

**ACTO DE INSTALACIÓN DEL SEGUNDO CONGRESO
INTERNACIONAL DE TRANSPORTE.** Paipa, Boyacá, 16 de mayo de
2001

Comunicar las distintas regiones del país no ha sido un proceso fácil. En el año de 1932, y bajo el estímulo de un premio de 5.000 pesos que otorgaba uno de los impulsores de la colonización de Urabá, dos carros modelo 'Ford A' gastaron 47 días, un puñado de valor y 25 asistentes para arribar a Turbo desde Medellín. Por primera vez, y sorteando el riesgoso camino conocido como "La Trocha", esta importante región del país lograba la comunicación, a través de un medio distinto a las mulas, con la que hasta entonces era una ciudad del interior.

Colombia tenía entonces sus propias Américas por descubrir, pero eran pocos sus Colones. Sólo con el tiempo hemos podido llegar a construir un sistema de transporte capaz de vencer la caprichosa geografía nacional y, en esa misma medida, de posibilitar el desarrollo económico. ¡El transporte es progreso!

Bien ha señalado el Banco Mundial la estrecha relación que existe entre los índices de desarrollo y la inversión en la

infraestructura de transportes. El nexo es apenas obvio: cuanto más se expandan los kilómetros de vías, cuanto más ellas reduzcan los tiempos de comunicación entre los centros de producción y los de consumo, cuanto más disminuyan los costos asociados a la movilización de los productos, mejores serán los rendimientos del sistema económico.

Esto es aún más cierto hoy cuando, enfrentados a los retos de la globalización, debemos bailar al ritmo veloz de la competencia internacional. Cada vez son más acelerados los cambios en los niveles de competitividad de los países y cada vez más quedan condenados quienes no los asumen a la dura experiencia de la pobreza. Si queremos evitarla, no sólo debemos incrementar la calificación de nuestros trabajadores o tecnificar nuestras industrias, sino también mejorar, crear y mantener, con la participación del sector privado, todas las áreas de nuestra infraestructura.

No sobra recordar, a modo de ejemplo, que, exceptuando el petróleo y carbón, cerca del 90% de la carga generada en Colombia se moviliza por carretera. Asimismo, el conjunto del sector aporta cerca del 5% al Producto Nacional y genera cerca del 8% del total del empleo remunerado del país. Una

economía más pujante aún, donde se consolide el ya visible repunte industrial, requiere por eso de un sistema de transporte terrestre cada vez mejor.

En ese sentido, eventos como el que hoy se inicia, en el cual se podrán conocer las experiencias que nos traen amigos de Alemania, Brasil, México, Chile, Argentina, Perú, Venezuela y Uruguay, son de una importancia fundamental para el sector. Durante estos tres días los empresarios, inversionistas, funcionarios y estudiantes de nuestro país podrán ponerse al tanto de lo que se está haciendo internacionalmente en materia de participación privada en proyectos de infraestructura, de tecnologías de diseño y construcción de vías y de sistemas de planeación y control de transporte marítimo y urbano.

Para el Gobierno Nacional también es ésta una oportunidad para divulgar los esfuerzos que se han venido adelantado en el campo de los transportes y para dar a conocer, sin grandilocuencia ni oportunismo, la magnitud y la importancia de los proyectos que se están adelantando.

Al respecto, tal vez el proyecto en curso de mayores dimensiones sea el del Túnel de la Línea. Este Túnel, de gran importancia estratégica para el desarrollo nacional, hará parte del corredor vial Caracas-Arauca-Bogotá Buenaventura, considerado como uno de los más importantes de la Red Nacional de Carreteras, ya que integra el puerto de Buenaventura con el interior y oriente de Colombia y a ésta con la vecina Venezuela.

Además, la concesión de este corredor, complementado con el mejoramiento de otros corredores viales que conectan el sur del país con la costa atlántica, permitirá mejorar las comunicaciones entre tres importantes zonas agrícolas e industriales de Colombia, como son el Occidente, el Eje Cafetero y Bogotá.

Con la construcción del Túnel de la Línea se reducirá en cerca de 10 kilómetros el actual recorrido entre Buenaventura y Bogotá. Atrás quedará el fatigoso ascenso de 840 metros, que no sólo agobiaba nuestros camiones y tractomulas sino que también era la prueba de oro para nuestros ciclistas de ruta. Esto significará un ahorro de aproximadamente 40 minutos para vehículos livianos y de unos 80 minutos para

vehículos pesados, es decir, un 72% y un 87%, respectivamente, del tiempo actual. El costo del proyecto se estima en cerca de 222 millones de dólares y el próximo 30 de agosto es la fecha límite para la presentación de las propuestas.

Próximamente también abriremos otras licitaciones con un impacto más regional. Entre ellas, las más importantes son:

La vía Briceño – Tunja – Sogamoso, con una longitud de 219 kilómetros, en donde se invertirán, para su rehabilitación, construcción de variantes, terceros carriles y su operación y mantenimiento, 206 millones de dólares.

