

## **PALABRAS DEL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, DOCTOR ANDRES PASTRANA ARANGO, EN LA INSTALACIÓN DE LA X REUNION DE PUERTOS LATINOAMERICANOS**

Santa Marta, 17 de Julio de 2001

Cuando el 6 de noviembre de 1524 el Rey de España autorizó la partida del conquistador Rodrigo de Bastidas, le ordenó poblar la provincia de Santa Marta porque ya conocía las bondades de este puerto que sería el punto de entrada de los conquistadores al interior del país.

Más de tres siglos después, la noche del 1º. de diciembre de 1830, en la goleta *El Manuel*, procedente de Cartagena de Indias, llegó moribundo al puerto de Santa Marta el Libertador Simón Bolívar, desde donde se trasladó a la Quinta de San Pedro Alejandrino, una hacienda ubicada a pocos kilómetros de la ciudad donde habría de pasar sus últimos días. Ese 1º. de diciembre de hace 170 años el puerto de Santa Marta abrió sus brazos hospitalarios al más grande americano de la historia.

Por ordenanza del 14 de octubre de 1832 de la Cámara Provincial de Santa Marta se decidió comenzar los trabajos de construcción de un muelle que fue terminado en 1835. Posteriormente, dos hechos contribuyeron a que el puerto local tuviera la mayor importancia nacional desde fines del siglo XIX: la construcción del

ferrocarril y los grandes cultivos de banano de la zona bananera. Así, el 24 de julio de 1887 se inauguró el primer viaje en tren que llegó hasta la población de Ciénaga y los cultivos de banano pronto ocuparon grandes extensiones, lo que hizo posible el primer embarque de esta fruta hacia puertos norteamericanos.

Con la llegada de los buques americanos, alemanes e ingleses desde finales del siglo XIX, llegó también un desconocido deporte que jugaban los marinos británicos cuando terminaba el embarque de banano, el cual impresionó a los samarios: se trataba del fútbol. Primero lo jugaban los ingleses entre sí pero atrajo con tal fuerza a los jóvenes samarios que muy pronto se formó un equipo local que se enfrentaba con los grupos de marinos en los playones aledaños al puerto. Así se originó el primer equipo de fútbol en Colombia, dato curioso y pertinente pues hoy celebramos en nuestra tierra la tan querida Copa América que, al igual que nuestros puertos, contribuye también a la unión de los pueblos latinoamericanos.

Durante la primera mitad del siglo XX, gracias al movimiento comercial del puerto, se extendió la red férrea hasta Bogotá y Medellín, convirtiéndose desde entonces Santa Marta en el único puerto con este servicio en el territorio nacional.

Con la Sociedad Portuaria de Santa Marta, entidad de economía mixta con mayoría de capital privado, se inicia una nueva etapa con miras al siglo XXI. Esta Sociedad ha logrado convertirlo en un eficiente puerto multipropósito y de gran movimiento de carga en la costa atlántica colombiana.

Como vemos, el puerto de Santa Marta que hoy nos acoge fue el primero en ser mencionado en la historia del país, llevó el nombre antes que la ciudad, se le consideró el mejor de las Indias y ha sido artífice del progreso de la región y de su gente.

Agradezco muy especialmente la invitación que me ha formulado la Sociedad Portuaria de Santa Marta para instalar esta X Reunión de Puertos Latinoamericanos y la gestión realizada por ellos para reunir a los países de la región con el objeto de proyectar nuestros puertos frente al desafío que imprime el comercio internacional en el tercer milenio.

Quisiera felicitar igualmente a la Asociación de Autoridades Portuarias Americanas por la eficiente y acertada labor que viene realizando en provecho del mejoramiento y desarrollo de los puertos en América. Las directrices planteadas por ella en la reunión llevada a cabo en México en octubre del año pasado son

fundamentales para dicha tarea y han sido acogidas por mi Gobierno.

