



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XIV - Nº 05

Bogotá, D. C., martes 25 de enero de 2005

EDICION DE 12 PAGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMON OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

ANGELINO LIZCANO RIVERA
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CAMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISION

COMISION SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NUMERO 08 DE 2004

(agosto 31)

Fecha: 31 de agosto de 2004

Hora: 10:45 a.m.

Lugar: Salón "Los Comuneros"

Mesa Directiva:

Presidente: honorable Representante *Carlos Julio González Villa*.

Vicepresidente: honorable Representante *José Antonio Mora Rozo*.

Secretario: Doctor *Orlando Guerra de la Rosa*.

Hace uso de la palabra el Secretario General, doctor Orlando Guerra de la Rosa:

Llamado a lista.

Se hicieron presentes a la Sesión los siguientes honorables Representantes:

Arango Torres Fabio

Arias Mora Ricardo

Canal Albán Jaime Ernesto

Chavarro Cuéllar Carlos Ramiro

Espeleta Herrera Jaime Darío

Gallardo Archbold Julio Eugenio

González Brito Wílmer David

González Villa Carlos Julio

Hernández Fernández Efrén Antonio

Hurtado Cano Juan

Martínez Fernández Jairo de Jesús

Monsalvo G. Luis Alberto

Mora Rozo José Antonio

Ochoa Beltrán Guillermo

Pardo Rodríguez Pedro Nelson

Parra González Gonzalo

Rivera Flórez Guillermo Abel

Santos Marín Guillermo Antonio

Velásquez Suárez Germán.

Señor Secretario, la Secretaría le informa que hay quórum deliberatorio.

Hace uso de la palabra el Presidente, honorable Representante Carlos Julio González Villa:

Obviamente la aprobación del Orden del Día correspondiente a la Sesión se hará una vez esté conformado el quórum decisorio. Tenemos para el día de hoy un debate muy importante que está relacionado con la navegabilidad del Río Meta. El tema está vinculado al tema de comercio, comercio exterior, infraestructura interna frente al Tratado de Libre Comercio.

Ha manifestado el señor Ministro de Transporte que se hará presente en esta sesión una vez le verifiquemos que nos encontramos para ello, ya que hoy se encuentra con 3 citaciones en esta honorable Cámara de Representantes.

Si a ustedes les parece, honorables colegas, la idea sería darle inicio formal al debate y pedirle a las personas del Ministerio de Transporte que le informen al Ministro que aquí ya nos encontramos en este momento sesionando para que organice su llegada aquí en esta Comisión. Y cumpliendo lo establecido en el Reglamento Interno pues entramos en la hora de apremio de los honorables colegas para que se hagan presentes en la Comisión de hoy.

(receso)

Sírvase, señor Secretario, colocar el Orden del Día para su respectiva consideración.

Hace uso de la palabra el Secretario General, doctor Orlando Guerra de la Rosa:

Señor Presidente, la Secretaría le certifica que en este momento hay quórum decisorio. Voy a leer el Orden del Día.

ORDEN DEL DIA

correspondiente a la Sesión del día martes 31 de Agosto de 2004.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Debate

Citados: Ministro de Transporte, doctor *Andrés Uriel Gallego Henao*; Ministro de Comercio Industria y Turismo, doctor *Jorge Humberto Botero Angulo*, el cual se ha excusado; Director Nacional de Concesiones, INCO, también se ha excusado, es el doctor *Juan Manuel Martínez Paz*.

El citante es el honorable Representante *Efrén Antonio Hernández Díaz* y suscribieron también la proposición los honorables Representantes *Germán Velásquez Suárez* y *Juan Hurtado*.

Tema: Navegabilidad del Río Meta.

III

Proposiciones y varios

Hace uso de la palabra el Presidente, honorable Representante Carlos Julio González Villa:

Está en consideración el Orden del Día. Se anuncia su cierre. Se cierra. ¿Lo aprueba la honorable Comisión?

Hace uso de la palabra el Secretario General, doctor Orlando Guerra de la Rosa:

Ha sido aprobado, señor Presidente.

Hace uso de la palabra el Presidente, honorable Representante Carlos Julio González Villa:

El primer tema en el Orden del Día es el debate respectivo. Ha habido una dificultad con el tema de la coordinación de las citaciones del respectivo Ministro en el día de hoy, que es el Ministro de Transporte, sobre el cual está la mayor parte del peso de esta citación; también está citado el señor Ministro de Comercio Exterior, ayer pudimos hablar con el doctor Efrén Hernández y con él obviamente, él ya les informará como citante la opinión del Ministro y hará sus respectivos comentarios al respecto.

El problema que tenemos hoy con el señor Ministro de Transporte es que no ha terminado de responder el debate que iniciaron a las 8:00 de la mañana en la Comisión Sexta. Se me informa por parte de nuestro enlace con el Congreso que estaría respondiendo en menos de media hora. Percibimos que hay dos posibilidades, honorables Congresistas, a mí me parece que este debate es de la mayor trascendencia: Uno, es decretar un receso hasta que el Ministro llegue, que ya lo hemos venido haciendo desde las 10:15 de la mañana; el segundo, dependerá del señor citante del tema de mañana que es Infraestructura General y que es el doctor Guillermo Rivera; mañana tenemos televisión y tenemos dos debates, uno que empieza a las 8:00 de la mañana, cuyo citante es el doctor Guillermo Santos y el otro que empieza a las 10:30, del cual es citante el doctor Guillermo Rivera. Hay dos opciones: Hacemos receso, doctor Efrén Hernández o tratamos de alguna manera de vincular este tema a la citación de mañana. No quisiera que se confundiera un debate con otro por la importancia que tienen y por la especificidad de su debate. Hay dos opciones: Decretar un receso, si los honorables Colegas están de acuerdo o buscar la manera de insertar el debate dentro de la Infraestructura General.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Efrén Antonio Hernández Díaz:

Presidente, yo pienso que si va a venir el Ministro de Transporte deberíamos evacuarlo porque mañana tendríamos que estar muy puntuales a las 8:00 de la mañana para que inicie el primer tema y por ahí a las 10:00 u 11:00 de la mañana está el de la agenda interna. Yo pienso que le quitaría tiempo valioso a ese debate. Por lo tanto, pienso que debe esperarse la presencia del Ministro. Lamentable, pues, la posición del Ministro de Comercio. El manifiesta que no, delante de Su Señoría lo dijo, a mí para qué me invitan allá a ese tema, yo no tengo nada que ver con el tema de la navegabilidad del río. Y realmente el río no es para mandar poemas a través de algunos barquitos de papel para que puedan llegar hasta Venezuela, sino es el tema importante del comercio y sobre todo de un sector o de una región que le aporta mucho al país y que está buscando su desarrollo.

Me parece muy preocupante la actitud del Ministro porque de pronto él tiene su esquema y considera que esto no es tema importante.

Yo creo que el Tratado de Libre Comercio como puede ser, como no puede ser, en nada debe interferir las funciones que tiene el Ministerio de Comercio porque a veces dice que es Comercio Exterior, a veces dice que es comercio tanto interno como externo, pero debía haber una estrategia muy segura de parte del Ministerio de Comercio Exterior, que la infraestructura como tal la maneja el Ministerio de Transporte, es otro tema, pero la infraestructura va a estar servida en beneficio de las funciones del Ministerio de Comercio. Por lo tanto, no encuentro ningún argumento válido de parte de él para que no esté aquí presente y me parece que la Comisión no debería permitir que estas excusas se conviertan en las excepciones para poder acudir a las citas. Yo lamentablemente debo registrar que el cuestionario que le hicimos al Ministro de Comercio Exterior llegó hasta hace un rato a mi oficina lo que hace que nosotros no podamos hacer un análisis a fondo, confrontar cifras, en fin, sobre lo que plantea el Ministerio de Comercio en el cuestionario que nada tiene que ver con la postura inicial del Ministro. El Ministro está muy concentrado en el tema del Tratado de Libre Comercio y sabemos que no es que sea la primera prioridad de nuestro país como quiera que allí van a estar algunos intereses de quienes van a la vanguardia o de quienes están a la defensiva que pueden originar unos movimientos sociales muy grandes en Colombia en pro o en contra de este importante tema del TLC.

Ayer veía a la Senadora Leonor Camargo, como le decía al Ministro, cuántos años lleva el TLC con México, ¿10 o 15? 10 años. Que en 10 años los mexicanos han intentado entrar una sola pechuga a los Estados Unidos y no han podido, en 10 años, y ella que sabe, no propiamente por sus atributos físicos, sino económicos de inversiones, entonces que no haya podido entrar México una sola pechuga por todas las limitaciones que tienen allí y la respuesta del Ministro es que allá se les olvidó colocar una cosita en el Tratado de Libre Comercio y que a Colombia no se le va a olvidar nada. Pues me parece que no es la respuesta, la respuesta es, cuál es la actitud de Estados Unidos frente a la industria avícola de México o de sus futuros socios del Tratado de Libre Comercio, ahí es la posición que no dejan entrar mientras que ellos sí tienen todo el derecho de entrar los perniles, las alas, incluso las mismas pechugas.

