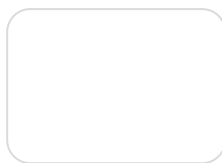




Presidencia



Búsauec



# PRENSA



Mantente al día con las secciones informativas del Cambio.



Gabinete



Noticias



Discursos



Galerías



Videos



Audios



Entérese  
del  
Cambio

# DISCURSO

Inicio > Prensa > Palabras del presidente  
Gustavo Petro en el XXI Congreso Nacional  
de Infraestructura

## **Palabras del presidente Gustavo Petro en el XXI Congreso**

# Nacional de Infraestructura

Foto: Presidencia de la República



Audio



Video

*¿Qué infraestructura necesitamos ahora?*

*El pasado está ahí. Ya habrá quien lo evalúe y la política*

*es para eso. Pero, ¿ahora qué hay? Si lo que está creciendo es la agricultura al 10,6%, y la industria no directamente fósil, de 4 al 5%, y el turismo al 9,6%. Si eso se sostiene, permítame poner puntos suspensivos, ¿cuál es la infraestructura?*

**Cartagena, 27 de  
noviembre de 2024**

Pues es tercera vez donde mi costumbre es hablar con franqueza. No estamos en campaña electoral, por ahora, -ahí no hablan con tanta franqueza porque van es en búsqueda del aplauso y el país realmente no

puede ser un aplausómetro- porque hay indudablemente avances en temas y hay dificultades en muchísimos otros, creo que el ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla, explicó más o menos la situación fiscal, económica, se conoce más o menos, no voy a repetir mucho eso.

## **La economía va bien**

La situación económica indudablemente en cifras va bien. Después de un estancamiento del mundo le siguen, aún no sabemos, los

impactos que el año entrante tendrán ciertos cambios políticos en eso que llamaríamos el sistema económico mundial, el cambio de la geopolítica - porque creo que se va a dar el año entrante, prácticamente no tenemos mayores incidencias en ello, hay que mirarlo como un dato.

El mundo sigue estancado, Colombia se reactiva, nuestra posición en la OCDE es más o menos de los principales procesos de reactivación que se dan dentro de la OCDE y la batalla contra la inflación

más o menos fue exitosa, sobre todo en lo que a mí más me interesa, porque la inflación es un concepto que oculta, al ser general, algo que era del ABC de la teoría económica que son los precios relativos.

No todos los precios caen en la misma magnitud, unos más que otros, unos se impulsan más que otros en ciclos ascendentes y allí va marcando unas diferencias de eficiencia económica en ramas productivas, de ramas productivas que desaparecen, de otras que aparecen, etcétera. Es un mundo complejo dentro de

una sola cifra, el índice de precios al consumidor en un año o el índice de precios al productor.

Si uno examina las cifras que da el DANE, lo que encuentra es que quizás de lo que más ha caído en precios, que tiene que ver con un incremento de oferta sobre la demanda interna y quizás, ya lo veremos después, en productividad, es la agricultura. No es un tema de este foro, pero tiene que ver, porque la agricultura ha crecido hasta el último dato que ofreció el DANE en un año una tasa china de crecimiento, que ya



los chinos no tienen, 10,6%. Poco se analiza esa tasa de crecimiento, poco, yo no la veo en la prensa ni artículos que tengan que ver sobre su análisis, pero es que Colombia hace muchísimo no gozaba de una tasa china de crecimiento, en una rama productiva bastante abandonada y olvidada desde hace casi más o menos 34 años, que es la agricultura.

La agricultura es producción, por tanto generación de riqueza, de acuerdo a la teoría económica clásica, es trabajo, y que crezca en un año 10,6% tiene que tener

explicaciones, no las voy a adelantar aquí, no es la materia, pero si ustedes ligan la agricultura con un dato que también entrega el DANE en términos de infraestructura, creo que allí se denomina obras civiles, es vivienda, construcción, es la cifra general para la partida global, pero se desagrega entre vivienda, edificios, etcétera, y obras civiles, y cuando uno entra a examinar obras civiles, no son públicas, no tienen que ver con el gobierno, que deberían, no con lo que aquí se ha examinado en su intervención, no, lo que más se ha desarrollado en obras

civiles en Colombia son las obras que tienen que ver con la agricultura, entre ellas regadíos y otras.

Poco hemos analizado ese tema, y es lógico que si una rama productiva crece 10,6% arrastra otro tipo de actividades económicas, algunas no productivas, transferencias, servicios, otras ligadas a la producción, agroindustria, etcétera, pero en el tema que nos convoca ha aparecido una realidad a la que hay que mirar con detenimiento, analizar y estimular las obras civiles en agricultura.

Como no se mencionó, lo pongo aquí, porque es lo que más crece en obras civiles en Colombia y nos lleva a otro razonamiento un poco más general: la infraestructura sigue a la producción, no al revés. Esta es una discusión de nunca acabar: ¿qué fue primero, el huevo o las gallinas? Es una discusión mundial. ¿Es la obra de infraestructura la que desarrolla

un país o, como no sucedió, por ejemplo, en el sur de Italia, que se pone siempre como ejemplo en contra de esa teoría? Uno podría ver

en Colombia y estudiar el impacto de obras de infraestructura sobre territorios concretos. ¿Desarrolló el territorio? ¿Lo impidió? ¿No le hizo nada?