La Malla vial del Caribe, de 1.140 kilómetros, con una inversión de 262 millones de dólares, destinados a la rehabilitación, construcción de dobles calzadas, operación y mantenimiento.

La vía Zipaquirá – Palenque (Bucaramanga), con una inversión de 22 millones de dólares para el

mantenimiento y operación de 377 kilómetros y para la construcción de la variante de Chiquinquirá.

La vía Palenque – Ye de Ciénaga, con una longitud de 504 kilómetros y una inversión de 127 millones de dólares, para la rehabilitación, ampliación, rectificación, operación y mantenimiento.

Son vías que harán la diferencia y que conectarán a Colombia entre sí y con sus vecinos americanos.

Pero en un país con más de 8.000 kilómetros de ríos navegables no podemos olvidar el tema del transporte fluvial. Por eso estamos elaborando los estudios de demanda respectivos para identificar la viabilidad de la entrega en concesión de las dos principales hidrovías del país: el río Magdalena y el río Meta.

Además estamos trabajando en la estructuración de la concesión del canal de acceso al puerto de Barranquilla.

Sabemos que con mejores vías y canales de acceso, el mundo estará recibiendo lo mejor de Colombia.

¡Un país, enfrentado al reto de la globalización, debe considerar a sus puertos como la llave del éxito!

De otra parte, el Gobierno Nacional ha diseñado, dentro del marco del Plan Colombia, el programa de Vías para la Paz. Concentrado en las zonas con presencia de cultivos ilícitos y en aquellas con altos índices de pobreza, el programa tiene como fin facilitarle a sus habitantes y, sobre todo, a los campesinos, el acceso a mercados más amplios para sus productos.

Una vez conectados a vías primarias o, también, a nuevas o mejoradas vías secundarias o terciarias, se facilitará significativamente la comercialización de los productos agrícolas y pecuarios. De esa manera, no sólo derrotaremos la economía ilícita sino que lograremos también mejorar la calidad de vida de grandes sectores de la población.

¡Así estamos construyendo la paz del país!

En ese sentido, creo que la inversión en carreteras de bajo tráfico es también en buen negocio. Es un negocio cuya

rentabilidad no se mide por el ingreso de peajes, la reducción de costos de operación o el aumento en la seguridad vial, sino por su contribución al desarrollo progresivo de algunas regiones potencialmente ricas pero que han estado alejadas de sus propias posibilidades, debido a la misma insuficiencia de infraestructura. Contar con vías transitables durante todo el año es, por eso, una contribución de la mayor importancia para el desarrollo y la estabilidad social de las regiones.

Con una inversión superior a los 800.000 millones de pesos, es decir, con una cifra superior a lo invertido en el sector durante los últimos 20 años -¡ójigase bien 20 años!-, “Vías Para La Paz” es uno de los programas bandera del Plan Colombia.

Por fortuna, hoy podemos contar que está programa está en plena marcha y que significa, además de nuevos desarrollos para la economía regional y, en esa medida, para el bienestar de sus habitantes, más trabajo para las empresas y, sobre todo, más empleo para la mano de obra no calificada.

En la fase inicial de esta herramienta para la paz que hemos diseñado en el Gobierno, serán mejorados, y en varios casos

pavimentados, unos 1.000 kilómetros de carreteras. ¡Gracias a ello, estaremos generando más de 34.000 nuevos empleos para los colombianos más necesitados!

Al respecto, quiero agradecer a la Corporación Andina de Fomento -CAF-, por su apoyo financiero al programa. Más allá de la inversión en infraestructura, la CAF nos está suministrando recursos de cooperación técnica que han hecho posible, entre otras cosas, la realización de eventos como el presente. Sin su esmerada colaboración, en la cual ha apoyado al Ministerio de Transporte, no hubiera sido viable la presencia de los conferencistas extranjeros y de algunos invitados.

Asimismo, quiero felicitar al Ministerio de Transporte, a la Sociedad Colombiana de Ingenieros y a la Asociación de Ingenieros de Transporte y Vías, por la organización de este congreso. Aquí se recogerán valiosas experiencias, tanto para el sector privado como para el público, que, al fin y al cabo, redundarán en un solo fin: mejorar la vida de los colombianos.

Apreciados amigos:

Cuando Antonio Machado dijo “caminante no hay camino: se hace camino al andar” expresó la verdad y la filosofía de los visionarios, de aquellos que se arriesgan a transitar por donde nadie lo ha hecho antes.

Hoy, en Colombia, con el compromiso de construir soluciones que generen desarrollo y justicia social, estamos “haciendo camino al andar”, pero caminos de verdad, caminos de comunicación, y, sobre todo, caminos de paz.

Muchas gracias