Entonces, yo creo que esta es una posición en primer lugar de rechazo a la actitud del Ministro. Esta Comisión tiene que ser muy severa en ese punto, hoy de pronto no es el día para analizar lo que nos comentó el Ministro, habrá oportunidades, de pronto lo está diciendo de buena fe pero humano es y se puede equivocar. Dos, prefiero que hagamos el debate, lo haríamos en una forma más breve de lo que teníamos planteado. Y tres, lamentablemente yo tengo mañana un debate que íbamos a hacer aquí sobre el Fondo de Estabilización Petrolera, La Política Económica y Fiscal del Gobierno y de las Regalías en la Comisión Quinta mañana, estoy como citante en la Comisión Quinta, entonces queda muy difícil estar allá y acá pendientes de eso cuando allí se van a hacer unas acusaciones supremamente graves que tienen que ver con recursos que no le pertenecen a la Nación y que lamentablemente se están usando para otros menesteres.

Uno de los temas que veíamos, doctor Parra, es cuando pasa el Río Magdalena por su departamento o en el Huila, que los recursos del Fondo Nacional de Regalías que le corresponde a la Corporación de Cormagdalena este año sólo se están apropiando el 10% del 100% que les corresponden. El Ministro de Hacienda hace la afirmación de que les pueden recortar esos recursos a Cormagdalena porque hay medidas de orden macroeconómico que así lo exige y así están con todos los demás recursos de regalías y nos parece que esa es una función exclusiva del Congreso que por cuestiones de macroeconomía a través de una ley se puedan reducir los recursos o disponer la congelación de los mismos recursos.

Entonces, señor Presidente, es en ese sentido.

Hace uso de la palabra el Presidente, honorable Representante Carlos Julio González Villa:

Sí los honorables Colegas están de acuerdo, no queremos que se nos pospongan debates cuando la agenda de esta Comisión pues ya es una agenda que está prácticamente organizada para todo el semestre.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Efrén Antonio Hernández Díaz:

Le quería decir al doctor Pedro Pardo que en este debate hay un tema muy importante porque el Guainía tiene la opción de que la hidrovía de integración norte sur de Suramérica esté por el territorio fronterizo o por el territorio del Guainía, pero como están planteadas las cosas, muy seguramente como ve allá en el mapa, el río Orinoco llega a ese punto del límite del Meta y del Guainía y el río Orinoco coge hacia el extremo central, allá donde desemboca el río Guaviare se va hacia ese lado y sigue el río Orinoco para hacer la hidrovía a través de un canal por todo el territorio y se va y deja por fuera al Guainía, siendo que esa va a ser la vía más importante. Entonces, yo quisiera que su presencia aquí fuera permanente para que pudiera ayudar con su concepto de la importancia del por qué se debe hacer; el río no puede seguir por el río Orinoco sino seguir por todo el lindero del departamento del Guainía hasta llegar a conectarse con el Atabapo y así poder conectarse finalmente con el Tami y el río Negro. Entonces, es muy importante que nos acompañe.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Efrén Antonio Hernández Díaz:

La verdad le agradezco su gentileza. El año pasado se firmó y aquí presenté un proyecto, Representante, que quedó incluido Guaviare, Orinoco, río Guainía, Casiquiare y algunos corredores. Yo le agradezco la sugerencia porque sería muy complicado que en este proceso el Guainía quedara por fuera cuando tenemos 3 o 4 ríos importantes. Yo le agradezco su sugerencia, Representante.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Efrén Antonio Hernández Díaz:

Yo voy hablando y el Ministro, como no se concreta en el punto del debate, pues le hacemos un resumen cuando llegue. ¿Les parece?

Hace uso de la palabra el Presidente, honorable Representante Carlos Julio González Villa:

Tiene la palabra el señor citante, doctor Efrén Hernández, del departamento del Casanare. Usted nos ha hecho una anotación, señor Representante, que no podemos dejar pasar, la ausencia del Ministro de Comercio. Le rogamos por Secretaría enviarle una nota manifestando la incomodidad de la Comisión por el día de hoy.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Efrén Antonio Hernández Díaz, citante del debate:

Señor Presidente, muy buenos días, honorables Colegas y personas que se encuentran presentes.

La importancia de este tema radica en que el oriente colombiano, el centro del país, incluso muchos industriales de la zona de Antioquia, de Risaralda y del Valle del Cauca, están interesados en la comunicación con el Pacífico, con el Atlántico y particularmente con esa actividad comercial que ha existido entre Colombia y Venezuela, que últimamente se vino a menos, pero que esperamos próximamente se pueda recuperar unas negociaciones de comercio que han llegado a superar más de 5.000 millones de dólares y en el cual Colombia siempre ha sido favorecido en esa balanza comercial de negociación con los venezolanos. Incluso nosotros vemos que en este mundo de globalización cualquier peso que signifique economía para la competitividad, para la productividad, hace que inversionistas del Valle del Cauca, inversionistas del Occidente y del centro del país, estén pensando en que puedan trasladar sus infraestructuras de empresas, de industria hacia estas regiones buscando la posibilidad de llegar más rápidamente a estos mercados a precios más económicos.

El tema de la navegabilidad del río Meta, como un corredor estratégico para el comercio, tiene mucho que ver con políticas del Gobierno Nacional, políticas incluso del Presidente Uribe cuando ofreció en el manifiesto, como lo dice permanentemente aquí el Representante Juan Hurtado, el sueño de hacer una realidad de la navegabilidad del río Meta, que está en el Manifiesto y desde luego en el plan de desarrollo y de verse reflejado en los presupuestos de la Nación, lamentablemente debo decirles a ustedes que en el presupuesto este año para todo el tema de la navegabilidad de los ríos en Colombia, el tema fluvial en Colombia, solo se ha dejado 1.000 millones de pesos para que se puedan distribuir en las arterias que deben transformar el comercio y volverlo más competitivo desde adentro hacia afuera y viceversa. No existe una conciencia en nuestro país de la importancia de la navegabilidad de nuestros ríos, esas orientaciones que se deben hacer hacia el río Magdalena, el río Cauca, el río San Juan, el río Putumayo, el río Caquetá y el río Meta, hacia los diferentes destinos, no ha logrado todavía esa madurez para que nuestros gobernantes, nuestra clase ejecutiva, incluso nosotros en el Congreso, le demos la importancia que merece.

El río Meta, como ustedes saben, nace en la Cordillera Oriental, en el departamento de Cundinamarca, en el Páramo de Sumapaz, drenaje principal de la vertiente oriental, sirve de límites entre los departamentos del Meta, Vichada, Arauca y Casanare y se convierte en una frontera natural con Venezuela. Ustedes lo ven ahí en esa parte, el Vichada divide la hermana República de Venezuela, el lindero es el río Meta, que desde luego le llega allí en Puerto Carreño, le llega al río Orinoco. Tenemos un contexto, varios contextos sobre el río Meta para que entiendan la importancia que es una integración latinoamericana, una integración binacional y un tema propiamente regional de nuestro querido país Colombia. En el tema de Latinoamérica, se abre desde luego esa integración a través de una postura que tienen los gobernantes de Suramérica de hacer la integración a través de la hidrovía suramericana, pero también hay estudios que se han adelantado sobre el tema férreo y el tema de las carreteras. Este tema de integración de Suramérica es fundamental para poder desarrollar no solamente el tema del comercio, si no lo que significa la integración cultural, económica, social y política de esta importante parte del continente americano.

Esos son los planteamientos de una integración multimodal que le van a permitir a Suramérica integrarse y aprovechar sus mercados y su integración con los diferentes países. Suramérica es una tierra de aguas, Suramérica constituye el 12% de la superficie de la tierra y sin embargo su escorrentía fluvial representa el 25.5% a nivel mundial; el volumen de agua de los ríos representa el 47% del mundo, lo que hace la importancia de toda esa área fluvial que tiene la parte de Suramérica. Aquí en esta parte de Suramérica tenemos el río Amazonas, que es el río más caudaloso del mundo con más de 240.000 metros cúbicos por segundo, mientras que el río Magdalena tiene alrededor de 7.000 metros cúbicos por segundo. Pero desde luego el segundo río más caudaloso del mundo está en el África, en el Congo y luego sigue el río Orinoco, que tiene más o menos aporta 37.000 metros cúbicos por segundo siendo el tercer río más caudaloso del mundo, lo que hace que vean a Suramérica como una de las regiones más importantes. Pero a pesar de tener toda esa inmensidad de ríos que ustedes pueden ver, nosotros no estamos interconectados, quizás el único canal que integra fluvial en la parte de Suramérica es abajo, integra a Argentina y Uruguay con Paraguay; eso es lo único que se ha hecho, pero es un subcontinente muy importante.