## ¿Infraestructura para quiénes?

Pero si seguimos la tesis de que es el tipo de desarrollo el que impulsa un tipo de infraestructura, que es mi opinión, entonces tendríamos que ver estos temas alrededor de qué sistema de desarrollo económico es el que existe

en el país, qué pasa con él y, por tanto, ¿qué infraestructura se necesita?, ¿cuál no?, ¿cuál va a quedar atrás, en desuso?, ¿cuáles son las nuevas que se van a implementar? Es la producción de riqueza la que genera la infraestructura y el capital fijo, que es otra manera de decir infraestructura: capital fijo. Yo pienso que si miramos algunos datos que salen también en el DANE, podríamos acercarnos un poco a lo que está pasando en Colombia ahora.

Por ejemplo, millones de toneladas transportadas en

el modo férreo de carbón, dato que tampoco se encuentra mucho en la prensa, pero que es sintomático. En las vías férreas —infraestructura, capital fijo, no público— se contrataron hace mucho tiempo, están ahí al servicio de una actividad que es la extracción de carbón. Se movían 50 millones de toneladas al año. Los puertos de Colombia más o menos mueven o tienen capacidad para mover 400 millones de toneladas en su máximo. Pues de esas 400, los 50 millones de toneladas anuales de carbón ya eran un gran porcentaje.

Si hoy miramos cuántos millones de toneladas de carbón se transportan anualmente, eso bajó a 10 millones de toneladas.

Tenemos un cambio drástico. Yo le llamaría un cambio porque, indudablemente, si los puertos se construyeron alrededor de exportar carbón o se construyó una infraestructura para sacar carbón y llevarlo a los puertos, como en el Cesar, parte de lo que usted mencionó de la línea férrea, el Magdalena o La Guajira, entonces tenemos un problema de reconversión



de infraestructura. Si de 50 bajamos a 10, hay un cambio. Pero si yo miro otro tipo de estadísticas que arroja el DANE,

tratando de no alejarme de la realidad, aparecen otras: divisas. ¿Cómo llega en la balanza de servicios y pagos de comercio, la balanza comercial, la balanza de servicios y pagos? ¿Cómo llegan los dólares a Colombia?

Entonces, en la balanza comercial encontramos primero petróleo, segundo carbón. Se acerca con mucha fuerza al carbón el café, más

cacao, más otros productos agrarios que crecen. Y si yo le sumo la balanza de servicios y pagos, el carbón ha sido desplazado por el turismo. Este año esperamos —todavía falta un mes— 10 mil millones de dólares de divisas provenientes del turismo extranjero en Colombia. Y ya el carbón no nos da, no sé cuál sea el último dato, ministro, pero está cerca de 5 mil a 6 mil millones de dólares, cuando llegó a ser una de las principales entradas del país.

Esto lo sintetiqué alguna vez en una forma de

comunicación en que el país dejó de ser carbonero. Cincuenta años hemos vivido del carbón. Cuando yo estudiaba en la Universidad Externado, llegó Luis Carlos Galán, joven en ese momento, y su conferencia central era cómo se oponía a la entrega de la concesión del carbón del Cerrejón. Ya ha pasado, él ya no está aquí, ha pasado medio siglo de eso. Él tenía razón, él tenía razón. Pero ahora ya tenemos una realidad: se nos fue el carbón, se acabó. No porque se haya acabado la reserva, que es de las más grandes del mundo, sino porque no se demanda

carbón en el mundo; va en decrecimiento.

Y entonces, una realidad de estas —voy a ponerlo en términos más generales—, lo que nos están mostrando las estadísticas actuales en Colombia es que se está cambiando el modelo de desarrollo del país. Algunos no lo creerán, pero ahí están los datos. Ni la estructura comercial, ni la estructura de divisas, ni la estructura de transporte, si lo medimos en toneladas de carga movilizadas, están indicando que este país sigue con prosperidad en la economía fósil. Se desplomó.

Si ustedes cogen el famoso cuadrito de tasas de crecimiento económico antes del COVID, con el COVID y después del COVID, que sale muchas veces, lo que ustedes encuentran, efectivamente, si son tasas de crecimiento, es que hubo un bache, obviamente, en el COVID. Una cosa así. Hubo un gran crecimiento el año siguiente del COVID, con el cual se nos hace mucha oposición. Inmediatamente después del primer año, una caída, una caída, una caída, una caída. Llegó nuestro gobierno y tuvimos la caída más grande: 0,6% de

crecimiento del PIB el año pasado.

Hoy va para el 2, es decir, que la caída empieza a subir. Esperamos que siga subiendo, eso dicen quienes hacen los cálculos y las predicciones, a 3 o 4, ojalá. ¿Pero ese bache qué es? Esa subida inmediata en el COVID, cuando venía antes del COVID bajando, solo que se desploma más en el año del COVID, y de pronto sube porque se abren los restaurantes, las tiendas, etcétera. Volvemos a una especie de normalidad, pero vuelve a caer hasta el año pasado. ¿Qué es? Si uno

coge el mediano plazo, no mira solo la coyuntura, es la caída de un modelo — llamémoslo así— de desarrollo económico sustentado en el carbón y el petróleo. Cayó, se acabó. No se va a reponer. No se va a reponer.

Ese modelo de 50 años, después de que dejamos de ser cafeteros, tiene una infraestructura, tuvo una infraestructura, a partir de ese modelo de excedente rentístico ligado a los precios del petróleo y del carbón. Pues tuvimos unos ferrocarriles que no llegan a Bogotá, no llegan a

Medellín, están en el norte del país, muy modernos, son automáticos, son eléctricos, no son públicos, son privados.

