

Medellín, Julio 2 de 2010

**NOTAS TOMADAS EN LA REUNIÓN CON EL GRUPO ESPAÑOL QUE  
VISITÓ TRIBUGÁ EN COMPAÑÍA DE LA JUNTA DIRECTIVA DEL  
PROYECTO ARQUÍMEDES**

Colombia no mira hacia el Pacífico, desperdicia una gran oportunidad. Nos focalizamos en el comercio con Estados Unidos, Canadá y Europa pero el 70% del resto de países del mundo parece que no existieran para nosotros. Veamos un hecho universal trascendental: antes de 15 años, China será la primera potencia mundial y nosotros, que contamos con una extensa costa en el Pacífico, ignoramos la existencia de ese enorme mercado.

Además de esto, en el comercio exterior colombiano el carbón y el petróleo ocupan el 72% de su mercado internacional; así estamos gastándonos bienes no recuperables que vendemos sin ningún valor agregado y por eso, la gran plusvalía sobre estos bienes la obtienen los compradores. En el sector agropecuario, por ejemplo, nos sobran carne y leche e importamos productos que podríamos estar produciendo como la soya y el trigo.

Ahora bien, nuestro país, según los expertos en puertos que nos visitaron recientemente, es un país que no sale afuera, en nuestro producto interno bruto PIB poco incide la actividad portuaria como sí sucede en casi todas partes.

Desde la Edad Media el desarrollo de los puertos ha significado riqueza para el puerto mismo hoy. Un puerto no beneficia solo la localidad donde está construido; beneficia toda una región, el país entero tiene un beneficio palpable. En España, por ejemplo, cada 100 kilómetros hay un puerto, cuenta con 44 puertos todos con una eficiencia clara. En el puerto de Santander, como ejemplo, se concentra buena parte de la exportación de vehículos; los vehículos no son cargables con grúas ni salen en contenedores pues cada vehículo necesita un conductor. Así la mano de obra se beneficia con esta sola actividad: mover los vehículos, subirlos por rampas y estacionarlos en los buques.

Un puerto genera carreteras y redes ferroviarias. Detrás de un puerto siempre hay una economía fuerte. Conocimos el ejemplo del Banco de Santander ciudad de 200.000 habitantes, en 1887 tuvieron la necesidad de crear un banco y nació ese banco; hoy es el octavo más grande del mundo y como marca está entre las cien primeros, ocupa el lugar 47.

Colombia tiene la misma población de España y el doble de su territorio. Pero en materia portuaria estamos en el segundo día de la creación. En España el

comercio exterior que significa tráfico marítimo, supera en tres veces el PIB de Colombia. Colombia es un país por desarrollar en este sentido. España tiene ocho veces más comercio exterior que nosotros, el déficit de Colombia en puertos del Pacífico es inmenso y por allí pasa el meridiano del siglo XXI. España es superiorísima: allí hay un índice de 1.060 euros por escala de un barco en uno de sus puertos, en Colombia 430. El sistema portuario colombiano es obsoleto.

La carga y descarga de los barcos es un factor muy importante, fundamental en el bienestar de la ciudad de Santander; ha generado universidades especializadas, un urbanismo moderno, han solucionado los problemas ambientales que se generaron cuando las viviendas estaban mezcladas con la actividad portuaria. Tuvieron que repensarla y planear diferente las construcciones y hoy es una ciudad de las más modernas de España.

En Colombia en cambio, Buenaventura es un puerto ineficiente; la característica de un puerto eficiente es estar lleno de mercancía, y con pocos barcos. Cuando se llega a un puerto y se ve una cantidad muy grande de barcos esperando turno para cargar o descargar, este es un síntoma de ineficiencia. Buenaventura tiene 31 kilómetros de canal con un alto costo de dragado; se le draga, claro está, pero se afecta el equilibrio del fondo y por ley natural el proceso de llenado empieza casi inmediatamente termina el dragado.

En Suramérica, Brasil y México, han adoptado modelos de desarrollo, en cuanto a sus exportaciones, similares a los españoles, sus crisis financieras y fiscales tendrán características iguales a las de España.

