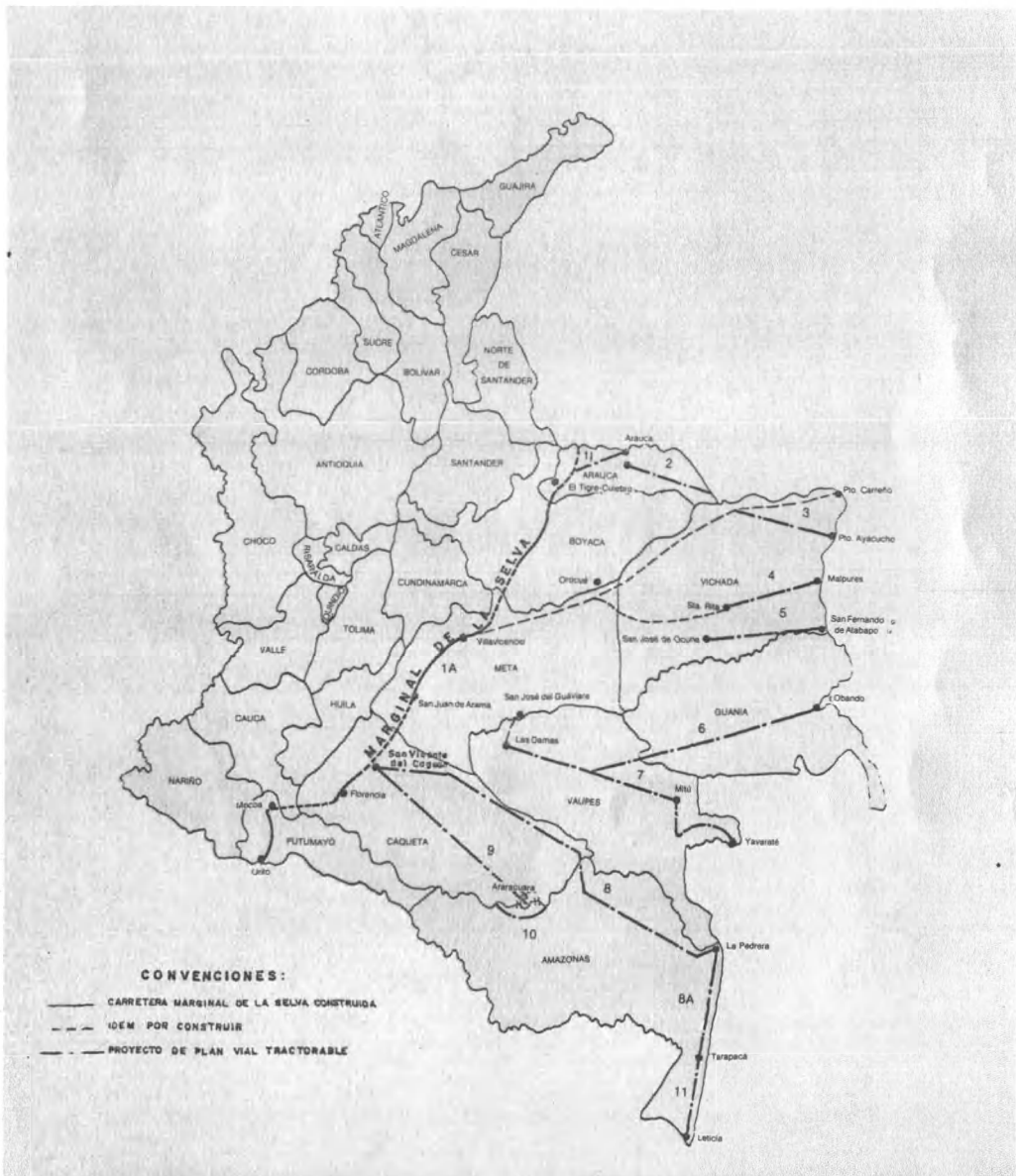


Proyecto de desarrollo para los Territorios Nacionales

Mayor (r) I. C.
Rafael Convers Pinzón





I Síntesis y metas que comprende el proyecto:

Las metas y alcances que envuelve la realización del presente proyecto son entre otras las siguientes:

Vinculación de nuestras fronteras venezolanas y brasileñas con el interior del país.

- Hacer un desarrollo de nuestros llanos orientales y del Sur del país que esté al alcance de nuestras posibilidades económicas.
- Fomento ganadero en los pastizales y llanuras feraces como las del Yari y otras no menos importantes.
- Generar una colonización hacia nuestra periferia.
- Explotar racionalmente nuestros recursos naturales y creación de numerosas industrias.
- Utilización de las vías de comunicación actuales.
- Construcción de una red vial tractorable, susceptible de mejoras progresivas a medida que los aumentos del tráfico de carga y pasajeros lo vayan justificando.
- Producción de divisas con nuevas exportaciones de caucho, látex, chicle, maderas industriales inclusive el balsa y otros productos.
- Instalación de fábricas para las industrias de papeles, cartones, enlatados y artesanías.
- Utilización de todas las fuerzas vivas de la Nación como la Caja Agraria, Fuerzas Armadas, Institutos descentralizados y entidades gubernamentales.
- Provisión de transportes económicos con itinerarios fijos y económicos al servicio de la colonización.
- Posibilidad de ejecución a corto plazo (de 2 a 3 años).
- Apertura de grandes zonas para el asentamiento de poblaciones y su vinculación a las industrias y desarrollo agropecuario.
- Estudios, proyecto y financiación de un gran centro de producción de energía hidroeléctrica utilizando los saltos del Araracuara y su aplicación al desarrollo de un complejo industrial.
- Gran economía en personal por la posible utilización de las Fuerzas Armadas, y del personal técnico de numerosos Institutos descentralizados.
- Difícil poder encontrar otro plan nacional mediante el cual se pueda hacer tanto con tan pequeña inversión.

