

ILEX
ACCIÓN
JURÍDICA

**CENTRO de
ESTUDIOS para la
JUSTICIA RACIAL**

INFRAESTRUCTURA y JUSTICIA RACIAL:

Las vías del Pacífico



ILEX.
ACCIÓN
JURÍDICA

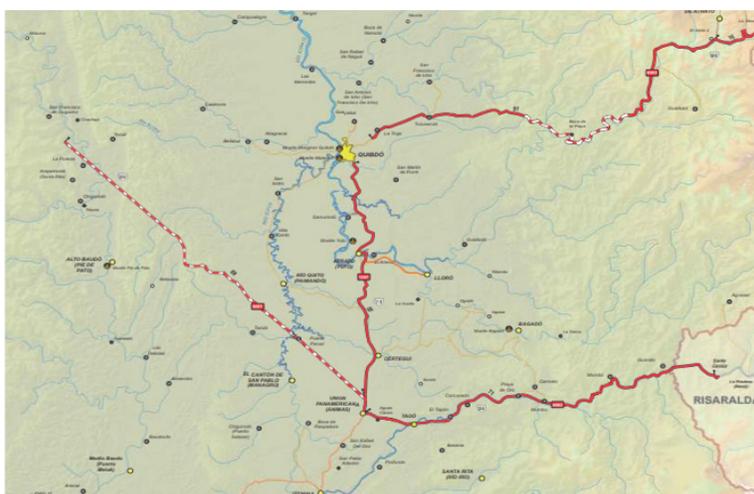
CENTRO de
ESTUDIOS para la
JUSTICIA RACIAL

**Infraestructura y justicia racial:
Análisis de la relación entre el racismo estructural y el
abandono estatal en las vías en el Pacífico**

En el kilómetro 17 del municipio del Carmen del Atrato, Chocó, un deslizamiento de tierra ha desencadenado una emergencia en la vía Quibdó - Medellín, dejando atrapadas a decenas de personas y vehículos en la zona y cobrando la vida de más de 30 personas. La catástrofe puso sobre la mesa, una vez más, el histórico problema de infraestructura vial en el Pacífico colombiano que no solo plantea una problemática técnica y geotécnica de considerables proporciones, sino también la vulnerabilidad de una población que se encuentra privada del acceso igualitario a recursos vitales. Este problema se conecta directamente con las decisiones de planificación que a lo largo del tiempo han resultado en una inversión desigual y una planeación segregada en infraestructura, que han tenido un impacto negativo desproporcionado en ciertos grupos de la población, perpetuando desigualdades existentes.

Veamos con lupa este asunto que evidencia un abandono estatal de varias décadas: todas las regiones del país deberían contar con una infraestructura vial y de movilidad adecuada que sea capaz de integrar diversos medios y tipos de transporte para garantizar una calidad de vida de las personas en pro la equidad, movilidad y cohesión social. Sin embargo, las dificultades en las vías de transporte terrestre en la región pacífica muestran un aislamiento si se compara con otros lugares del país. Actualmente la región cuenta con rutas viales como Medellín-Quibdó y Pereira-Quibdó, no obstante, estas rutas no establecen una conexión directa entre el centro del país y el Océano Pacífico. Por otro lado, la carretera Cali-Buenaventura conecta el principal puerto del Pacífico, Buenaventura, con el departamento del Valle del Cauca y el centro del país. Además, existe la ruta Cali-Pasto-Tumaco. Las dos primeras, se observan en la primera ilustración.

Ilustración 1. Mapa de Carreteras Chocó 2022



Fuente: Instituto Nacional de Vías 2022.

En lo que respecta a la primera ruta (Medellín-Quibdó), no solo representa un desafío en términos de transporte, sino que también pone de manifiesto la alarmante inequidad que afecta a gran parte de la población del departamento. La falta de inversión en infraestructura vial en el Chocó, junto con factores sociales, ambientales y geotécnicos, así como la historia de marginación y aislamiento que ha perpetuado desigualdades en la región, son algunos de los elementos que contribuyen a este problema.

