



SANTANDER CORAZÓN DE COLOMBIA



GESTORES:



“SANTANDER CORAZÓN DE COLOMBIA”

REFLEXIONES SOBRE EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL DEPARTAMENTAL¹

A MANERA DE INTRODUCCIÓN

Teniendo en cuenta que se acercan las elecciones presidenciales para el término 2018-2022; la sociedad civil santandereana, representada en este caso, entre otros, por la Academia, el Sector Privado (gremios y empresarios), y la administración territorial del Departamento, desea hacer unas reflexiones sobre el estado actual del desarrollo de la infraestructura vial del Departamento.

Lo que se pretende entonces, es examinar qué ha pasado en estos pocos más de diez años, en términos de la ejecución de los proyectos de infraestructura, dado que en ellos descansaba buena parte de la ilusión de los santandereanos de ver materializados los sueños que durante décadas habían acompañado las noches de desvelo, para romper el aislamiento secular que los caracteriza y la aparente contradicción entre una posición geográfica estratégica de su territorio, que le permitía ser considerada como el nodo central y natural de articulación, dispersión y comunicación con Venezuela y su Lago de Maracaibo, con la Costa Atlántica y los puertos del Mar Caribe, con el occidente colombiano -Antioquia y el Océano Pacífico-, con el centro y el principal centro político administrativo del país (Bogotá), con los Llanos Orientales y las oportunidades derivadas de la economía petrolera y la tierras de la llanura que haría realidad los macroproyectos agroindustriales, que convertirían a Colombia en una nueva despensa agrícola.

Es claro que no es el pasado inmediato lo que nos preocupa, sino el futuro cercano; ese recorrido que hay que tratar de transitar rápidamente, si queremos dejar de ser una región con ventajas **comparativas** frente a otros departamentos por su localización geoestratégica, para pasar a ser la **región competitiva** que se requiere y demanda actualmente en una sociedad de futuro, inserta en las redes globales del conocimiento, la tecnología y la innovación. Y es que, en ese futuro inmediato, que irremediablemente está ligado al desarrollo de su infraestructura, están inmersos los dos objetivos centrales que se ha trazado y persigue alcanzar la sociedad santandereana en el corto y mediano plazo: un **desarrollo territorial sostenible** y avanzar

¹ El equipo a cargo de la estructuración del documento estuvo conformado por las siguientes instituciones y personas: por la Comisión Regional de Competitividad: Juan Hernando Puyana (Director Ejecutivo) y Juliana Niño Vargas (Asistente Ejecutivo); por la Cámara de Comercio de Bucaramanga: Juan Camilo Beltrán Domínguez (Presidente Ejecutivo), Andrés Felipe Galarza (Ejecutivo de Infraestructura), Anyella Fuentes (Directora de Regionalización); por la Universidad Industrial de Santander: Amado Antonio Guerrero Rincón (Director del IdEAD), Sandy Jair Yañes Sánchez (Coordinador Técnico Geomática), Claudia Patricia Baéz Trujillo (Profesional Geomática), Melissa Sanabria Pinto (Profesional Geomática), Deiwer Baza Solares (Profesional Geomática); por la Gobernación de Santander: Mauricio Mejía Abello (Secretario de Infraestructura), Héctor Julio Fuentes Durán (Secretario de Planeación) y Carolina Mejía (Directora de Gestión de infraestructura).

dinámicamente en su proceso de **internacionalización**, ese que “siendo de... nos lleva a..., nos comunique con...”, no solo en términos económicos, sino también en términos de sus procesos sociales y culturales.

El objetivo central de este documento entonces, no es otro que sirva de instrumento de análisis y reflexión para fortalecer el espíritu de trabajo que esperamos caracterice al nuevo Presidente de la República para el periodo 2018-2022 y, a la vez, que sirva para acentuar el espíritu de trabajo colectivo que subyace naturalmente en la conciencia de la sociedad santandereana, para contribuir a la búsqueda del bien supremo que, todos y juntos, debemos perseguir: “**EL BIEN-ESTAR DE LOS SANTANDEREANOS Y SANTANDEREANAS**”, sin distingo político alguno, como tampoco de clase, género, etnia, etc.

Este documento aborda el tema de la **Infraestructura** y recopila la situación actual de las vías y los sueños en infraestructura, dado que esta es considerada no sólo como el requisito básico para avanzar en nuestro desarrollo, sino que a la vez es el mejor indicador del “grado de desarrollo” que se merece una sociedad como la Santandereana: “*pujante y trabajadora*”.

Sin más preámbulos entremos en materia:

INFRAESTRUCTURA Y COMPETITIVIDAD

Después de cuatro años consecutivos de ocupar el cuarto puesto en el Índice Departamental de Competitividad – IDC, construido por el Consejo Privado de Competitividad (CPC) y la Universidad del Rosario-, en la última versión de este índice, la de 2017, se destaca que Santander ha logrado un gran avance, al ubicarse en el tercer puesto de los departamentos más competitivos de Colombia, superado únicamente por Bogotá y Antioquia. Y ello fue posible, porque hay unos **pilares** que se constituyen como **fortalezas**: Santander se destaca por sus buenos resultados en materia de educación básica, media y superior gracias a los buenos resultados en los indicadores de *cobertura y calidad*. De igual forma los pilares de eficiencia de los mercados e innovación y dinámica empresarial son fortalezas, en parte por las *bajas tasas de desempleo*, los avances en materia de **investigación aplicada** y el *sistema de innovación* que se ha logrado consolidar, dado el nivel de articulación que actualmente existe en la tríada Universidad-Empresa-Estado.

A pesar de estos importantes avances, **hay otros pilares**, medidos en el Índice de Competitividad, **que ponen en riesgo** la consolidación sostenida de Santander como una región competitiva y con ello, el mejoramiento de la *calidad de vida de su población* y el buen *desarrollo de sus empresas* en su propósito de generar empleo de calidad. Uno de estos pilares, en los que Santander no obtiene buenos resultados, es el de **infraestructura**. Es de anotar que este pilar, junto con el de **Instituciones**, tamaño del mercado, educación básica y media, salud y sostenibilidad ambiental, hacen parte del grupo de variables que indican el grado de avance de los aspectos básicos necesarios para que se pueda consolidar una región competitiva.

Al respecto, basta con indicar, que para que una economía sea considerada como “**de alto grado de desarrollo**”, el *pilar de infraestructura* –considerado como requisito *sine qua non*- tiene que ser un obstáculo ya superado, para que las instituciones, empresas y gobiernos regionales y locales, se enfoquen en desarrollar otros factores –también fundamentales- como el de eficiencia y sofisticación e innovación para elevar sustancialmente los niveles de inserción en los mercados internacionales y avanzar unos cuantos puntos y grados en los niveles de competitividad. Sin embargo, la realidad es otra, **la infraestructura** en Santander se ha convertido en ese *cueño de botella* que ha venido limitando el desarrollo de otros temas y sectores estratégicos, y está lejos de resolverse si no se actúa decidida y prontamente en forma unida y concertada como sociedad regional.

En el pilar de la **infraestructura**, Santander ocupa la posición 10 entre 26 regiones (retrocede una posición respecto al resultado de 2016), obteniendo un puntaje de apenas **4,91/10**. Según el IDC, este pilar incluye variables relacionadas con la cobertura de servicios públicos, conectividad e infraestructura TIC. En *conectividad*, el departamento de Santander obtiene un puntaje de 3.89/10 ocupando la posición 14/26, es sin duda una posición poco favorable para un departamento que en la medición general ocupa el tercer lugar, como ya se había mencionado. Las principales variables que afectan esta puntuación están relacionadas con el *estado y capacidad de la red vial primaria y secundaria*, y el *costo de transporte terrestre* a puertos y al mercado interno. La información que mide el IDC se soporta en datos duros, cuyas fuentes, en el caso de infraestructura, son el Ministerio de Transportes, el DANE y el DNP, entre otros, es decir que esta realidad está soportada en **hechos y no en percepciones**.

El rezago en infraestructura que vive actualmente el departamento de Santander ha traído **consecuencias negativas** en materia de conectividad y logística, de internacionalización y ha impactado negativamente actividades económicas que son fundamentales para el desarrollo económico y social de la región. Santander es un departamento que en términos logísticos y de conectividad juega un rol fundamental para el país, porque es una de las opciones más viables para conectar el centro con el mar caribe, y el mercado venezolano (esperando que se recupere en un futuro cercano), con el pacífico y el canal de Panamá, debido a que el departamento cuenta con tres troncales en sentido norte –sur (troncal del Magdalena Medio, troncal Central y troncal Central Norte) y con la transversal oriente – occidente (Barrancabermeja-Bucaramanga- Cúcuta), todas ellas a cargo de la nación. Es decir, Santander es el corazón logístico de Colombia, donde sus vías principales son a la vez las arterias del país.

En materia de conectividad y logística, desde hace casi 10 años, cuando se construyó la “Visión Prospectiva Santander 2030”, se identificaron las debilidades del departamento y se concluyó que Santander no contaba con **condiciones aptas en infraestructura** para el desarrollo de los sectores productivos de la región y su internacionalización. Dentro del diagnóstico realizado en ese entonces, se identificaron una serie de grandes proyectos de infraestructura, unos a cargo de la nación como el Plan 2.500, la Ruta del Sol, la concesión Zona Metropolitana de Bucaramanga, la conexión troncal del Magdalena (puente Guillermo Gaviria) y la construcción de la segunda calzada Bucaramanga – Cúcuta; y otros a cargo del departamento dentro del plan de desarrollo “Santander Incluyente” donde se planteó el plan vial departamental que propuso

como meta, para el año 2018, tener 1070.01 kilómetros pavimentados para llegar al 45.31 % del total de la red vial secundaria departamental. En cuanto al **Plan 2500**, en Santander tuvo como objeto realizar los estudios, diseños, reconstrucción, pavimentación y repavimentación de 15 tramos para pavimentar inicialmente 237 km de malla vial (alrededor del 10 % de la malla vial secundaria sin capa asfáltica del departamento), los cuales finalmente se convirtieron en 179 Km².