II Descripción del proyecto:

Este proyecto tiene por objeto coordinar el desarrollo de los Territorios Nacionales a través de varios planes que integrados produzcan una resultante económica que justifique la inversión y la amortice en corto tiempo.

Además se trata de una posibilidad de convertir o de realizar y poner en marcha una organización dentro de un plazo de 3 años, lo cual parece muy llamativo para el Gobierno y para sus posibles ejecutores, que lo serían las Fuerzas Militares.

Comprende el proyecto un Plan Vial Tractorable lo que quiere decir un plan vial elemental y económico, al alcance de las posibilidades presupuestales del Gobierno Nacional, para ser perfeccionado progresivamente en el futuro, a medida que los asentamientos de colonos y desarrollo natural de diversas industrias

extractivas y agropecuarias, así como de explotación racional de recursos naturales, se vayan ensanchando por la mejora de sus mercados que irán justificando la mejora de las vías, de las comunicaciones aéreas y fluviales y de las transmisiones.

La principal ventaja y originalidad consiste en la construcción de una infraestructura vial en donde se instalará un servicio de transporte elemental, garantizando unos itinerarios fijos pero suficientes al principio para el poco movimiento de carga y pasajeros, susceptible de mejoras y ampliaciones a medida que se vayan justificando. Las vías serán construidas primordialmente utilizando las divisorias de aguas, tanto en la selva como en el llano para economizar puentes y drenajes. En la selva el ancho de la vía será inicialmente de solo 4 metros aproximadamente, respetando los árboles más gruesos, de modo que no le entre el sol a la vía y así no se enrastraje, sino que constituya una trocha cubierta. Este principio básico tendrá sus excepciones en lo que se refiere a los tramos faltantes de la "marginal de la selva" y de los sectores Pedrera-Santa Clara y Tarapacá-Leticia, en que forzosa-mente se cruzan varias corrientes de agua que llevan dirección Occidente-Oriente.

Los vehículos que transitarán estas vías serán tractores con remolque y/o camiones tipo "Unimog". La utilización de las divisorias de aguas permitirá el tránsito por zonas naturalmente secas.

En estas condiciones y por el conocimiento que tengo de la selva y del llano, el rendimiento en la construcción de las vías proyectadas será de un kilómetro promedio diario en los llanos y mesetas y de medio kilómetro diario en la selva. Se trata pues de la solución más económica para conquistar nuestras fronteras del Oriente y del Sureste colombianos en el menor tiempo posible.

El plan prevé el asentamiento de colonos o núcleos de colonización inicialmente a cada 30 ó 50 kms., en donde los técnicos del ICA ubiquen las mejores condiciones posibles de terrenos, aguas, riquezas naturales de caucho, maderas, fibras, aceites y otros incentivos que por el espíritu de lucro permitan el arraigo permanente de familias jóvenes.

Se adelantarán campañas agropecuarias en el Yará y otros sitios adecuados; de producción de aceites; de papel y cartones de común acuerdo con el IFI para los cuales se aprovecharán los pajonales silvestres del llano cuya recolección es mecanizable y su transporte en atados o faginas se puede organizar por la red fluvial del Meta, recogiéndola en Puerto Carreño para instalar allí su tratamiento y transformación; de colonización con el INCORA y con el Centro de Colonización Militar de La Tagua; de fomento de artesanías y de turismo con la Corporación Nacional de Turismo; de pieles, mariposas y peces ornamentales con la asesoría del INDERENA; de investigaciones mineralógicas y de petróleo con la colaboración de Ecopetrol y de Ingeominas.