El racismo estructural se manifiesta en la distribución desigual tanto de oportunidades como de recursos. La ubicación de las carreteras y la falta de conexiones directas pueden crear barreras que limitan el acceso a oportunidades educativas, laborales y de atención médica para las comunidades afrodescendientes. Desde finales de los años 60 diferentes gobiernos han establecido propuestas y estrategias de intervención en la región y estas no han sido del todo contundentes o exitosas ¹. Para ilustrar algunos ejemplos, en 1992 con el “Plan Pacífico”, una estrategia de desarrollo sostenible respaldada por diversas instituciones internacionales. A pesar de los esfuerzos desplegados y de las estrategias implementadas, que abarcaban aspectos sociales y el funcionamiento de las administraciones territoriales o locales, los resultados no alcanzaron las expectativas. Empresas consultoras como Econometría S.A llegaron a la conclusión de que las comunidades beneficiarias no experimentaron cambios significativos en sus condiciones de vida.

Un poco más tarde (El salto social 1994 -1998), que centró su intervención en proyectos de infraestructura vial en el país, se vieron obstaculizados sus efectos por la vulnerabilidad que representaba la presencia de grupos paramilitares, la militarización de algunos municipios y territorios, y el incremento de la violencia con las guerrillas. Todos estos factores generaron limitaciones en las acciones de institucionalidad frente este tipo de proyectos ². Sin embargo, se alcanzaron algunos avances en términos ambientales y del reconocimiento de los grupos étnico-raciales según la Defensoría del Pueblo.

1 Gómez, D., & Suárez, C. (2009). El Pacífico Colombiano: problemática regional e intervención del Gobierno Nacional en los últimos veinte años. 1987-2007. Bogotá: Centro de Estudios Políticos e Internacionales.

2 Defensoría del Pueblo de Colombia. (2016). Problemática humanitaria en la región pacífica colombiana. Bogotá, D.C: Defensoría del Pueblo de Colombia.

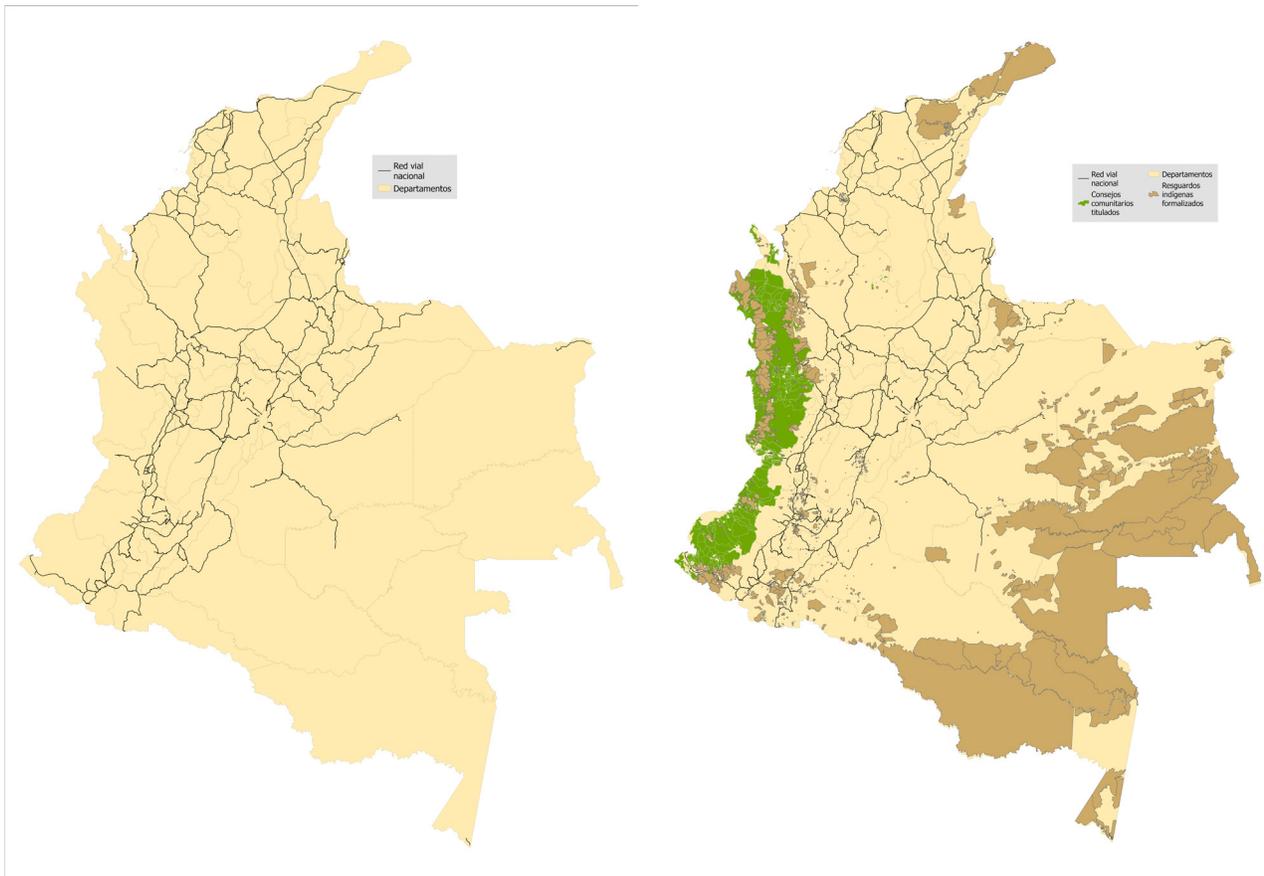
No obstante, el Pacífico, su población y las acciones específicamente en la infraestructura vial en algunos departamentos, fueron rezagadas pues no hubo acciones contundentes para orientar la búsqueda de mejoras en ese sector.

