

MINERÍA ANÁLISIS

## El porqué aumenta la explotación ilícita de oro

Los precios internacionales del metal, la legislación y las dinámicas del conflicto hacen que crezca el negocio.

Por OLGA PATRICIA RENDÓN M.

En Antioquia la explotación ilícita de yacimientos de oro aumentó el 10 % en 2019, en comparación con 2018, según el monitoreo realizado por la Oficina de la ONU contra la Droga y el Delito (Unodc por sus siglas en inglés) y el Ministerio de Minas y Energía,

Otros departamentos como Córdoba y Bolívar también aumentaron la afectación, precisamente los territorios en los que hubo más operativos de la Fuerza Pública. El panorama contrasta con Valle del Cauca, Cauca, Nariño y Putumayo que disminuyeron la cantidad de hectáreas. (ver gráfico)

De momento la Unodc solo hace monitoreo de la minería de oro aluvial (que es la que se produce en los ríos o a cielo abierto), que en 2019 reportó evidencia de 98.028 hectáreas de las cuales el 66 % correspondían a explotación ilícita (64.727 hectáreas distribuidas en 96 municipios).

“El 39 % (37.138 hectáreas) de las explotaciones se encuentra bajo figuras de ley carentes de permisos y el 28 % (27.589 hectáreas) se localiza en territorios sin ninguna figura de ley”, se lee en el informe.

Aún no existen las herramientas suficientes para identificar la afectación por explotación de oro de socavón, lo que sin duda aumentaría las hectáreas afectadas por el fenómeno ilegal.

**Situación en Antioquia**

Antioquia era para 2014 el segundo departamento con mayor evidencia de minería de oro aluvial, para entonces contaba con 26.323 hectáreas utilizadas para este fin, que representaban el 33 % del total nacional. El primer puesto lo ocupaba Chocó.

Pero la distancia entre ambos departamentos se fue estrechando y para el 2018 Antioquia ocu-

**CLAVES**

¿POR QUÉ EL CRIMEN VA AL ORO?

- 1 Los logros del Estado contra el narcotráfico aumentaron los costos y los riesgos de ese negocio.
- 2 La volatilidad en los precios internacionales de la cocaína, por las nuevas sustancias psicoactivas.
- 3 La complejidad operativa del narcotráfico, en cuanto involucra actores y mercados internacionales.
- 4 Los controles sobre las transferencias internacionales y el movimiento fronterizo de efectivo.
- 5 La coincidencia territorial entre la coca y el oro, lo que les facilita el control de ambos negocios.
- 6 El aumento de los precios internacionales del oro. Se ha multiplicado por seis desde el 2000.
- 7 Contar con fuentes de recursos más baratos, más seguros y que generen rápida y fácil liquidez en pesos.

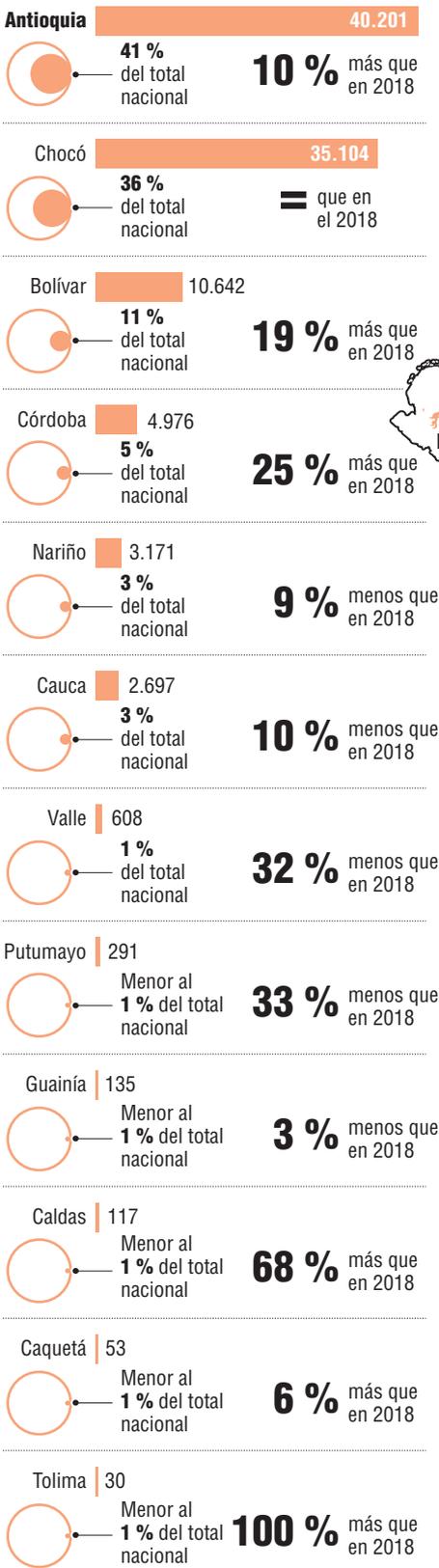
paba el primer lugar. Para 2019, ya eran 40.201 hectáreas, con una participación del 41 %. Lo que quiere decir que un mayor territorio había sido afectado, con todas las consecuencias ambientales, y que la proporción con respecto al territorio nacional era más grande. De ese total,