Adicionalmente, se plantearon **otros megaproyectos** en la región, como la implementación del sistema de transporte masivo en el Área Metropolitana de Bucaramanga, la construcción de la hidroeléctrica del Sogamoso, la represa del Acueducto de Bucaramanga, que a pesar de las dificultades de sobrecostos y los propios que desencadenan los modelos de gestión implementados, son ya realidades departamentales. Sin embargo, al día de hoy existen **otros proyectos** que son vitales para el desarrollo de Santander y no tienen una dinámica de gestión que garantice su concreción, ni en el corto, ni en el mediano plazo, entre estos están:

- Modernización de la planta de refinación de petróleo en Barrancabermeja
- Ruta del Sol Sector 2
- Concesión de la zona metropolitana de Bucaramanga ZMB
- Concesión de la vía nacional Bogotá – Bucaramanga
- Pavimentación total de la carretera Curos – Málaga
- Finalización de la doble calzada Bucaramanga – Barrancabermeja
- Finalización de la doble calzada Bucaramanga – Cúcuta
- Ampliación de la vía Bucaramanga – San Gil
- Pavimentación y atención a puntos críticos entre Duitama – Capitanejo – Presidente
- Anillo vial San Gil – Socorro
- Finalización de pavimento San Gil – Charalá – Duitama
- Pavimentación y atención a puntos críticos en la vía Cimitarra – Landázuri – Barbosa
- Solución definitiva a la vía sustitutiva Bucaramanga – Barrancabermeja

VULNERABILIDADES DE NUESTRA GEOGRAFÍA, LAS OPORTUNIDADES Y LOS RETOS PARA LA CONECTIVIDAD

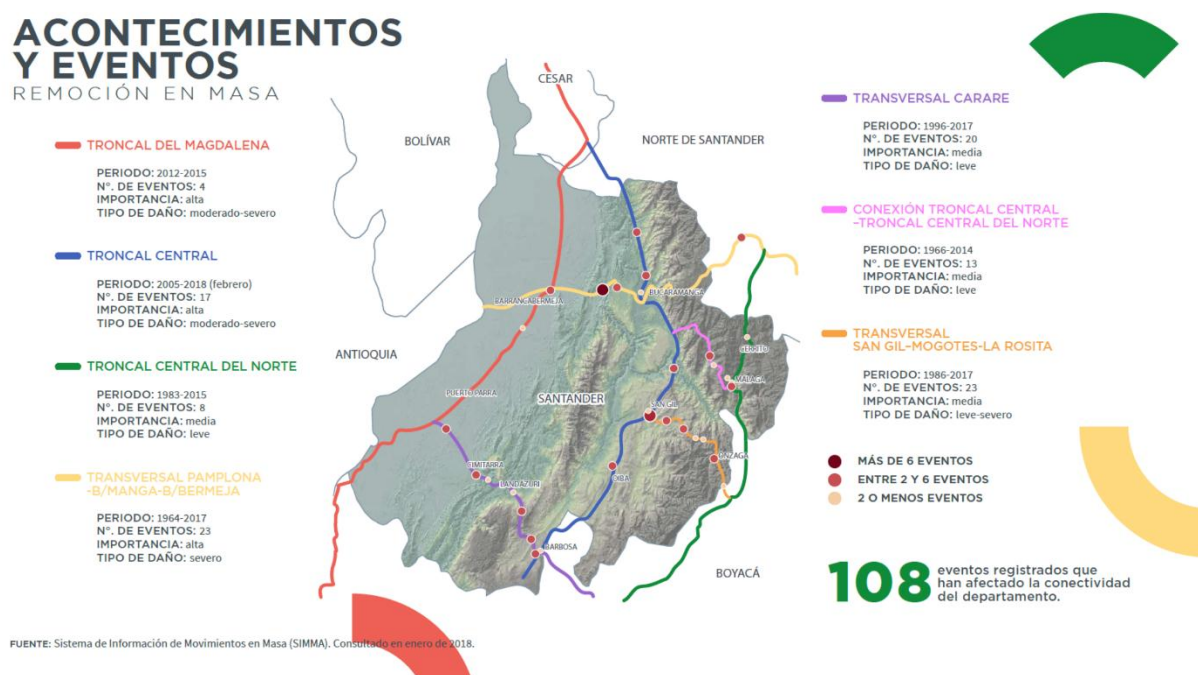
Se suele hablar continuamente de la diversidad y riqueza del territorio santandereano, de las ventajas que significa estar y tener en unos cientos de kilómetros, altitudes que varían de los 100 a los más de 4000 metros de altura sobre el nivel del mar, con lo que ello significa en términos ambientales, pues si en las alturas están los nevados, sitios naturales de la producción del agua, y en los valles el lugar de reposo de esas mismas aguas que descienden de las alturas y que se traducen en múltiples ríos, quebradas y escorrentías, que bañan las “breñas de Santander” y a cientos de humedales que se repliegan sobre el valle medio santandereano; en las laderas y piedemontes están buena parte de las actividades agropecuarias, organizadas en diversas

² CCB, Informe de veeduría, junio de 2013.

formas de producción y tamaños de las unidades productivas, que con sus productos terminan inundando todo, en una multitud de olores, colores y sabores. Es esta biodiversidad la que les permite hablar, por igual a economistas y ambientalistas, a especialistas y legos, sobre las oportunidades no sólo del desarrollo de las actividades económicas tradicionales, sino también del enorme potencial que tendrían otros emprendimientos relacionados con las actividades del turismo, en todas sus manifestaciones y posibilidades -si se lograra organizar como sector-, con los servicios ambientales, como factor de sostenibilidad del planeta tierra, de la acuicultura, de los cultivos tropicales, etc., etc., etc.

Todo ello puede ser cierto, pero si como sociedad escogimos o nos tocó vivir en las crestas, laderas, piedemontes y valles de las tres cordilleras que atraviesan el país y el departamento, debemos ser más responsables con ese territorio y el reto está en **desencriptarlo** para reconocer sus mensajes, manejar sus descargas continuas de energía, “bailar” al son de sus coluviones, ser expertos en prevención y gestión del riesgo, construir una infraestructura sostenible y de gran calidad (así en el corto plazo parezca costosa), es decir asumir el territorio como lo es: **una oportunidad**, para no sufrirlo como una tragedia. Se trata de minimizar lo que se expone a continuación, que hemos denominado “La latente vulnerabilidad en vías en el territorio santandereano”. Veamos:

Figura 1. Eventos de remoción en Masa en el Departamento de Santander



Fuente: Elaboración propia. Información tomada del Sistema de Información de Movimiento en Masa (SIMMA).

Como se puede observar, sin importar su carácter de transversalidad o de troncal, el fenómeno de los deslizamientos ha sido recurrente a lo largo de todo el periodo, siendo más frecuente en unas vías que en otras, lo cual se puede explicar por variables de orden geológico, topográfico, o aún por razones técnicas relacionadas con el diseño y calidad con las cuales fueron construidas, pero que no son objeto de tratamiento en este documento. Lo importante es señalar

que en algunas de ellas se han presentado deslizamientos en vías de alta importancia, bien sea por su volumen de tráfico o por los niveles de alternativas de conectividad regional; de igual manera indicar que los deslizamientos presentados, en su mayoría han sido de tipo leve, pero también han existido de tipo medio y alto, y como en la troncal del Magdalena o la Troncal Central, se están produciendo más de un deslizamiento al año, sin olvidar lo que esto significa en términos de pérdidas económicas, conectividad, y de orden social y político.

Ante esta desoladora realidad, significada por la falta de gestión-ejecución y por estar inscritos en una geografía agreste, la sociedad regional santandereana **no quiere resignarse y no tiene por qué hacerlo**, a que aquello que ha proyectado y planeado en infraestructura vial para su territorio no se ejecute, o se aplase indefinidamente con las plausibles excusas de las restricciones presupuestales que recurrentemente se esgrimen a la hora de cumplir las promesas hechas, una y otra vez, en los púlpitos y los pálpitos de las campañas electorales y/o firmados con instituciones nacionales, o convenidas en importantes reuniones con personalidades políticas, o resultado de la dinámica de los movimientos sociales. Y no tienen por qué **resignarse**, porque diariamente ve en los noticieros de televisión y en costosas campañas publicitarias oficiales, la continua entrega de obras de infraestructura, vías de comunicación, viaductos, etc., en otras regiones de la geografía nacional. Y cada vez más, se hacen la misma pregunta ¿Y a nosotros qué nos pasa? ¿Y las obras nuestras, para cuándo?, y sobre todo ¿Qué está aconteciendo con nuestros líderes?

La falta de gestión, el incumplimiento continuo, la no ejecución, es decir la no inversión de recursos públicos para el sector de la infraestructura vial en Santander, han perjudicado y perjudicarán el desarrollo económico de la región, de sus nodos productivos (Área Metropolitana de Bucaramanga, Barrancabermeja, San Gil etc.), y de igual o de forma más grave al desarrollo de sus territorios provinciales, y aún más, la posibilidad de muchos empresarios de acceder a nuevos mercados o explorar nuevas oportunidades de negocios en el territorio santandereano.