Pero miremos cómo estamos nosotros aprovechando estos ríos: Mientras que en Europa existen 26.000 kilómetros de vías fluviales en nuestro continente, en Suramérica no tenemos esa oportunidad de tener permanentemente esas vías, incluso tenemos la gran oportunidad de integrar 50.000 kilómetros de vías fluviales que esa es la gran responsabilidad que tienen tanto los mandatarios como los Congresos de los diferentes países de Suramérica, pero

esos 26.500 kilómetros, pongan atención a este dato, 10.000 kilómetros de vía fluvial en Europa han sido construidos por el hombre, son canales hechos directamente por el hombre, lo que hace que en este país, en este continente, entienda la importancia de la navegación fluvial, 10 kilómetros hechos por los diferentes Estados y diferentes países para que pueda haber esa red importante de vías fluviales de 26.000 kilómetros. La integración fluvial de Suramérica es de norte a sur y ustedes podrán ver desde el río norte vemos el Orinoco como podría pasar por Casiquiare, eso es lo que no debe hacerse, mi doctor Pedro Pardo, allá ustedes pueden ver cómo es la integración de norte a sur, sigue por el Casiquiare, luego es el río Negro, del río Negro al Amazonas, luego al Madeira, luego al Mamare o Agua Pore, que se hace una vía porque ahí tiene que ser por vía terrestre la intercomunicación para llegar al Paraguay, al Paraná y al río La Plata y entrar desde luego a Buenos Aires.

Esa es la posibilidad de integración más importante que tiene el continente suramericano y le permite entonces a Colombia y a sus regiones y especialmente a quienes somos parte del sur de Colombia, del oriente de Colombia, tener unos mercados muy importantes para poder llegar vía acuática o fluvial a estos mercados quedarían competitivos nuestros productos, incluso los de ellos hacia nuestro país. Ahí tenemos varias cuencas, pero fundamentalmente ustedes podrán observar que está la cuenca del río de La Plata, está la cuenca del Amazonas y la cuenca del Orinoco; la cuenca del Orinoco tiene un área de 1 millón 15.000 kilómetros cuadrados, de la cual Venezuela tiene el 70% y Colombia el 30%. Nosotros consideramos que el contexto binacional, la integración tiene más necesidad Venezuela de integrarse a Colombia por el río Meta, río Orinoco al río Meta, que Colombia a Venezuela, pero desde luego que la importancia de Colombia es fundamental por lo que dije inicialmente, pero Venezuela tiene, incluso Brasil entra a jugar un papel fundamental, porque Brasil también tiene la necesidad, como Venezuela, de buscar la forma de conectarse desde el Pacífico al Atlántico y como podemos ver el corredor Atlántico, Pacífico, significaría una integración fundamental desde el Pacífico al Atlántico, como se puede observar.

Pero aquí yo quería llamarles la atención a los amigos lo que es la Amazonia y la Orinoquia. Hay dos posibilidades de hacer la interconexión de esa hidrovía de norte a sur: Una, por el río Atabapo, que podríamos llegar de acuerdo a unos estudios que se han hecho en Venezuela a una solución que sería Orinoco, Atabapo, río Tami, una carretera que sería entre Yabita y Maroa, que ya está hecha, que no está en condiciones buenas, pero que tiene solo 34 kilómetros que le permitiría seguir por el río Guainía para llegar al río Negro, que es la vía más corta para poder hacer la navegabilidad de la integración de Suramérica.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Pedro Nelson Pardo Rodríguez:

Gracias.

Esa carretera de Yabita está hecha, ahí se nos presenta una grave circunstancia. Resulta que el río Atabapo no es navegable sino aproximadamente 4 ó 5 meses al año. Entonces, por qué no abrigamos la esperanza de que nosotros tenemos una trocha supremamente importante para el departamento del Guainía, que es la vía que yo siempre he propuesto, también ya la tenemos como trocha, que es Inírida, Huesito, Puerto Caribe y lógicamente desemboca al río Guainía o río Negro. Esa vía sería más importante. ¿Por qué? Usted sabe, Representante, que las condiciones con Venezuela muchas veces no son claras, nosotros tenemos que desembotellar estos departamentos y crear una vía alternativa a futuro, esta vía abriría el futuro para Colombia, puesto que tenemos interconexión, quedaría interconectado Guainía Colombia-Venezuela y lógicamente nos intercomunicaríamos con Brasil.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Efrén Antonio Hernández Díaz:

¿Por qué no nos explicas en el mapa? Venimos con el río Orinoco bajando, el departamento verde es el Vichada y ahí sigue hacia el lado donde están las cabinas. Lo que se plantea es bajar por el Atabapo y seguir según su planteamiento hasta la parte donde llega el Tami, pero no entrar por la carretera según su información, que está en Venezuela para tener la posibilidad de poderle llegar directamente nosotros al río Negro. ¿Es lo que usted plantea?

Hace uso de la palabra el honorable Representante Pedro Nelson Pardo Rodríguez:

Hagamos lo siguiente: Yo tengo una información que la tengo en la oficina y les explico con un croquis. Yo manejo mejor ese croquis, de pronto me embolato un poquito acá; entonces yo hago traer el material que tengo y les explico qué es lo que es conveniente para Colombia.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Efrén Antonio Hernández Díaz:

Antes de retirarse, la otra opción que es el Casiquiare viene el río Orinoco y sigue por el territorio venezolano, aquí ya se ve y empieza a buscar el río Casiquiare pero eso está dentro del territorio de Venezuela con unas dificultades de unos pantanos, de unos lagos que hay que dificultarían para llegar al río Negro y nosotros dejaríamos al Guainía por fuera y a otras posibilidades de desarrollo que es lo que queríamos llamar la atención.

El río Meta, que es la gran oportunidad que tiene Venezuela, incluso el señor Ministro de Transporte ha anunciado que el Gobierno brasilero está interesado en realizar este proyecto de navegabilidad del río en financiarlo para que podamos con recursos de ellos hacer realidad este sueño, que es el sueño de muchos colombianos, que no solamente habitan los Llanos de Colombia o la Orinoquia, sino la necesidad que tiene la gente de Boyacá, de Cundinamarca, de Bogotá, incluso de Santander, para poder llegar con sus productos y ganar competitividad en este río.

Hay ahí una zona muy importante que es una zona compartida de 252 kilómetros y que tenemos unos pasos muy difíciles en el Vichada y en la frontera con Venezuela, quedaría que estos costos por la necesidad primordial que tiene Venezuela de poder navegar sobre el río Meta asumir costos directos debido al superávit por las ganancias que han tenido con los precios del petróleo que han llegado casi a más de 49 dólares el barril. Esta es una oportunidad única que tenemos y de la cual el Gobierno de Venezuela en días pasados está en una actitud hostil, pero afortunadamente han venido las reuniones del Gobierno, de los Presidentes y se está acelerando este proceso, para lo cual queremos que esta Comisión entienda la importancia de que el río Meta se constituye en una estrategia importante de nuestro país para su comercio y para la integración no solamente con Venezuela, sino con el resto de Suramérica. Nosotros podemos ver cómo sería el eje del Atlántico Pacífico, ustedes pueden ver allí el delta del Atlántico de donde desemboca el río Orinoco hasta nuestro territorio que es Puerto Carreño, hay más de 1.100 kilómetros del río Meta, de Puerto Carreño a Puerto López hay por el río 851 kilómetros y hay una conexión vial del Atlántico al Pacífico por transporte, por el modo de transporte que es Puerto López-Buenaventura, que solo tiene 710 kilómetros, eso hace que se gane por esta vía unas ventajas muy importantes de Venezuela que busca mercados en el Pacífico y no lo ha podido lograr porque no tiene la forma de conectarse al mercado del Pacífico, a la cuenca del Pacífico, lo mismo lo piensan en la parte norte del Brasil en una forma de poder llegar a través del río Negro, río Orinoco, río Meta, conectarse desde luego desde Puerto López hasta Bogotá, Cali, Buenaventura.

