

ARTÍCULO ORIGINAL

Academia y transporte fluvial rural: Reflexiones a partir de un estudio de caso

Academy and Rural Water Transportation: Reflections on a case study

FLOREZ – JIMÉNEZ, M.Y¹.; RAMÍREZ – ROJAS, M.A².

¹Economista, Esp., ²Economista, MSc. Escuela de Ciencias Económicas y Administrativas
Universidad de los Llanos, Villavicencio (Meta)
Email: mayoflo@latinmail.com

Recibido: Agosto 14 de 2006. Aceptado: Junio 22 de 2007

RESUMEN

El desarrollo social de la humanidad ha requerido de medios para realizar la movilización tanto de personas como de productos, estos han evolucionado de acuerdo con las circunstancias de los lugares y las nuevas exigencias de los mercados. Sin embargo, persisten como complemento a la realización de las actividades económicas, la conectividad y las necesidades sociales, algunas formas de movilización como la fluvial de pequeña escala, accesibles a personas pobres que viven en zonas rurales donde se tiene agua y riberas aledañas a los ríos, y con baja densidad poblacional. Estas condiciones de transporte no son tenidas en cuenta por los planificadores del desarrollo y por lo tanto son invisibles y contribuyen a agudizar la situación de pobreza. Grupos como el Foro de Transporte Fluvial y Desarrollo en la Orinoquia y el Foro Internacional de Transporte Rural y Desarrollo (IFRTD por sus siglas en inglés), a nivel mundial buscan intervenir en el estudio de esta problemática para luego influir en los tomadores de decisión en procura de que se mejoren las condiciones de vida de la población que vive en las riberas de los ríos y zonas aledañas.

Palabras clave: Orinoquia, transporte fluvial, academia

ABSTRACT

The human social development had required tools to materialize people and products mobilization which had had an evolution in accordance with the local circumstances and some new market requirements. Nevertheless, some mobilization forms like, the hydro-transportation in small scale, survives as a complement to the economical activities, connectivity and social necessities for the poor people who live in rural areas where there are river banks with a low population density. That transportation conditions are not taken in account for the planers and decision makers so, this conditions are not visible and contribute to exacerbate poverty situation. Study groups like Foro de Transporte Fluvial en la Orinoquia (Orinoco Fluvial Transportation Forum) at local level and the International Forum for Rural Transportation and Development (IFRTD), at world one, are cooperating in the study of that issue in order to make influence on the decision makers aimed to improve the bank river and close areas population life conditions.

Key words: Orinoquia, river transport, academy.

INTRODUCCIÓN

El sector transporte es uno de los más complejos componentes del sistema económico, pues lo constituyen modos tan diversos como el carretero, ferrocarril, marítimo, fluvial y aéreo, y cada uno de ellos proporciona distintas clases de servicios y productos. En esta oportunidad se hará referencia al transporte fluvial y en especial al de pequeña escala.

La demanda por servicios de transporte, ha pasado en la última década por un proceso de reestructuración impulsado por el rápido crecimiento del comercio, especialmente el internacional, como soporte de los avances tecnológicos, que en cualquier nivel requieren de servicios conexos de bodegaje, almacenamiento, distribución y entrega, que le hagan cada vez más competitivo y eficiente. Ante esta prospectiva, en la Orinoquia colombiana se trabaja desde distintos frentes para recuperar la navegabilidad del río Meta, porque esta vía constituye la tercera salida al mar. No obstante, en cualquier estrategia de desarrollo que se proponga, es necesario incluir a los usuarios y propietarios de las pequeñas embarcaciones, quienes con o sin política de conectividad, deben continuar su labor diaria al costo que sea, para garantizar su supervivencia y la de su familia.

Muchos pobladores al interior de la Orinoquia, contribuyen con su actividad económica a la formación de Producto Interno Bruto, como es el caso de los pescadores en Puerto López, cuyo aporte con la producción de pescado para el consumo en la zona y los excedentes generados que se comercializan y contabilizan como de Villavicencio; igualmente gran parte de la producción obtenida en los minifundios que no es entregada al canal de comercialización; o el oro de aluvión que se extrae en la región pero al ser comercializado por intermediarios en ciudades del interior del país lo relacionan con otro origen. En este sentido es que factores como la insularidad de los territorios, las formas de comercio y distribución existentes, el bajo nivel de excedentes y el sistema de contabilidad nacional, inciden para que no se refleje el producto de esta cotidianidad en las cuentas regionales ni nacionales; no obstante con la producción obtenida se atienden grupos poblacionales que subsisten en niveles de pobreza crítica y hacen soberanía en el territorio, a pesar de que se consideran a sí mismos poco beneficiados de la política social porque continúan marginados de los beneficios básicos del desarrollo.