Tuvimos el desarrollo de unos puertos, muy enfocados a exportar carbón, petróleo y a importar de todo. Tuvimos unas 4G, 5G, una infraestructura dirigida a los puertos desde los grandes centros urbanos: Bogotá, Medellín, si acaso podría decir Cali, hacia los puertos, con una inversión que alcanzó a ser de 100 billones, si sumamos los cuadros de vigencias



futuras, 100 billones en todo el periodo. Aún pues falta pagar. Hay quien decía que no íbamos a pagar. Estamos pagando, estamos pagando la deuda de Duque. El gobierno de Petro es pagar la deuda de Duque. Pueden resumirlo así. Espero que no solamente con eso, pero eso es más o menos en cifras grandes lo que hemos hecho.

Lo que hicimos gobiernos antes, la sociedad colombiana en general, un modelo económico que dejó de ser cafetero rural y pasó a ser carbonero, petrolero. Yo le llamo a eso, no les

gusta, la economía fósil. ¿Por qué es fósil? Porque el carbón y el petróleo son fósiles, son animales muertos y algo de absorción de la atmósfera que quedó ahí por razones geológicas hace millones de años, y nosotros vivimos de los muertos.

La economía capitalista se movió desde la Revolución Industrial en Inglaterra con este tipo de combustible: primero carbón, después petróleo y hasta hoy sigue siendo así. Gran pregunta sería: ¿podrá seguir viviendo el capitalismo con el carbón y el petróleo? No, esta no es

la conferencia para hablar de este tema. El gran debate económico de hoy, no tan económico, sino político, es: ¿Cómo se construye un capitalismo verde? O si no: ¿Cómo se supera? Es el debate en Estados Unidos, en China, en Rusia, y aquí y en África y en Europa. La respuesta no está escrita y no se puede deducir fácilmente, pero no es el tema de este debate, de este Congreso.

**El viejo modelo vs. el  
nuevo modelo  
económico**

Ahora, si estamos saliendo de un sistema económico de mediano plazo, de 50 años —eso es largo plazo—, ¿qué se está construyendo? ¿Qué es lo que está apareciendo? En términos de Gramsci, está desapareciendo lo viejo, con nostalgia de muchos y muchas, no es sino leer un periódico de ayer. Pero ¿qué es lo nuevo que está apareciendo? O sea, en esa caída última de 0,6%, que al final fue una tasa de crecimiento positivo, eso que empieza a subir, ¿qué es? Si se sostendrá en el tiempo, no podemos hoy predeterminarlo.

Esa agricultura es industria, industria, le voy a poner esa frase, pero es un poco abusiva: no fósil. No fósil, no porque no utilice en este momento petróleo y carbón, sino porque no está ligada a los precios internacionales del petróleo y del carbón, como sí lo está, por ejemplo, la petroquímica, como sí lo estaría, si nos vamos un poco de

infraestructura, Juan Martín, a los buses diésel. Es obvio que la tarifa va a depender del precio internacional del petróleo, en el sistema que se construyó en Bogotá y

que se irradió en todo el país, que llamamos en Bogotá TransMilenio, que ha fracasado en la mayor parte de las ciudades de Colombia. Pero si uno quita la industria ligada directamente al precio internacional del petróleo y del carbón, la industria está subiendo.

Si yo quito esas variables, cojan ustedes y hagan el ejercicio en los datos del DANE, entonces hay una industria no ligada al petróleo y al carbón directamente que está creciendo en términos del PIB. Luego entonces

tenemos ya dos grandes componentes: agricultura en general. ¿Qué crece más, el café otra vez?

Industria no ligada directamente a los precios del petróleo y del carbón, y podría un tercer sector grande, que no es propiamente producción, es una renta del exterior hacia Colombia: el turismo extranjero. Según el último dato, creció un 9,6%, otra tasa china de crecimiento, y en términos de personas se acerca ya, en el mes de diciembre, a superar los seis millones de habitantes extranjeros que llegan a

Colombia. Y esos son los tres datos que hacen que la economía colombiana esté en positivo y creciendo.

A eso súmele la actividad del Estado, sobre todo en materia de salud, pero la actividad del Estado, por lo que ya habrá dicho Ricardo, entra en números rojos. ¿Por qué? Porque tenemos que pagar deuda en primer lugar, y por otras razones también. ¿Esto para qué lo decimos? Porque si la tesis es que un mundo productivo está creciendo y va a crecer, y no un mundo rentístico que traslada riqueza del mundo hacia Colombia, si



ese mundo de 50 años, legal o ilegal, está cayendo —trasladar riqueza del mundo hacia Colombia a partir de actividades rentísticas—, eso se llamaba en teoría económica clásica la renta.

¿Cómo se hizo la fórmula de energía eléctrica en Colombia? Permítanme este paréntesis. A través de una concepción rentística de la economía no productiva. Por eso, la mayoría de ustedes, cuando pagan energía eléctrica, o aquí, pagamos el costo más ineficiente de la energía, no el más eficiente, que es lo que produciría el capitalismo. En Colombia no

está ese sistema; pagamos la más ineficiente, es decir, pagamos una renta diferencial, tal cual podría aparecer en los productos agrarios cuando las tierras son malas. Pero cierro paréntesis ahí.

## **¿En dónde están los recursos?**

Yo sustento la tesis de que el modelo económico de Colombia, que hemos tenido los últimos 50 años, haya producido lo que haya producido, generó un excedente económico que

permitió pagar casi 100 billones de pesos en una infraestructura que son básicamente las 4G y 5G que estamos terminando de hacer en este gobierno.