Un comentario que me llamó poderosamente la atención, es el acercamiento entre las izquierdas y las derechas del mundo: inicialmente las izquierdas hacían énfasis en las rentas de trabajo y las derechas, en las rentas de capital. Hoy ha ido desapareciendo esta distancia: los gobiernos de izquierda acogen en sus programas el incremento de las rentas de capital, pues en forma simultánea cuidan las rentas del trabajo; lo mismo sucede en los gobiernos de derecha. El mundo ha ido unificándose en su visión en cuanto a las tendencias de gobierno, así se puede ver en los más significativos ejemplos. Mencionó a China como un caso especial: un gobierno comunista que adopta una estrategia capitalista e incentiva la creación de empresas y protege las rentas de capital con notorios resultados. Una de las frases claves de la conferencia del doctor David Marcano fue la siguiente: “En el proceso de globalización, hemos des-globalizado el miedo.”

Reiteró el conferencista que el empleo en los países depende en buena parte de los puertos, puesto que de ellos se benefician los sectores de la construcción, el vestido, los alimentos, el entretenimiento, etc. Los puertos

hacen que el PIB crezca; en el caso de Santander, que mueve 6`000.000 de toneladas, genera 8.300 empleos locales, 500 millones de euros se pagan al año por salarios. El carbón, que generaba tanta polución, ahora se recibe encapsulado, se maneja por concesión y le genera a Santander 50 millones de Euros anuales.

Al fin del siglo XX adopta el mundo como esquema la globalización y con él nace la urgente necesidad de acomodar la fortaleza antioqueña a un modelo que permita un intercambio competitivo para el ingreso de mercancías como para nuestras exportaciones y el nuevo modelo tiene como apoyo fundamental llegar a puertos cercanos de forma económica. Tenemos dos futuros puertos claramente definidos: el de El Darién y el de aguas profundas del Pacífico, escogido en Tribugá por una misión nombrada por el Gobierno Nacional conformada por Hidroestudios S.A. y Tams Consultants-1992. La Sociedad de Recursos Hidráulicos y Marítimos de Santander ratificó este sitio y este futuro puerto.

Antioquia que adoptó el modelo centralista al empezar el siglo XX, tiene que acoger al iniciar el siglo XXI un nuevo modelo. Entre las obras de infraestructura que este nuevo modelo comprende están muy claras y diría yo, ya socializadas, las modernas Autopistas de la Montaña que nos incorporarán a la ambiciosa red nacional de carreteras competitivas. La gran central de Pescadero-Ituango, que va a duplicar la cantidad de energía que producimos y seguirá consolidándonos como una potencia en energía hidroeléctrica y en servicios públicos que son complementarios a ella. Los puertos de Darién y Tribugá; éstos tienen una especial importancia para nuestro departamento, me atrevo a decir que sin ellos, nuestro nuevo modelo de desarrollo y lo que hemos construido en cien años, se marchitarán.

No puedo dejar además por fuera el proceso de descentralización que tiene que hacerse a través del pago de la deuda social que la región central tiene con la periferia. Con los polos de desarrollo se planteó, hace ya varias décadas, la necesidad de sacrificar rentas, de replantear nuestra estructura administrativa -inicialmente la oficial- impulsando ciudades intermedias en Antioquia, que equilibren nuestro desarrollo y que lleven a los habitantes de la periferia un nivel semejante al que tenemos los antioqueños del Valle de Aburrá en universidades, en salud, en facilidades deportivas, en cultura y recreación, en servicios públicos, en servicios bancarios y en general, en todos los servicios que tenemos en el centro y que están tan distantes de los pobres vergonzantes de la periferia.

Hace ya casi cien años uno de los pioneros del desarrollo antioqueño, Francisco Eladio Restrepo, pronunció en un foro en que se discutía el modelo

de energía, el cual debía adoptar Antioquia, terminó su conferencia pronunciando la frase “Electrificación o Catástrofe” y yo para Antioquia la retomo, con la modificación adecuada: “Descentralización o Catástrofe”.

## **ÁLVARO VILLEGAS MORENO**

Presidente SAI

Las notas anteriores las tomé en reciente conferencia organizada en uno de los hoteles de nuestra ciudad, por los directivos del proyecto Arquímedes.