Desde el punto de vista del desarrollo económico regional, el 60 % de los municipios de Santander, es decir cerca de 52 municipios del departamento, dependen económicamente de la actividad agropecuaria, donde al menos el 80 % de la población rural son pequeños productores. Con esta realidad, existe el desafío actual de orientar los procesos de desarrollo a una mejor articulación urbano-rural, dinámica que deberá incluirse en proyectos estratégicos en ciencia y tecnología que le den soporte a la ruralidad santandereana; a la creación de iniciativas de clústeres agroindustriales que fortalezcan las cadenas de valor de los principales sectores agropecuarios; y por supuesto, se requiere de una infraestructura vial en muy buen estado que facilite la conectividad de las provincias con las vías primarias, para hacer viables, rentables y sostenibles los agronegocios, así como el turismo rural, ecológico, histórico, cultural, etc. Es evidente que esto se debe lograr, entendiendo las características territoriales de cada provincia y la complementariedad de sus ventajas comparativas, para dar tránsito a la determinación de las ventajas competitivas y más concreto aún, a la competitividad territorial y al desarrollo territorial tal y como lo señalan los cánones teórico-económicos más avanzados actualmente.

Cada provincia tiene características propias en su territorio, que soportan la necesidad de contar con un desarrollo vial competitivo. Las provincias de Yariguíes, Soto Norte, Guanentá, Comunera y Metropolitana son reconocidas, en parte, por su dinámica agropecuaria y agroindustrial que las posiciona como despensas alimentarias para el mercado interno, con gran potencial de llegar a mercados externos. Un caso puntual es el sector avícola en Santander, que según cifras del año 2016, aportó el 24 % a la producción de carne de pollo total del país, consolidando al departamento como el de mayor capacidad productiva en Colombia, y el 20 % en materia de producción de huevo, ocupando el tercer lugar de importancia a nivel nacional³. Este sector en Santander, pilar fundamental de la agroindustria, que en definitiva concentra una cuarta parte de la capacidad avícola colombiana, requiere de una conectividad apropiada para poder abastecer el mercado interno.

Las deficiencias en infraestructura que presenta Santander, específicamente en las rutas estratégicas para la logística del sector, han hecho que algunos empresarios pongan sus ojos en otras regiones del país como el Magdalena Medio para instalar sus granjas en búsqueda de una optimización de sus costos de transporte, cuando no migran hacia otras regiones como los Llanos Orientales. Esta situación, sin duda, tiene un impacto negativo para la economía regional que reduce la inversión local, la generación de empleo y las posibilidades de seguir desarrollando sectores como este.

Por su parte, las provincias de Vélez y García Rovira, cuentan con características estratégicas para la región; la primera tiene una gran ventaja en su posición geográfica al sur del departamento, que la convierte en puerto terrestre al conectarse con los principales ejes viales que comunican a Santander con Boyacá, la capital del país, Antioquia y los Llanos orientales. Allí, se destaca la cadena de valor de panela y dulces, por lo tanto, se resalta la necesidad de potencializar al sector agrícola en especial de los cultivos de guayaba, bijao y caña panelera.

De otro lado, García Rovira cuenta con una realidad económica soportada en la explotación bovina y otras especies menores como la capricultura, adicionalmente la provincia produce 34.679 toneladas de alimentos en productos hortofrutícola que pueden tener una incidencia interesante en temas de internacionalización por las condiciones climáticas de sus municipios, pero sin posibilidad de exportación por el aislamiento de la provincia debido a su baja conectividad vial.

Todo lo anterior se suma al potencial turístico, sector que además del agropecuario, también es de gran relevancia para las subregiones de Santander por su importancia estratégica no sólo para el departamento, sino que además se articula a la gran estrategia del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, denominada: “Corredores del realismo mágico”. Esta estrategia nacional ha generado gran expectativa en la región, por la existencia de una apuesta articulada con Norte de Santander, que busca consolidar el corredor turístico nororiental que abarca cerca de 30 municipios del Gran Santander.

³ Perfil territorial avícola, FENAVI.

Por estas razones, garantizar conectividad al interior del departamento, además de ser un reto actualmente, es un factor fundamental si se quiere continuar en el fortalecimiento del turismo al interior de las regiones; adicionalmente de su incidencia en el mejoramiento de la competitividad.

ESTADO DE NUESTRAS VIAS PRINCIPALES

La situación al respecto se puede observar más claramente en las siguientes infografías que gráficamente muestran el estado actual de los proyectos que están en ejecución y los proyectos en estructuración de las vías nacionales que atraviesan el departamento de Santander. Estas son:

Ruta del Sol, sector 2. Troncal Magdalena

Esta Vía Nacional es la más importante del País, hace parte del proyecto de inversión llamado RUTA DEL SOL el cual estaba concesionado por la ANI para hacer la segunda calzada y rehabilitación y mantenimiento de la existente, el tramo que atraviesa Santander se conoce como el tramo Ruta del sol Sector 2 que va desde Puerto Salgar (La dorada) hasta San Roque (Cesar), dentro del territorio santandereano este va desde Puerto Araujo hasta San Alberto. A la fecha están suspendidas las obras por los problemas de liquidación del contrato concesionado con Odebrecht. La vía paso a cargo del INVIAS y está planeado sacar 5 procesos de licitación para continuar con las obras programadas en los tramos de la vía mientras que la ANI estructura una nueva concesión.

Como se observa en la figura 2, de los 576 km que conforman el tramo del proyecto, 222 km, recorren a Santander, en los cuales, 211 km correspondían a la realización de obras de mantenimiento y sólo se ha avanzado en un 20 %, en lo que tiene que ver con intervención en puntos críticos. Su estado actual es: **proyectado, pero no ejecutado**, a pesar que hace ocho años que se inició la obra. Sobra anotar que se esperaba una inversión en Santander de \$972,677 millones de pesos. Pero quizás, lo importante es analizar el estado general de la vía pues el proyecto de ruta del sol se ejecutó en tramos distintos a aquellos ubicados dentro del territorio santandereano por el norte y por el sur, pero lo triste, además de las prioridades establecidas en la ejecución, es que justo cuando los avances apuntaban a entrar al departamento, el proyecto terminó siendo afectado en forma grave por el escándalo de corrupción de Odebrecht que sacudió a América Latina y a Colombia en particular, El proyecto fue suspendido y el Consorcio Ruta del Sol SAS, entró en proceso de liquidación.

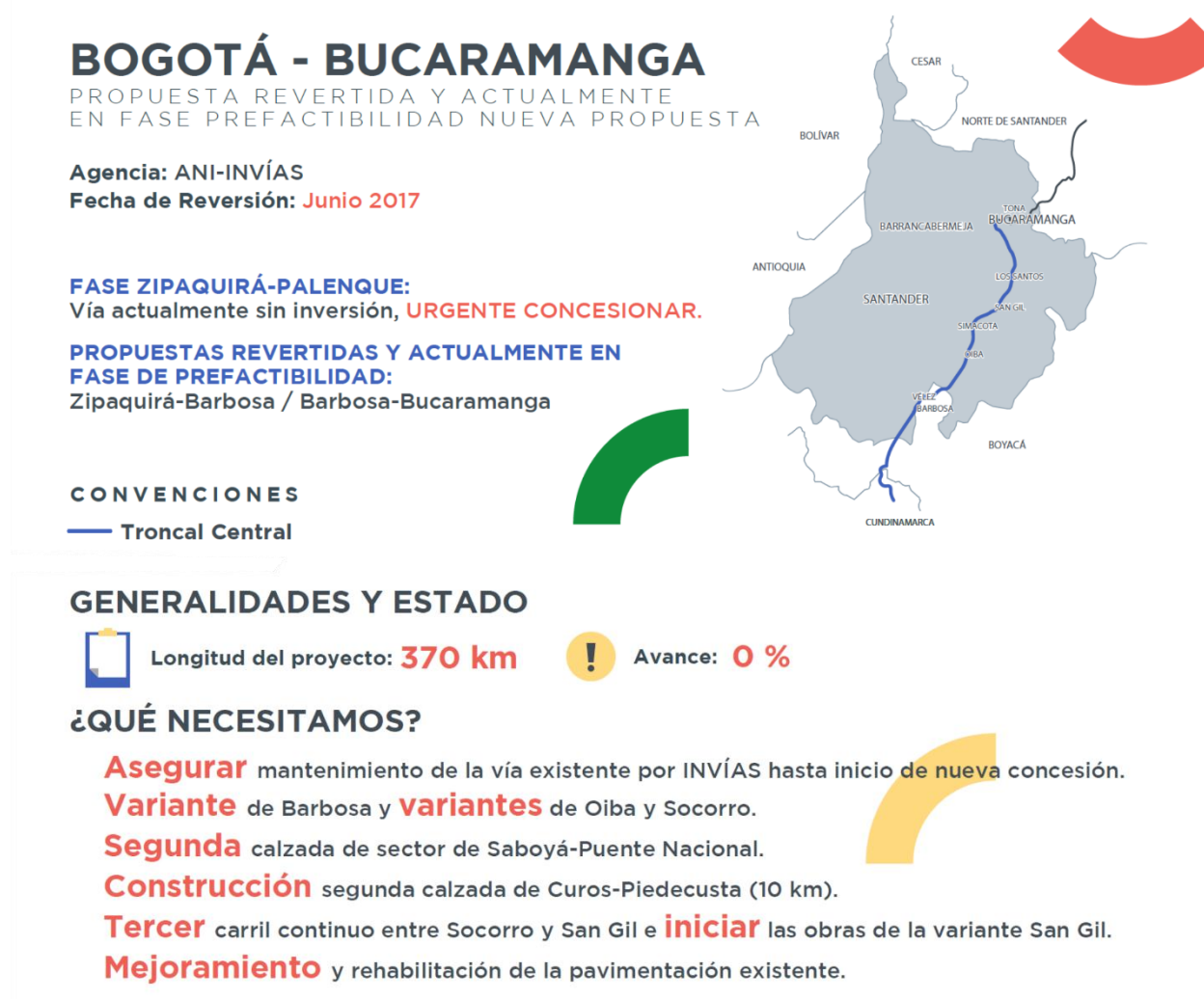
Figura 2. Descripción Proyecto Ruta del Sol 2.