Este mundo no nos generó un desarrollo económico poderoso. Produjo muchísima desigualdad, produjo muchísima violencia y no generó un acumulado que nos permita pasar al otro modelo con ahorros y excedentes, como sí los tienen Noruega o Arabia Saudita. Nos gastamos lo que ganamos. Yo diría que lo malgastamos, pero eso ya es una evaluación.

¿En qué se gastó la riqueza petrolera en Colombia? ¿En qué se gastó la riqueza carbonera en Colombia? ¿En universidades? ¿En excelentes centros de salud? ¿En una infraestructura para el futuro? ¿Ahorramos? ¿Está el fondo de inversiones en Wall Street de Colombia? ¿Fondo soberano? Ni Venezuela ni Colombia. Criticamos a Venezuela: Venezuela se gastó su riqueza petrolera; nosotros también. Y no produjimos una transformación económica real.

No voy a hacer la crítica al pasado. Hablemos de lo que estamos viviendo y lo que viene, en mi opinión. Si vamos a tener un modelo creciente, hasta ahora la primera tasa es 2% anual, entre agricultura, industria, turismo y los servicios concomitantes, menos lo que está muriendo, y esto cada vez va a surgir más y más hacia adelante, entonces necesitamos una infraestructura para ese modelo de desarrollo económico. ¿Es la misma que tenemos? Pues lo pongo en discusión.

# ¿En qué nos gastamos la riqueza?

En mi opinión, nos moveríamos en estos términos hacia adelante. Pero antes de entrar en ello, voy a terminar mi crítica. ¿Por qué nos gastamos 100 billones en carreteras y no nos gastamos 100 billones en agua potable? Esta discusión la tuve con el gobernador de Antioquia. ¿Por qué lo que hoy necesitamos de agua potable y mejoramiento ambiental, PETAR, etcétera, alcantarillados, vale —

ministra, ¿no está por acá? Sí —, vale 100 billones?

O sea, si nosotros queremos que todos los colombianos y colombianas, viviendo donde vivan, tengan agua potable de calidad, potable, de verdad potable, y haya un saneamiento de ese agua para no dañar el medio ambiente, los ríos, etcétera, vale 100 billones, Juan Martín. ¿Por qué preferimos una cosa y no la otra? Porque tendríamos que mirarnos en términos. O sea, preferimos unir los grandes centros poblados de Colombia con su estructura económica, más o menos,

hacia los puertos. Pero no fue para exportar, porque si no nuestras ciudades serían exportadoras, y lo que aparece en la matriz de exportación es carbón y petróleo. O sea, lo que hicimos fue importar.

¿Con qué divisas gastamos lo que importamos? Compramos lo que importamos con las divisas que nos generó la exportación. ¿Qué exportamos? Petróleo y carbón. Luego, aquí respondo una pregunta: ¿en qué nos gastamos la riqueza? En importar lo que importamos. Y lo que



importamos fue, otra vez, una estructura económica: carros, motos, algo de chucherías, algunos del mundo industrial, insumos para el mundo industrial, para la producción. Y entonces, obviamente, pues no nos quedó excedente.

Ahora, la pregunta es: claro, usamos y construimos unas carreteras de doble calzada para unir los grandes centros poblados con los puertos para importar. Más o menos eso fue lo que hicimos. Pero entonces, ¿por qué no gastamos en agua potable? La gente no importó.

¿Cuál fue el criterio de selección política? Porque esa no es económica, es política, para que en los últimos 50 años hubiésemos dejado grandes sectores de la población sin agua potable, lo cual significa niños que se mueren. La muerte por desnutrición infantil está ligada, primero que todo, a la mala calidad del agua. ¿Por qué hicimos esa selección? Alguien lo dirá.

¿Pero por qué? Porque no nos importa la gente, porque un mundo tiene, pues, sus cuentas, sus

utilidades, sus desarrollos o no desarrollos, sus conflictos jurídicos, como lo hemos visto. ¿Pero por qué el otro mundo no se desarrolló? Entonces, tenemos nuestra juventud sin universidad, aún en el porcentaje similar al que había antaño. Igual va a abrirse ese debate ahora.

Tenemos niveles de morbilidad que ante pandemias no resisten. Tengo que anunciar que ya vencimos la primera epidemia que se podía expandir en Colombia. Lo vencimos con nuestro nuevo modelo de salud, que es la

salud preventiva. De esto hablaremos después, otro día. El ministro de Salud es quien tiene que hablar de eso.

Pero, entonces, desarrollamos carreteras sin contenido de sociedad para exclusivamente, pues, un usufructo indudable de algunas personas. Pero el país no se nos desarrolló. A tal punto que el escaso excedente económico hoy de Colombia nos pone en duros aprietos para pagar los compromisos de las 4G y de las 5G.

# La infraestructura debe ser social

Si nos cimentamos sobre un modelo productivo, no sobre extraer las rentas —carbón y petróleo—, sino sobre agricultura, industria no fósil, entonces, ¿qué infraestructura necesitamos ahora? El pasado está ahí. Ya habrá quien lo evalúe, y la política es para eso. Pero, ¿ahora qué hay? Si lo que está creciendo es la agricultura al 10,6%, la industria —no directamente fósil— al 4 o 5%, y el turismo al 9,6%. Si eso se sostiene, permítame poner

puntos suspensivos, ¿cuál es la infraestructura?