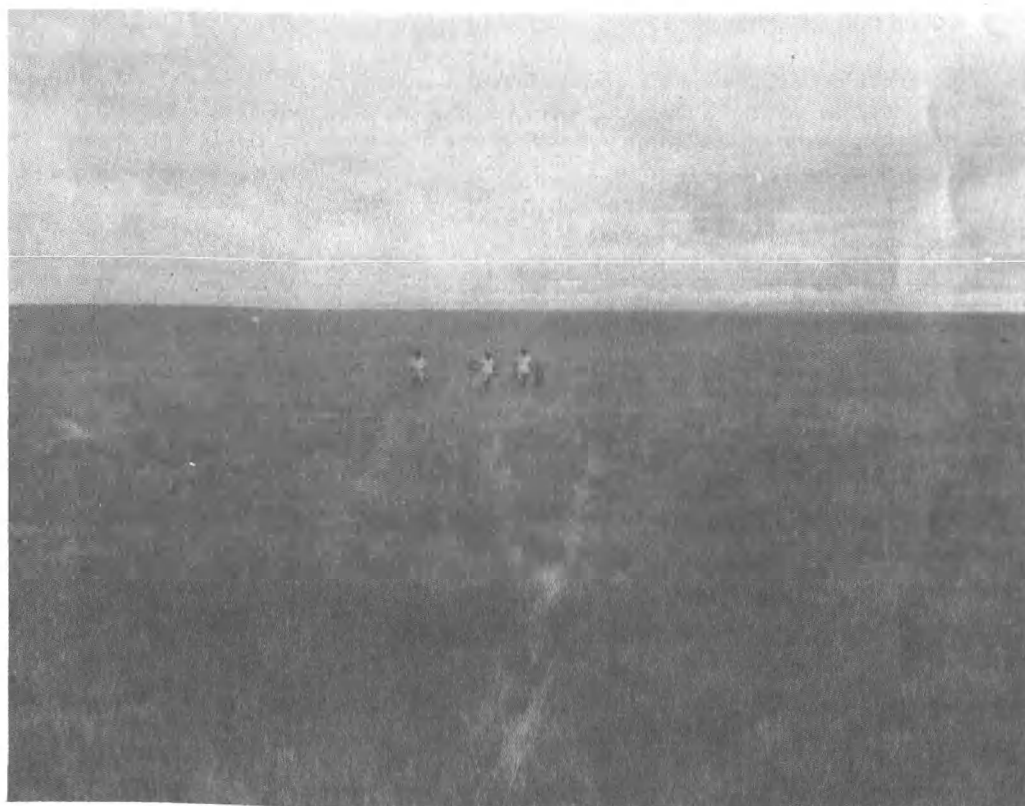
En la Amazonia se utilizará inicialmente el guarumo que se da silvestre en las orillas del Putumayo, Caquetá y demás ríos de dichas cuencas, materia prima esta que también en faginas o balsas se puede recolectar en Tarapacá, La Pedrera, Mitú y otros sitios adecuados para su procesamiento.

En estos puertos limítrofes, se recolectarán también, maderables industriales inclusive el balsa; y otros productos naturales para su transformación y/o exportación.

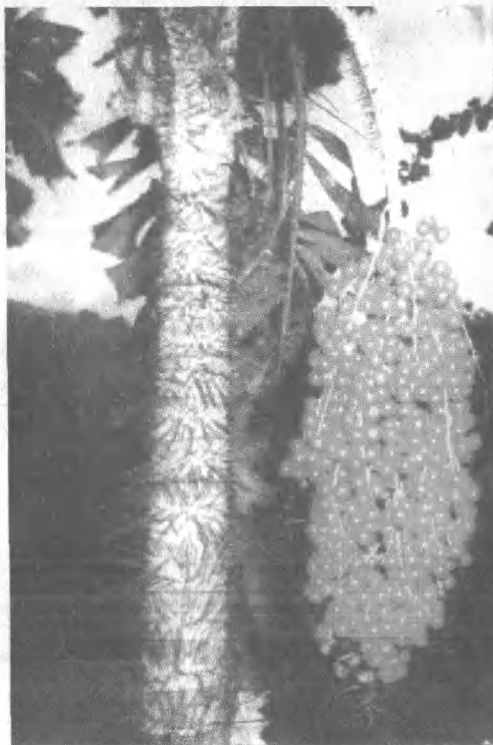
Principal atención se le dará a la explotación de caucho y a su utilización como sombrero del cacao, cultivándolos en el trapecio amazónico y en las cuencas de los ríos Caquetá, Putumayo, Apaporis, Vaupés, Inírida, Guaviare y sus afluentes principiando si ello resulta conveniente por los antiguos centros de la Casa Arana y de la Rubber Co., durante la II Guerra Mundial. Para ello dispondremos del asesoramiento de técnicos del ICA y de los caucheros nativos. Estas industrias, entre otras muchas, serán las que finalmente justificarán el mantenimiento de las vías, así como de los transportes terrestres y fluviales, el asentamiento de colonos y la generación de riquezas, creando nuevas fuentes de trabajo, de producción y de exportación en nuestro vasto país de Colombia.

III Plan Vial Tractorable:

De Norte a Sur señalaremos las vías que comprenden el Plan Vial Tractorable y sus prioridades:



En todo el Sureste colombiano se pueden producir aceites vegetales de palmas apropiadas como el Corozo, palma africana y muchas más.



