

CUESTIONARIO DIARIO EL COLOMBIANO

Octubre de 2000

LA REGIÓN:

1. La Ley de Metros le da un tratamiento adecuado a Bogotá y Cali para que en su financiación los aportes sean de un 70% por parte de la Nación y un 30% de las entidades territoriales respectivas. ¿Sería posible adicionar esa Ley con una iniciativa, por supuesto del ejecutivo central, en el sentido de darle el mismo tratamiento a los socios del Metro de Medellín, concretamente a esta capital y Antioquia?

R/ En la actualidad se adelantan los procesos de estructuración técnica, legal y financiera de los sistemas integrados de transporte masivo de Bogotá y Cali. Dichos procesos tienen como tarea otorgar todo el apoyo necesario, tanto a la Nación como a los Municipios, para el desarrollo de este proceso.

Por lo mismo, todavía no conocemos el monto de los aportes definitivos de la Nación a estos proyectos, lo cual dependerá de los resultados de la estructuración y de la participación del sector privado en su financiación. Yo creo que, en estas condiciones, resulta prematuro pretender establecer una analogía con el Metro de Medellín.

2. ¿Por qué para otras ciudades como Cali, Barranquilla y Bogotá rige, sin restricción, la política de los “cielos abiertos” y al aeropuerto José María Córdova se le ha excluido, máxime si se tiene en cuenta que Medellín es un centro industrial, comercial y de servicios, que recoge un amplio flujo de pasajeros y carga, no sólo de Antioquia sino de los departamentos limítrofes, cuyo destino y procedencia es mayoritariamente los Estados Unidos y Europa? ¿Y, además, es la ruta más corta hacia y desde Centroamérica?

R/. En años anteriores se ha negociado la inclusión de Medellín en los convenios con países como Francia, Alemania, México, Panamá, los países del Grupo Andino, y algunas islas del caribe como Aruba y Curazao. En este sentido, corresponde a las aerolíneas fijar las frecuencias según la demanda para transporte de pasajeros y carga, de acuerdo con lo establecido en los convenios.

Con respecto a los Estados Unidos, el convenio vigente es de tipo bilateral sin acuerdo de “Cielos Abiertos”. En las renegociaciones del convenio en marzo de 2000, buscando proteger a las empresas colombianas y favoreciendo el aumento en el número de rutas, se acordó la realización de un proceso de apertura gradual durante los próximos 4 años. Así, desde el momento de la firma del nuevo convenio, las aerolíneas de carga pueden establecer rutas desde esta ciudad a cualquier ciudad de los Estados Unidos, favoreciendo el

comercio exterior, y para el transporte de pasajeros se estableció el inicio de la operación a esta ciudad el 1 de Octubre de 2002.

3. Una vez inaugurado el Túnel de Occidente, Fernando Gómez Martínez, ¿cree usted que es necesario hacer realidad el puerto de Turbo, de cuya importancia se ha hablado y escrito –hay estudios serios- por más de siete décadas?

R/ El plan de expansión portuaria determina aquellas zonas que son aptas para desarrollos portuarios y ha prescrito también que los nuevos desarrollos de infraestructura portuaria deben corresponder a iniciativas del sector privado, tanto en la financiación como en su ejecución. En este orden de ideas, la zona del Golfo de Urabá está considerada como apta para desarrollo portuario según lo dispone el “Plan de Expansión Portuaria 1998-1999”.

Actualmente, la Dirección de Transporte Marítimo del Ministerio de Transporte, el Ministerio del Medio Ambiente y la Subdirección de Transporte del Departamento Nacional de Planeación se encuentran en preparación del nuevo plan de expansión, el cual deberá incluir aspectos de ordenamiento físico, portuario y ambiental de los litorales colombianos.

En el caso de Turbo, el proyecto consiste en un desarrollo portuario internacional de aguas profundas, para cuyo desarrollo se constituyó una Sociedad Promotora para el Puerto, compuesta por el municipio de Turbo, el Gremio Bananero, la Sociedad Portuaria de Santa Marta, las comunidades de Urabá y Turbo, y varios operadores portuarios.

Lo que puedo decir es que esperamos que esta iniciativa siga prosperando dentro del marco institucional y legal que ha establecido la Nación.

4. La ampliación, rectificación y pavimentación de la ruta Caucaasia, Zaragoza, Puerto Berrío está incluida en las carreteras para la Paz. Con ella se uniría la Costa Norte por la vía más rápida a Bogotá. ¿Ve usted con buenos ojos y posibilidades que la obra sea incluida en los presupuestos nacionales?

R/ En efecto, el proyecto hace parte del programa Vías para la Paz del Plan Colombia que próximamente será iniciado. La construcción de esta vía es, precisamente, uno de los tres proyectos en el componente “Principales Proyectos de Carreteras” que será financiado por la Corporación Andina de Fomento.

Ahora lo que corresponde es que el proyecto, como todos los demás susceptibles de ser financiados dentro de la primera etapa de este programa, cumpla con los criterios de selección y priorización que se han establecido.

5. La Nación, a través de Ferrovías, prometió apoyo al llamado Tren de Cercanías con partidas por valor de 20.000 millones de pesos. Esta obra uniría a Bello con Barbosa. Ante la posibilidad de liquidar a Ferrovías, ¿en qué quedaría esa cooperación de la administración pública central?

R/ En enero de este año Ferrovías se comprometió a aportar 12.000 millones para adelantar la construcción del Tramo Bello-Girardot a del Tren de Cercanías del Norte del Valle de Aburrá. Estos recursos se encuentran debidamente presupuestados y serán ejecutados una vez la Empresa Metro de Medellín constituya el patrimonio autónomo requerido.