Entonces, yo me atrevería a hablar de lo siguiente: tenemos que saldar unas deudas sociales, si no nos matamos entre nosotros. Esas se llaman agua potable. O sea, los 100 billones que no se gastaron en los últimos 50 años, tienen que gastarse en X tiempo hacia adelante. Damos los primeros pasos; tiene que introducirse en el cuadro de vigencias futuras, de acuerdo con las normas, una cantidad que cubra buena parte de estos 100 billones de pesos de hoy.

Agua potable, porque no se puede tener una economía mientras la gente se está muriendo de enfermedades derivadas de la mala calidad del agua. Esa es una infraestructura popular, puede ser.

A veces, allá en nuestra tierra, Sucre, es poner una alberca por encima a ver si cae el agua. Hoy en Bogotá, deberíamos estar poniendo masivamente albercas de agua lluvia, así sea para los inodoros. No existe en Bogotá, porque lo que dijimos de usar el agua lluvia, sea en modo sofisticado o sea en modo

simple, que es una infraestructura, no se hizo en Bogotá porque la política en Bogotá pensó que siempre íbamos a tener agua, e incluso nos trajimos agua de otra cuenca hidrográfica y se la quitamos, que es Chingaza.

Hoy, miren lo que está pasando. Ahora, eso que está pasando tiene que ver con una circunstancia: cambio, crisis o colapso climático, como lo quieran llamar, es decir, por usar petróleo y carbón en el mundo. De esto sólo lo mencionamos. Luego empiezan a surgir unas



necesidades de una nueva economía, una economía que tiene que mirar al ser humano, sus necesidades básicas y resolverlas. Agua potable es una, sin agua no podemos vivir. Una moto, o una cuatrimoto, o un Ferrari con un dueño que no tenga agua, no sirve para nada, ni la carretera por donde anda. Agua potable.

Y obviamente, aquí se tienen que desarrollar empresas de ingeniería que tengan que ver con el agua potable. Por ejemplo, el Chocó. Están inundados hoy. ¿Por qué viven junto al río que los inunda? ¿Por qué viven junto

al río? Porque ahí está el agua que pueden recoger y eso los lleva al borde y, por tanto, a ponerse en riesgo. ¿Y no es la región más lluviosa del mundo? ¿O la segunda? Luego, si cae agua lluvia todos los días, ¿No debería haber una infraestructura de X complejidad, puede ser hasta familiar, que recoja el agua, la potabilice y la entregue al caserío? ¿Dónde están esas empresas de ingeniería? ¿Y dónde está el gobierno que no las está financiando? Como igual que se hace una 4G, pero para entregarle agua potable a la gente del Chocó, para que

no viva junto a los ríos, para que entonces, en un momento de exceso climático, no se ahoguen. Ejemplo que pongo, lo dejo ahí, el agua potable.

Pero si me separo de las necesidades básicas y entro a otras más complejas de la humanidad de hoy, ¿La nueva economía no se sustenta sobre el saber? Cuando yo hablo de inteligencia artificial y me pongo a ver la infraestructura para eso, ¿No? Es el intelecto general del mundo en una nube, hecho en la historia, un acumulado y hecho por

todos los pueblos del mundo con un usufructo particular. Este sí es un paraíso, digamos, es el uso del conocimiento humano para una ganancia particular, que tiene que tener una aplicación para que yo pueda arañar de eso y sacar una serie de conceptos, como se hace ahora en las aplicaciones.

Filósofos han dicho y prevenido el peligro de separar la realidad de la virtualidad, pero supongamos, y va a ser así, es el desarrollo de una nueva etapa tecnológica de la humanidad. ¿Cuál es la

infraestructura de la  
inteligencia artificial?  
Primera pregunta: ¿Vamos a  
ser usuarios o vamos a ser  
controlantes de la  
inteligencia artificial? La  
apuesta de este gobierno es  
saber de qué se trata y  
usarla y hacerla en la  
vanguardia, no en la  
retaguardia. Esa es la  
apuesta nuestra.

Ya hay un proyecto, que aquí  
no sé si está la ministra o no,  
andando, balbuceando en la  
Costa Caribe, pero ya  
entrados en el proyecto,  
¿Cuál es la infraestructura?  
La infraestructura se llama  
fibra óptica. No es compleja.

Es fibra óptica, es energía limpia, no sucia, no carbón, no petróleo, y es supercomputadores, es decir, super megachips. Esos no los tenemos, no los hacemos, no hacemos ni un megachip, ni un microchip, ni nada que sea un chip, un conductor en el hardware. No tenemos esa infraestructura.

Nos toca asociarnos con quienes la tienen por ahora. Bueno, pero si tenemos fibra óptica y si tenemos mucha energía limpia, muchísima, potencialmente. En el Caribe me llegan las troncales de la fibra óptica. Colombia

debería tener troncales de fibra óptica submarinas en el Caribe. No tiene hasta ahora, sino que le llegan. Puertos de entrada los tenemos.

Tenemos puertos, efectivamente, que sacan carbón, petróleo, el mar que nos junta al mundo y una posición geográfica que, como lo dije en la COP16, si uno cuadra bien el mapa mundi, Colombia es el corazón del mundo. Por eso se hizo el canal de Panamá y por eso nos lo quitaron. Pues en la inteligencia artificial, esa posición sigue siendo igual que para un canal. Determinante. Es

decir, podemos ser una potencia de la inteligencia artificial y tener, por primera vez, el primer país en América Latina con supercomputadores, que no los hacemos nosotros.