Ruta N°	Itinerario	Long. aprox.	Etapa
1-A	Marginal de la selva (sectores que faltan del Ecuador a Venezuela)		A/B/C
1	El Tigre-Arauca	130 kms.	A
2	Corocoro-Socorro-Sta. Rosita-Comoruco-Meta (Culebra)	220 kms.	B
3	Meta (Culebra)-Casuarito-Orinoco	150 kms.	C
4	Santa Rita-Maipures-Orinoco	85 kms.	C

(Sigue) →

Ruta Nº	Itinerario	Long. aprox.	Etapas
5	Gaviotas-Amanavén-Orinoco (desde San José de Ocuñé)	300 kms.	C
6	Meseta Yambí-Río Guainía (Salto Venado)-Río Negro	460 kms.	B/C
7	San José del Guaviare-Mitú-Yavarate (Río Vaupés)	600 kms.	A
8	San Vicente del Caguán-La Pedrera	800 kms.	B/C
8-A	Tarapacá-La Pedrera	180 kms.	B
9	San Vicente del Caguán-Yarí-Araraucara	425 kms.	B
10	Salto del Araraucara (Río Caquetá)	80 kms.	C
11	Leticia-Tarapacá	160 kms.	A

NOTA: Las etapas A, B y C indicadas se refieren al primero, segundo y tercer años para iniciar la construcción respectiva, pero en caso de quererlo realizar en dos años, las etapas "C" se iniciarían en el segundo año y las etapas "B" se repartirán entre el primero y el segundo año.

IV Tiempos necesarios para la construcción vial:

Según los rendimientos previstos la construcción de estas vías demorarían en ejecutarse:

Nº 1-A: De dos a tres años según el plan de tiempo adoptado (marginal de la selva). El menor tiempo requeriría un mayor número de frentes de trabajo. Se iniciaría con los sectores en que el Ministerio de Obras Públicas, tiene estudios de trazado preliminares. Sería necesario nombrar comisiones para efectuarlos donde no existen, para disponer de éstos para el segundo año.

Nº 1: Poniendo dos frentes de trabajo a partir de "El Tigre" y de "Arauca" la ruta se daría al servicio en 130 días hábiles aproximadamente o sean 5 meses.

Nº 2: Poniendo un solo frente de trabajo a partir de Corocoro se gastarían 220 días hábiles o sean 9 meses aproximadamente.

Nº 3: Poniendo un solo frente de trabajo a partir de la carretera a Puerto Carreño, se gastarían 150 días hábiles, 6 meses aproximadamente.

Nº 4: Poniendo un solo frente se gastarían unos 100 días hábiles, o sea de 3 a 4 meses.

Nº 5: Si no se requiere iniciar en Gaviotas sino desde San José de Ocuté en el río Vichada, con un solo frente de trabajo se requerirían unos 14 meses (360 días hábiles) y si se requiere adaptar el sector Gaviotas-San José de Ocuté, un mes más.

Nº 6: De la Mesa de Yambí al "Venado"-Bocas del Guainía en el río Negro, 450 días hábiles, o sean 18 meses aproximadamente. Un frente de trabajo.

Nº 7: De "Las Damas" sobre la carretera de San José del Guaviare a Calamar del Vaupés, a Mitú y a Yavarate en la frontera con Brasil, 510 kms., o sean 20 meses aproximadamente. Con 2 frentes de trabajo, menos de un año.

Nº 8: Con un solo frente de trabajo a partir de San Vicente, dos años y medio o menos del año poniendo un segundo frente desde La Pedrera hacia San Vicente.

Nº 8-A: Esta región selvática 100% demoraría la construcción a medio km., diario promedio, o sean 400 días hábiles con un solo frente desde La Pedrera, o la mitad instalando otro frente a partir de Santa Clara en el Putumayo, frente a Tarapacá.

Nº 9: Con un solo frente a partir de San Vicente del Caguán se demoraría la construcción 16 meses.

Nº 10: Saltos del Araracuara: Vía por margen derecha o izquierda del río Caquetá, según mejor conveniencia para ulterior construcción hidroeléctrica, no obstante la corta distancia de 80 kms., aproximadamente, se presupuesta un año para una vía angosta, debido a la naturaleza rocosa del terreno, en que el equipo estándar que se menciona adelante para otras vías requerirá además compresores-taladros y explosivos.

Nº 11: La región que cruza esta ruta, como la Nº 8-A requerirá un año para su construcción, con un solo frente, o un semestre si se colocan dos frentes de trabajo a partir de Leticia y Tarapacá respectivamente.

Los frentes de trabajo requieren un personal y equipo mínimo que detallaremos adelante y parte del supuesto de una localización directa de la vía por la divisoria de aguas proyectadas en el mapa índice, excepción hecha de los tramos faltantes de la marginal de la selva, para la cual los trazados deberán efectuarse por el Ministerio de Obras Públicas. En cuanto a las vías de Leticia a Tarapacá y Santa Clara-La Pedrera, los trazados deberán efectuarse necesariamente paralelos a la línea limítrofe Tabatinga-Apaporis, o sea sensiblemente con el mismo rumbo de dicha recta limítrofe, desviando cualquier obstáculo hacia el Occidente, tal como hicimos cuando construimos la trocha de Leticia a Tarapacá. Es de advertir que dichos terrenos no son cenagosos como era la creencia errada que existía anteriormente, sino terrenos ondulados, en donde la parte más plana está en las cercanías de Leticia desde esta ciudad hasta la Quebrada Tacana. Los cerros de Tarapacá dan idea más clara de la topografía ondulada del Trapecio. Los equipos que vayan quedando disponibles, al poner en servicio las rutas deben dejarse para la conservación y mejoras de estas, así como para la construcción de ramales de acceso a

sitios importantes para extracción de maderas, caucho, fibras y demás riquezas naturales que serán beneficiadas bajo control y resiembras de los técnicos del ICA, INDERENA y demás personal previsto dentro de la organización general del proyecto. La reforestación de caucho, cacao y otros como maderables, será uno de los objetivos más importantes para el futuro.

