el aumento de la competitividad, la inserción en el mercado global, la creciente participación del sector privado en la provisión de infraestructura), para el cual el mejoramiento de la infraestructura es una pieza clave del engranaje.

Estos planes propician una integración espacial vertical, no horizontal, que desvincula los espacios de su entorno más inmediato y puede generar grandes transformaciones ambientales, económicas y sociales en los territorios donde se insertan. Además, en términos económicos, el riesgo asumido por el sector público no se compensa por los ingresos percibidos por el sector privado.

Aunque hay un número grande de proyectos, muchos de ellos están enfocados en mejorar la calidad actual de las vías y redes. En este caso, siempre y cuando las consecuencias ambientales y sociales, y las condiciones de financiación no sean adversas sería adecuado emprender dichas obras. Sin embargo, existen obras nuevas que implican la intervención directa en áreas específicas (Pacífico, Amazonas), donde se deberían realizar evaluaciones multicriterios que integren de manera real a las poblaciones y ecosistemas afectados.

Fabio Vladimir Sánchez Calderón

Geógrafo y magíster en Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Colombia. Actualmente es profesor de cátedra de la Maestría en Geografía de la Universidad de los Andes, Colombia.

Referencias

- Agencia de Noticias Notimex. 2008. *Panamá rechaza construir vía hacia Colombia por Darién*. Notimex. 6 de Junio. <http://www.radiolaprimerisima.com/noticias/resumen/30973>.
- Alvarado, Alejandro. 2004. *Proyectos de infraestructura y su financiamiento*. Bogotá. Departamento Nacional de Planeación.
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID). 2000. *Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur*. Departamento de Integración y Programas Regionales. http://www.iadb.org/intal/detalle_publicacion.asp?idioma (Consultado en mayo del 2008).
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID). 2004. *Análisis del contexto de inversión privada en infraestructura en América Latina y el Caribe 1995-2003*. Washington, D.C.: Oficina de Evaluación y Supervisión (OVE).
- Bank Information Center (BIC). 2005. *Proyectos IIRSA en Colombia*. Informe del 5 de agosto del 2005. www.bicusa.org/iirsa (consultado en mayo del 2008).
- Barreda, Andrés. 2001. *Mesoamérica, los ríos profundos: alternativas plebeyas al Plan Puebla Panamá*. México: Instituto Maya.
- Cárdenas, Mauricio. 2004. *¿Hacia dónde debe ir la infraestructura? Memorias del Primer Congreso Colombiano de Infraestructura*. Cartagena: Cámara Colombiana de la Infraestructura.
- Cárdenas, Mauricio, Alejandro Gaviria y Marcela Meléndez. 2004. *La infraestructura de transporte en Colombia. Memorias del Primer Congreso Colombiano de Infraestructura*. Cartagena: Cámara Colombiana de la Infraestructura.
- Committee On Ways And Means - House Of Representatives. 2005. *Report on Trade Mission to Colombia, Ecuador and Peru*. http://www.bilaterals.org/article.php3?id_article=2808.
- Confecamaras. 2005. *Agenda interna para la productividad y la competitividad: resultados del proceso y propuestas iniciales*. Bogotá: DNP - Usaid - Mincomercio.
- Consejo Gremial Ampliado (CGA). 2005. *Agenda Interna - Infraestructura Física*. Bogotá: CGA.
- Departamento Nacional de Planeación (DNP). 2008. *Inversión Privada en Infraestructura 1993-2006*. Bogotá: DNP. <http://www.dnp.gov.co/PortalWeb/Programas/Transportev%C3%ADascomunicacionesenerg%C3%ADaminer%C3%ADa/> (consultado en mayo del 2008).
- Departamento Nacional de Planeación (DNP). 2006. *Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010*. DNP. <http://www.dnp.gov.co/PortalWeb/PND/PND20062010/tabid/65/Default.aspx>
- Departamento Nacional de Planeación (DNP). 2005. *Inversión Privada en Infraestructura 1993-2003*. Bogotá: DNP.
- Flórez, M. 2007. *Selva abierta. Vía Pasto-Mocoa e hidrovía del Putumayo*. Bogotá: ILSA.
- Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (Fonplata). 2003. *Transporte multimodal en sudamérica: hacia una articulación normativa de carácter regional (Informe Final)*. IIRSA - Fonplata. http://www.mtc.gob.pe/portal/consultas/cid/Boletines_CID/18_ENERO/ARCHIVO/transmultimodal.pdf (Consultado en abril del 2008).
- Gallup, John, Alejandro Gaviria y Eduardo Lora. 2004. *América Latina, ¿condenada por su geografía?* Bogotá: Alfa Omega - BID.
- García, Mario. 2005. *Crecimiento y teorías del desarrollo*. Ponencia presentada en el Congreso de Estudiantes de Economía, septiembre del 2005, Santa Marta, Colombia.
- González, Milko. 2005. *Integración energética andina y Brasil: revisión de marcos jurídicos nacionales y regionales*. Caracas: Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales (Ildis).
- Harvey, David. 2003. *El "nuevo" imperialismo: sobre reajustes espacio-temporales y acumulación mediante desposesión*. Buenos Aires: Clacso. <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/social/harvey.pdf>.
- Lozano, F. 2004. *El Estado empresario frente a la política de participación privada*. Seminario de cierre del Programa de Privatizaciones y Concesiones en Infraestructura (PPCI). 31 de agosto del 2004. Bogotá: DNP. http://www.dnp.gov.co/PortalWeb/Portals/o/archivos/documentos/DIES/Participacion_Privada_Infraestructura/FLozano-Edo_empresa.pdf (consultado en abril del 2008).
- Manrique, Óscar y Catalina Granda. 2004. *Introducción a las relaciones energía- desarrollo: un análisis de la reestructuración del sector eléctrico colombiano desde la economía de la energía*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia.
- Ministerio de Transporte (Mintransporte). 2005. *Caracterización del Transporte en Colombia: Diagnóstico y Proyectos de Transporte e Infraestructura*. Bogotá: Ministerio de Transporte.
- Ministerio de Transporte (Mintransporte). 2003. *Plan Estratégico de Transporte 2003-2006*. Bogotá: Ministerio de Transporte.
- Misión Especial Plan Puebla Panamá. 2004. *Ayuda Memoria. Reunión Interconexión Panamá - Colombia*. BID. <http://www.iadb.org/>.
- Organización Latinoamericana de Energía (Olade). 1992. *El papel del Estado en el sector de la energía*. Quito: Olade.
- Peet, Richard. 2002. *Geographies of Policy Formation: Hegemony, Discourse and the Conquest of Practicality*.