Ruta Bogotá-Bucaramanga

Esta vía actualmente está a cargo del INVÍAS, es un corredor muy importante para el departamento por que comunica el centro del país con la salida a Cúcuta y la costa atlántica. Actualmente tiene estructurados dos proyectos para contratar por concesión por parte de la ANI pero no hay proponentes interesados en el momento o en un estado de avance de proceso de contratación, este tema es preocupante ya que la vía se encuentra en estado crítico de mantenimiento y frente a cualquier eventualidad de derrumbes y lluvias moderadas se puede cerrar en cualquier momento.

Figura 3. Descripción Proyecto Bogotá-Bucaramanga.



Fuente: Elaboración propia. Información tomada de ANI e INVÍAS.

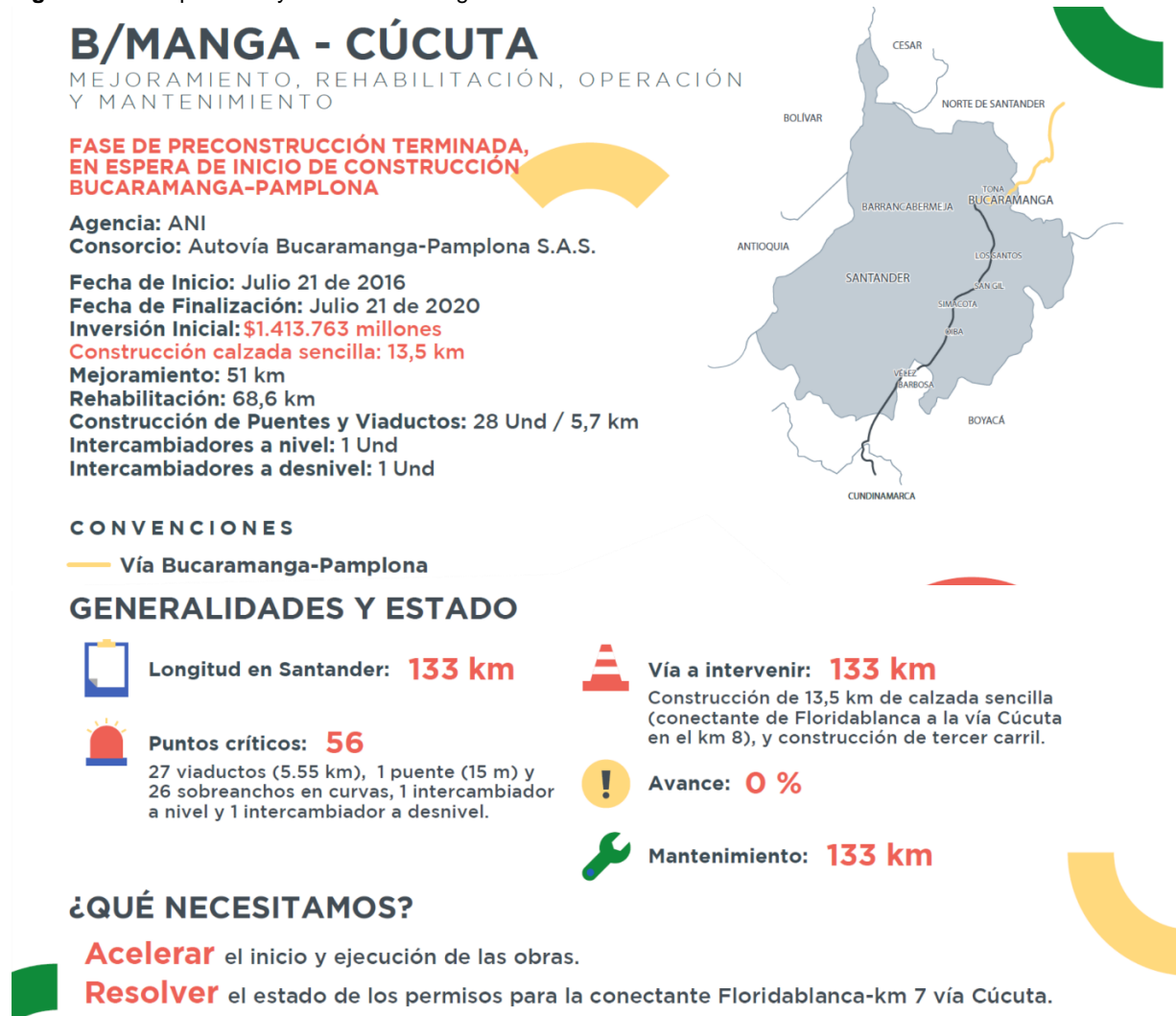
Es aún más preocupante que el trayecto correspondiente al eje *Barbosa-Bucaramanga*, no tiene ni siquiera propuesta de intención, pues la existente anteriormente, sencillamente fue **revertida** y el proyecto regresó *al estado de prefactibilidad*. Lo grave, es que son evidentes todas las necesidades urgentes de esta vía las cuales están estructuradas por la ANI e identificadas en el diagnostico técnico de “**necesidades no contempladas**” que incluye lo siguiente: variante de Barbosa, segunda calzada del sector de Saboya –Puente Nacional, construcción segunda calzada de curos -Piedecuesta (10 km), variantes en Oiba y Socorro, tercer carril continuo entre Socorro y San Gil, además de las necesidades de mejoramiento, rehabilitación y pavimentación de la vía en general.

Bucaramanga – Pamplona

En lo que tiene que ver con el tramo Bucaramanga-Pamplona, con fecha de inicio en agosto 21 de 2016 y plazo de entrega a tres años, por valor de un 1.413 billones con que inicialmente se

habían tasado las obras, dentro del contrato inicial firmado el 21 de julio del 2016, se estableció la intervención de todos los 133 kilómetros de la vía que conecta el Área Metropolitana de Bucaramanga con Pamplona, con las actividades referentes a estudios y diseños definitivos, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión del tramo. Actualmente se terminó la etapa de pre-construcción con un atraso de 6 meses, faltando a la fecha la totalidad de permisos que se requieren para iniciar la construcción de la conectante Floridablanca con la Vía Pamplona; de igual manera se encuentra pendiente el acta de inicio de construcción por parte de la ANI, y se espera que el proyecto se culmine en el tiempo propuesto por el concesionario y se cumplan todos los alcances pactados.

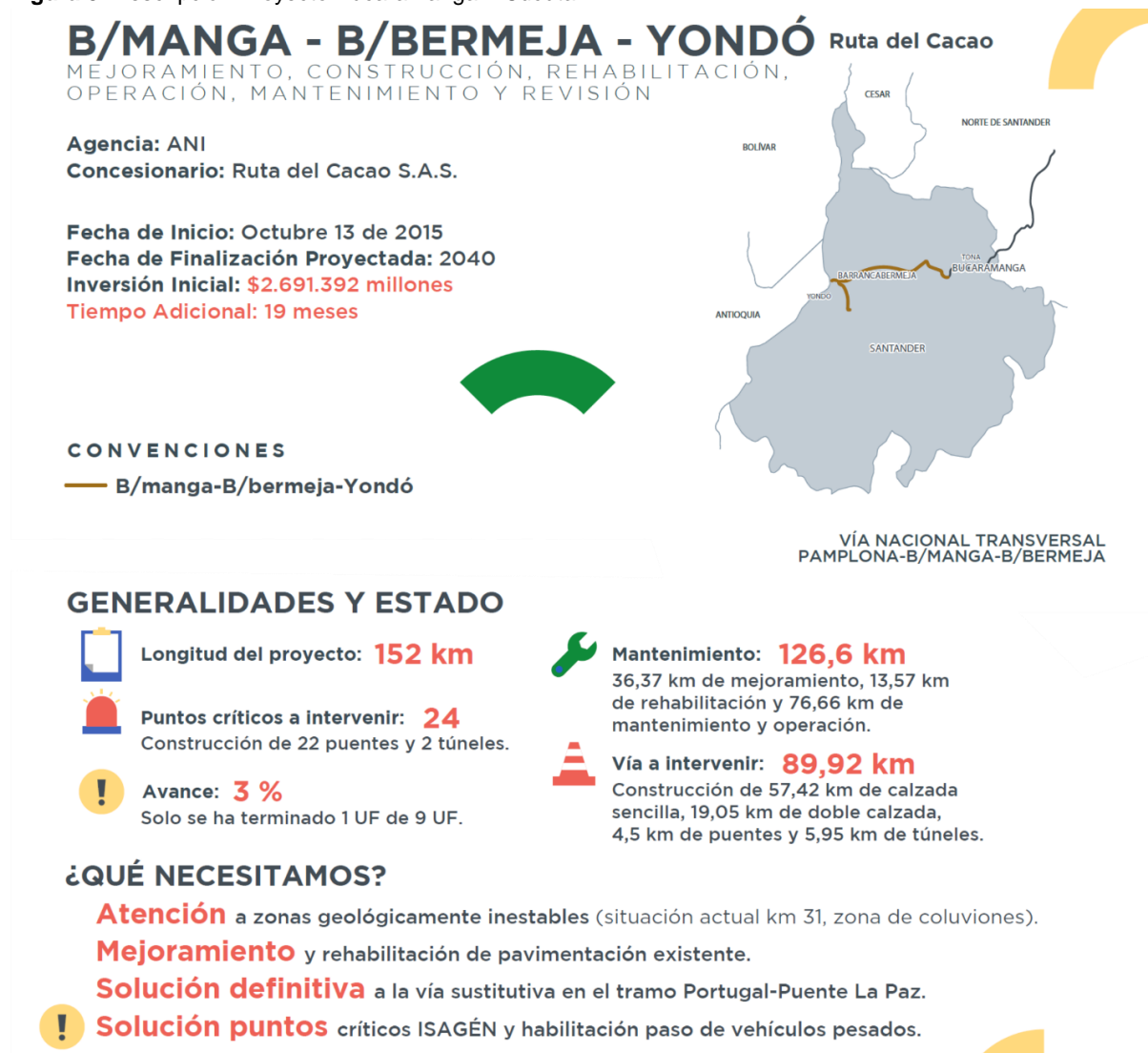
Figura 4. Descripción Proyecto Bucaramanga – Cúcuta.