LA CULTURA:

6. ¿Como consecuencia de la crisis económica se han malogrado en esta administración los propósitos de fomento de la cultura nacional con que se inició el cuatrienio? ¿Puede afirmarse que el país sí tiene un plan nacional de cultura serio y coherente y sintonizado con las corrientes culturales del mundo actual, con el que pueda participar en ese campo de la globalización?

R/ Los propósitos de fomento cultural de mi gobierno siguen vigentes, tal y como se planearon desde su comienzo, si bien, como es natural, las limitaciones presupuestales nos impiden adelantar la política en toda la celeridad y con toda la cobertura que fuera deseable. Pero esto no es algo que nos pasa únicamente en el área cultural, sino en todas las áreas de inversión social, donde las dificultades fiscales se convierten en el principal obstáculo de su desarrollo.

Actualmente, dentro del Sistema Nacional de Cultura, el Ministerio de Cultura ha puesto en marcha un proceso de reflexión a nivel local, regional y nacional con miras a formular el Plan Nacional de Cultura 2001-2010. Es así como entre el 27 y el 29 de noviembre próximos se realizará en Bogotá el Foro Nacional de Cultura, que contará con dos hechos significativos para la vida cultural del país. En primer término, con el Foro Nacional se culmina la consulta ciudadana adelantada en las diferentes entidades territoriales acerca de los deseos, los anhelos, las aspiraciones y las propuestas de las comunidades del país en materia cultural, la cual sentará las bases para el Plan Nacional de Cultura 2001-2010. Por otra parte, durante la realización del Foro se llevará a cabo la elección y conformación del Consejo Nacional de Cultura, el cual recibirá las bases del Plan y desde luego adelantará la formulación del mismo.

Estamos pensando, en la cultura como en todas las demás áreas, en términos de largo plazo, para dejar al país un plan estructurado y coherente.

Entre tanto, y con los recursos que se tienen, se han seguido desarrollando programas de fomento y estímulo a la creación y a la investigación, como los

Premios Nacionales y Departamentales de Cultura y las Becas Nacionales y Departamentales de Cultura. Dentro del programa nacional de infraestructura Cultural “la Casa Grande” entregué hace poco centros culturales en San José del Guaviare y en Chiquinquirá, y tenemos otros 8 para entregar antes de terminar el año. También hemos adelantado mucho en el tema de conservación de los monumentos nacionales y el patrimonio cultural, entre muchos otros.

El objetivo es asignar los fondos disponibles con criterios de equidad, de forma que promuevan el acceso de todos los colombianos a la cultura en igualdad de oportunidades.

7. ¿El esquema desarrollado en Medellín alrededor de Ciudad Botero, cómo y en qué lugar de Colombia podría ser replicable?

R/ Por supuesto que sí es replicable y debemos hacer todo el esfuerzo para hacerlo en la mayor cantidad de municipios del país. La Donación Botero a Medellín es un ejemplo de grandeza y de generosidad de Fernando Botero, pero también un ejemplo de empuje y decisión de las autoridades locales, regionales y nacionales, y de la empresa privada, para sacar adelante a la ciudad. Algo así veremos en pocos días en Bogotá, cuando se inaugure, con el apoyo fundamental del Banco de la República, la Donación Botero en la antigua Casa de Exposiciones en el barrio de la Candelaria.

Hemos tenido otros ejemplos en la historia nacional, como el Museo Rayo de Roldanillo o el Museo Acuña en Villa de Leyva. Ahora se trata de seguir creando polos de atracción cultural a lo largo y ancho del país, que sirvan de estímulo y escuela para los nuevos creadores, que generen turismo y que sean un dinamizador del desarrollo a su alrededor.

Los centros culturales que viene promoviendo el Ministerio de Cultura por todo el territorio nacional, que incluyen bibliotecas, museos, archivos, salones audiovisuales, escenarios, etc. servirán también de ejes de progreso, en su correspondiente escala. Los próximos a entregar están ubicados en Risaralda (Caldas), Armenia, Tame (Arauca), Neiva, Mirití Paraná (Amazonas), Puerto López (Meta), Girardot y Cúcuta. Desde todos estos lugares también podemos y debemos seguir irradiando arte y cultura a las regiones.

8. ¿Qué significa Ciudad Botero para el desarrollo económico y social del país?

R/ Mucho. Tal vez más de lo que hoy estamos visualizando. El desarrollo de un proyecto cultural y artístico de estas dimensiones, que incluye la donación de la parte principal de la obra de uno de los artistas más grandes del mundo y la renovación completa del espacio público a su alrededor, le dará vida y turismo no sólo a Medellín, sino a toda Antioquia.

Fíjense en el turismo que se da en las grandes urbes del mundo. El que va a París está pensando, con seguridad, en el Louvre o en el Museo D'Orsay. El que va a Madrid lo primero que hace es visitar El Prado. O Washington, por ejemplo, centra su principal atractivo en la inmensa cantidad de museos que posee. Son cientos de miles de personas que viajan por el mundo haciendo turismo cultural y que pueden encontrar en Medellín, renovado, con un moderno metro, con bellos espacios públicos, un clima primaveral y gente muy cálida, un nuevo destino.

A partir de ahora, la Ciudad de Botero será un polo de atracción hacia Colombia y vamos a aprovecharlo para decir al mundo que Colombia es, sobre todo, arte, creación y vida, y para que, a través de este gran museo, se abran las puertas de tantas otras cosas buenas que tiene nuestro país para ofrecer al mundo.