De esa actividad productiva y social hace parte el transporte fluvial que se realiza cada día en embarcaciones pequeñas desde las fincas donde no hay otra vía de transporte hasta los puntos de embarque, lugares para la conexión multimodal y centros de servicios sociales, movilizandolos personas y productos generados en la zona como el arroz secano (figura 1), sin embargo, éste tipo de transporte no es considerado un tema estratégico por parte de los planificadores; se ignora la topografía regional, la abundante hidrología, la existente reserva natural y forestal y como consecuencia no se dispone de diseño para un desarrollo de vías de conectividad acorde con sus requerimientos y normatividad ambiental en contraposición a un escenario continuo de necesidades y de habitual utilización de los ríos como forma de locomoción sencilla y accesible a las poblaciones que habitan las riberas y zonas aledañas.



Figura 1. Descargando arroz en Puerto Banderas, río Meta. Septiembre 05/06. Foto. FTFDO

La parte alta del río Meta constituye epicentro de interés de un grupo de estudio formado en la universidad de los Llanos desde mayo del 2003, denominado Foro Permanente de Transporte Fluvial y Desarrollo y el cual es miembro activo del Foro Internacional de Transporte Rural y Desarrollo –IFRTD, con sede en Londres y secretarías técnicas en Africa Occidental, Africa del Este y el Sur, Asia y América Latina, el cual investiga y ayuda a influir en la solución de problemáticas de movilidad y accesibilidad rural de poblaciones pobres y con quienes se trabaja en forma permanente en red.

El grupo de estudio, a partir de una revisión bibliográfica encontró que se han realizado unos 67 estudios entre 1987 y el 2005, los cuales relaciona el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, en el estudio de navegabilidad del río Meta y en los cuales se resalta que de la navegación pesada se encarga este Ministerio y otras entidades nacionales y regionales, sin diferenciar el transporte rural por agua realizado en pequeñas embarcaciones, del transporte fluvial a gran escala. Esta situación no ha permitido establecer procesos comprensivos de las condiciones dominantes e identificar prioridades a partir de la valoración de experiencias propias y de otros lugares del mundo mediante acciones de planificación con el máximo aprovechamiento social, económico y ambiental.

Algunos de los estudios relacionados con el río Meta, se caracterizan por presentar una tendencia historicista orientada hacia la recuperación de la navegabilidad que se perdió hace cincuenta años e insisten en la navegación pesada bajo consideraciones clásicas de tecnología y economía, operando bajo supuestos a falta de mayor y mejor información; se sobreestiman capacidades regionales para manejo y control ambiental específicos, cuando los indicadores de desempeño son de los más pobres del país y convocan a ejecutar acciones en dragados y voladuras sobre el cauce del río, obras portuarias, y manejo y control ambiental de las orillas del río y sus afluentes, sin considerar o describir las dinámicas humanas y sociales ribereñas que implicarían las obras, su mantenimiento y eventual operación.

Esta aspiración de movilizar carga por el río Meta de manera sostenida en el tiempo y con satisfactorio rendimiento económico, debe ser equitativa con la aspiración de bienestar social para los habitantes ribereños, con beneficios tangibles que compense su actitud responsable (informada, capacitada y educada) de control y manejo ambiental de las orillas de todo el trayecto del río y que contribuya además a facilitar el acceso a los servicios básicos y a fortalecer su proceso social.

En adición a lo anterior, los procesos sociales, dada su complejidad interna, comprenden toda una red de relaciones que afectan de diversas formas a grupos sociales y dentro de estos de manera diferente a hombres y mujeres.

Transporte rural y género

Desde los años ochenta se iniciaron estudios, que se generalizaron en los 90, tomando como punto de referencia el análisis económico, la contribución de la mu-

jer en lo productivo y lo reproductivo. En la primera década del siglo XXI aun resulta invisible en las estadísticas nacionales sobre economía rural el aporte femenino, a pesar de que la presión ejercida por situaciones de proletarización, violencia y ausencia de mano de obra masculina obligan a las mujeres a responder, además de las labores domésticas, por trabajos productivos tanto para el autoconsumo y la subsistencia de la familia como para el mercado.