Nosotros tenemos algunas dificultades como lo dije, desde el año pasado con Venezuela, nosotros no podemos llegar con nuestras naves fluviales a Venezuela porque hay una prohibición para que

transiten desde Puerto Carreño hacia Venezuela por el Orinoco las naves o las embarcaciones colombianas, porque es una prohibición directa de ellos en su problema del mercado y no solamente es un tema en la navegación fluvial, sino recuerden ustedes en la navegación terrestre que nuestra flota terrestre es mucho más moderna que la flota terrestre de los venezolanos y eso hace que la fuerza política que tiene el sector del transporte terrestre y fluvial. Pero yo no lo veo tanto fluvial por Venezuela, pero sí en el terrestre impidieron que nuestros camiones, nuestras tractomulas pudieran llegar a los destinos de Caracas u otras ciudades importantes de Venezuela. Venezuela tiene una gran ventaja, Venezuela por las profundidades del río Orinoco desde su delta hasta casi Puerto Feliz, o Puerto Audaz, incluso yo creo que un poco más cerca de Puerto Carreño, el Jobal, son puertos supremamente grandes, hay puertos marítimos dentro del río Orinoco, de lo que les puede dar a ustedes la envergadura y la infraestructura tan grande que puede haber allí donde llegan embarcaciones supremamente grandes, incluso del mismo calado que les llega a la Bahía de Cartagena en estos momentos a la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, significa que el río Orinoco tiene una actividad fluvial de carga muy importante, que nosotros hemos estado de espaldas a esa realidad lo cual nosotros podríamos haber cogido una gran experiencia y hubiéramos podido llegar hasta hace unos 10 ó 15 años, a desarrollar nuestro tema fluvial en relación con el río Meta y el río Orinoco.

Allí tenemos algunas embarcaciones de 9 pies cuando en nuestro río Magdalena tenemos embarcaciones que llegan a 1 pie o a 1.2 ó 1.8 pies, lo que significa la importancia de esta navegación y lo que se puede traer a través del río Orinoco abaratando costos de transporte, con el respeto que se merece la gente de la Costa, pero lo que llega a Cartagena, lo que puede llegar a Santa Marta o Barranquilla, son unas cargas supremamente costosas para traerlas hasta el interior o llevarlas al sur de Colombia a través de tractomulas hace muy costoso y poco competitivo este comercio, lo que significaría que desde Estados Unidos, de Europa o de las Islas del Caribe, podían entrar hasta Puerto Ayacucho, quizás hasta el mismo Puerto Carreño sin los costos excesivos y estaríamos a muy pocos kilómetros de los mercados importantes del centro del país, lo que hace que esto se vuelva una estrategia, un programa, un plan, un proyecto de urgente realización.

Ya habíamos señalado los puertos más importantes, está el de Barrancas, Sanfenis, Puerto Audaz y Matanzas, que son puertos marítimos, marítimos por la calidad y la cantidad de embarcaciones y el calado con los que llegan allí esos barcos y sigue Puerto Ayacucho, Jobal y Puerto Páez, que está a pocos kilómetros de Puerto Carreño. Nosotros tenemos una necesidad muy importante de desarrollo sostenible en nuestro contexto regional, este río puede resolverle problemas muy importantes a la Nación pero también le resolvemos el problema a 61 municipios que están al lado y lado de la rivera del río Meta y que le van a permitir a estas poblaciones y a esa basta despensa agrícola que es la esperanza que tiene el Gobierno Nacional, como lo dijo el Presidente en la instalación de las sesiones del Congreso, con los departamentos del Vichada, del Meta, del Casanare y el Arauca, sería una despensa agrícola no solamente para Colombia y Suramérica, sino sería una despensa mundial muy importante que está en mora de ponerse al servicio. Esa es la gran importancia de la incorporación de más de 300.000 kilómetros cuadrados de terrenos que hay dispuestos para el sector agropecuario en estos departamento que he enunciado, que le podrían resolver el problema de hambre no solamente a Colombia, sino a varios países que están interesados en el desarrollo de la agricultura y de otros proyectos.

Nosotros hemos visto cómo las políticas del orden nacional han estado un poco ajenas, el Ministerio de Comercio Exterior tiene la gran responsabilidad de estar asesorando y estimulando a los comités asesores regionales de comercio que son 32 en nuestro país y si vemos la importancia de este proyecto del que estamos hablando,

lamentablemente vemos que ahí ha fallado el Ministerio de Comercio Exterior y desde luego los mismos gremios, las mismas autoridades locales de nuestra Orinoquia, la misma dirigencia política y gremial que no han puesto los ojos en este importante proyecto, que no es tan del todo costoso para ponerlo a funcionar. Nos falla el plan estratégico nacional exportador que no le da la importancia que merece el río como una autopista que puede desarrollar grandes niveles de comercio a unos precios muy competitivos y desde luego los planes estratégicos exportadores regionales no le dan la importancia y esa tutoría, esa coordinación que debe hacer el Ministerio de Comercio, está un poco a espaldas de esta realidad.

Yo quisiera darle unos datos sobre las ventajas no solamente en lo que significa la integración de esta vía del Meta en el mismo país, al interior del país, con Venezuela y con Suramérica, sino también podemos ver en lo económico; miren este dato tan importante que deben tener ustedes en cuenta para saber los costos de lo que vale una carga por vía fluvial, por vía terrestre y por vía férrea, en la vía fluvial solo se necesitan, mientras en una embarcación con un caballo de fuerza puede movilizar 5 toneladas en el agua solo en la línea férrea puede movilizar entre media tonelada y 1 tonelada un tren, o sea, un caballo de fuerza solo puede mover entre media tonelada y 1 tonelada y en vía terrestre solo puede manejar una décima parte de 1 tonelada, o sea que estamos hablando entre 1.010 kilos con un caballo de fuerza, un remolcador acuático puede remolcar hasta 30.000 toneladas en el agua, mientras que una locomotora solo puede impulsar o llevar 1.500 toneladas, mientras que un camión solo puede impulsar 40 toneladas, para que por vía terrestre pueda hacer lo que hace un remolcador se necesitan 750 tractomulas para que puedan mover las 30.000 toneladas que impulsa un solo remolcador y si es por vía férrea se necesitan 20 locomotoras para que puedan movilizar, eso significa que el país no puede seguir pensando que la solución son única y exclusivamente las vías terrestres.

En el tema del consumo del combustible es 3 veces menos que el férreo y casi entre 6 y 8 veces menos que el de la vía terrestre. 1 kilo llevado en un container de 20 pies desde Bogotá a Cartagena está costando más o menos 2 centavos de dólar vía terrestre y algo más allá de 10 centavos de dólar de Cartagena a Nueva York; de Bogotá a Puerto López cuesta 1 centavo en el transporte por la proximidad de Puerto López, que por carretera perdón, por carretera 1 centavo de dólar mientras que de Puerto López al puerto marítimo de Matanza cerca a la desembocadura del río Orinoco en el Mar Atlántico está costando 2 centavos de dólar y de Matanza a Nueva York cuesta algo menos de 8 centavos de dólar. Esto le significa a ustedes de la importancia que tiene en aspectos económicos la navegabilidad del río Meta.

Otro tema importante es que las embarcaciones duran 50 años, los trenes duran 30 años y los camiones no llegan a los 10 años y eso significa en términos económicos una muy buena oportunidad para que Colombia mire, no solamente por el río Meta sino el río Magdalena, el río Cauca, el río Putumayo, el río Caquetá, en fin. La contaminación en el aire es mucho menor que en el férreo y desde luego casi 3 puntos menor que el terrestre. Aquí existe una contaminación menor utilizar los ríos que hacer las vías incluso, las vías férreas, pero incluso para la oxigenación del agua las hélices de estos remolcadores o de cualquier clase de botes lo que hace es oxigenar el agua y le da más vida tanto vida acuática, vegetal y animal, lo que le permite tener otro potencial muy importante para poder desarrollar otras actividades como la pesca.

Yo quisiera mostrarles a ustedes cómo está la capacidad transportadora en el momento sobre el río Meta, tenemos un número de embarcaciones de 117 mixta, en ganado 5, se mueve bastante ganado, hay remolcadores que llevan hasta 3.000 cabezas de ganado por el río Meta, lo que hace una potencialidad muy grande porque esta región puede tener entre Arauca, Meta, Vichada y el Casanare, pueden haber más de 6 millones de reces que le van a permitir al país

ser muy competitivo en el tema de la carne a nivel nacional y a nivel internacional.

Pero ustedes pueden ver en este cuadro cuál es la capacidad de transporte de nuestras embarcaciones, el número de viajes que se hacen al año y la capacidad transportadora, pero a renglón seguido podemos ver para ir avanzando cuál es la subutilización y en la columna de la derecha ven que en carga general tenemos casi el 70% subutilizado, en ganado un 84%, lo que les demuestra a ustedes que a pesar de haber una capacidad instalada nosotros no tenemos cómo mover la carga, no tenemos la oferta para mover la carga. En el siguiente cuadro podemos ver cómo todo el comercio internacional de importaciones, nuestra área de influencia que es Casanare, Arauca, Meta y Vichada no representa lo que se importa, ni siquiera llega al punto 24%; o sea, ustedes pueden observar que no somos importantes en el tema del destino de las importaciones que hace el país, ustedes pueden ver a Bogotá tiene el 10%, casi el 11%, Cundinamarca con el 18%, Boyacá con el punto 65% y el resto de Colombia el 70%, esto hace que nosotros podamos observar qué parte de estas importaciones podrían entrar por el Orinoco y si no ser destinatario por lo menos ser un paso de la infraestructura que podría ayudar a desarrollar otras actividades en nuestro departamento o los departamentos vecinos, pero la importancia que tiene la hidrovía inmediata está en el departamento de Boyacá, Cundinamarca y Bogotá, esto es una noticia muy importante, el desarrollo de esta vía para Bogotá, Cundinamarca y Boyacá, incluso para Santander del Sur, pero desde luego el gran beneficiado de esta vía va a ser el departamento de Boyacá, casi que representaría de esos 5 millones de toneladas, nosotros a nivel nacional solo movemos por los ríos el 1% de toda la carga, pero a nivel fluvial ese 1% representa menos de 3 millones de toneladas y hay proyectos, estudios que dicen que este río Meta estaría en condiciones de transportar 5 millones de toneladas al año en diferentes cosas de ida y de traída que le hacen que se vuelva muy competitivo.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Hurtado Cano:

Con la venia de la Presidencia.