Bueno, ahí hay una infraestructura, porque si la desarrollamos, esa infraestructura es más matemática que cemento. Luego necesitamos muchos matemáticos y matemáticas, e ingeniería de sistemas y empresas de ingeniería de sistemas. Necesitamos mucha energía limpia y mucha fibra óptica. Infraestructura. Pero otra.



# Tractocamiones por trenes

Digamos, estos son los cambios. Un modelo económico que se muere y un modelo económico que aparece nos demanda. Porque, ¿para qué necesitamos inteligencia artificial nosotros ahora? Pues para hacer industria, para hacer agricultura, para producir, para saber. El saber está ligado a la producción. Cuando una sociedad no produce, no sabe. Porque el saber, por

definición, es resolver problemas, y los problemas los arroja el arte de poder sobrevivir todos los días, que es transformar el entorno en cosas que nos benefician, así sea comer, como la agricultura.

Luego, la infraestructura del saber, la infraestructura de la energía limpia, la infraestructura del agua potable, que es la básica. Pero yo puedo sumar otras que nos arroja el nuevo modelo de desarrollo de Colombia: la movilidad eléctrica.

Porque, si tengo energía limpia, no puedo mover los buses con diésel. Tengo que pasar a otras formas de movilidad, urbana o nacional, rural. Y eso me demanda otro tipo de infraestructura.

Luego, este tipo de infraestructuras, fibra óptica, agua potable, saber, energías limpias, movilidad eléctrica, para sólo mencionar estas primeras, es lo que tenemos que desarrollar de ahora en adelante, paulatinamente. No será todo en el primer año, pero necesitamos que el capital, que las empresas

cimentadas en el capital, que el saber de las universidades, que el recurso público, que la política pública, se encaminen hacia estos nuevos objetivos.

Cuando yo digo movilidad eléctrica, es trenes. Claro, no son tractomulas. No es que la tractomula deje de usarse, es que cambia su geografía. Porque hay que disminuir el precio de la carga. ¿Para qué? Para que nuestro producto, para exportar, no para importar, tenga un costo competitivo menor. ¿O no?

Si yo cargo en tractomulas, el costo del transporte es más alto que si cargo en vagones de tren. ¿Por qué Colombia no desarrolló su red ferroviaria? Buena pregunta. Por bobos. La destruimos, ¿O no? Por seguir a los norteamericanos que creyeron que la carretera y el auto eran y fueron realmente el motor de su crecimiento económico, el de ellos, pero no el nuestro.

Nosotros destruimos eso y ahora, transitoriamente, tenemos que usar las viejas vías férreas ya construidas, rutas construidas, e iniciar

un proceso que durará decenas de años para ampliar la red férrea colombiana eléctrica. ¿Cuánto nos vale lo primero que vamos a iniciar? 60 billones en vigencias futuras. Ya cuenten ustedes: 100 de agua potable, 60 de vías férreas. Lo que ya gastamos fueron 100 en 4G, 5G. Estamos hablando de un reto mayor.

¿Qué queremos hacer? Lo dijo muy bien Juan Martín: trazar líneas que junten el Pacífico con el Atlántico. Se burlaron de esto cada vez que lo dije en campaña. El tren elevado, que el tren que

vuela, que no sé qué. Pues lo más rentable para poder financiar una red férrea es juntar el Pacífico con el Caribe, con el Atlántico.

Así fue como se pensó el canal de Panamá. Para eso se hizo. No podemos ya usar el mismo canal de Panamá, sino líneas cercanas y paralelas. Más cercanas, más rápidas. Más difíciles medioambientalmente. Más lejanas, la que usted mencionó, que yo no cogería por Cali, cogería por Tumaco, Valle del Patía, subirme a la cordillera, que no son tres, es una, el Nudo de las Papas.

Tratar de pasarla, lo que sería costosísimo, y descender lentamente por el piedemonte hasta lograr coger las salidas por la Orinoquía hasta el Orinoco o hasta el mar. De eso que tenemos, de una idea así, que yo sí creo que es importante, no es nuestra, es de los abuelos pastusos que lo tenían previsto, pero nunca se hizo.

Tenemos una posibilidad de empezar a construir en este gobierno el año entrante. Ya están haciéndose los estudios para el ferrocarril Villavicencio-Puerto Gaitán,



que llega hasta donde es navegable el río Meta, en lo que llaman transporte multimodal. Otros gobiernos tendrán que seguir. Ese es el primer pedazo de esa vía. Villavicencio-Puerto Gaitán es la zona que puede ser la mayor zona, junto con Venezuela, de producción agroalimentaria de América del Sur, por lo menos nueva, con desembocadura en el Océano Pacífico y con desembocadura en el Océano Atlántico. O sea, un área mayor que Ucrania, con más agua que Ucrania, no bloqueable militarmente, como sí lo es Ucrania, lo estamos viendo ahora.

Posibilidades futuras, pero que podemos empezar a construir. Esto implica una concepción de política pública agraria en esa zona y el comienzo de una obra de infraestructura, que es un tren, que lo van a hacer los militares, porque hemos empezado a preparar el batallón de ingenieros, no solamente en el arte militar de puentes, etcétera, en zonas de combate, sino en este tipo de áreas, que aprendan a hacer obras públicas.

El Estado haciendo obras públicas, claro que eso se

llama romper un paradigma satánico en los últimos 50 años, pero ¿quién se va a meter al litoral pacífico a hacer obras públicas? En este momento, por ejemplo, en El Plateado, donde no puedo llegar exclusivamente con un ejército y arriesgarlo, y ahí tengo que llegar a cambiar la producción, tengo que llegar a hacer el colegio, hacer el hospital, hacer la vía, ¿quién lo hace cuando los tiros suenan de lado y lado, y puede llegar un dron? Pues la misma estructura militar que estamos desarrollando, que se vuelve político-militar o

socio-militar, o como quieran ustedes llamarlo.