Junto con el reclamo de valoración de su trabajo, los estudios encuentran en el acceso a activos y recursos productivos una condición para que las mujeres rurales sean sujetas de derechos y ciudadanas plenas, lo que se tomaría como una fuente de empoderamiento, porque si bien es cierto que la mujer ha logrado que se tenga en cuenta su productividad y muestra de ello es que ya existen programas preferentes para madres cabeza de familia, aun subsisten zonas en el territorio donde su trabajo no es cuantificado.

De otra parte, a pesar de la necesidad que las mujeres tienen de servicios de transporte y debido quizás a su escasa representación entre los usuarios, han tendido a ser ignoradas por los planificadores del desarrollo. Con mucha frecuencia, los proyectos de movilización de pasajeros no han logrado tomar en cuenta las necesidades de las mujeres como usuarias (Fernando 1997). La planificación convencional se ha centrado en las redes viales y el movimiento de productos a largas distancias, descuidando las soluciones locales para trayectos cortos, especialmente para cubrir las necesidades de las mujeres. Pocos proyectos de transporte han incorporado el análisis de problemas de género o tenido en cuenta que las mujeres tienen menos acceso a la información, al capital, al crédito, los ingresos en efectivo y en general, a las actividades económicamente lucrativa (Starkey, 2004).

Dicho en otras palabras, siendo la mujer no solo usuaria sino también oferente de servicios de transporte rural y a pesar de los logros alcanzados en su lucha por la valoración a su participación en el sistema económico, aún no es cubierta para acceder a beneficios que le faciliten su triple rol en las sociedades y mejoren su desempeño. La igualdad de oportunidades se ve constreñida por tabúes y complejos de género que dificultan el reconocimiento de las capacidades y competencias demostradas por las mujeres que, como en el transporte rural, se puede comprobar que no solo cooperan en su ejecución sino que se responsabilizan de éste como medio productivo que aporta a la economía y por consiguiente al desarrollo de las regiones.

Transporte rural y Desarrollo

El transporte rural en la academia se concibe como parte del desarrollo rural y este a su vez desde las actividades que realiza el campesino, no solo a partir de los esquemas tradicionales y modernos de la agricultura, sino integrado con su desenvolvimiento social y cultural en medios naturales donde la preservación de lo ambiental se hace más estricta como es el caso de la Orinoquia.

El desarrollo rural se ha manejado como política de crecimiento económico, pero dedicando una mayor atención tanto al seguimiento y la evaluación de la ejecución de recursos financieros como al estado del arte de sus tendencias y enfoques teóricos. No obstante, esos mismos enfoques han desconocido en su construcción el aporte de los propios campesinos, dando así continuidad a la problemática existente de la que también hace parte el transporte rural por agua y por consiguiente, éste no recibe tratamiento como componente que es del desarrollo rural como tampoco se nota su inclusión en el problema agrario.

En este sentido resulta complicada la comparación entre los costos de construcción de carreteras versus el desarrollo de vías fluviales, aplicando indicadores costo/beneficio financiero, porque el transporte fluvial debe considerarse desde la óptica de bienes meritorios y someterse a otro tipo de evaluación, (ONUDI O LMST), pues como lo plantean Dasgupta y Sen, existen diferencias fundamentales entre los cálculos comerciales y el análisis de beneficios y costos sociales (Marglin, Desgupta y Amartya 1972). Con base en esta premisa, en ambientes ecológicos frágiles como es la Orinoquia, es difícil para los planificadores y gobernantes tomar decisiones resolutorias. Esta situación agrava el abandono de áreas aisladas, donde la construcción de carreteras es difícil y costosa, lo que ha llevado a inversiones con impacto negativo en la capacidad de los hombres y mujeres pobres para utilizar en forma eficiente el transporte por agua.