Más adelante el Plan Nacional de Desarrollo denominado, “Cambio para construir la Paz”, entre 1998-2001 también tuvo efectos (al menos no esperados) gracias a las decisiones políticas en su momento, en este caso el plan tenía algunos pilares para el Pacífico. El primero de ellos era el económico y el segundo, buscaba mejorar y proyectar la construcción de la red férrea de la región. Sin embargo, debido a cuestiones jurídicas, el plan fue declarado inexecutable por la Corte Suprema. Después, se aprobó y vinculó al Plan Colombia, lo que impactó en el Pacífico. Durante este periodo, al igual que en el anterior, se agravaron la violencia y el narcotráfico, lo que llevó a concentrar esfuerzos en el fortalecimiento de la presencia militar en la región. Debido a este y otros desafíos, los proyectos de transporte se ejecutaron de forma parcial. Es importante destacar que estos proyectos estaban primordialmente vinculados al transporte terrestre hacia los puertos principales y como resultado algunos departamentos no experimentaron plenamente los efectos de estas iniciativas.

Más recientemente, en el periodo 2002-2010 con el Plan Nacional de Desarrollo “Hacia un Estado Comunitario” y “desarrollo para todos” contrario a los planes anteriores, en este sí se dio una mirada directa al Choco³, señalando la alarmante situación del departamento. Sin embargo, pese a las múltiples acciones adversas hacia la región del Pacífico, en un documento realizado por la Defensoría del Pueblo “*Problemática humanitaria en la región pacífica colombiana*”, quedó plasmado cómo se agravó la confrontación armada y hubo ruptura de las negociaciones de paz con las guerrillas, generando nuevamente que todos los esfuerzos se concentraran en asuntos militares. En cuanto a los aspectos de infraestructura, también se orientaron los procesos a la ampliación del puerto con el fin de tener más adaptación a la integración Asia-Pacífico, sin efectos muy exitosos en términos de transporte terrestre a los departamentos que componen la región. Aunque a finales de este periodo, el Gobierno asignó recursos para la pavimentación de la vía en Quibdó-Choco.³

3 En este se destacan aspectos y propuestas como el plan de etnoeducación, conservación ambientales y la política de acción afirmativa de la población negra o afrocolombiana, no obstante, estos proyectos se ejecutaron en escenarios de baja capacidad institucional.

Ilustración 2. Red Vial Colombiana - vías principales⁴, consejos comunitarios y resguardos indígenas.



Fuente: elaboración propia con base en el Instituto Nacional de Vías (2023), El Observatorio de Territorios Étnicos y Campesinos (2023) e Instituto Geográfico Agustín Codazzi (2023).

Para el periodo 2010-2014 y 2014-2018, en los Planes de Desarrollo “Más empleo, menos pobreza y más seguridad – Prosperidad para Todos” y “Todos por un nuevo país”, se implementaron, según INVÍAS, proyectos y mejoras en la vía Medellín-Quibdó, y Pereira-Quibdó en el 2012 y se comenzaron fases de pavimentación en ambas vías, sin embargo, estas quedaron sin terminar y los consorcios contratados acumularon diferentes atrasos⁵.