Fuente: Elaboración propia. Información tomada de respuesta a oficio emitido a la ANI en feb. 2018, Veedurías de Cámara de Comercio de Bucaramanga, y Concesionario Autovía Bucaramanga-Pamplona S.A.S.

Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó

Figura 5. Descripción Proyecto Bucaramanga – Cúcuta.



Fuente: Elaboración propia. Información tomada de tercer informe público de veeduría contractual megaobras, septiembre 2017, Cámara de Comercio de Bucaramanga; www.ani.gov.co; Secop, contrato de concesión bajo esquema de APP No. 013, 21 agosto 2015.

Esta vía es sumamente estratégica para el departamento pues permite conectar dos de los más importantes polos de desarrollo de la región que son Bucaramanga con su Área Metropolitana con Barrancabermeja. Cerca del 70 % del PIB de Santander se produce entre estos dos polos y actualmente se vive una situación crítica resultado de los constantes y gigantescos deslizamientos de material de aluvión que cíclicamente afectan la “Vía sustitutiva” construida por ISAGEN. Esta contingencia causa diariamente un inmenso costo, representado en los más de seis mil vehículos que movilizan miles de toneladas de carga que significan una continua pérdida de competitividad y de empleos en nuestro departamento pues actualmente deben desviarse por vías alternas. La situación en esta vía amerita atención inmediata para definir una solución

definitiva a la necesidad de contar con una doble calzada entre Bucaramanga y Barrancabermeja.

La importancia de esta vía, radica en su carácter transversal, ya que une dos puntos estratégicos para Santander: Venezuela con el occidente del país Antioquia-costa Pacífica, y porque el tramo Barrancabermeja-Yondó, permitiría la conectividad de esta ciudad-región con la costa Atlántica-Ruta el Sol, y el occidente del país, si la vía tuviera continuidad a partir de Yondó (Antioquia). El estado actual: **avance** en el 3 % de las *unidades funcionales (UF)*, pues solamente se ha terminado una de las 9 unidades funcionales proyectadas, y a la fecha ya se encuentran trabajando en obras en las UF 2 a la UF7.

En cuanto a la temporalidad y costos del proyecto, su fecha de inicio fue el 8 de agosto de 2015, para ser entregada el 8 de noviembre de 2020; a la fecha ya se tramitó una prórroga al contrato de concesión para entrega de las obras hasta mediados de año 2021 por los atrasos iniciales de la licencia ambiental y la inversión se proyecta a 2. 76 billones de pesos.

Pero a lo estructurado actualmente, hay una serie de **necesidades no contempladas**: atención especial a las zonas geológicamente inestables como es la solución definitiva de la vía sustitutiva para evitar los coluviones tramo Portugal – puente la paz.

Capitanejo-Presidente

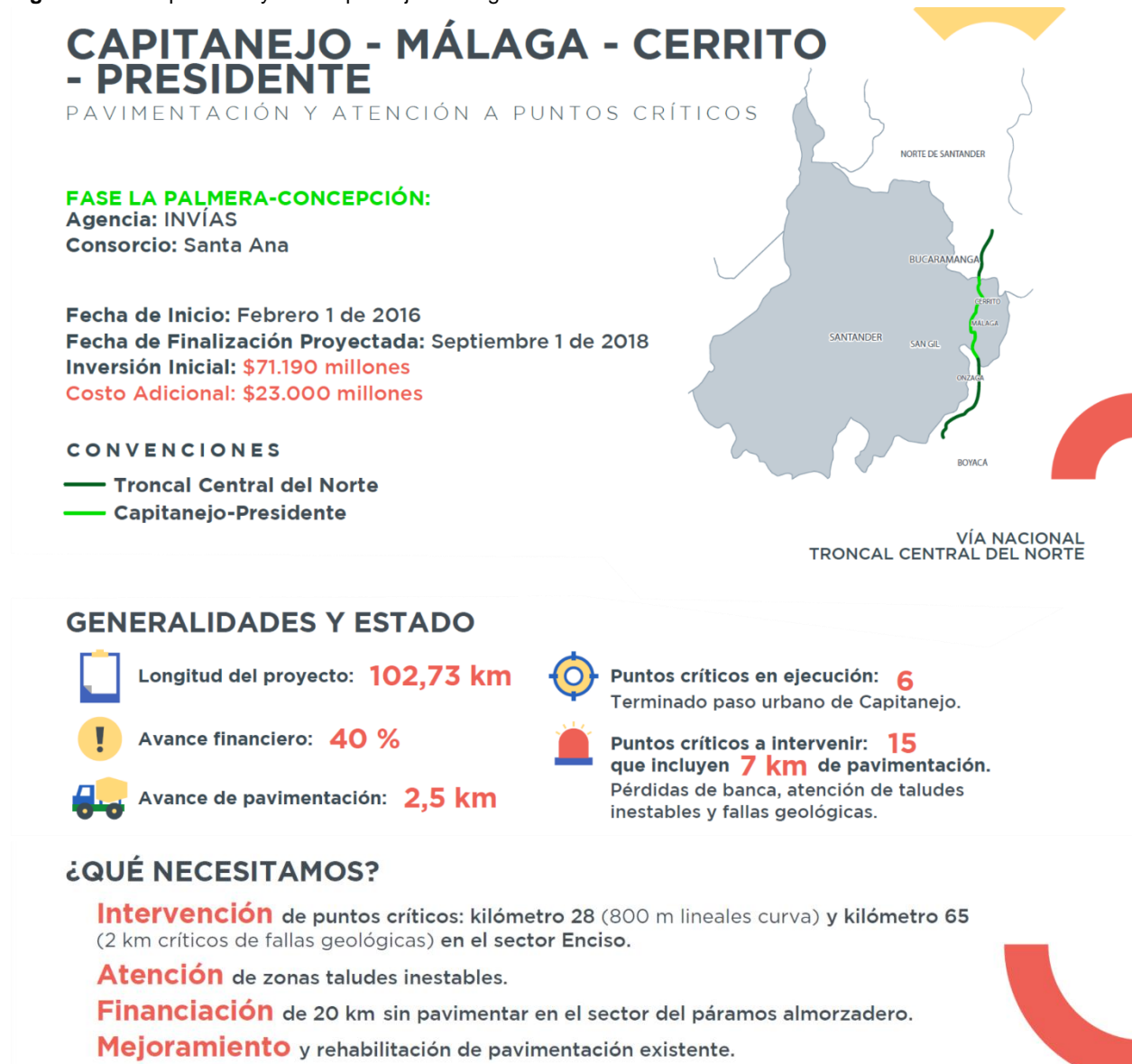
Esta vía es un corredor importante que pasa por Santander el cual conecta desde Bogotá – Boyacá- Málaga y la vía a Cúcuta, actualmente está en un 75 % con pavimento pero requiere una necesidad urgente de puntos críticos y kilómetros de pavimentación. Está inscrita como vía Nacional y se invierten recursos del INVIAS dentro del programa VIAS PARA LA EQUIDAD. Es importante destacar que la vía requiere una cantidad de recursos considerables para terminar su pavimentación total y atender varios sitios críticos de alta inestabilidad geológica que mantiene la vía en estado crítico.

¿Qué decir al respecto?, si las cifras hablan por sí solas. Extensión vial del Proyecto total (vías para la equidad y otros proyectos): 102,73 km de vías en Santander y sólo se ha avanzado en 2,3 km en pavimentación que corresponde básicamente al trayecto por el paso urbano de Capitanejo. Siguen en ejecución los 15 puntos críticos, que es fundamental atender cuanto antes, dado que en ellos se registran pérdidas de banca, atención de taludes inestables y fallas geológicas. A los 71.190 millones de pesos inicialmente contratados, se requiere un adicional de 23.000 millones de pesos.

Y el día que la terminen, entonces habrá que reiniciar la gestión para cubrir las “**necesidades no contempladas**” en la estructuración del actual proyecto: Intervención de 2 puntos críticos kilómetro 28 km (800 metros lineales curva) y en el km 65 (2 km por fallas geológicas) en el sector Enciso; además del Mejoramiento y rehabilitación de la pavimentación existente, y la atención de zonas taludes inestables. Lo **grave también son los 20km**, en el sector del Páramo

Almorzadero, que **no tienen financiación**, por lo que hay que conseguirle los recursos para su pavimentación.

Figura 6. Descripción Proyecto Capitanejo - Málaga - Cerrito – Presidente.