En Colombia hay un conjunto de trabajos que tratan la cuestión del desarrollo rural con enfoques globales o de manera muy específica, se hará referencia a dos. Dentro de los primeros, se destaca la Misión Rural 1997-1998, que se preocupó por ubicar lo rural dentro de un "proyecto nacional", para significar con ello que la cuestión rural le compete a la sociedad en conjunto. Ha sido propio de esta corriente analítica, desarrollar lo que se ha conocido como la "nueva ruralidad", que centra su discusión en la idea de que lo rural debe ligarse más a

las dinámicas territoriales que a las productivas agropecuarias (Echeverry, 2003)

Dentro de la segunda corriente están los estudios que presentan el desarrollo rural como una cuestión ligada a la integración parcial del campesinado dentro de los esquemas de la modernización agrícola; tal es el caso de los enfoques del Desarrollo Rural Integrado y aquellos que han centrado su preocupación en la dinámica de las economías campesinas y que apoyándose en las teorías de los sistemas de producción, explican con solvencia las estrategias de producción y reproducción (Weitz, 1983).

Como quiera que se analice, la economía campesina está articulada al sistema agroalimentario que debe adaptarse tanto a las demandas de tecnología como a los programas políticos que presenta tendencias económicas y sociales que históricamente poco se enfocan al reconocimiento de la participación del pequeño campesino.

La situación del campesinado se agrava cuando carece de los medios para acceder a la movilización de su producto o cuando los trayectos para trasladar la carga resultan difíciles, cerrando el círculo vicioso de la inequidad del proceso productivo al aumentar significativamente los costos de transporte para participar en el mercado lo que implica movilizar insumos productos y personas.

Las consecuencias de permitir al transporte rural fluvial permanecer fuera de la corriente más extendida de la planificación del desarrollo se manifiestan en el deterioro de las vías tradicionales, conflictos en el uso de las vías por agua y las costosas intervenciones al transporte terrestre (subsídios encubiertos que ocultan los costos reales de formas competitivas de transporte especialmente por carretera y crean la ilusión de que el transporte por agua es una alternativa inviable). Así, la población rural usuaria de estas vías pierde oportunidades para mejorar su forma de vida a través del acceso a los servicios básicos y a actividades económicas, desperdiciando un valioso potencial para desarrollar tecnologías de transporte sostenible ecológica y financieramente factibles.

El fenómeno se repite en todo el territorio sin que el transporte rural, fluvial logre su reconocimiento como pieza clave de la producción y el desarrollo para zonas como la Orinoquia, donde la riqueza hídrica no requiere de grandes inversiones porque se cuenta con vías naturales que pueden ser aprovechadas. Por ello el trans-

porte por agua reclama para sus actores y usuarios acciones tan inmediatas como el fluir de las canoas de los pescadores

El objetivo más importante de este tema es la identificación de los aspectos socioeconómicos de los habitantes que tienen en las embarcaciones menores, como chalupa, planchón, falca, canoa o potrillo, su medio de vida y de ingreso. Por tanto, es necesario desde el punto de vista económico analizar los costos, ingresos, frecuencias, número de habitantes, agricultura, comercio, movilización de pasajeros y de carga, mantenimiento y otros aspectos que están involucrados directamente con este medio de movilización que aportan al Producto Interno Bruto y desde el punto de vista social propone alternativas para mejorar la calidad de vida de los habitantes de las riberas y de los campesinos productores.

Oferta Hídrica

Colombia por su ubicación geográfica y sus condiciones de relieve tiene una precipitación media anual de 3.000 mm lo que representa una abundancia significativa de recursos hídricos, si se compara con el promedio mundial de precipitación, que se encuentra alrededor de los 900 mm y con el de Suramérica, que está cerca de los 1.600 mm.

La oferta hídrica de escorrentía superficial per cápita total de Colombia es de 59.000 m³/hab/año; sin embargo, la oferta per cápita accesible anual, bajo condiciones naturales es de 12.000 m³/hab/año.

El análisis comparativo entre la oferta hídrica per cápita accesible anual con respecto a las ofertas limitantes al desarrollo muestra una significativa abundancia hídrica en Colombia, capaz de sustentar el desarrollo socioeconómico a largo plazo

El Alto río Meta

La cuenca de mayor incidencia en el territorio llanero es la del río Meta, su hoya hidrográfica tiene una superficie aproximada de 93.800 km² con una precipitación media anual entre 300 y 2500 mm hace parte de la cuenca del Orinoco cuya superficie drenada dentro del país alcanza los 350.000 km²(FAO 2003). El río Meta

cuenta con una extensión de 1200 kilómetros de longitud en Colombia de los cuales son navegables unos 850 a partir de Puerto López. La cuenca con mayor deforestación la del río Upia, donde la tala indiscriminada hizo que el río se sedimente y ocasione inundaciones a los cultivos y viviendas aledañas a las riberas.