Este tipo, digamos, de nuevas infraestructuras, indudablemente requieren nuevas ingenierías. Lo dejo como un punto. Lo que estamos sufriendo en colapsos climáticos en este momento, a veces por la sequía intensa, que ya viene otra vez, a veces por las lluvias, a veces por los huracanes, vendrán otro tipo de anomalías climáticas, nos demanda una nueva ingeniería, una ingeniería del siglo XXI.

No voy a ahondar porque no soy ingeniero, pero he notado la incapacidad estatal y privada de asumir riesgos climáticos, de lograr mitigarlos. Voy a poner solo un ejemplo: la Mojana. Cuando entramos a ver cómo se soluciona la Mojana, lo que hay son concepciones ideológicas que tienen que ver con cómo se llena esa tierra de ganado. Es la visión terrateniente, lo hemos discutido con la gobernadora varios meses allá mismo, o con la campesina, que es que fluya el agua, o con la que había antes, que era la anfibia, que

decía Orlando Fals Borda. Cada cosa de esas tiene una ingeniería y un estudio.

Entonces resulta que no se trata de hacer un muro feudal rodeando los pueblos para que no entre el agua, sino que es mirar cómo entra el agua. Es un estudio del agua histórico, con los niveles, etcétera, que nos permita saber. Los indígenas lo descubrieron antes, cómo se puede producir agricultura, al mismo tiempo pescar, al mismo tiempo vivir, estar al lado de agua y no ser muerto por una inundación. Eso es una ingeniería. Podría poner más

ejemplos, pero no voy a entrar.

La carretera Medellín-Chocó. Ustedes han hecho la doble calzada Medellín-Mar, y hay un puerto que se está haciendo ahí, por Puerto Antioquia, con ayuda nuestra. Voy a hablar un poco de Antioquia, pero al final remato con eso. Pero ¿por qué la vía 4G se hace rápido hasta el mar, Medellín-Mar? ¿Y por qué Medellín-Quibdó no? 20 años lleva la obra, 400 muertos, porque es una zona de deslizamientos por las lluvias, y la obra en 20 años no tiene una ingeniería

para los deslizamientos. El último, me tocó a mí en el gobierno, el año pasado, 50 muertos.



**Las obras de  
infraestructura,  
¿para beneficio de  
quiénes?**

¿Cuál es la lógica?  
Políticamente puedo hablar



de muchas lógicas de por qué eso ha pasado, pero ¿por qué? O sea, ¿es que la vía Medellín-Quibdó no es prioritaria, y la otra sí? ¿Qué da la prioridad? La misma pregunta de: ¿por qué 100 millones en 4G y 5G, y casi nada en agua potable? ¿Por qué entonces Medellín? No, no voy a poner a Medellín porque me meto en problemas políticos, pero podríamos poner otra cualquiera, ¿cierto? ¿Por qué Cartagena-Barranquilla, al lado del mar, y no los sures, que es donde vive la gente más pobre del Caribe colombiano? ¿Por qué? ¿Por qué no hay una vía entre

Mompós y Pinillos? ¿Por qué? Y en cambio, la de Bogotá-Barranquilla, Cartagena-Barranquilla, que pasa por condominios, que ni siquiera son de colombianos, esa sí, y no la otra?

Usted puso una propuesta nuestra: digamos, si yo estoy haciendo una vía con dinero público, porque al final la pagamos nosotros, y o peaje, y peaje, y viven acaudalados, grandes poseedores de tierra, como en la ruta del Sol 2, u otras zonas, ¿por qué no hay valorización? Si esa es una norma general de la teoría

de la hacienda pública. Si haces una obra pública y valorizas una gran propiedad, le regalas la valorización. O sea, el Estado es para enriquecer a los ricos.

En Estados Unidos se hace así, o en Estados Unidos cobran la renta de valorización y la socializan para hacer más obras. ¿Por qué aquí no? Y un debate, cuando pronunciamos, ya hay un debate enorme de que ¿cómo se le ocurre? Pues, ¿cómo se le ocurre que el Estado no es para eso? El Estado es para construir igualdad, equidad, derechos,

universalizar, eso es lo que dice la Constitución, ¿o hay que cambiarla? Entonces, ¿por qué la valorización no es una fuente de financiación allí y sobre quiénes se puede cobrar?

No estamos hablando del campesino, no estamos hablando del obrero, no estamos hablando de la mujer que vende lo que puede en la esquina de la carretera a los pasajeros de un bus, estamos hablando de los grandes patrimonios por donde cruza una obra pública.

Porque si se hace, y admito el debate, entonces que se inviertan obras en la misma región, etcétera, pues eso ya es otra discusión. Que si la financiación de la gran obra política reconoce la estructura social sobre la que descansa, que enriquece y empobrece, pues puede ser un mecanismo de financiación de equidad social.

Y entonces un tema como la carretera Medellín-Quibdó comparada con la Medellín-Mar no tendría la diferenciación social que hoy tiene y que se mide en 400 muertos, la mayoría

población afrodescendiente, pobre. Es una injusticia hecha por el Estado, es lo que produce violencia, es lo que conlleva que esas regiones terminen sacando oro ilícito, cocaína o lo que puedan para sobrevivir, porque no es así como se construye un desarrollo.