4 La Red Vial Nacional de Carreteras está conformada por las troncales, transversales y accesos a capitales de Departamento que cumplen la función básica de integración de las principales zonas de producción y consumo del país y de éste con los demás países (INVÍAS).

5 Las vías de la muerte y el racismo (Vidal, 2023).

Por su parte en el periodo 2018-2022, se plantearon metas ambiciosas en términos de vías, y se destinaron recursos a la mejora de los trayectos. Por ejemplo, según la Agencia Nacional de Infraestructura, en dicho periodo se entregaron 10 proyectos de cuarta generación, más de 457 kilómetros de vías entre segundas calzadas, dobles calzadas y terceros carriles y así mismo se rehabilito y se mejoró más de 1.700 km de vías. Sin embargo, los resultados no se mostraron de manera material o contundente en el departamento del Chocó.

La presidencia en ese periodo afirmo que se asignó más de 837.000 millones de pesos para la pavimentación de la vía Quibdó-Medellín⁶, no obstante, según el Ministerio de Transporte del gobierno actual, solo se invirtieron alrededor de 670.000 entre 2017 y 2023 y a la fecha existen 12 kilómetros de estas vías con necesidad de mejoramiento técnico y vial. Es importante destacar que, frente a la reciente emergencia, el Gobierno Nacional ha asignado 500.000 millones de pesos, una inversión que hace evidente la insuficiente priorización hacia el departamento y la necesidad de intervenciones esenciales en la región en años anteriores.

Las intervenciones del Estado no han contribuido a transformar las condiciones socioeconómicas del Pacífico y su nivel de abandono persistente en el tiempo. Las vías en Chocó reflejan un patrón sistémico de discriminación que aísla y limita el acceso a bienes y servicios, a la movilidad, a la generación de oportunidades económicas y sociales de la población afrodescendiente, generando y perpetuando círculos de pobreza. Este abandono se traduce en diferentes ejemplos prácticos; en este caso en la vía Quibdó – Medellín, que en la actualidad no se ha terminado y tienen diferentes puntos críticos dadas las condiciones geográficas y ambientales que podrían ocasionar más accidentes y pérdidas humanas, como ya lo ha establecido INVÍAS⁷.

En ese sentido, aunque existe un diagnóstico de los puntos críticos y técnicos por parte de las instituciones nacionales aún no se ha podido solucionar un problema de décadas. Esto sumado a las ya existentes dificultades de movilidad interna en el departamento, señala un problema profundo. El racismo estructural, ligado a las decisiones políticas y estrategias han profundizado la desigualdad y el rezago en la infraestructura vial en el departamento.

6 Chequeo a los ‘compromisos cumplidos’ de Duque con Chocó: Infraestructura: <https://bit.ly/42e60d8>

7 (Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, 2024). Avanza visita técnica de especialistas del INVÍAS para verifica sitios críticos y determinar el tipo de intervención en vía Quibdó – Medellín. <https://bit.ly/3vOpkSi>

Como se observa en la ilustración 2, que da cuenta de la red vial Colombia, se muestra una distribución al menos desigual, no solo por los aspectos geográficos y ambientales, sino también por la priorización de vías y recursos para tal fin en ciertos departamentos, aislando a aquellos que hacen parte de esta región. Tomando como ejemplos otras regiones del país, en donde la prioridad de inversión e infraestructura vial se hace más evidente, entre estos, se destacan los proyectos que conectan el interior del país con el Caribe Colombiano que, pese a sus dificultades, se han materializado de manera más contundente, como por ejemplo la Ruta del Sol. En ese caso, la inversión ha sido significativa (más de 5 billones de pesos) e incluso superando desafíos geográficos, ambientales y sociales como la afectación de algunos tramos por las consultas previas con comunidades negras e indígenas. Este proyecto tiene diferentes enfoques (ambiental, social y predial).