El río Meta tiene sus fuentes en los ríos Humea, Guayuriba y Guatiquia, los cuales nacen en el páramo de Sumapaz en la cordillera oriental y entre sus afluentes figuran el Cravo Sur, el Casanare, el Cusiana, el Upia y el Manacacias.

La dedicación de tierras a la agricultura motiva la destrucción de los bosques protectores ubicados a orillas de los tributarios del Meta, lo cual ocasiona un doble daño: Por una parte destruye el follaje que defiende el río de los rayos solares y por otra, la caída de los árboles que la corriente arrastra formando palizadas que dificultan la navegación (Pabón, 1994).

Para dimensionar la importancia que tiene el transporte fluvial en la región, se tomarán como puntos de referencia los municipios de Cabuyaro y Puerto López que conforman el Alto río Meta, cuyas características generales se describen a continuación.

En Cabuyaro, uno de los municipios de la zona, los principales ríos que riegan la región son el Meta, el Humea, el Upia y el Cabuyarito, navegables por embarcaciones pequeñas en la mayor parte de recorrido; entre los caños más destacados están Caño Grande, Caño Chiquito, Pirigua, Quiquiriqui, el Hijo, el Gualdronera, San Juanito, Varico, Naguayas, el Boral, el Barro, caño Seco, los Pavitos, el Vigía, Aguas Claras, Cañadas y Naranjitas

Al municipio de Puerto López lo riegan los ríos Meta, Metica, Manacacias, Yucao, Cabuyaro y Macapay, afluentes todos del primero. El Manacacias lo atraviesa por la parte media del territorio, el Upia por la línea fronteriza con el departamento de Boyacá, todos ricos en pesca y navegables en invierno por embarcaciones de gran calado hasta hace algunos años, hoy enfrentan la nostalgia de observar como merman no solo sus caudales sino también su riqueza ictiológica, la fauna y la flora.

CABUYARO: UN ESTUDIO DE CASO

La Orinoquía colombiana en sus 310.000 kms², está ocupada por cerca de 1.500.000 habitantes, de los cuales el 50% se concentra en el departamento del Meta, según las cifras arrojadas por el censo que realizó el DANE en el 2005. El municipio de Cabuyaro se encuentra a una altura de 235 metros sobre el nivel del mar, una humedad relativa de 75% promedio, con máxima precipitación pluvial en los meses de abril a Julio y mínima entre diciembre enero y febrero, el resto son periodos secos; se encuentra localizada a 149 Km. de Villavicencio, llegando por la vía a Puerto López al sitio La Banqueta, donde se encuentra un Planchón para cruzar por segunda vez el río Meta y donde se construirá el muelle internacional fluvial.

Con una extensión de 936 km² presenta una densidad poblacional de 2.1 habitantes por km² y un total de 3.660 personas (2005) de las cuales el 29% se ubica en la cabecera municipal y el 71 % restante en área rural, con una alta dispersión de sus viviendas. El área de influencia más cercana es el municipio de Puerto López con 29.222 habitantes, siendo ruta de comunicación terrestre en muy regulares condiciones.

Con una geografía rica en recursos hídricos, centro y albergue de una gran diversidad de fauna y flora, la red hidrográfica de la zona reúne características de gran interés por su fauna ictiológica, productividad y epicentro de comunicación.

El agua de los ríos Meta, Humea, Upia y Cabuyarito es demasiado turbia debido al alto grado de sedimentos y concentración litológica. A esto se suma el vertimiento de sustancias tóxicas, aguas residuales y excretas en gran parte de su curso. Esta agua no es apta para el consumo humano, pero es aprovechada en gran parte para el riego en zonas de producción agrícola (Ideam 2001)

A esta localidad, pese a estar poblada desde 1700, solo fue posible ingresar después de 1960 por vía diferente al río Meta, y se hacía en embarcaciones de 12 o 20 toneladas, con motor fuera de borda. El municipio cuenta en su territorio con vías terrestres de segundo y tercer orden, así:

Segundo Orden: Cabuyaro – La Horqueta – Los Mangos; Cabuyaro- Barranca de Upia y Cabuyaro - La Horqueta – Puerto Porfía, que son de responsabilidad del departamento del Meta.