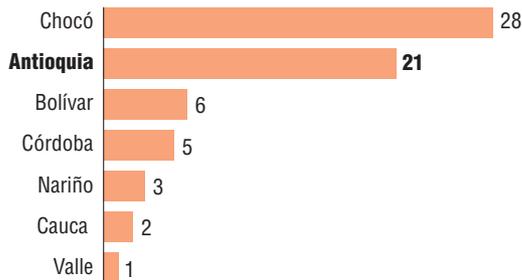
**ILEGALIDAD**

EXPLORACIÓN DE ORO DE ALUVIÓN EN 2019

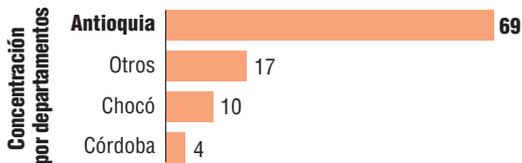
**Distribución geográfica de la afectación** Cifras en hectáreas



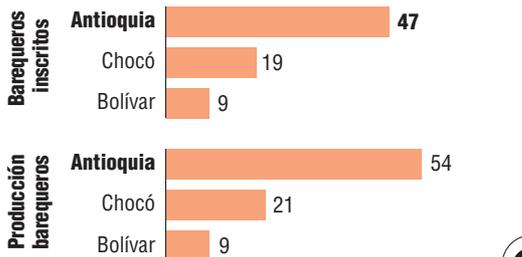
**Distribución de la explotación ilegal por departamentos** Cifras en %



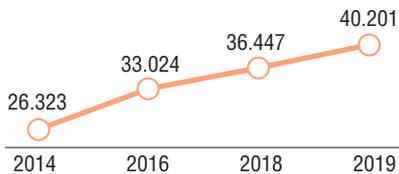
**Operativos de control** Cifras en %



**Registro minería de subsistencia** Cifras en %



**Evolución histórica en Antioquia** Cifras en hectáreas



20.744 hectáreas correspondían a explotación ilícita, que se presenta en 22 municipios.

De acuerdo con Juan Miguel Durán Prieto, presidente de la Agencia Nacional de Minería, “la mayoría de la minería de oro que se ejerce en el Sur de Córdoba, Sur de Bolívar y Bajo Cauca antioqueño, es de oro aluvial, la

# 1.812

dólares en promedio fue el precio de la onza de oro en los mercados durante 2020.

cual es más fácil de extraer mineral y de forma más rentable que la minería de veta o subterránea”, por lo que es normal que crezca, mientras en otras regiones del país disminuye.

“Una posible causa de la disminución de explotaciones de oro en Nariño y Valle del Cauca, puede estar asociada a



## PARÉNTESIS

## CONCLUYÓ PILOTO DE MINERÍA ANCESTRAL

La Agencia Nacional de Minería, en alianza con Konfirma, Trasoro, Anexpo y otras empresas, emprendió a finales del año pasado un plan piloto para garantizar la transparencia en la cadena de comercialización de oro. EL COLOMBIANO conoció que el piloto fue exitoso, que cumplió con los objetivos trazados con respecto a la protección de los mineros de subsistencia (barequeros y chatarreros). La idea es que en próximos meses la estrategia “Con todas las de la ley” se convierta en la hoja de ruta del sector, que permita la trazabilidad en las transacciones y que derive en la inclusión financiera de la actividad.