V Equipo y personal requerido:

El equipo requerido para el plan previsto consiste en lo siguiente por cada frente de trabajo:

2 Bulldozeros D-6.

2 Tractores con remolque o 2 volquetas Unimog.

Y herramienta nombrada dentro de los grupos de personal, así como carpas y elementos de campaña.

Los frentes de trabajo deberán contar con el apoyo de la Marina para su abastecimiento fluvial, el apoyo aéreo de la FAC para el abastecimiento aéreo y el abastecimiento por tierra del Ejército, donde los otros no sean posibles. El personal que requiere cada frente de trabajo es el siguiente:

1 Teniente o Subteniente dependiente de la Guarnición más cercana.

1 Sargento Mayor o Sargento 1º reemplazante.

2 Bulldozeros.

2 Ayudantes.

2 Tractoristas o choferes de Unimog.

2 Ayudantes.

2 Hacheros.

6 Trocheros.

1 Suboficial jefe campamento.

5 Soldados.

2 Cocineros.

2 Ayudantes.

En cuanto al equipo principal, se necesitarán para ejecutar el plan vial en tres años:

1er. año: 12 Bulldozeros D-6 y 8 Tractores con remolque o Unimog.

2do. año: 14 Bulldozeros D-6 y 14 Tractores con remolque o Unimog (fuera de los anteriores).

3er. año: 8 Bulldozeros D-6 y 8 Tractores con remolque o Unimog.

En el caso de optar por la alternativa de dos años para la construcción:

1er. año: 18 Bulldozeros D-6 y 14 Tractores con remolque o Unimog.

2do. año: 16 Bulldozeros D-6 y 16 Tractores con remolque o Unimog (fuera de los anteriores).

VI Dirección y organización:

Para la dirección del proyecto será necesario crear un organismo con el siguiente personal:

1 Director del proyecto.

1 Asesor-Subdirector.

3 Inspectores.

1 Ingeniero agrónomo graduado, jefe y de enlace con el ICA, Caja Agraria, INDERENA, Min-Agricultura.

1 Ingeniero agrónomo graduado, ayudante.

12 Ingenieros agrónomos graduados, jefes de zona.

1 Ingeniero de minas o geólogo jefe.

1 Ingeniero de minas ayudante.

12 Exploradores mineros.

12 Agencias de la Caja Agraria.

1 Adjunto Naval.

1 Adjunto Aéreo.

1 Economista, elemento de enlace con el IFI y los Fondos Rotatorios del Ejército, la Marina y FAC.

— Caucheros técnicos-prácticos.

— Viveristas.

— Técnicos prácticos en pesca.

— Aserradores (cada zona al Sur del Guaviare dispondrá de un aserrío portátil, cuando menos).

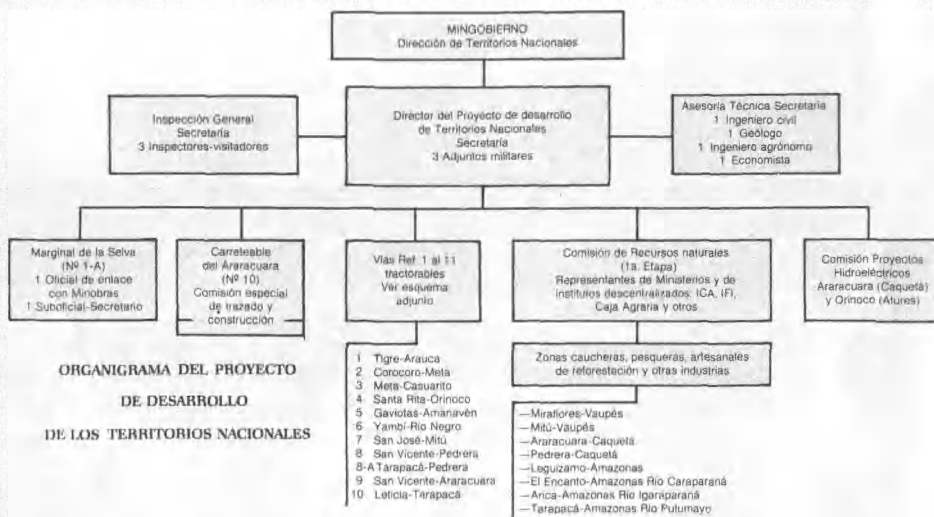
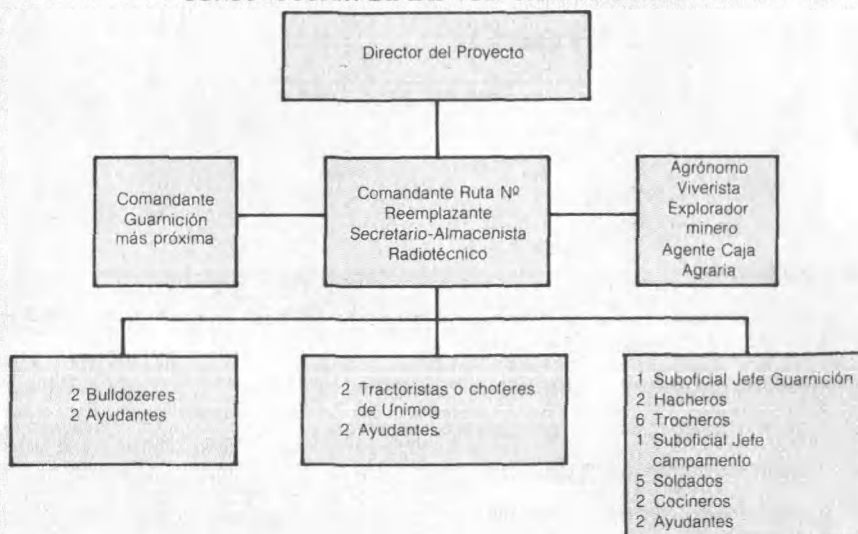
VII Energía e industrialización:

La naturaleza nos ha dotado de barreras naturales que podemos explotar para la producción de energía hidroeléctrica que permita industrializar nuestras materias primas, con el fin de generar más empleo en nuestro Sureste colombiano. Me refiero a los saltos de Atures y Maipures en el Orinoco y a los del Araracuara en el Caquetá.

Propongo que si se acepta este proyecto, se nombre una Comisión de Energía Hidroeléctrica, para que estudie la factibilidad de los dos proyectos mencionados y luego continúe con los demás saltos del área, situados en otros ríos.

Finalmente cuando sean terminados dichos estudios debe preverse una red de interconexión eléctrica para integrar las principales fuentes de energía.

ORGANIGRAMA DE LAS COMISIONES DE LOCALIZACION DIRECTA Y CONSTRUCCION DE LAS VIAS TRACTORABLES



Fábricas de llantas, papel, cartón, madera prensada y muchas más podrán beneficiarse de la energía hidroeléctrica en una segunda etapa, pues inicialmente donde se justifique su ubicación tendrán que funcionar con base en combustibles como el petróleo o el carbón que por ser recursos naturales no renovables, tendrán que ser reemplazados por las fuentes energéticas hidroeléctricas tan abundantes en la zona Sureste del país.

VIII Financiación:

La financiación del proyecto es sumamente económica pues sólo demanda una inversión importante en equipos de seiscientos millones de pesos (\$ 600'000.000.00) anuales aproximadamente, y veinte millones de pesos (\$ 20'000.000.00) mensuales para gastos varios de transportes, combustibles, motores fuera de borda, canoas o embarcaciones menores, honorarios, viáticos e imprevistos.

El resto, referente a personal, prácticamente se puede tomar en su mayoría del asignado actualmente a las Fuerzas Armadas y a dependencias de institutos descentralizados, lo cual sólo implicará traslados de otros frentes menos importantes.

IX Mapoteca del Sureste colombiano:

Instituto Geográfico "Agustín Codazzi"

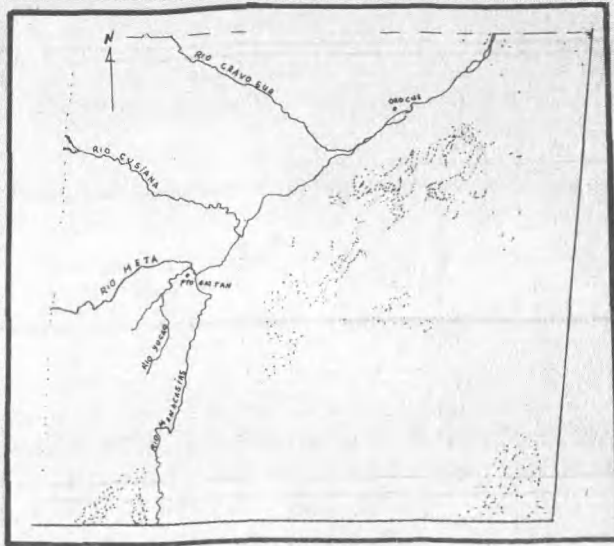
1º Mapa físico-político en escala 1:1'500.000, edición 1972.

2º Cartas en escalas diferentes desde 1:2.000.

3º El Mapa Aerofotográfico del Sureste colombiano.