Ilustre colega, en primer lugar quiero valorar el inmenso esfuerzo y trabajo que usted ha venido desarrollando para hablar de este tema de la integración fluvial de Suramérica.

Tu sabes que el año pasado este personaje y yo, el doctor Fabio Arango, fuimos ponentes aquí en la Comisión de un proyecto muy accidentado que se tomó 8 años después de unos importantísimos estudios que están consignados en estos 3 tomos, mi querido honorable Representante Efrén Hernández, que adelantó la Fundación Mariano Ospina Pérez sobre la integración fluvial de Latinoamérica y esta ley, que es la Ley 853 del 20 de noviembre de 2003, sancionada por el Presidente Uribe, fue la conclusión de un ejercicio que durante muchos años se hizo para tratar de aprobar un proyecto que pudiera vincular al Gobierno colombiano con una política clara y coherente de integración fluvial en Suramérica.

Aquí en este proyecto están consignados los aspectos generales, en esta ley perdón, en esta ley están consignados los aspectos fundamentales de la integración multimodal de Suramérica, los corredores integrados de transporte, la utilidad de los corredores, la determinación de los corredores, esta ley fue el más feliz acontecimiento para todos los proyectos que se tienen con respecto al sur del continente y sobre todo en lo que representan las grandes alternativas y posibilidades que tiene para Colombia y nuestra malla fluvial en el sur del país o en la media Colombia, obviamente esto integrado con los proyectos de los corredores hacia el Pacífico como el que se va a hacer con el Túnel de la Línea y que lamentablemente, pues, no compartimos la tesis aquí de nuestro Colega Gonzalo Parra, cuando decía que no estaba de acuerdo con la construcción del Túnel de la Línea. Ese es el proyecto más importante y vital de la Nación que hace 50 años se debió haber realizado, el Túnel de la Línea.

De tal manera que yo voy a conseguirle una copia a usted porque como es una persona estudiosa y preocupado por estos temas de la integración fluvial y sobre todo del río Meta con todo lo que significa para nosotros toda la operación que el país tiene que desarrollar en materia fluvial que definitivamente hará parte fundamental e integral del Tratado de Libre Comercio porque ahí está el comercio nuestro por la media Colombia, digámoslo así, con Suramérica y con el continente en general. De tal manera, honorable Representante, que solamente quería hacerle mención de estos temas, va a tener usted en su Despacho estos ejemplares que se los merece porque usted es un hombre preocupado por estas materias. Y quiero que el honorable Representante Fabio Arango me haga una especie de complemento de lo que yo le estoy diciendo a usted sobre este proyecto, que le pusimos todo el cariño y todo el entusiasmo después de múltiples dificultades lo logramos sacar como ley de la República.

Gracias.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Fabio Arango Torres:

Muchas gracias, Representante.

Como lo decía el doctor Juan, este fue un proyecto de ley que fue muy accidentado, inclusive el Gobierno Nacional no estaba muy de acuerdo con este proyecto, porque yo quiero comentarle, Representante, que en este proyecto de ley el Gobierno se compromete y yo creo que ese es como el sentido del debate a lo que usted quiere, los compromisos que adquirió el Gobierno sancionando ese proyecto de ley. Y como Representante de la Media Colombia lideramos conjuntamente con el honorable Representante Juan Hurtado que este proyecto no se nos hundiera y en el cual concertadamente, afortunadamente en esta Comisión hay varios Representantes aquí de la región donde unimos todo lo que es de la Cuenca a La Plata, río Negro, río Orinoco, río Atabapo, río Meta, río Guaviare, inclusive algún corredor fluvial que va del Guaviare hacia el Vaupés y vuelve y sale al Brasil, prácticamente se daría como una vuelta a todo lo que es la parte sur del país integrándonos con todo lo que es Brasil y Cuenca de La Plata. Que este proyecto en su exposición de motivos, inclusive hay organismos internacionales que están interesados en invertir, porque como lo decías, no hay nada que hacer, al transporte fluvial es al que hay que jugarle, nosotros como Representantes de la Media Colombia vemos que es como nuestra redención, independientemente de que estemos alejados, el Vaupés de Villavicencio pero que nosotros, nuestro centro siempre será Villavicencio y Villavicencio está a 1 hora de Puerto López, para nosotros es muy beneficioso que el Gobierno, yo le diría más bien, doctor Efrén, que miremos la ley y nos apersonemos para que el Gobierno empiece verdaderamente a cumplir y a desarrollar esta ley, que ese es como el sentido general del debate.

Muchas gracias, señor Presidente.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Pedro Nelson Pardo Rodríguez:

Quiero leer el artículo 8º, se acuerda que le había dicho que era un convenio, pero era la ley, estaba yo un poquito también despistado: La utilidad de los corredores, entonces que fue lo que quisimos nosotros, aprovechar la oportunidad para que los Representantes de la Media Colombia pudiéramos incluir aquello que siempre soñábamos y que estuvieran dentro de los corredores viales y que gracias aquí al colegaje de Juan Hurtado y de todos los miembros de la Comisión, pudimos integrar ese corredor que usted estaba proponiendo, pero me parecía que era un convenio. Le voy a leer rápido, dice: El corredor integrado del transporte Amazonas, río Guainía o Negro, Orinoco, Casiquiare, Atabapo, Inírida, Guaviare, Pacífico, se compondrá el canal navegable del río Guaviare, el medio y bajo Inírida desde el municipio de Inírida en la parte baja del río Inírida hasta Puerto Caribe en la parte media del río Guainía y desde el cruce del río Atabapo, Yabita, Maroa, río Guainía y tramos carreteros y ferroviarios

desde la ciudad de Villavicencio hasta Buenaventura u otros puntos en el Pacífico.

Que era lo que usted leía, lo que tiene que ver con la parte del Guainía y ahí viene toda la definición del río Meta, del Vichada, de todo lo que tiene que ver con la parte de integración regional.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Efrén Antonio Hernández Díaz:

Muy bien, le agradezco esos aportes, lamentablemente desconozco la ley pero es un gran avance. Yo simplemente quiero reiterar, no sé si a través de una proposición porque al mencionar el río Casiquiare nos estamos metiendo en terrenos de Venezuela, o sea, lo más importante es que si esa ley deja claro, lo más importante es que podamos dejarle constancia al Gobierno Nacional, que el interés de esta Comisión en la vía fluvial de integración norte-sur de Suramérica esté el departamento del Guainía aprovechando sus ventajas de los ríos que va a salir más económico hacerla por esta vía, desconozco las otras vías terrestres que está señalando como otra solución para conectar ríos con ríos, pero lo más importante es dejar claro en eso porque Venezuela si se hace por el Casiquiare hacia el lado donde están todas esas zonas, donde hay lagos, en fin, está es desarrollando esas zonas y nuestro departamento del Guainía tendría que subir casi a sus límites con el departamento del Vichada, o sea hasta el río Guaviare para poder desarrollar su comercio.

Y quería aclarar una cosa, el doctor Guillermo Rivera nos informaba de la importancia también de conectarse el Atlántico con el Pacífico a través del río Amazonas, el río Putumayo, el río Putumayo llega por una vía terrestre para poder buscar la conexión hacia el Mar Pacífico, ese incluso tiene como una posibilidad más rápida para Brasil, pero desde luego que Brasil también está interesado en el río Orinoco, Meta, para lograr sus mercados. Yo creo que Suramérica, estos países de Venezuela, Brasil, Uruguay, en fin, que no están en el Tratado de Libre Comercio, tienen una convicción irrenegociable en el sentido de que están fortaleciendo el mercado interno antes de salir a hacer Tratados de Libre Comercio y que si hacen Tratados de Libre Comercio es en condiciones casi de equidad, de igualdad y se están fortaleciendo y creo que la visión de ellos es fortalecer el mercado interno de Suramérica antes de pensar en ir a conquistar otros mercados, es desarrollarse internamente para ser más fuertes. Si nosotros no somos fuertes, Colombia va a fracasar en el Tratado de Libre Comercio porque no está pensando en esto, porque al Ministro de Comercio le parece que esto no es tema de la agenda, porque al Ministro de Comercio le parece que el tema de la navegabilidad del río Meta es un tema del Ministro de Transporte, incluso en nuestra función de comercio exterior no...cuando es el desarrollo de una región que es la más próspera del país.