En Colombia estamos trabajando en la solución y respuesta a los temas centrales en materia portuaria para el siglo XXI. El comercio, la expansión portuaria en materia de infraestructura y de productividad, las recomendaciones medioambientales, la seguridad física, la lucha contra el tráfico de drogas, y el balance entre el involucramiento privado y público en la administración de puertos y su desarrollo comprenden los nuevos retos de los que mi administración se ha ocupado y en los cuales podemos mostrar resultados positivos.

Una prestigiosa revista de nuestro país al referirse al tema de los puertos en Colombia de hace diez años contaba lo siguiente: *“A comienzos de la década pasada lo que más necesitaba el capitán de un buque que llegara a un puerto colombiano era el don de la paciencia. Paciencia para esperar hasta semana y media a que le dieran puesto en el muelle y paciencia para poder descargar la mercancía, dependiendo de los caprichos del sindicato de Colpuertos que trabajaba sólo de día, mientras no estuviera lloviendo. Era muy común ver una cantidad de buques en el horizonte esperando su turno como si se hubiera formado una gran congestión de barcos”*.

Hoy podemos decir con orgullo que hemos contribuido a que aquellos tiempos fatales sean solo historia. El caso colombiano se consolida como un buen ejemplo de productividad y desarrollo portuario en Latinoamérica. No ha sido una tarea fácil pero hemos ido superando los obstáculos de manera progresiva.

Antaño, los puertos en Colombia fueron regidos por un modelo estatal absoluto que se encargaba de regular, vigilar y controlar al sector, a la vez que planear, administrar y prestar servicios. Los resultados de la aplicación de este modelo en la gestión de la Empresa Puertos de Colombia –Colpuertos- fueron catastróficos: se consolidó un monopolio oficial con malas administraciones, en el cual operaban la corrupción y la ineficiencia. Existía, además, un sobrecosto en las tarifas, lo cual impedía el incremento de la productividad, y los sindicatos contaban con un poder extralimitado.

Además, hasta 1986 las empresas navieras colombianas: Flota Mercante Grancolombiana y Agromar, transportaban sin competencia los productos nacionales de exportación y las importaciones que requería la industria del país.

Las funestas consecuencias de este modelo no se hicieron esperar y se determinó la necesidad de reestructurar el sistema portuario en el país. Con la apertura económica de 1990 las condiciones se dieron para llevar a cabo la modernización de este sistema. En 1991 surgió la ley 01 que comprendía el Estatuto Nacional de Puertos donde se consagró el cambio en el modelo económico, con participación privada, concesiones portuarias y planes de expansión.

En mi Gobierno, además, expedimos el Decreto 101 de 2000, donde se modificó la estructura estatal en materia de puertos y se reorganizaron las competencias. A partir de este decreto se dio participación al Estado en las funciones de planear y regular la actividad a través del Ministerio de Transporte y de vigilar, inspeccionar y controlar la misma a través de la Superintendencia de Puertos y Transporte. Igualmente, y de manera fundamental, se le dio participación a los particulares en la administración de las instalaciones a través de las sociedades portuarias y en la operación a través de los operadores portuarios. Gracias a esta labor el Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático ha dicho que Colombia es el país más avanzado en la región en cuanto a la interrelación entre sus puertos y la aduana, a su sistema de información y a sus estatutos legales claramente definidos.

Los indicadores de desempeño de la actividad portuaria colombiana reflejan resultados sorprendentes basados en un incremento de la productividad, reducciones en tiempo de espera, agilidad de servicios portuarios y avances significativos en la infraestructura y tecnología.