El ambiental, que entre otras cosas buscaba cumplir con las exigencias de las autoridades ambientales, también se orientaba a generar proyectos sostenibles para reducir el impacto ambiental de la obra, considerando incluso que en la Ruta del III, Corpocesar garantizaba el cumplimiento de compensaciones por daños ambientales. El otro enfoque fue el social, en donde se contemplo el plan de compensaciones socioeconómicas, el plan de gestión social y programas integrales de intervención (como la seguridad vial y la atención al usuario). Pero ¿Por qué estas ideas no se abordan desde la región Pacífico.

Aunque Colombia tiene diferentes obras de ingeniería importantes para la conectividad del país con diferentes regiones, este panorama en la región es distinto y aunque las situaciones geográficas y sociales sean diferentes, la inversión en estos proyectos viales ha sido insuficiente. Así se hace evidente la discriminación estructural, al recibir una menor atención a otras regiones del país, reflejando un patrón persistente de desigualdad que afecta a la población afrodescendiente. Por lo cual, al menos es evidente que existe una planeación segregada desde el punto de vista social o racial. Es decir, la segregación se podría manifestar en la priorización desigual en recursos y planeación (sin que las particularidades de cada región sean un obstáculo para realizar estrategias y estudios con el fin de llevar a cabo proyectos en beneficio de sus habitantes).

8 Con información de las corporaciones autónomas regionales, en especial en la Ruta del Sol III y Cámara Colombiana de la Infraestructura.

Por otro lado, los proyectos viales en esta región necesitan una visión territorial más amplia que en otras regiones del país. La configuración del entorno donde confluyen consejos comunitarios (desde el título colectivo) hasta los resguardos indígenas donde ambos acaparan buena parte de la región del Pacífico, supone establecer mecanismos de preservación, pero también de integración regional, generando una justicia racial amplia.

Hay otros factores que han contribuido a la situación actual de la vía y a los múltiples accidentes trágicos, la región Pacífico enfrenta desafíos técnicos amplios, respaldados por evidencia empírica. La geografía montañosa y la presencia constante de lluvias en sus departamentos⁹ generan una combinación de factores ambientales y geotécnicos que incrementan significativamente la vulnerabilidad a deslizamientos de tierra, por ello la presencia e intervención del Estado por medio de la investigación, la financiación y ejecución de proyectos fluviales, terrestres y ferroviarios es necesaria para romper esos círculos viciosos que generan un estancamiento en la movilidad social del departamento.

Hasta el momento, los avances de los indicadores del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 son bajos, aquellos relacionados con vías regionales, caminos ancestrales, mejoras, y rehabilitación de vías no superan el 10% de avance, como se observa en al menos 4 indicadores relacionados en la tabla siguiente.

Tabla 1. Indicadores del PND 2022-2026 relacionados

| Indicador | Meta | Porcentaje de Avance 2022 - 2026 | Corte |
|--|--------------------------|---|-------------------|
| ID 29 - Vías regionales y caminos ancestrales intervenidos (mejoradas, mantenidas y rehabilitadas) | 88.342 Kilómetros | 0,23% | 30/11/2023 |
| ID 200 - Vías férreas estructuradas y/o adjudicadas | 1.817 Kilómetros | 0% | 31/12/2023 |

| | | | |
|---|-------------------------|--------------|-------------------|
| ID 201 - Vías primarias no concesionadas mejoradas | 1.678 Kilómetros | 5,7% | 31/07/2023 |
| ID 202 - Vías primarias no concesionadas rehabilitadas y mantenidas | 6.054 Kilómetros | 8,21% | 30/09/2023 |

Fuente: Elaboración propia con base a el Departamento Nacional de Planeación - Sinergia.

Para terminar, este evento en la vía Quibdó - Medellín y los muchos otros que han ocurrido en la zona, resaltan la necesidad apremiante de abordar no solo las consecuencias inmediatas de la emergencia, sino también de implementar estrategias a largo plazo para fortalecer la infraestructura vial en el Chocó y en regiones geográficamente similares, con el fin de integrar al departamento con el resto de país, pero también integrar la región pacífica. Por lo anterior, el Centro de Estudios para la Justicia Racial expone algunas recomendaciones:

- Implementar un plan integral de desarrollo de infraestructura vial, fluvial y ferroviario en la región del Pacífico, con énfasis en la terminación, adecuación de proyectos viales estratégicos como la vía Medellín-Quibdó y Pereira-Quibdó. Este plan integral debe contar con estudios geotécnicos exhaustivos para determinar estrategias para minimizar el riesgo de deslizamientos que afecten a la población del departamento de zonas similares.
- Como complemento al plan integral es necesario implementar medidas de seguridad que permitan la protección de las vías terrestres, fluviales y ferroviarios en la región pacífica. En esta estrategia, se necesitan sistemas de alerta temprana, instalar sistemas tecnológicos de monitoreo por las vías, necesarios por las características ambientales de la región.