Yo quisiera simplemente decirles que de los productos que se importarían serían el maíz, el acero, el trigo, productos químicos y farmacéuticos, la soya y alimentos para ganado, abonos químicos, papa, cebada, leguminosas, aceites, grasas y lubricantes. Ya quedó muy claro la decisión que tomó el Congreso Nacional de Fenavi, que es Federación Nacional de Productores Avícolas, tomaron la decisión de ubicarse en 9 municipios sus galpones, 9 municipios que hacen parte del departamento del Meta y del departamento de Casanare, estratégicamente ubicándose por la producción de maíz que se puede hacer, la producción de soya que se pueda hacer en esta región, que la Orinoquia es la región que más biomasa puede producir en el mundo, o sea, forrajes y toda esta cantidad de alimentos, así sí están dando la orden de trasladarse de zonas como de Santander, del Tolima, de Cundinamarca, de Boyacá, para estas zonas concretamente del Piedemonte Llanero es porque están viendo la proximidad no solamente de la integración a través del río Meta, sino esa despena impresionante que podría ser el centro de producción y acopio de toda la producción para los concentrados y la industria avícola poder ser más competitiva, así vemos en otras áreas, incluso en la manufactura o en la industria textil.

Nosotros desde luego que podemos enviar aceite de palma, podemos entrar a través del río Meta con la competitividad del biodiesel que sería muy importante para el consumo de los Estados Unidos y todas esas actividades de palma que hay allá en el Casanare y que podría haber en el departamento del Vichada y Arauca, podría ser un potencial para exportar biodiesel a los países desarrollados que están en este momento tratando de hacer reconversión para que no pueda hacerse tanta contaminación. Nosotros tenemos una producción muy importante de carbón coque altísima, muy buena, desde Duitama o desde Paz de río hay unas potencialidades muy inmensas para llevarle no solamente a... que necesita para esa industria tan grande que hay allí en Ciudad Bolívar, en Venezuela, que es una de las más grandes metalúrgicas de Suramérica, sino, hay otros países que están muy interesados que a través de esa posibilidad de llegar por el río Casanare puedan llegarse a conquistar mercados, río Casanare, río Meta, río Orinoco y el Mar Atlántico, pero gran parte de esa producción se quedaría en Sidor, desde luego que otros productos agrícolas.

Yo quiero pasar a una parte donde tenemos un mapa, donde ustedes pueden ver los afluentes navegables del río Meta y podemos ver el río Casanare, miren la desembocadura del río Casanare, aguas arriba es navegable casi 200 kilómetros y llegaríamos casi a Sansalvador, al punto casi en el Piedemonte, esa área le va a ayudar a los departamentos de Santander, de ese río que es el más navegable con unos calados importantes en épocas de invierno y algunas limitaciones en el verano, pero tiene casi 200 kilómetros el río Pauto que es navegable 15 kilómetros, el río Cusiana 20 kilómetros, estos ríos están en el departamento de Casanare y el Manacacías 11 kilómetros que son los que le llegan de Puerto Gaitán al río. Hay otros afluentes que tienen que ver con el río Cusiana, el río Upia, pero que lamentablemente estos ríos no son navegables, son ríos que llevan mucha sedimentación que son los que le afectan al Meta, el río Meta le aporta más del 50% de los sedimentos que lleva el río Orinoco, entonces tenemos una gran dificultad, el río Orinoco sin los sedimentos del río Meta sería un río con unas condiciones excepcionales, pero el Meta recoge y de los afluentes que más recoge es el Upia, del Humea y no recuerdo, parece que el Guatiquía.

Ustedes pueden ver los estudios y aquí vienen las contradicciones con nuestra familia la Orinoquia y aquí el doctor Germán Velásquez va a tener una especie de discusión muy fraternal y es la siguiente: El río no es navegable hasta Puerto López, en Puerto López tenemos hasta 30 centímetros, 20 centímetros del nivel del agua; hay un tramo del río Puerto López hasta Cabullaro, pero de Puerto López a Cabullaro hay una serie de obstáculos y de dificultades muy grandes y es un tramo que cuesta mucha plata habilitarlo o mucha plata hacerle el mantenimiento o el dragado y las obras de infraestructura que se tienen que hacer, hay varias alternativas, hay hasta 7, 8 ó 9 alternativas y el estudio dice que se arranque desde Cabullaro, pero de Cabullaro a Banqueta, que está a la orilla del Piedemonte, que son como unos 4 kilómetros, el mantenimiento de esos 4 kilómetros cuesta alrededor de unos 5 millones de dólares en dragados. Por lo tanto, se plantea que el puerto internacional no quede en Cabullaro sino que quede en Banqueta que queda dentro del mismo departamento del Meta.

Nosotros decimos, si allí están los niveles más bajos de agua de todo el río, el planteamiento nuestro es que el puerto internacional debe quedar aguas abajo en zonas donde ustedes pueden ver el departamento del Casanare es el que más afluentes tiene, puede ser en Orocué o puede ser en cualquier punto, nosotros queremos dejar constancia aquí en este debate que nos parece que se ha influenciado por dirigentes gremiales del área para que el puerto internacional quede allí. ¿Cuál es la discusión del puerto? Porque hay otros puertos que son de interés regional a lo largo del río que son 9, esos puertos quedan varios en el Meta, otros tanto en el Casanare y otros en Arauca, pero ya para que puedan complementar aquí hay una discusión de

61.000 millones de pesos, donde quede el puerto, nosotros decimos que en nuestros departamentos tenemos vías que llegan hasta el río Meta, vías pavimentadas que vienen incluso a ser complemento de la marginal del Llano que viene de Villavicencio-Yopal, Yopal hacia el río Meta tenemos varias vías pavimentadas hacia el río Meta, pero incluso el Gobierno Nacional dejó una partida para pavimentar 50 kilómetros desde Trinidad a Bocas del Pauto y que la Gobernación haga los otros 50 kilómetros, sería otra de las vías pavimentadas que tenemos hacia el río Meta y esto le implicaría también que nosotros pertenecemos a la doble calzada que va desde Bogotá a Tunja, Sogamoso, porque nosotros de Sogamoso a Yopal quedaría a menos de 100 kilómetros y Yopal hacia el río Meta con las vías que tenemos le podría permitir la carga terrestre en llegar a buscar este puerto internacional.

Nosotros en ese sentido queremos dejar una constancia salvo mejor concepto y el Gobierno nos tendrá que aclarar del por qué se escogen unos sitios, por ejemplo, en Cabullaro, por qué se escoge la Banqueta siendo que las condiciones de navegabilidad son mucho mejores aguas abajo incluso en territorio del departamento, puede ser el territorio del Porvenir, en fin, pero aquí hay un tema que nunca nos vamos a poner de acuerdo porque un puerto internacional significa el desarrollo masivo de una región y ese puerto internacional en los primeros 4 años va a mover 5 millones de toneladas de carga y ese puerto internacional en 10 años puede estar manejando mucho más, casi 10 millones de toneladas, lo que hace que la zona de influencia, las áreas, la valorización de las tierras, de los proyectos productivos que hay, a mí me parece que los palmeros tanto de Cabullaro en el Meta, como del Palmar del Oriente en Villanueva, están más interesados por su posibilidad de aprovechar como puerto internacional esa zona y creemos que no hay estudio serio y concreto que nos pueda decir que hay más ventajas comparativas de dejar esos dos puertos internacionales en el departamento del Meta que en el departamento del Casanare, incluso en el mismo departamento del Vichada.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Germán Velásquez Suárez:

Doctor Efrén, yo creo que aquí no estaríamos discutiendo en este momento en dónde va a quedar el puerto internacional, si en el Casanare, en el Meta, en el Vichada o donde vaya a quedar, sino lo que hay que pedirle al Gobierno Nacional es que inicie las obras de recuperación del río Meta, porque discutir el puerto internacional en este momento no sería el momento, porque para recuperar el río Meta toca recuperar primero los afluentes y uno de estos afluentes es el río Negro que está aquí en Cundinamarca, que va a desembocar al río Guatiquía y que el Guatiquía es uno de los ríos que más sedimentación lleva al río Meta. Entonces, el problema no está en el río Meta, el problema está aquí desde la Cordillera Oriental para solucionar ese problema de sedimentación que tiene el río Meta. Entonces, hay que comenzar es a concientizar a la gente de estos municipios del oriente cundinamarqués, del oriente de Villavicencio, para que en las zonas altas se reforeste, lo que es el municipio de San Juanito, El calvario, Coachí, Fómeque, Puente Quetame, en fin, todos estos municipios del oriente de Cundinamarca que comiencen a reforestar para que así no baje tanto material de arrastre al río Guatiquía, que a su vez el río Guatiquía no lleve ese material de arrastre al Meta y a otros tantos ríos que hay allí en el departamento del Meta, porque comenzar a dragar desde su nacimiento el río Meta es algo absurdo, estaríamos haciendo el trabajo al revés, nos estaríamos colocando primero los zapatos y encima las medias.