Tercer Orden: La vía Cabuyaro – El Viso – Guayabal de Upia, con responsabilidad del municipio.

La figura 2 permite conocer el estado que presenta la mayoría de los puertos fluviales donde se carga y descarga para el tránsito a través de los ríos en la zona, refleja la precariedad de condiciones al adolecer de infraestructura física adecuada tanto para la operación como para el control de la movilidad, con alto riesgo de inundación que causa la proximidad a la corriente hídrica en época de invierno que regularmente es de ocho meses al año.



Puerto La Banqueta, donde se construirá el Puerto Fluvial Internacional. Octubre 20/06. Foto. FTFDO

Se destaca la importancia que representa la construcción del puerto internacional fluvial, cuyo proyecto se encuentra en la etapa de diseño a cargo de Instituto Nacional de Vías –INVIAS, cuyas obras inician en el 2007 con asignación presupuestal de 45.000 millones de pesos, de las vigencias 2006 a 2008 (Conpes 3396). Este puerto dará nueva dinámica a la región en su conectividad con el interior del país y el resto del mundo en la ruta Pacífico- Meta, Orinoco, mar Caribe, como una Iniciativa para la Integración Regional Suramericana IIRSA tal como se presenta en el documento “Agenda de Implementación consensuada 2005 -2010” que fuera aprobada en la III Reunión de Presidentes de América del Sur.

Economía

La economía de Cabuyaro se concentra en 303 unidades productivas que hasta ahora había dependido en un 60% de la pesca artesanal, un 30% de la agricultu-

ra y el restante 10% de la ganadería. No obstante, actualmente se halla en expansión la ganadería extensiva y el cultivo de palma.

Siendo el renglón pesquero el más importante, se le dedican a esta actividad ocho meses al año entre Septiembre y Abril y el resto de tiempo se impone una veda respetada por todos; por tanto, los pescadores tienen que buscar fuentes alternativas de ingreso para asegurar el sustento de la familia (4 personas promedio) durante esos cuatro meses. Desde finales de 2003, veintinueve de estos pescadores (entre ellos 4 mujeres) se encuentran organizados en una asociación piscícola que trabaja en coordinación con el Instituto Municipal para la Producción Acuícola, IMPA, en cultivo de cachama en estanque.

CONCLUSIONES

El crecimiento global del sector de los servicios, la necesidad de dinamizar la economía y de diversificar las oportunidades de redistribución de recursos, los procesos migratorios voluntarios o forzados generados por inconformismos sociales y por consiguiente los nuevos asentamientos en las riberas de los ríos y sus áreas de influencia directa, son algunos de los factores que han revivido la importancia del transporte por agua, como una forma viable y accesible para la movilidad tanto de personas como de mercancías especialmente para personas pobres y vulnerables que habitan en zonas con baja densidad poblacional como la Orinoquia colombiana.

Sin embargo, además de los servicios es necesario proponer alternativas productivas, teniendo en cuenta la ruralidad, la territorialidad y la conexión inter e intra municipal y en especial lo anteriormente descrito porque aquí caben muchas más actividades productivas adicionales que constituyan alternativas sostenibles de desarrollo.

Al revisar la conformación del río Meta se destaca el aporte que hace toda la región alta de la cordillera oriental desde el Páramo de Chingaza, en la diversa conformación de hilos de agua, lo cual exige para el tema de transporte fluvial y la navegación multiplicar esfuerzos para tratar con compromiso, eficiencia y responsabilidad un problema ambiental que incide sustancialmente en la economía de una región y en el desarrollo de un país.

Para su labor diaria los pescadores utilizan canoas construidas en madera, cuyas medidas promedio son 8.5 a 9 m de eslora; 1.40 m de manga; 14 cm de calado y de 5 a 6 cuadernas, con motor fuera de borda cuya potencia oscila entre 15 y 40 caballos accionado con gasolina.

Estas embarcaciones prestan un servicio que va más allá de la pesca, son utilizadas para el transporte de personas (colegiales, enfermos, jornaleros, turistas) y de carga (semilla, cultivos, víveres y ganado), entre otros.

Para el transporte de carga en mayor volumen se utiliza el expreso ganadero de Ramón Plata, que cuenta con 12 planchones de motores diesel que recorren el río Meta desde Puerto López, hacia Puerto Ordaz (Venezuela), cruzando Puerto Carreño.