Una mirada comparativa a la situación portuaria antes de 1993 y a la de hoy es muy dicente. Antes de 1993 el tiempo promedio de espera de una nave al llegar a un puerto colombiano era de 10 días, hoy es de 10 horas. Antes de 1993 las horas laborables en el día eran 16, ahora son 24. Antes de 1993 se movilizaban 500 toneladas de granel al día; hoy se movilizan 2.500 mínimo. Antes de 1993, se movilizaban en carga general 750 toneladas, hoy se movilizan 1.700 toneladas. Antes de 1993 se cargaban 16 contenedores por hora, hoy se cargan de 25 a 30. Y no podríamos dejar de mencionar la impresionante reducción tarifaria, que es del 52% para exportaciones, al igual que para importaciones.

En mi Gobierno queremos dejar para el país un sistema marítimo y fluvial sólido, rentable e integral. Por ello estamos trabajando en diversos proyectos como la reactivación de la Marina Mercante, para lo cual estamos preparando un proyecto de ley al respecto. También estamos trabajando en el Plan de Expansión Portuaria

en Colombia, que debe estar listo dentro de mes y medio, cuyo objetivo es que el recurso costero nacional se utilice de manera adecuada, obedeciendo a directrices de desarrollo sostenible y protegiendo todas las reservas y parques naturales del país.

Estamos articulando una propuesta novedosa para que los colombianos inviertan en el sector portuario ofreciendo exenciones arancelarias y beneficios tributarios para armadores, astilleros y gente de mar. Por esto queremos invitar no sólo a nuestros compatriotas sino también a los extranjeros a invertir en el desarrollo portuario colombiano.

De hecho, ya estamos haciendo importantes inversiones en el mantenimiento de canales de acceso en todo el país. Entre los años 1998 y 1999 invertimos 10.168 millones de pesos distribuidos entre Barranquilla, Cartagena y Buenaventura. Para el presente año invertimos un total de 9.700 millones de pesos entre Barranquilla, Cartagena, Tumaco y Buenaventura. Para el próximo año tenemos proyectado invertir un total de 17.100 millones de pesos entre Tumaco, Buenaventura, San Andrés y Providencia.

Uno de nuestros logros en el presente año es el de la expedición del Decreto 804 del 8 de mayo que contempla la simplificación de trámites en el sector y la igualdad de condiciones para

colombianos e internacionales en la prestación del servicio de transporte marítimo.

Por otra parte, la Comunidad Andina ha planteado para los países miembros un proyecto de cabotaje para el 2005. Nosotros ya hemos dado el primer paso en este sentido con nuestra vecina nación de Ecuador. Este proyecto de cabotaje se dará entre Manta y Guayaquil, por parte del Ecuador, y Tumaco y Buenaventura, por parte de Colombia.

Pero tenemos que volver también nuestra atención hacia los ríos que surcan el territorio nacional. Nuestro Nobel Gabriel García Márquez suele recordar su infancia cuando viajaba en buque por el río Magdalena, el mismo barco de vapor en el que Florentino Ariza y Fermina Daza, los protagonistas de “El Amor en los Tiempos del Cólera”, decidieron pasar el resto de sus vidas. Entonces era un hecho diario que los barcos navegaran de puerto en puerto sobre sus aguas mientras el bullicio de los pasajeros se mezclaba con el canto de los pájaros en la vegetación exuberante. La dura realidad es que le dimos la espalda a nuestro río Magdalena durante mucho tiempo, pero tengo la plena confianza de que con nuestros esfuerzos el río más importante de nuestro país renacerá a su gloria pasada para seguir contribuyendo a la historia de Colombia.

Actualmente, con Cormagdalena, adelantamos un proceso que nos permitirá entregar en concesión el río Magdalena. A través de esta entidad hemos invertido más de 8.000 millones de pesos en el mantenimiento del canal navegable de nuestra principal arteria fluvial. También hemos realizado inversiones en adecuación portuaria para reactivar el transporte de carga en el Magdalena medio y bajo, por un monto de 5.310 millones, distribuidos entre Barrancabermeja, Puerto Berrío, Soledad, Girardot y Sabanagrande. Las inversiones previstas para el presente año en nuestros puertos sobre el Magdalena estarán alrededor de 17.000 millones de pesos, a ser distribuidos entre Barrancabermeja, Puerto Berrío, Puerto Salgar, La Dorada y Puerto Wilches. Adicionalmente, se ha proyectado promover el desarrollo turístico en el alto Magdalena en puertos como Honda, Ambalema, Girardot, Guamo, Natagaima y Neiva a través de programas concretos que se espera implantar en los próximos meses.