El trabajo hay que hacerlo desde las partes altas y luego sí iniciar la recuperación cuando comience desde su nacimiento el río Meta. Y lo del puerto sí primero ver que nos arreglen el río y ahí sí comenzar a pelear a dónde va a quedar el puerto internacional y ojalá este tema, qué lástima que no esté aquí el señor Ministro de Transporte, porque es que es un tema traqueado, trajinado como el del río Magdalena, yo esperaba una respuesta acá del Ministro y esperaba unas respuestas

similares a las que le dio al tema del río Magdalena, porque es que el río Magdalena que es el río más importante de este país y no le colocan casi atención. Imagínense a este río, el Meta, que es un río de segunda para el Gobierno Nacional, mucho menos le va a prestar la atención y mucho menos, a dónde están los 40.000 millones de dólares que se necesitan para salvar este río, para invertirle a este río, habla de que hay una apropiación de 1.000 millones para seguir haciendo más estudios, para qué más estudios, estamos cansados de tener tantos estudios que nos entrega el Ministerio de Transporte, hay como N cantidad de estudios y al final la plata se va en estudio y las obras no se ven.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Efrén Antonio Hernández Díaz:

Gracias, yo simplemente quiero reiterar mi constancia aquí en esta Comisión. de Puerto López a Cabullaro hay 35 pasos difíciles que hacen imposible que la navegabilidad del río Meta llegue hasta Puerto López, no va a ver a Puerto López y veo que la dirigencia política representada aquí en el doctor Germán Velásquez está de acuerdo que arranque de Cabullaro, pero es que de Cabullaro hasta Banqueta, 4 kilómetros, tiene unas dificultades costosísimas que valen 5 millones de dólares; de la Banqueta a Puerto Texas hay 30 pasos difíciles que hacen que no, cómo podemos incluir un puerto internacional en unas zonas tan difíciles como las que estoy señalando, mi constancias es que hay intereses económicos, intereses políticos, intereses estratégicos de inversiones de quienes están alrededor, porque usted sabe muy bien cuánta inversión ha llegado del Valle y de otros departamentos a la zona de Puerto López hasta Puerto Gaitán, sabemos cuánta inversión hay en palma africana, cuántas inversiones hay alrededor, lo que hace que estos estudios no nos den la transparencia, la neutralidad y las garantías que exigimos todos los colombianos o particularmente los habitantes de la Orinoquia y ese era uno de los puntos que quería precisarle al señor Ministro en el día de hoy.

Pero desde luego, doctor, es que el tema es que al río hay que dragarlo permanentemente para hacerlo navegable, pero vamos a mirar las inversiones que se requieren para poder poner en funcionamiento el río desde Banqueta o desde el mismo sitio de Cabullaro. Las inversiones son las siguientes: Hay propuestas desde 83.000 millones de pesos hasta una intermedia que es la que se escogió, que es la solución quinta cuando lean los estudios que es de 44.000 millones de pesos, precios de hoy, eso significa que no son recursos costosos para poder hacer la navegabilidad, doctor, nosotros simplemente con 44.000 millones de pesos de hoy podemos hacer, este costo de la navegabilidad y del río Meta no sé por qué, no más 44.000 millones, ahora nos hicieron una reunión donde estuvimos todos los de la Media Colombia hace 3 meses ó 2 meses en el Despacho del Ministro del Transporte donde se pedía un respaldo a la pavimentación de Puerto Gaitán, Puerto Carreño, que vale 500 millones de dólares para incluirla en el primer año, en este año 2005, 50.000 millones de pesos, y solo, todo el río Meta su parte de navegabilidad una sola inversión de 44.000 millones de pesos le da la posibilidad de que empecemos a tener la mejor vía, cómo le vamos a construir una vía de 500 millones de dólares al lado de la autopista, superautopista que es el río Meta, claro, el Vichada es muy importante y vemos que el Gobierno le está tomando un interés y ojalá que se concrete.

Pero miren las inversiones portuarias, ya lo que significa la infraestructura: Para los puertos 66.500 millones de pesos para un solo puerto, ese puerto que va a tener todas las condiciones necesarias para poder mover toda esa cantidad de millones de toneladas y simplemente para los puertos de interés regional en el estudio se dejan 5.000 millones de pesos. Entonces, yo veo que hay más interés en el tema de la infraestructura portuaria que la misma navegabilidad, es lo que le pasa al río Magdalena, se han hecho unas inversiones en malecones, en infraestructura de puertos fluviales, pero con el río casi no se han metido y ese es el tema fundamental, toda esta cantidad de

recursos que han salido del Fondo Nacional de Regalías el 10% para Cormagdalena deberían era haber estado en las dragas, en todas las obras de infraestructura que se requieren, en los cierres de los brazos, en fin. Entonces, tenemos una inversión total de 102.000 millones de pesos, ¿y saben qué representa 102.000 millones de pesos? Menos del 12% del costo de la carretera de Puerto Gaitán hasta Puerto Carreño, menos del 12% y estamos más interesados en abrir vías que resolver uno de los problemas fundamentales que hay en el país que es la falta de competitividad.

Aquí hay unos temas de unos trayectos que se pueden ver, que son los tramos, hay 4 tramos fundamentales que ustedes los pueden observar, Puerto López-Cabullaro, Cabullaro-Puerto Texas, Puerto Texas-Bocas del Casanare y Bocas del Casanare hasta Puerto Carreño.

Hay un tema muy tenaz en Cabullaro y Puerto Texas doctor, es que el Ministerio del Medio Ambiente tiene una gran preocupación con la licencia se solicitó porque se tiene que dragar y sacar sedimentos de 145.000 metros cúbicos al año y a donde se depositan esos sedimentos del río en ese solo trayecto de Puerto Texas a Cabullaro, que es otro de los problemas grandes que tiene el río. Al río hay que cerrarles sus brazos, hay que contraer sus cauces y hay que hacer unas estructuras complementarias para poder desarrollarlas. Yo veo sinceramente que el río tiene la gran oportunidad de ser navegable desde ya si el Gobierno le pone atención.

Yo quería pedirle la solidaridad de los compañeros de la Comisión Segunda para que en términos, incluso las cifras que tiene el Ministro son 36.000 millones de pesos, pero yo considero que esos 36.000 millones de pesos son cifras del año 2000 que traídas a fechas de hoy dan casi 44.000 millones de pesos, pero sigue siendo una cifra pequeña y podría ser la gran oportunidad para que el país entre a hacer un desarrollo muy importante en esta región, en el oriente colombiano y tener en mayor competitividad un comercio con Venezuela, con Brasil y con las islas que están en el Caribe. Por ejemplo, ahí las que están pidiendo carne independientemente de que exista aftosa o no exista en la región, ahí las que están pidiendo una cantidad de productos importantes que se dan en Colombia pero que por los costos de Bogotá a Cartagena y de Cartagena a esas islas hacen que no sea posible tener este comercio.

Tenemos entonces en resumen una cantidad de posibilidades inmensas, unos ríos que le llegan al río Meta como el río Casanare, que tiene calados de 6 pies, que tienen anchos de 15 metros para poder maniobrar las embarcaciones grandes y que casi todo el año puede ser navegable en una longitud de 200 kilómetros, ustedes pueden ver el río hasta donde llega ahí queda, más allá del puente que ven esas líneas rojas y ese es un cruce en el río Meta, más arriba pueden ver ustedes Santanderes-Boyacá, Santander-Boyacá, está Cundinamarca y el río Casanare, que puede estar llegando casi a las goteras de las vías del Piedemonte, incluso de la marginal de los Llanos, quedaría una gran oportunidad para el desarrollo, en este río no se ha interesado el Gobierno en hacer estudios simplemente a través de las inspecciones fluviales que entre otras cosas las dos inspecciones que hay para el río, o 3 inspecciones fluviales, una está en Puerto Carreño y dos están en el departamento del Meta, una es Puerto López sin agua y otra es Puerto Gaitán y en el departamento del Casanare, en el departamento de Arauca y prácticamente en la parte de la Orinoquia antes de llegar a Venezuela en el Vichada no hay casi ni presencia de la Armada, hay unos botes, unas lanchas que muy rápidamente son atacadas por organizaciones al margen de la ley, pero el río está completamente solo, abandonado en su seguridad, en su promoción y es ese el objetivo fundamental del debate en el sentido de que el punto 84 del Manifiesto Democrático el Presidente Alvaro Uribe resaltaba como uno de los proyectos más importantes que tenía para el oriente colombiano es la conexión del río Meta con la hidrovía suramericana, un sueño que hasta la fecha de hoy se ha quedado en palabras, en Manifiestos y que desde luego me alegra que tengamos una ley como la que han presentado los honorables Representantes Fabio y Juan, pero que

lamentablemente a la fecha de hoy nosotros desde esta Comisión no podemos encontrar respuestas positivas de parte del Gobierno.