No obstante, es necesario llamar la atención porque si bien haciendo parte del páramo de Chingaza, la principal beneficiada es la ciudad de Bogotá mientras la región de la Orinoquia no percibe una retribución por este servicio como si se tratara de un intangible. A este respecto es necesario entrar a participar en los proyectos de desarrollo regional que se adelantan actualmente en la región Bogotá - Cundinamarca.

Algunos de los factores que han influido en la estructura hídrica del río Meta, caracterizada porque la navegación de gran calado es difícil, prevalece el tránsito cotidiano de pequeñas embarcaciones, se explican por el desarrollo de actividades agropecuarias y de explotación incontrolada de recursos naturales, así como por la natural presión ejercida sobre los mismos, por asentamientos poblacionales establecidos en busca de mejoramiento de sus condiciones de vida.

Es en este contexto del desarrollo regional y del transporte fluvial que surgió el Foro de Transporte Fluvial y Desarrollo de la Orinoquia, cuya función principal es indagar, difundir y modificar positivamente la realidad del transporte rural y por agua en la Orinoquia, a través de la influencia que pueda ejercer sobre los agentes del Estado, la sociedad civil y organismos internacionales para orientar su acción hacia la superación de la pobreza, marginación e inequidad. Como producto del trabajo realizado, falta divulgar la realidad que se evidencia en algunas localidades para que los tomadores de decisión aporten con compromiso social al desarrollo.

El transporte rural es una condición a la que se debe prestar toda la atención necesaria porque permite la comunicación en zonas que por sus propias características geográficas permanecen aisladas no solo del resto del país, sino incluso de la propia territorialidad.

Es necesaria la concurrencia social en la construcción de una política de transporte rural, a la que aporten campesinos, empresarios y autoridades locales y nacionales para obtener como resultado el elemento integrador del sistema productivo hacia el mejoramiento en los niveles de desarrollo en la zona, la región y el país.

Para terminar se considera que en áreas rurales poco pobladas, donde se dificulta alguna infraestructura de transporte porque las carreteras son difíciles topográficamente o muy caras de construir, es necesario contar con el apoyo político y financiero adecuado para aumentar la movilidad de la gente que utiliza las vías fluviales existentes y renovar aquellas que han caído en desuso. El diseño de un sistema integrado de transporte que involucre la cotidianidad del transporte fluvial de pequeñas embarcaciones puede constituir la pieza clave en el actual crecimiento económico global, hacia el aprovechamiento y empoderamiento de recuperación de la tercera salida al mar, articulando procesos productivos y de comercialización internacional en una dinámica desde y hacia el interior del país.

RERFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES Documento del 3396 pág. 6 República de Colombia. Noviembre 2005.

Departamento Nacional de Estadísticas DANE Informe de Coyuntura Económica Regional, Meta II semestre de 2004, marzo de 2005

Echeverry, R., Colombia en transición. De la crisis a la convivencia. Tercer mundo. Departamento Nacional de Planeación. 1997 9586015116

Fernando, Priyanthi. 1997. Balancing the load: Gender issues in rural transport. London: International Forum for Rural Transport and Development. University of Pretoria etd Mahapa S. M. 1993. 159 p 1856499812

FAO, Oficina para América Latina y el Caribe informe hídrico año 2003

Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales de Colombia IDEAM. Caracterización ambiental de las cuencas hidrográficas, Perfil ambiental Cuencas hidrográficas. 2001 9587010868

Ministerio de Agricultura y Desarrollo de Colombia. Misión Rural de 1997-1998

Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial ONUDI Marglin, S; Desgupta, S; Sem, Amartya. Pautas para la evaluación de proyectos. New York, 1972 9505376197

Pabón, O. Apogeo y Decadencia de una ruta. Universidad de los Llanos, Villavicencio, Colombia, 1974

Ribero R. "Análisis temporal de funciones de ingreso y participación laboral femenina y masculina en Colombia". Mimeo. Departamento Nacional de Planeación. Bogotá 1997.

Starkey Paul y otros, Mejora de la Movilidad Rural. Banco Mundial, Documento de Trabajo No. 25. pág. 16 Washington, DC. 2004 9780821357262

Weitz, R. La extensión agraria del sector público ante los desafíos del desarrollo sostenible, Centro de estudios sobre desarrollo rural, Rehovot, Israel. 1998 9681618173