- Paper for the Geographies of Global Economic Change Conference*. Worcester: Clark University.
- Petróleos de Venezuela (PDVSA). 2005. *Planes estratégicos de PDVSA*. <http://www.pdvsa.com/> (consultado en mayo del 2008).
- Presidencia de la República de Colombia y DNP. 2005. 2019: *Visión Colombia II Centenario - Propuesta para Discusión. Resumen Ejecutivo*. Bogotá: Planeta.
- Pulecio, Jorge. 2006. Geopolítica de la energía y la integración de América Latina. Comunicación interna Alcaldía Mayor de Bogotá. 8 de junio del 2006.
- Rozas, Patricio y Ricardo Sánchez. 2004. *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico*. Santiago de Chile: Cepal.
- Santos, Milton. 2004. *Por otra globalización: del pensamiento único a la conciencia universal*. Bogotá: Convenio Andrés Bello.
- Secretaría de la Presidencia. 2005. *Infraestructura vial para el 2019*. 28 de septiembre. <http://www.presidencia.gov.co/sne/2005/septiembre/28/o8282005.htm>
- Secretaría de la Presidencia. 2005. *Bancos de Maquinaria Alternativa para Vías Terciarias*. 22 de octubre. <http://www.presidencia.gov.co/sne/2005/octubre/22/o6222005.htm>.
- Stiglitz, Joseph. 2000. *El malestar en la globalización*. Madrid: Santillana.
- Unidad de Planeación Minero-Energética (UPME). 2004. *Plan de Expansión de Referencia: Generación-Transmisión 2004-2018*. Bogotá: Ministerio de Minas y Energía.
- Yoffie, David. 1993. *Beyond Free Trade: Firms, Governments, and Global Competition*. Boston: HBS Press.
- Zanoni, José. 2005. *La integración energética latinoamericana*. Caracas: Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales (Ildis).