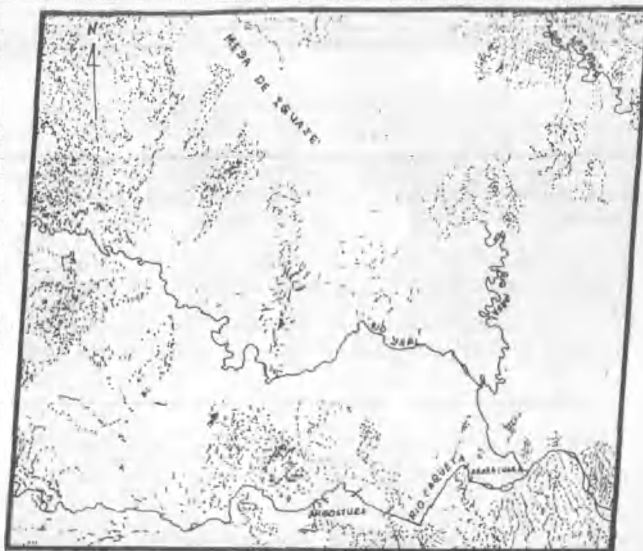
El servicio de información E.R.O.S. (Earth Resources Observation System's Program) en cooperación con la NASA y otras agencias envió copia de sus microfichas, así como de las imágenes de percepción remota, material que puede ser consultado en el Instituto Geográfico "Agustín Codazzi" Cra. 30 Nº 48-51, Bogotá, D. E., las imágenes fueron tomadas con los satélites Gemini y Apolo (Ver anexos Nos. 1 y 2).

Para presentar en este trabajo, del Mosaico de dichas imágenes elegimos dos cuyas referencias son: 1088-14320-7 y 1088-14322-7 (Las destacadas en amarillo en el mosaico) que corresponden la primera a: la desembocadura del río Yari en el río Caquetá, cerca de los saltos del Araracuara, donde se harán los estudios para una de las plantas hidroeléctricas más poderosas del país. Y la segunda al río Meta en donde puede observarse la desembocadura del río Cusiana por el Norte y los ríos Yucao y Manacacías por el Sur. Como están en una escala aproximada de 1:400.000 y tienen 18 cms., de lado, cubren cada una, una superficie aproximada de 72 kms. X 72 kms. = 5.184 kms.² o sean 518.400 Has.



ESCALA APROX. 1:400.000 S=18 x 18 cms.=72 x 72 Kms.= 5.184 Km.² = 518.400 Has

Esta imagen (E.R.O.S.) Ref. 1088-14320-7 corresponde al río Meta en el sitio en que le cae el río Cusiana por el Norte y el Yucao y el Manacacias por el Sur. Puede observarse a Orocúe sobre la margen izquierda y a Puerto Gaitán en la derecha.



ESCALA APROX. 1:400.000 S=18 x 18 cms.= 72 x 72 = 5.184 Km.² = 518.400 Has.

Esta imagen (E.R.O.S.) corresponde a la desembocadura del río Yari en el río Caquetá cerca a los saltos del Aracuará, donde se harán los estudios de una de las plantas hidroeléctricas más potentes del país, que permitirá la industrialización de gran parte del Sureste colombiano, con fábricas de llantas y otros artefactos de caucho, madera prensada, aserrada y en otras formas; fábricas de papeles y cartones; frigoríficos para la exportación de carnes y pescado y en síntesis un gran complejo industrial y un centro de colonización muy importante.

4º El Proyecto radargramétrico:

De "El proyecto radargramétrico del Amazonas", sus metas y sus proyecciones en la economía nacional, publicado en la Revista de las Fuerzas Armadas (último trimestre/74) del cual es autor el señor Teniente Coronel Alvaro Herrera Celemín, extractamos la siguiente información:

"El proyecto radargramétrico del Amazonas "PRORADAM" adelantado por el Instituto Geográfico "Agustín Codazzi" y el Centro Interamericano de Fotointerpretación (CIAF), con la cooperación del Ministerio de Defensa, proporcionará información básica para fines cartográficos y permitirá mediante la fotointerpretación de las imágenes de radar efectuar estudios de los recursos naturales de las zonas relacionadas con los suelos, las forestaciones y otros como interpretación geomorfológica. Brasil y Venezuela hicieron uso de estos procedimientos, para el levantamiento de miles de kilómetros cuadrados de territorios carentes de cartas geográficas que estaban solamente croquizadas. El sistema SLAR adoptado, garantiza imágenes a corto plazo y a precio razonable independientemente de las condiciones meteorológicas. La superficie de este proyecto abarca una extensión de 380.000 kms.² y el trabajo se contrató con la Aerservice Corporation.

En la fecha se están recibiendo la totalidad de las imágenes y mosaicos de radar con lo cual se podrá ejecutar la fase II del proyecto que nos permitirá obtener una cartografía bastante exacta de la región y conocer características muy importantes para su desarrollo y consecuente movilización de gran parte de su potencial económico.

5º DANE:

En el DANE obtuvimos los mapas seccionales de las Intendencias y comisarías con todas las informaciones que se han requerido para los censos de población, datos estadísticos y otras informaciones muy valiosas, incluida la nomenclatura regional conocida hasta la fecha.

X Conclusiones:

1º El "proyecto de desarrollo de los Territorios Nacionales" que se propone en este estudio es patriótico porque vincula nuestras fronteras con Venezuela y Brasil al interior del País.