- En la planificación e implementación de proyectos de infraestructura, una vez se tenga viabilidad ambiental, se deben priorizar los adecuados y aquellos que garantizar y faciliten la conexión del departamento y del resto del país. Así mismo, se deben contemplar proyectos fluviales y ferroviarios para mejorar la conexión de sus municipios y territorios al interior de la región y departamentos.
- Es importante garantizar la participación de las comunidades negras e indígenas para tener en cuenta su posición e información sobre las decisiones que pueden afectar positiva o negativamente sus territorios, fomentando un enfoque sostenible y equitativo en el desarrollo de la movilidad de los departamentos de la región. Considerando, además, que buena parte del Pacífico colombiano concentra más del 90% de la titulación colectiva en Colombia y buena base de resguardos indígenas, como se observa en la ilustración 2.
- Por último, una vez revisada la viabilidad ambiental y técnica de proyectos de infraestructura, es importante establecer incentivos y mecanismos para generar inversiones relacionadas en estos proyectos en la región del Pacífico y sus departamentos. Así mismo, podría ser factible, facilitar asociaciones público-privadas para que contribuyan al desarrollo de la movilidad terrestre, fluvial y ferroviaria incentivando la inversión y urgiendo la ejecución de proyectos, este punto es importante acompañarlo con las herramientas de supervención y control. Además, es importante estrategias para mitigar y disminuir la presencia de grupos armados ilegales, no solo en beneficio de la población, sino también garantizando un entorno seguro para la realización de proyectos de infraestructura.
- Para finalizar, es importante que los artículos del PND 2022-2026 se materialicen: 290 “Política para el desarrollo integral del Pacífico”, 291 “Fortalecimiento del fondo para el desarrollo todos somos PAZcífico”, que entre otras medidas este contempla el mejoramiento de la conectividad en transporte y se crea el componente de conectividad digital, y además se contemplan desde el Ministerio de Hacienda la asignación de recursos para tal fin.

Así mismo, de cara a la integración regional e interna de los departamentos, es importante que se garantice las propuestas que a continuación se describen en el plan nacional de desarrollo para cada uno de los departamentos de la región, a saber:

Tabla 2. lista de proyecto relacionados con transporte e infraestructura en la región pacífica.

| Departamento | Proyecto vial, fluvial, aéreo / infraestructura relacionada |
|---------------------|--|
| Chocó | Construcción calzada bidireccional sencilla del corredor Buenaventura - Novita |
| Chocó | Programa de intervención de infraestructura aeroportuaria y de servicios aéreos esenciales |
| Chocó | Rehabilitación y mejoramiento del corredor Quibdó - Bolombolo |
| Chocó | Construcción calzada bidireccional sencilla del corredor Riosucio Caucheras |
| Chocó | Construcción de la vía Las Ánimas Nuquí |
| Chocó | Proyecto de Navegabilidad del Río Atrato y sus afluentes |
| Chocó | Intervención de infraestructura portuaria fluvial en departamento del Chocó |
| Chocó | Proyecto de navegabilidad del Río San Juan |
| Chocó | Transporte Naviero Sostenible en el departamento de Chocó |
| Cauca | Construcción de doble calzada Pasto-Popayán |
| Cauca | Construcción vía Orito-Monopamba con conexión vía Panamericana y frontera con Ecuador |
| Cauca | Línea de interconexión anillo vial desde Tanque Nidia hasta Vía a Pta. Santander |
| Cauca | Construcción doble calzada Pasto- Santander de Quilichao |
| Cauca | Rehabilitación' y mejoramiento del corredor Tumaco - Pedregal |
| Cauca | Vía Perimetral por Túquerres |
| Cauca | Pavimentación, construcción y/o mejoramiento de la carreta Mojarras - Vía alterna a la Unión - Buesaco - Daza (antiguo camino de los libertadores) |
| Cauca | Mejoramiento vía acceso al Pue110. Tramo Puente el Pindo - Puerto (Tumaco) |
| Cauca | Mejoramiento de la vía entre Suarez, Buenos Aires y Santander de Quilichao |
| Cauca | Habilitación del tren de cercanías y la línea férrea de carga hasta Santander de Quilichao y Popayán |
| Cauca | Construcción Puente de Córdoba en la Transversal El Libertador |
| Cauca | Rehabilitación, mejoramiento y construcción de la ía del Anillo Macizo conec- tada con Santiago - Santa Rosa Descanse - Yunquillo - Condagua |