“La competencia para suspender labores de minería ilegal recae en las alcaldías por ser autoridades policiales”.

JUAN MIGUEL DURÁN PRIETO  
Presidente Agencia Nacional de Minería

la disminución de reservas y recursos de oro con un tenor que sea rentable para su explotación”, manifestó Durán.

En ese mismo sentido, *Oswaldo Ordóñez*, docente de la Facultad de Minas de la Universidad Nacional sede Medellín, explicó que en las zonas auríferas de Antioquia como el Bajo Cauca y el Nordeste hay un gran incentivo económico y una tradición minera de muchos años, mientras en el Cauca y Nariño el incentivo se da en la coca, por la facilidad de sacarla al Océano.

Se puede esperar que en 2020 la afectación haya aumentado, ya que por la pandemia se disminuyeron los operativos militares, y la situación económica por el freno en otras actividades productivas promovió la búsqueda de oro, como detalló *Leonardo Güiza*, director del Observatorio de Minería de la Universidad del Rosario.

## ¿Por qué se da el aumento?

La Unodc encontró varios factores que hacen que los grupos armados estén ampliamente interesados en el oro (ver claves), y Durán argumentó que “otro incentivo a producir fue el incremento de precio internacional del oro, casi 200 dólares en promedio más en 2020 que en 2019”.

Y añadió que la valorización del dólar respecto al peso colombiano es un factor que hace más atractiva la exportación, entre ellas, la de oro. Por eso las Agencia viene trabajando en un sistema para generar la trazabilidad del oro desde su origen hasta su venta o exportación lo cual permitirá mayores controles. (Ver paréntesis)

Y es que como Ordóñez afirmó: “El gobierno no tiene una política que sea efectiva para resolver la problemática de la explotación ilícita, las dificultades técnicas, financieras y de trámite son tan imposibles de cum-

plir que a la gente le queda más fácil ser ilegal. Las autoridades no tienen capacidad y el minero tampoco ayuda, porque no invierte en estudios”.

En este punto estuvo de acuerdo *Rubén Darío Gómez*, secretario general de Conalminercol, el gremio de los mineros, quien dijo que “es la misma cantidad de normas que se vuelven excluyentes las que promueven la ilegalidad y la informalidad y genera informalidad jurídica”.

De acuerdo con el Monitor Minero realizado por Portex, en Antioquia una empresa minera puede tardar cuatro años en la aprobación de cada uno de los requisitos que debe hacer ante la Secretaría de Minas.

“Por esto el llamado es a crear un plan de evacuación urgente que resuelva con responsabilidad. Si se deben negar permisos hay que hacerlo para darles claridad a los solicitantes y permitir que otros puedan iniciar trámites, incluso, para formalización minera”, dijo *Rafael Mateus*, director de Portex.

EL COLOMBIANO solicitó respuestas de la Secretaría de Minas de Antioquia, pero los funcionarios se encontraban en vacaciones.

## ¿Solución en camino?

En julio pasado los ministerios de Justicia, Defensa, Minas y Ambiente presentaron un proyecto de ley que busca resolver el problema de la denominada minería ilegal, mismo que está a la espera de iniciar su discusión en el Senado.

Según Durán, la iniciativa contempla nuevas sanciones penales, la creación de nuevos delitos y la agravación de conductas cuando se cometen en zonas protegidas; además, se faculta a la Fuerza Pública para ejecutar el cierre de minas donde se adelanta la explotación ilícita de minerales, previa verificación con la autoridad minera y agotando un procedimiento expedito.

Así que otra normativa es la apuesta del Gobierno a una problemática que en gran parte se da debido al exceso de la misma. Se espera un duro debate en el Congreso ■



## EN DEFINITIVA

Desde 2016, cuando se hizo el primer monitoreo de la Unodc, Antioquia viene aumentando la explotación ilegal de oro. Hay factores de la legislación, del mercado y del conflicto que lo explican.

## INFRAESTRUCTURA NOTICIA

# Se complica reapertura de vía a Urabá por derrumbes

Según la concesión, el cierre de esta carretera es indefinido por nuevos derrumbes. Se debe tomar la vía alterna por Bajo Cauca.