Y esto me lleva a un último punto y lo dejo porque ya sé que me alargué. Ustedes hablan de obras por impuestos, que ahí va, la mayor empresa que hace obras por impuestos es Ecopetrol y proponen obras por regalías, que sería similar. Lo que hemos dicho

nosotros es que se haga en PDET, que es lo que surgió del ordenamiento territorial del proceso de paz de Santos. Yo no estoy muy de acuerdo, yo creo que las zonas de exclusión son más amplias, pero bueno, eso es lo que tenemos. Es decir, que la obra pública o la obra de infraestructura debe ayudar a construir equidad social.

Equidad social en Colombia es equidad territorial. Ustedes lo pueden ver aquí, no lo hagan, pero lo pueden ver, saliéndose uno de este lugar de Cartagena, bonito, hermoso, pero entrando al

Pozón hay otra realidad. Territorialmente, en un mapa usted puede diferenciar lo que es la diferenciación social de la población.

Bogotá es un claro ejemplo, pero el país se puede dividir en territorios de acuerdo a la condición social de las personas. La segregación social es una segregación territorial, lo es en las grandes ciudades y lo es en las grandes regiones del país.

Pregunta: si yo cojo el mapa de los 100 billones ya gastados, casi a punto de gastarse, de las vigencias



futuras, que ya no son futuras porque ya se gastaron, y lo planto en un mapa, ¿qué me da? Ya ese ejercicio lo hice.

Plantamos las inversiones, puede ser, Juan Martín, millones por kilómetro en un mapa de carreteras, porque en lo que más invirtieron fue en carreteras, que ahora vamos a hacerlo en ferrocarriles, etcétera. Pero bueno, ¿qué me da en el mapa? Y en el mapa me da una enorme concentración de dinero, que es público al final: Bogotá, la Sabana, Medellín, Río Negro, y unos pedazos pequeños en

Santander, en Cali, y en la famosa carretera Bogotá-Barranquilla-Cartagena, la salida al mar, la caída a Villavicencio, que ha sido un dolor de cabeza, que se ha llevado mucho dinero, pero ya es un tema más complejo.

Si esa es la distribución territorial del cuadro de vigencias futuras a punto de terminar, ¿construimos equidad o desigualdad? Eso no es culpa de la empresa de ingeniería, sino de la política pública, pudo ser de otras regiones. ¿Eso es construir equidad o desigualdad? Ustedes tendrán ahí su respuesta,

pero hemos construido una enorme desigualdad territorial en Colombia.

Si yo quisiera otro frente de inversiones, energías limpias, con sus características tecnológicas, o agua potable, ¿qué mapa me da? Entonces, el mapa que daría, ese no está hecho, se daría futuro, ese sí sería con vigencias futuras, es equidad. No es culpa de la ingeniería, la ingeniería se pone al servicio de la política pública, pero la política pública ha construido en Colombia desigualdad territorial, y la consecuencia de la

desigualdad territorial y social es la violencia, y es la economía ilícita, y es los problemas más graves que tiene la sociedad colombiana, que no estamos resolviendo.

Luego, un mapa de nuevas infraestructuras, que obedece a un nuevo modelo económico que se basa en la producción del siglo XXI, podría producir equidad social, es decir, sacarnos paulatinamente del narcotráfico, de la violencia, de los principales problemas contemporáneos de Colombia, seguro que habrá nuevos hacia adelante,

porque siempre tendremos problemas, esa es la condición del ser humano, pero resolver los actuales y dramáticos problemas de la sociedad colombiana.

Luego, no es una crítica a la infraestructura, sino ¿a qué infraestructura? ¿Dónde? ¿Para responder a qué modelo económico? ¿A uno viejo, decrepito que ya se está muriendo, o a uno nuevo que está surgiendo? A cual hay que ponerle cuidado y al cual hay que adaptar las políticas de una empresa, su organización, sus tiempos de inversión, lo que hace una empresa

dentro de un nuevo modelo que está creciendo y que me parece que es mucho más creativo e importante para la sociedad colombiana que el que estamos dejando.

Gracias por haberme escuchado, muy amables.

*(Fin/nmp/)*



Volver al inicio

### Servicios a la ciudadanía

- Canales de contacto
- Convocatorias y consulta ciudadana
- PQRS

- Avisos Convocatoria Pública
- Notificaciones por aviso
- Encuesta acceso y consulta de la información publicada
- Normativa
- Sistema Único de Información Normativa
- Visita Guiada a la Casa de Nariño
- Notificaciones judiciales
- Mapa del Sitio
- Políticas
- Correo funcionarios

## Sede Principal

### **Casa de Nariño:**

Carrera 8 No. 7-26.

### **Vicepresidencia:**

Carrera 8 A No. 7-5.

### **Edificio Administrativo:**

Calle 7 No. 6-54. Código Postal:  
111711

### **Horario de Atención:**

Lunes a viernes, 8:00 a.m. a 5:00  
p.m.

### **Línea Gratuita:**

(+57) 01 8000 913 666

### **Canales anticorrupción:**

denunciasfuncionarios@presidencia.gov.co

### **Línea de orientación a mujeres víctimas de violencia:**

(+57) Línea 155 y 01 8000 919 970

### **Correo Institucional:**

contacto@presidencia.gov.co

 @infoPresidencia

 @infoPresidencia

 @PresidenciadeColombia

 @SIGCOLOMBIA

 @presidenciadecolombia

@FotoPresidencia