| | |
|--------|---|
| Cauca | Licencia ambiental y terminación de la vía Coconuco - Paletará - Isnos |
| Cauca | Mejoramiento, pavimentación y mantenimiento de la vía nacional "Guadalejo - Belalcázar Naranjal Mosoco - Silvia |
| Cauca | Mejoramiento, pavimentación y mantenimiento de la vía nacional "Belalcázar - Naranjal - Toez - Irlanda El Palo Tacueyó |
| Cauca | Mejoramiento, pavimentación y mantenimiento de a vía "Morales - El Mesón - Chimborazazo |
| Cauca | Terminación Pavimentación Páez - Caloto (Huila) - Tacueyó - El Palo |
| Cauca | Construcción vía Santa Rosa - Descanse - Yunguillo - Condagua |
| Cauca | Pavimentación vía Belalcázar - naranjal - Mosoco Silvia |
| Cauca | Rehabilitación, mejoramiento y construcción de la vía El Patíco Puracé - Santa Letida - Belén La Plata |
| Nariño | Adecuación, mejoramiento y mantenimiento del puerto de Tumaco como puerto de Aguas profundas. |
| Nariño | Vía San Francisco - Mocoa |
| Nariño | ¡Construcción y Mejoramiento' de! aeropuerto de Tumaco |
| Nariño | Construcción de doble calzada Pasto-Popayán |
| Nariño | Construcción vía Orito-Monopamba con conexión vía Panamericana y frontera con Ecuador |
| Nariño | Línea de interconexión anillo vial desde Tanque Nidia hasta Vía a Pta. Santander |
| Nariño | Construcción doble calzada Pasto- Santander de Quilichao |
| Nariño | Rehabilitación' y mejoramiento del corredor Tumaco - Pedregal |
| Nariño | Vía Perimetral por Túquerres |
| Nariño | Pavimentación, construcción y/o mejoramiento de la carreta Mojarras - Vía alterna a la Unión - Buesaco - Daza (antiguo camino de los libertadores) |
| Nariño | Mejoramiento vía acceso al Pue110. Tramo Puente el Pindo - Puerto (Tu maco) |
| Nariño | Construcción de la vía Tumaco - Francisco Pizarro |
| Nariño | Intervención de la vía Junín -Tumaco |
| Nariño | Intervención Corredor Sandoná - Ancuyá - Linares |
| Nariño | Mejoramiento del Aeropuerto de Ipiales |
| Nariño | Construcción de la vía Tumaco - Roberto Payan |
| Nariño | Estudio, diseño, construcción y ejecución de vías marítimas, terrestres y fluviales que permitan mejorar el sistema de movilidad de carga y pasajeros en los once municipios de la costa pacífica de Nariño |

| | |
|-----------------|--|
| Nariño | Diseño y pavimentación de la vía Samaniego - Providencia - Guaitarilla en el Departamento de Nariño, 40 km |
| Valle del Cauca | Construcción calzada bid ireccional sencilla del corredor Buenaventura - Novita |
| Valle del Cauca | Construcción de nueva torre de control, ampliación de terminal de pasajeros y de parqueaderos del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón (Cali) |
| Valle del Cauca | Dragado de mantenimiento de canal de acceso al puerto de Buenaventura |
| Valle del Cauca | Estructuración y adjudicación de la conexión férrea entre Buenaventura y el Corredor Férreo Central (Dorada - Santa Marta) |
| Valle del Cauca | Programa de intervención de infraestructura aeroportuaria y de servicios aéreos esenciales |
| Valle del Cauca | Red Férrea del Pacífico |
| Valle del Cauca | Sistema de transporte intermodal para el departamento del Valle del Cauca |
| Valle del Cauca | Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) para la ciudad de Palmira |
| Valle del Cauca | Tren de cercanías del Valle del Cauca |
| Valle del Cauca | Vía Mulaló - Loboguerrero |
| Valle del Cauca | Dragado de Profundización del canal de acceso al puerto de Buenaventura programa Vías del Samán |
| Valle del Cauca | Aeropuerto de Buenaventura |
| Valle del Cauca | Pavimentación y mantenimiento de las vías regionales de la zona rural de Buenaventura ubicadas en las comúhidades |
| Valle del Cauca | Construcción de' la 'vía Potedo para que comunique con San José del río Anchicaya; Danubio que permita unir con la comunidad de Aguaclara |