Por GUSTAVO OSPINA ZAPATA  
ALEJANDRA ZAPATA QUINCHÍA

La reapertura de la vía a Urabá sigue siendo incierta e incluso en las últimas horas se complicó más debido a que en el mismo sitio del deslizamiento de tierra del jueves y que bloqueó el paso, se presentó una nueva caída de materiales.

Según el reporte de Autopistas Urabá, responsable de la vía y que ejecuta el proyecto Autopista al Mar 2, hacia el mediodía del lunes festivo, cuando se realizaban labores de remoción de la tierra, de la montaña cayó más material y los trabajos pararon.

“Por seguridad de nuestros trabajadores se suspenden las actividades de remoción en este punto. No se tiene fecha de apertura”, publicó el concesionario en sus redes sociales.

Recordemos que el sitio del derrumbe se conoce como Peñas Blancas, en el kilómetro 26, entre Uramita y Dabeiba. Entre ambas localidades hay una vía alterna llamada El Revenidero, un tramo sin pavimentar de más de 30 kilómetros que lleva varios años en desuso y se estudia la posibilidad de habilitarlo.

Mientras tanto, los viajeros entre Urabá y Medellín deberán utilizar el trayecto Medellín - Caucasia - Montería - Planeta Rica - Arboletes - Apartadó, que alarga el tiempo de viaje de ocho horas a más de 15, según cálculos del gremio transportador.

## Los sobrecostos

Según *Anderson Quiceno*, director ejecutivo de la Asociación de Transportadores de Carga (ATC), este trayecto alterno ha implicado un aumento de 100 a 400 mi-



## ANTECEDENTES

## LOS OTROS DESLIZAMIENTOS

En la madrugada del pasado jueves 7 de enero se produjo el primer cierre del año en la vía que comunica a Medellín con la subregión del Urabá antioqueño. La concesión Autopistas de Urabá confirmó que se produjo por un derrumbe en el kilómetro 26, en el sector Peñas Blancas, entre los municipios de Uramita y Dabeiba. Para la zona dispusieron maquinaria amarilla para remover la tierra y piedra que cayó sobre las dos calzadas. En la tarde del 11 de enero se presentó de nuevo otro deslizamiento de tierra que obligó que la concesión suspendiera las actividades de remoción en ese punto.

## \$300

millones aproximadamente ha calculado el gremio de transportadores en pérdidas.

lómetros más en los recorridos.

“Se ha hecho mucho más complicada toda la movilidad y el tráfico para el transporte de mercancías y de bienes, porque toda la carga de tráfico que había sobre la vía hacia el Urabá se traslada al otro corredor por Caucasia”, expresó.

Asimismo, Quiceno afirmó que, debido a este cierre, el gremio transportador ha tenido pérdidas entre \$300 y \$400 millones diarios.

“Este dinero está representado tanto en pérdidas como en sobrecostos logísticos que se tienen que dar para poder llevar a buen término las mercancías, debido al aumento de los recorridos. Hay muchos insumos que, al haber más kilometraje, tienen un alto consumo, como los combustibles, aceites, llantas. También se afecta la calidad de

vida de los conductores porque estos tienen que exceder más horas de trabajo y tienen que buscar mucho más descanso y alimentación”, afirmó.

Por su parte, desde Colfecar, el gremio que agrupa los transportadores de carga, explicaron que un tractocamión que viaja entre Medellín y Turbo, le tomaba cerca de 13 horas recorrer los 342 kilómetros por la Autopista al mar 2. “Ahora este recorrido ha aumentado en cerca de 20 horas puesto que hay que tomar la vía alterna por Caucasia y Planeta Rica en Córdoba, cuya distancia es de 591 kilómetros”.

Agregaron que esto implica un aumento en el combustible de cerca del 70 %, y en los peajes de 79%, puesto pasan de ser 2 estaciones de peaje a 8 por la vía alterna.

Además, indicó Colfecar, las anteriores condiciones implican una reducción en la cantidad de recorridos mensuales que puede realizar un transportador en este trayecto, lo que conlleva a una menor disponibilidad de vehículos para las empresas de transporte ■



Un nuevo deslizamiento de tierra en el sector Peñas Blancas, entre Dabeiba y Uramita retrasa las labores para rehabilitar el paso. En noviembre de 2020 esta misma vía estuvo cerrada por una avenida torrencial. FOTO CORTESÍA AUTOPISTAS URABÁ