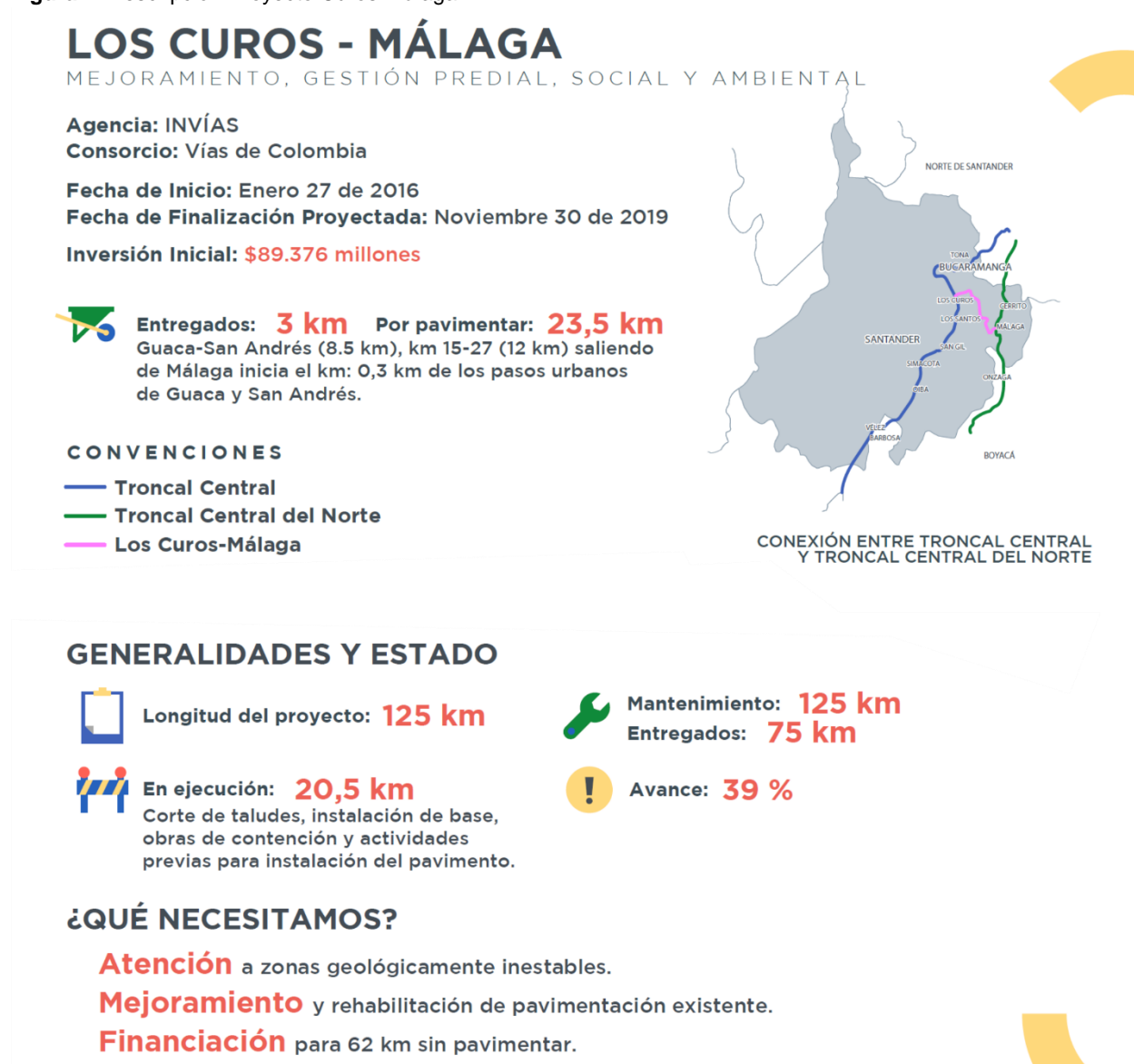
Fuente: Elaboración propia. Información tomada de seguimiento red primaria INVÍAS enero 31 de 2018, disponible en www.invias.gov.co; tercer informe público de veeduría contractual Megaobras, septiembre 2017, Cámara de Comercio de Bucaramanga.

Los Curos-Málaga

Esta es una vía Nacional a cargo del INVÍAS, por lo tanto está incluida en los programas de inversión de las vías de la Nación a cargo del Instituto, en el actual programa es VIAS PARA LA EQUIDAD por medio del cual se están invirtiendo recursos en el mejoramiento y rehabilitación el corredor Curos – Málaga. Adicionalmente, en la vía, por tener grandes problemas de inestabilidad

y sitios críticos vulnerables en las olas invernales, el FONDO DE ADAPTACION está invirtiendo recursos en la vía para atender tres puntos críticos. Es una vía de una topografía muy crítica y con altos puntos de inestabilidad, se encuentra en un 50 % pavimentada⁴ y requiere una urgente atención para acercar los 13 municipios que se encuentran en esta provincia de García Rovira.

Figura 7. Descripción Proyecto Curos-Málaga.



Fuente: Elaboración propia. Información tomada de tercer informe público de veeduría contractual megaobras, septiembre 2017, Cámara de Comercio de Bucaramanga; seguimiento red primaria INVÍAS enero 31 de 2018, disponible en www.invias.gov.co; Secop, Contrato No. 1639 de 2015.

⁴ En otros documentos se reporta sólo un 32% como vía pavimentada.

Lo particular de esta vía, a pesar de la importancia que tiene para la integración territorial de Santander y para los habitantes de aquellos territorios, es que toda su extensión, 125 km, necesitan labores de mantenimiento. En parte, este abandono histórico a que ha sido sometido su territorio es lo que explica por qué se registran los niveles más altos de pobreza y de necesidades básicas insatisfechas y además se registra un proceso continuo de migración, especialmente de su población más joven, hacía otros lugares como el Área Metropolitana de Bucaramanga, Bogotá, Tunja, etc.

Lo importante es que, de los 23,5 km proyectados para ser pavimentados, 20,5 km se encuentran en proceso de ejecución, pero sólo han sido entregados 2.5 km; y de los 125 km que necesitan mantenimiento ya han atendido 73 km⁵.

Figura 8. Descripción Proyecto Construcción de tres puentes en sitios críticos de la vía Curos-Málaga.



Fuente: Elaboración propia. Información tomada de Cámara de Comercio de Bucaramanga.

⁵ Es de anotar que en un reporte del INVIAS del programa *Vías para la Equidad*, solo se mencionan 26 km entregados.

En cuanto hace referencia al contrato de objeto de intervención a puntos críticos, que en este caso corresponden al Puente Hisgaura, Puente Judía y Puente km 43, el único puente que se está interviniendo es el Puente Hisgaura con un avance del 79 % cuyo gasto financiero es de \$73.130 millones de los \$ 74.169 millones y con fecha del contrato del 30 de mayo del 2.018⁶. Con respecto a adicionales en tiempo y dinero, no se tiene mayor conocimiento pero como se pueden ver las cifras hablan por sí solas y este suceso es inevitable.

Lo triste de este caso, es que el esfuerzo no se he hizo en forma integral y completa, pues queda pendiente, la atención especial que se requiere a las zonas geológicamente inestables, el mejoramiento y rehabilitación de pavimentación existente, y lo peor que quedan **faltando 63 km por pavimentar** y estos no tienen, a hoy, ninguna fuente de **financiación**.

Transversal del Carare (Vélez- Landázuri- Cimitarra)

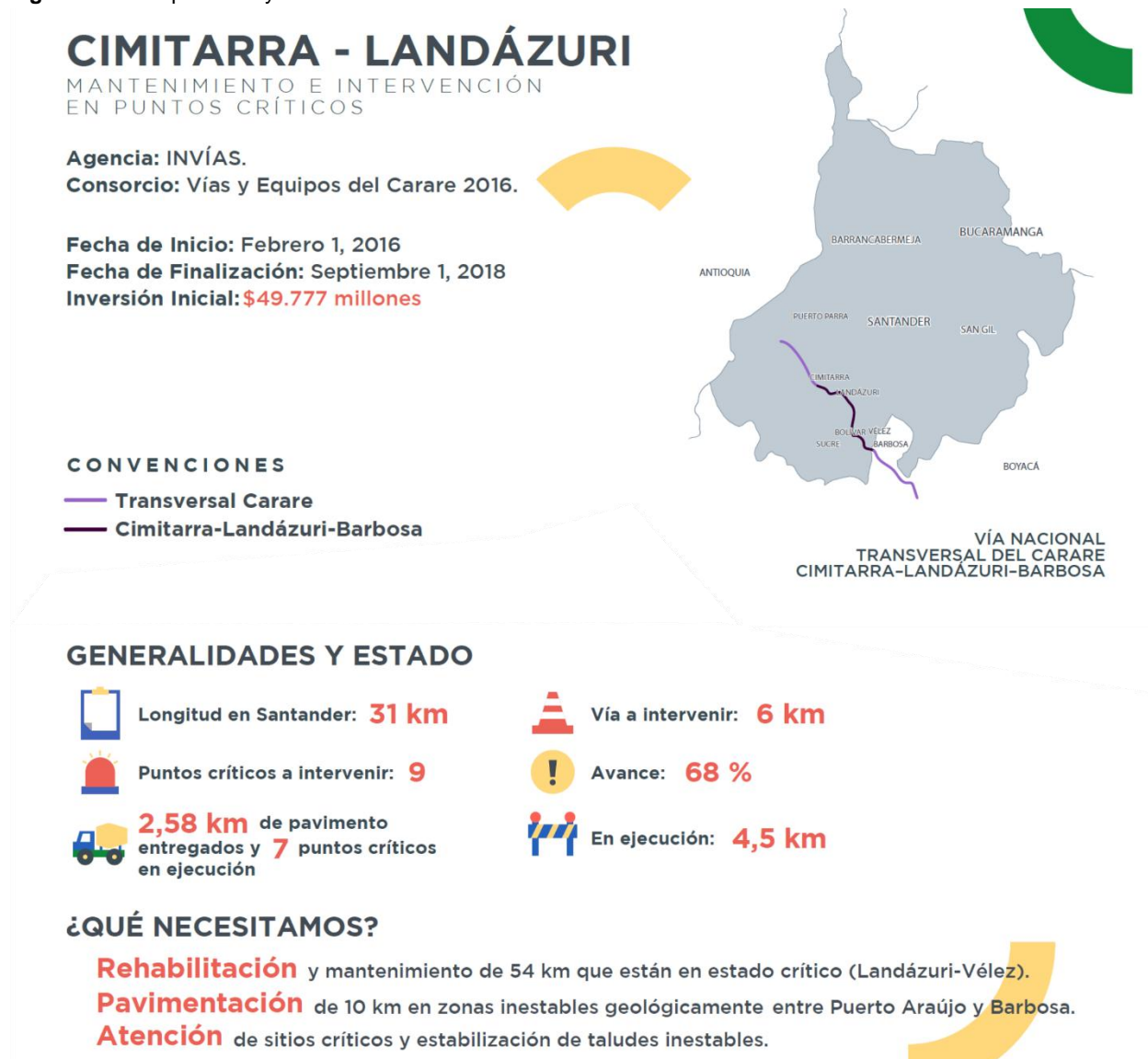
Es una vía Nacional que conecta desde el departamento de Boyacá por Barbosa hasta la salida a la Troncal del Magdalena por Cimitarra y puerto Araujo. Esta vía está igualmente inscrita en el programa de inversión de este gobierno de VIAS PARA LA EQUIDAD en el que se están interviniendo algunos sitios críticos y pavimentación de tramos de vía con bancas inestables y fallas geológicas con contratos por el INVIAS, igualmente por ser afectada por las olas invernales el FONDO DE ADAPTACIÓN invirtió en dos puentes necesarios para dar paso a la vía. Esta vía pasa por una serie de fallas geológicas que afectan constantemente la vía con derrumbes, perdidas de banca, hundimientos, etc., por tal razón es necesario hacer una inversión considerable para cubrir la mayoría de estos puntos críticos y terminar la pavimentación total del corredor.