Fuente: Plan Nacional de desarrollo 2022-2026.

En conclusión, la región enfrenta desafíos amplios en materia de infraestructura vial, fluvial y ferroviaria, la situación actual evidenciada por la reiterada y triste situación en la vía de Quibdó-Medellín requieren de una actuación inmediata por parte del Gobierno Nacional. Se espera que las ideas y propuestas en el sector se concreten para disminuir las disparidades e inequidades de los departamentos del Chocó, Cauca, Nariño y Valle del Cauca. La combinación de políticas públicas coherentes, la participación activa de las comunidades negras e indígenas, estudios técnicos y ambientales detallados, y un enfoque estratégico y transversal en la construcción, mantenimiento y realización de rutas de prevención en proyectos de infraestructura podrían mejorar las condiciones sociales y económicas de la población afrodescendiente en la región.

Referencias

- ANI. (6 de junio de 2022). Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Obtenido de Rendición de cuentas ANI 2022: El Gobierno de Iván Duque logra cifras récord en construcción de vías concesionadas: <https://acortar.link/XdKT2H>
- Castaño, L. Martínez, A. (23 de noviembre de 2020). ColombiaCheck. Chequeo a los 'compromisos cumplidos' de Duque con Chocó: Infraestructura. <https://bit.ly/42e60d8>
- Defensoría del Pueblo de Colombia. (2016). Problemática humanitaria en la región pacífica colombiana. Bogotá, D.C: Defensoría del Pueblo de Colombia.
- Departamento Nacional de Planeación. (1991). La revolución pacífica (1990-1994). Bogotá: DNP.
- Departamento Nacional de Planeación. (1995). El salto social (1994-1998). Bogotá: DNP.
- Departamento Nacional de Planeación. (2003). Hacia un Estado Comunitario (2002-2006). Bogotá: DNP.
- Departamento Nacional de Planeación. (2007). Estado Comunitario: desarrollo para todos (2006-2010). Bogotá: DNP.
- Departamento Nacional de Planeación. (2011). Prosperidad para Todos (2010-2014). Bogotá: DNP.
- Departamento Nacional de Planeación. (2015). Todos por un Nuevo País (2014-2018). Bogotá: DNP.
- Departamento Nacional de Planeación. (2019). Pacto por Colombia, pacto por la equidad (2018-2022). Bogotá: DNP.
- Departamento Nacional de Planeación. (2023). Colombia, potencia mundial de la vida (2022-2026). Bogotá: DNP.
- Gómez, D., & Suárez, C. (2009). El Pacífico Colombiano: problemática regional e intervención del Gobierno Nacional en los últimos veinte años. 1987-2007. Bogotá: Centro de Estudios Políticos e Internacionales.
- Instituto Nacional de Vías - INVÍAS. (20 de enero de 2024). Instituto Nacional de Vías - INVÍAS. Obtenido de Avanza visita técnica de especialistas del Invías para verificar sitios críticos y determinar el tipo de intervención en vía Quibdó - Medellín: <https://bit.ly/3vOpkSi>

- Poveda, G., Yepes, L., Mejia, J., Moreno, J., Rueda, D., Velásquez, M., . . . Vallejo, S. (2019). Influencia de la corriente en Chorro del Chocó sobre la Hidroclimatología de Colombia.
- Romero, J. (2009). Geografía económica del Pacífico colombiano. Cartagena: Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional - Banco de la República.
- Vidal, V. (18 de noviembre de 2023). Revista Cambio. Obtenido de Las vías de la muerte y el racismo: <https://cambiocolombia.com/puntos-de-vista/las-vias-de-la-muerte-y-el-racismo>