2º Es original por sugerir el aprovechamiento de las "Divisorias de aguas" de nuestros principales ríos de la Orinoquía y Amazonia cuyos cursos siguen una dirección aproximada de Occidente a Oriente, para evitar la construcción de puentes costosos y de numerosas obras de drenajes. Además se sugiere para la selva no "descumbrar" la zona sino conservar la cubierta vegetal para obtener una conservación económica y finalmente optar por una construcción inicial muy sencilla: "tractorable", para poder dar al servicio su infraestructura en un tiempo "récord" de 2 a 3 años introduciéndole posterior y progresivamente mejoras paralelamente al desarrollo económico de las regiones beneficiadas y por consiguiente al aumento del tráfico desarrollado por las "vías tractorables", propuestas.

Pesca de palometa,
caporo y amarillo
en el Mpta.
En la Amazonia
el pirarocu y
otras especies podrían
exportarse
congeladas o
enlatadas.



3º De gran importancia económica porque tiende a desarrollar nuestros recursos naturales, fomentando la agricultura, la ganadería, ciertas industrias extractivas como el caucho, látex, maderables industriales, utilización del guarumo y la paja llanera para la producción de papeles y cartones, exploración de los minerales previo estudio de la geología económica regional y producción de divisas extranjeras con la carne, artesanías y productos industriales de exportación.

4º Es una obra colonizadora muy importante pues se van a poder elegir las mejores zonas inicialmente sin costos de adecuación, dejándolas vinculadas de antemano con los mercados nacionales con obras de infraestructuras, con transportes fluviales, terrestres y aéreos, lo mismo que en comunicaciones, generando empleo para una población mucho mayor que nuestra población actual, hasta el punto de poder pensar en la conveniencia de estudiar la posibilidad, conjuntamente con la FAO, de organizar algunas inmigraciones técnicas, para expertos en la explotación de caucho, oleaginosas, pulpa y técnicos en diversas ramas. La generación de empleo y de riqueza son incuestionables.

5º Esta red vial, tractorable inicialmente, quedará desde un principio vinculada a la red vial nacional ya que será una ramificación de ésta y en varios puntos de nuestra periferia se conectará con la transamazónica brasileña y algunas vías venezolanas.

6º Los estudios de factibilidad de las dos grandes hidroeléctricas: de Atures y Maypures en el Orinoco y la del Araracuara en el Caquetá, tendrán gran importancia dentro del proyecto propuesto pues proveerán la energía necesaria para el ulterior desarrollo de los llanos y la selva.

ANEXO.

El mercado internacional del caucho en Singapur, Londres y Nueva York (Tomado de la Revista del DANE-1974).

Se continúa importando caucho natural aunque su precio es superior al sintético, debido a que las propiedades elastómeras de este último no lo hacen apto para la fabricación de llantas de camión y bus.

Origen de las importaciones y precio del caucho.

En 1970 el 42% del caucho natural provenía de países no productores, como USA, Reino Unido y, en menor medida, Holanda y el caucho sintético, en un 62% de tres países: USA, Argentina y Alemania, lo cual determina el comportamiento de los precios del caucho importado.

Comparando el valor de la tonelada de caucho importado y exportado en USA, en 1970 con el valor de la tonelada de caucho importado por Colombia durante el mismo año, se observa una gran diferencia. Mientras USA vende al mercado

mundial caucho sintético a 63 dólares tonelada, a Colombia le vende a 368 dólares. El mismo fenómeno sucede con el caucho natural. USA lo importa a 367 dólares tonelada y lo vende a un promedio de 784 dólares tonelada.

En el caso colombiano las importaciones que se realizan de países diferentes de USA muestran las mismas características. Así el caucho importado directamente de Malasia tiene un precio superior al precio pagado por USA por sus importaciones de Malasia. El más barato caucho sintético importado al país sobrepasa los 300 dólares, por tonelada, mientras USA importa a un promedio de 92 dólares tonelada y envía al mercado mundial a un precio promedio de 630 dólares tonelada.

De lo anterior se deduce que el precio del caucho importado está determinado por las compañías multinacionales productoras de llantas que, integradas vertical y horizontalmente, como vimos con anterioridad, controlan la producción y/o comercialización de gran parte de los insumos que utilizan sus compañías filiales en los distintos países y, en consecuencia, los precios tienen poca o ninguna relación, en determinados mercados regionales, con los precios internacionales del caucho.

Los precios del caucho, como en general de los demás insumos importados para esta industria, son fijados por las compañías multinacionales en función de las condiciones locales.

Estas compañías, cuando dominan la producción y/o la comercialización de los insumos que utilizan sus filiales en el extranjero, presionan el sobreprecio de éstos (amparados en muchos casos por patentes y contratos de asistencia), asegurándose rentas monopolíticas, lo que se hace más fuerte cuando se fijan límites a la exportación de beneficios obtenidos por las compañías extranjeras.

No hay que olvidar que la producción se realiza en Colombia bajo la forma de un oligopolio altamente concentrado.