El mantenimiento y rehabilitación de esta vía, ha sido un largo sueño acariciado por los habitantes de esta parte del territorio santandereano, pero sobre todo para todos aquellos que están directamente relacionados con el flujo de intercambio de mercancías entre el centro y el occidente del país con los puertos de la costa Atlántica, por ser la Transversal del Carare una de las vías más expedita para el transporte de sus mercancías y productos. Este proyecto fue dividido en dos partes: En primer lugar, lo relacionado con la pavimentación, rehabilitación, operación, mantenimiento, que tuvo como fecha de inicio el 30 de octubre de 2015 y la de entrega estaba proyectada para el 24 de agosto de 2018, pero ya le adicionaron cuatro meses más, hasta diciembre del mismo año.

Aunque, la extensión de la vía en Santander de la fase Cimitarra - Landázuri es de 31 km, solamente se proyectó intervenir 6 km, de los cuales 4,5 km están en ejecución, habiendo entregado ya 2,58 km. Esta obra fue presupuestada con un costo inicial de 49.042 millones de pesos, pero ya le adicionaron 5, 970 millones. Lo bueno es que **registra un 68,4 % de avance**.

⁶ Al respecto es de anotar que existe información aún por verificar en forma definitiva al respecto, pues hay datos contradictorios en la fecha de entrega de la obra, así como en el establecimiento de nuevos plazos, sobre el grado de avance, e inclusive en adiciones presupuestales.

Figura 9. Descripción Proyecto Cimitarra - Landázuri.



Fuente: Elaboración propia. Información tomada del seguimiento red primaria INVÍAS enero 31 de 2018, disponible en www.invias.gov.co; Secop, contrato No. 1530 de 2015, No. 01279 de 2017 y No. 00573 de 2017, y Cámara de Comercio de Bucaramanga.

En lo relacionado con la intervención de los nueve puntos críticos que se identificaron y establecieron el contrato comenzó a operar el 20 de noviembre de 2017 y debía entregarse el 24 de agosto de 2018, pero ya le adicionaron 5 meses más. El valor de las intervenciones fue calculado en 11.400 millones de pesos, pero ya tiene una adición por 2.400 millones de pesos.

Un diagnóstico técnico preliminar, señala que a esta vía le quedaría faltando, por lo menos, todo lo relacionado con la rehabilitación y mantenimiento de 54 km que están en estado crítico (Landázuri - Vélez); la atención de sitios críticos y estabilización de taludes inestables, y la pavimentación de 10 km en zonas inestables geológicamente entre Puerto Araújo y Barbosa.

Figura 10. Descripción Proyecto Landázuri - Barbosa.



LOS SUEÑOS DE NUESTRA GENTE

Por todo lo anterior, hay que formularse una pregunta elemental, pero que nos guía en el camino de tratar de “vivir la vida como la queremos vivir”, y no vivir la vida que nos **tocó** vivir... ¿Cuáles son los **SUEÑOS** que **QUEREMOS** como santandereanos, como sociedad regional inscrita en un territorio diverso pero concreto, con potencialidades no exploradas y las exploradas no concretadas? Aunque parezca sutil, no se trata de reflexionar sobre los “sueños que soñamos” sino los “*sueños que queremos*”, porque por estos, es que trabajamos todos los días.

Pueden ser muchos, es verdad, pero para empezar y relacionándolos directamente con el tema de la infraestructura vial, se pueden sintetizar en algunas cuantas frases como:

Soñamos con un Santander con oportunidades para todos, que en el camino de la búsqueda del desarrollo nadie se quede atrás, como se pregona en los Objetivos de Desarrollo Sostenible, es decir que requerimos de oportunidades para desarrollar nuestros territorios, y que este desarrollo se dé a partir de las vocaciones territoriales.

Un Santander equilibrado, justo y equitativo, que disminuyan las enormes diferencias que existen -a nivel de indicadores sociales- entre unas y otras provincias, entre los sectores urbanos y rurales, tan sencillo pero simple, que la inversión pública y el Estado nos llegue a todos por igual, independientemente de nuestra localización y asentamiento humano que abrigamos como territorio.

Un Santander integrado y comunicado regionalmente en donde se pueda ir de la finca o predio a la vereda, de la vereda al pueblo, y del pueblo a donde se quiera ir. Que las vías, independientemente de su clasificación como nacionales, departamentales o municipales, tengan el mismo nivel de importancia a la hora de efectuar las inversiones públicas, teniendo en cuenta que según la Constitución Política de Colombia, todos somos iguales y tenemos los mismos derechos.

Y para todo eso necesitamos, las vías, la conectividad vial, o mejor, las inversiones públicas en el desarrollo de la infraestructura vial. La siguiente imagen, aclara visualmente esta perspectiva.

Figura 11. Resumen general de los Proyectos.



Fuente: Elaboración propia.

- a) Si se construyeran las vías Curos-Málaga y Duitama-Presidente, por ejemplo, podría suceder que el territorio andino de Santander se constituyera en un nuevo eje de desarrollo para el departamento. Málaga y la provincia de García Rovira romperían su aislamiento, y potenciarían y desarrollarían sus vocaciones territoriales complementarias como turismo alternativo y servicios ambientales; pues la conectividad las acercaría a regiones, ciudades y mercados impensables con el estado actual de sus vías. Estaría cada vez más cerca del centro del país: Tunja-Bogotá, a un paso de Pamplona y desde allí, girar hacia los Llanos Orientales o seguir derecho hacia Cúcuta-Venezuela, o mejor aún, sus habitantes se sentirían cada vez más santandereanos, pues venir-ir al AMB y su estructura de servicios, dejaría de ser el martirio que tienen que recorrer cada vez que viajan con sus productos, su cultura y tradiciones.
- b) Si la vía San Gil-Charalá-Duitama, aunado a la de Barbosa-Bucaramanga, fueran realidades, seguramente todo el potencial turístico histórico, cultural, de alto riesgo, y el natural de las provincias de Guanentá, Comunera y aún la de Vélez, encontrarían un marco de acción favorable, pues atraería segmentos de población de Boyacá y de los Llanos Orientales. Adicionalmente se potenciaría el desarrollo ecoturístico de la región en las áreas protegidas, a través de esquemas como Parques Nacionales y Distrito de Manejo Integrado, contribuyendo adicionalmente a eliminar los conflictos ambientales que hoy se presentan entre el uso actual del suelo y el uso potencial del mismo.
- c) La transversal del Carare, por ejemplo, resulta una vía clave como factor de integración subregional interdepartamental (Santander-Boyacá-centro del país), por las oportunidades de internacionalización (conectividad a los puertos comerciales de la costa atlántica), y el desarrollo agroindustrial y turístico propio de esta subregión, lográndose entonces una dinámica mucho más positiva.
- d) La conectividad AMB-Barrancabermeja, resulta fundamental para el desarrollo de la región. Seguramente no sólo necesitamos que la actual vía funcione bien, sino que la doble calzada se construya, que los aeropuertos regionales funcionen, que el sueño del ferrocarril o el tren de cercanías deje de ser un sueño, que el proyecto de navegabilidad del río Magdalena trascienda con el enfoque de “autopista fluvial”, para que vuelva a ser “el río del desarrollo”, el “río de la vida”, y por qué no, “el río del amor” como en la novela de García Márquez.

Desde el punto de vista de los nodos de generación económica de Santander, además de Bucaramanga y su Área Metropolitana, el departamento cuenta con Barrancabermeja como un centro poblado que proyecta dentro de su proceso de diversificación económica local, como un polo de desarrollo logístico con grandes posibilidades para convertirse en un centro de transporte multimodal mediante el apalancamiento de una Plataforma Logística Multimodal, que le permitirá a la ciudad convertirse en un “hub” logístico capaz de ofrecer servicios de manipulación, bodegaje y transporte, de los diferentes bienes o productos que entran y salen del país. En este sentido, la recuperación de la navegabilidad del Río Magdalena es un factor primordial para consolidar el sector logístico en la región y el departamento, con el fin de maximizar el uso de esta importante

vía fluvial del país, teniendo en cuenta que al año se mueve por este medio más de 2 millones de toneladas en carga líquida y seca; lo que finalmente se traduce en un llamado al gobierno nacional para la adjudicación de la APP que pondrá en marcha este proyecto.