Pero no sólo el río Magdalena es nuestra prioridad. También lo son las demás vías fluviales del país. A través de la gestión de la Dirección general de Transporte Fluvial, y dentro del marco de Proyectos Vías para la Paz del Plan Colombia, se escogieron ocho zonas en los departamentos de Santander, Boyacá, Meta, Arauca, Casanare, Guaviare, Caquetá y Putumayo,

caracterizadas como de alto conflicto, para desarrollar inversiones en la adecuación de canales navegables, la construcción, adecuación o rehabilitación de infraestructura de servicios, muelles y la dotación de equipos de transbordo. Se ha estimado que los estudios y diseños tendrán un costo de 4.328 millones y las obras ascenderán a 27.671 millones. Estos proyectos serán financiados con recursos de la Corporación Andina de Fomento – CAF-.

Igualmente, con el objetivo de mejorar la comunicación de la vía fluvial Turbo-Quibdó se tiene previsto realizar este año el dragado de dos bocas del río Atrato: la boca Coquito por un costo de 2.000 millones y la boca Matatungo por un costo de 2.500 millones.

En la actualidad también adelantamos el “Proyecto Río Meta”. Este proyecto de concesión es una alternativa para el transporte de grandes cargas entre Colombia, Venezuela y otros países, y constituye un eje de integración regional para los Departamentos de Casanare, Arauca, Meta y Vichada.

El Ministerio de Transporte en asocio con el Reino Unido de Los Países Bajos llevó a cabo el proyecto de recuperación ambiental de la Ciénaga Virgen en Cartagena mediante la construcción de

una bocana estabilizada de marea. El costo del proyecto fue de cerca de 50.000 millones de pesos.

De esta manera, venimos trabajando con decisión y sin descanso para que los puertos marítimos y fluviales de nuestro país alcancen los niveles de calidad que exige la demanda del comercio internacional y nacional.

Apreciados amigos:

Los puertos nos conectan con las diversas culturas del mundo, permitiéndonos disfrutar de bienes provenientes de los lugares más recónditos. Dependemos de los puertos para incrementar el comercio internacional, para fortalecer nuestras economías locales y nacionales, para tener empleos mejor pagados y para incrementar nuestra calidad de vida.

En el nuevo milenio observaremos el rápido desarrollo del transporte. Serán puestas en servicio naves más amplias y más veloces. Serán introducidos nuevos conceptos para los terminales con mayor automatización, mayor velocidad, menos espacio, más flexibilidad y menos consumo de energía. Estas son buenas noticias, pues con la modernización del sistema portuario en el

mundo todos ganamos: las naciones, los usuarios y los inversionistas.

En Colombia, contamos con las costas Pacífica y Caribe: la primera esta abierta al océano que tiene el mayor potencial de comercio del Siglo XXI y la segunda es la ruta de mayor movilización de trasbordo en el mundo. En este entorno, y dada la posición geográfica del país, nuestro sector portuario está llamado a jugar un papel preponderante en el comercio internacional en el que cada día buscamos nuevos socios. Yo los invito, amigos de las naciones de América Latina, a que naveguemos y fondeemos juntos en el puerto del progreso.

*“En cada puerto una mujer espera. Los marineros besan y se van. Una noche se acuestan con la muerte en el lecho del mar”*. Con estos bellos versos de Neruda quiero desearles a todos el mayor de los éxitos en las deliberaciones de este Congreso. ¡Que los puertos vuelvan a ser el gran motivo de los versos y los besos, pero también los muelles donde florezca el desarrollo!

Muchas gracias.