En conclusión, necesitamos que esos sueños se vuelvan realidad y para alcanzarlos, es fundamental solucionar el problema del atraso de la infraestructura vial del departamento.

¿Y A CUÁNTO ASCIENDE LA INVERSIÓN QUE SE REQUIERE? ¿POR QUÉ? ¿PARA QUÉ?

La ubicación estratégica señala que Santander es el **Centro de Integración regional- nacional** por excelencia, y que si fuere necesario priorizar, **la sociedad santandereana** plantearía seis proyectos o vías estratégicas, que se adicionalmente son las “Arterias estratégicas para Colombia”.

Figura 12. Resumen general de las vías estratégicas.



Fuente: Elaboración propia.

Como se observa a continuación, los seis corredores viales que se requieren intervenir tendrían un costo aproximado de 5,7 billones de pesos, con un horizonte de ejecución de 5 años, y beneficiarían a los actuales dos millones de habitantes del territorio santandereano, sembrándose de esta manera las bases ciertas del desarrollo económico que se quiere dejar a las futuras generaciones de santandereanos, pues garantizaría la conectividad y competitividad del Departamento, invirtiendo en las vías primarias en estado crítico y que requieren mejoramiento, construcción y optimización para alcanzar niveles de eficiencia y suficiencia en ellas.

PROYECTOS PRIORITARIOS

NOMBRE VÍA	ALCANCE	COSTO (millones de pesos)	A CARGO
Zipaquirá-Barbosa-Bucaramanga (Corredor logístico de transporte)	<ul style="list-style-type: none"> Constr. segunda calzada 10 km. Rehabilitación de la existente. Tramos de carril de adelantamiento. Puentes. Variantes (Barbosa-Olita). Mejoramientos y operación. 	\$ 2.600.000	ANI. INVÍAS.
Transversal del Carare	<ul style="list-style-type: none"> Rehabilitación y mejoramiento 54 km. Remoción de 50 sitios críticos. Pavimentación de 10 km (inevitables). 	\$300.000	INVÍAS.
Curos-Málaga y Troncal Central del Norte	<ul style="list-style-type: none"> Pavimentar 68 km (Curos-Málaga). Solución puntos críticos. Estabilización de taludes. Pavimentar 25 km (Troncal C.N.). 	\$400.000	INVÍAS.
Bucaramanga-Barrancabermeja	<ul style="list-style-type: none"> Solución definitiva vía sustitutiva. Construcción calzada nueva 25 km. 	\$ 1.200.000	ANI. INVÍAS.
Troncal del Magdalena Medio	<ul style="list-style-type: none"> Tramo Puerto Aráujo-San Alberto. Construcción segunda calzada. Rehabilitación de la existente. 	\$1.200.000	ANI. INVÍAS.
COSTO TOTAL		\$5.7 Billones	

*** Todas se encuentran en estado crítico.**

CONVENCIONES

- Zipaquirá-Barbosa-Bucaramanga
- Transversal Carare
- Curos-Málaga-Troncal Central del Norte
- B/manga-B/bermeja
- Troncal del Magdalena
- - - Vías nacionales
- ... Otras vías

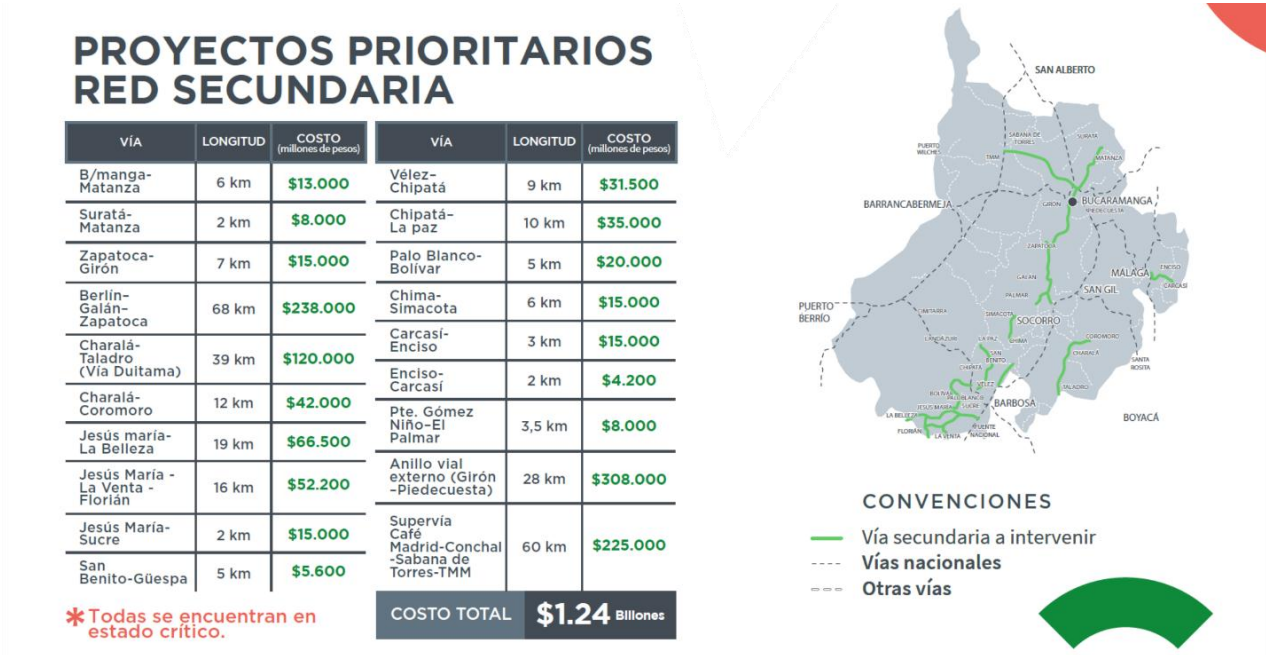
Si a lo anterior se le incluyen los requerimientos para lograr la integración y el desarrollo subregional, sería necesario abordar integralmente la problemática de la conectividad nacional en relación con la conectividad departamental, en lo que hemos dado en llamar las “Supervías Provinciales”, para lo cual se requeriría una inversión de 1,24 billones de pesos y lograr la integración de las provincias de Santander. Con esta pequeña inversión se alcanzaría el objetivo de desarrollar proyectos de primera necesidad en vías secundarias, fundamentales para lograr un incremento de la productividad y la competitividad de los territorios santandereanos.

SUPERVÍAS PROVINCIALES

Impacto	Alcance	Duración	Inversión	Población beneficiada
<ul style="list-style-type: none">Seguridad y consolidación del territorio.Crecimiento economía provincial.Competitividad y desarrollo.	<ul style="list-style-type: none">Intervenir 20 corredores viales departamentales.Pavimentar 302,5 km de vías secundarias.	<ul style="list-style-type: none">5 años	<ul style="list-style-type: none">\$1.24 billones de pesos	<ul style="list-style-type: none">1 millón 300 mil habitantes

Fuente: Elaboración propia.

Figura 15. Descripción proyectos prioritarios Red Secundaria – “Supervías provinciales”.



Fuente: Elaboración propia.

Y finalmente, pero no menos importante, se requieren 7,8 billones de pesos para la materialización de los megaproyectos o complementos clave, que garantizarán y complementarán la conectividad en los territorios alejados del departamento, la consolidación de un nodo logístico en Barrancabermeja y en últimas, el mejoramiento de la calidad de vida de los santandereanos.

Figura 16. Resumen general “Complementos claves”.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 17. Descripción megaproyectos – “Complementos claves”.



Fuente: Elaboración propia.

En resumen (Ver figura 18), los requerimientos de inversión que se están solicitando para la infraestructura vial y el desarrollo del territorio, ascienden a 14,74 billones de pesos; inversión que representa parte importante de los sueños de los habitantes de Santander y que permitirá consolidar al Departamento como el corazón logístico del país, aumentando además su desarrollo, competitividad y conectividad que impactarán positivamente en la economía de la región.

Figura 18. Descripción megaproyectos – “Complementos claves”.



Fuente: Elaboración propia.

CONCLUSIÓN

Por todo lo anteriormente expuesto, diversas instituciones de Santander han decidido elaborar el presente documento y conforman un grupo de trabajo colaborativo, porque tenemos claro que en Santander la conectividad y el desempeño logístico, son pilares fundamentales para la competitividad y, que es además una falencia que se debe abordar de manera seria, sistemática y contundente para resolverla cuanto antes. También tenemos claro, que las reflexiones y propuestas consignadas en este documento no solo beneficiarán a la región, sino también a todo el país, teniendo en cuenta que Santander es el corazón logístico de Colombia, que conecta vía terrestre y fluvial (con potencia también de desarrollar las vías férreas) al centro del país con el mar caribe y sus puertos, y conecta también vía terrestre al mercado venezolano y a los llanos con Medellín, el océano pacífico y el canal de Panamá.

Sin duda alguna, en la región se vienen realizando importantes esfuerzos por mejorar la competitividad de Santander, pero requerimos del apoyo del gobierno nacional para lograr un cierre exitoso de los proyectos que se han visto impactados por las problemáticas ya conocidas a nivel nacional, por lo que, con la llegada de un nuevo dirigente al país esperamos ver materializados los sueños de la región santandereana durante el próximo cuatrienio, y lograr de esta manera impactar positivamente el bienestar de la sociedad, la competitividad de los empresarios y la calidad de vida de toda la población.

G E S T O R E S



A P O Y Ó



COMITÉ DE GREMIOS