Mil millones de pesos para todos los ríos de Colombia no se justifica, es una situación grave y que demuestra el interés o demuestra el fracaso total en el manejo de las finanzas públicas de este país, que mil millones representan casi una partida de abrir un rubro de cero pesos como se abre en los municipios para tener cómo adicionar un rubro, pero que no responde a la necesidad y a los compromisos que tiene el Gobierno con los Gobiernos de Suramérica y a los compromisos que ha señalado el honorable Congreso de la República a través de la ley que ustedes han mencionado para que sea una realidad. Yo pienso que depende es del papel protagónico de la Comisión Segunda que tiene que ver con el Comercio Exterior, de cómo se quedan las infraestructuras y una de ellas es la que tiene que ver desde luego con la navegabilidad del río Meta y no solamente del río Meta, sino de los ríos que nos van a integrar con otros países, como los que se han señalado aquí.

Yo sinceramente lamento que no esté el Ministro de Comercio, que no esté el Ministro de Transporte, a mí me parece que tienen suposiciones previamente fijadas y que asisten a estos debates simplemente porque la ley los obliga, no porque enriquezcan los proyectos y los programas de desarrollo. Está fallando el Gobierno Nacional en ello, aquí los amigos y los independientes y la oposición tiene que hacerle saber al Gobierno que lo que se debate en este Congreso es algo muy importante y tenemos una gran ventaja nosotros, es que venimos de las regiones donde son la influencia en los proyectos que al Gobierno le interesa. Yo fui Alcalde de Yopal y tuve una gran oportunidad, tuve 100.000 habitantes en el municipio, con un déficit, a mí me entregaron el presupuesto del municipio con un déficit de más de 7.000 millones de pesos y con un servicio de la deuda de más de 8.000 millones de pesos y con unos ingresos de 8.000 millones de pesos para 100.000 habitantes. Las metas las logramos, concretamos todo, entregamos casi 1.000 viviendas, sin plata para vivienda, acabamos el déficit, generamos desarrollos muy importantes. ¿Pero gracias a qué? A que el Concejo Municipal siempre estuvo en contra por posiciones políticas y cuando hay una oposición uno se preocupa de que sus metas propuestas las tiene que cumplir y gracias a los debates hasta ácidos me metían 2.000, 3.000 personas en los debates la oposición, yo pude cumplir y yo invito a los amigos de Uribe que empiecen a hacerle debates y a hacerle control porque al paso que vamos en dos años lo único que tenemos es un proyectos de reelección y una política de seguridad democrática que en muchas partes ha funcionado, en otras partes no ha funcionado, pero que lamentablemente por no llevarle la contraria, por no decirles las verdades a los Ministros, porque los Ministros aquí saben que tienen unas mayorías en las Comisiones y saben que cualquier proposición que se presente aquí no va a pasar por defenderle la espalda a los Ministros, no vienen a darle la importancia que tiene.

Yo los invito a ustedes que entiendan la posición mía, yo no hice una exposición como quería hacerla, estaba totalmente desmotivado para poder hablar sobre el estudio que hicimos con mis asesoras que se encuentran acá, pero lo que lo motiva a uno es que están los compañeros, están haciendo presencia aquí, pero este tema sin la presencia de los Ministros no tiene sentido, queda es como un cuento, como una conversación, como si lo hubiera podido hacer en una cafetería y queda uno muy desanimado y más con las respuestas. Yo le quiero pedir al señor Presidente y al señor Secretario, que han hecho un esfuerzo muy grande, que para las próximas ocasiones estén alertas, hay que mandar cartas fuertes en las citaciones, no es posible que a nosotros nos lleguen las respuestas del Ministro de Comercio Exterior hoy antes de iniciar el debate, eso demuestra la falta de compromiso y de respeto por el Reglamento de la Ley 5ª del Congreso, pero especialmente por las personas que hacemos parte de esta Comisión y desde luego a los miembros de esta Comisión y a los citantes. Les agradezco la oportunidad que me han dado y espero que

este tema quede en la memoria de ustedes y entiendan que el futuro de Colombia está en proyectos como estos. Y ojalá si tienen amigos ustedes en el departamento de Risaralda, yo ya me imagino a los textileros, a los confeccionistas de Pereira, de Santa Rosa de Cabal, me imagino yo que estos sectores algún día van a trasladar sus fábricas allá, pero ojalá sea por iniciativa suya por el conocimiento y de las ventajas comparativas que tienen estos proyectos.

Gracias, señor Presidente, gracias a la Unidad Legislativa, a la doctora Liliana Varón, a la doctora Cielo y a ustedes por escucharnos y a quienes intervinieron en el transcurso de este debate que lo alargué esperando a que llegara el Ministro pero que lamentablemente no llegó.

Muchas gracias, Presidente.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Germán Velásquez Suárez:

Gracias, señor Presidente.

No es para profundizar sobre el tema, es para presentar mi voz de protesta por la no presencia de los funcionarios del Gobierno aquí en este escenario, es lamentable y por enésima vez vuelvo a repetir lo mismo, somos la Comisión Segunda y por lo tanto nos están tratando como de segunda, como Parlamentarios de segunda, no nos hemos hecho sentir aquí, doctor Efrén, aquí somos mayoría y podemos presentar la Moción de Censura para estos funcionarios del Gobierno Nacional; yo soy de la bancada Uribista pero estoy desencantado, estoy totalmente desencantado porque inversión social no ha habido ni siquiera en esta Media Colombia la que representamos nosotros, desde terminando el municipio de Cundinamarca y entrando al departamento del Meta no hemos visto inversión social por parte de este Gobierno, nos tienen es puros proyectos, puros estudios, pero de inversión absolutamente nada. Doctor Hernández, usted hablaba de la vía a Puerto Carreño que el Gobierno tiene planeado invertir cerca de 50.000 millones de pesos, tiene planeado, es que ni siquiera están en el rubro, ni siquiera están en el papel esos recursos para la inversión, así que mucho menos vamos a tener los recursos para lo del río Meta, para la recuperación de este importante río de esta región tan importante como es la Orinoquia.

Yo invito a los compañeros para que presentemos esa Moción de Censura, hacemos mayoría, doctor Efrén, hacemos la mayoría acá, de pronto Juanito será uno de los que no nos acompañará en este proceso, pero hacemos mayoría en esta Comisión, porque de verdad en los diferentes debates de control político a los que hemos citado e invitado a funcionarios del Gobierno Nacional no se hacen presentes por acá, esta citación del río Meta, doctor Efrén, tenía cerca de un mes y cómo es posible que en la agenda de los señores Ministros no vayan a cuadrar sus venidas aquí al Congreso y a las diferentes Comisiones, eso es queriéndole sacar el cuerpo a estos debates y reitero mi posición de que hace 8 días hicieron un debate sobre el río Magdalena, el río más importante del país, que hasta tiene corporación y recursos propios para recuperar su navegabilidad y absolutamente no se ha hecho nada en estos 13 años de crear esa corporación del río Magdalena.

Ahora, ¿qué podemos esperar nosotros los habitantes de la Orinoquia con este río del departamento del Meta? Yo creo que no podemos esperar absolutamente nada, podemos esperar es venir a escuchar los discursos repetidos, el mismo libreto del señor Ministro que estaba esperando que estuviera acá porque en una visita que hizo en Villavicencio terminó regañándome y no me dieron el uso de la palabra para defenderme frente a la posición que yo tenía frente a unas obras que se han realizado allí en la ciudad de Villavicencio, departamento del Meta. Entonces, es verdaderamente lamentable que no haya existido el señor Ministro de Transporte, el señor Ministro de Comercio Exterior y el señor Gerente o Director del Instituto de Concesiones.

Gracias, señor Presidente y reitero mi voz de rechazo por la ausencia de los funcionarios del Gobierno Nacional para que estén aquí presentando las diferentes posiciones o las imposiciones que tenga el Gobierno Nacional y las posiciones que tenemos nosotros como Congresistas de cada una de estas regiones.

Gracias, Presidente.

Hace uso de la palabra el Presidente, honorable Representante Carlos Julio González Villa:

Con mucho gusto, honorable Representante, queda en el acta su respectiva protesta y la trasladaremos a la nota que les enviaremos a los señores Ministros por su ausencia en el día de hoy a esta Comisión con la fuerza y por supuesto con el énfasis que usted nos solicite y que todos tenemos como sentimiento en el día de hoy.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Fabio Arango Torres:

Muchas gracias, señor Presidente.

Yo también como miembro de la bancada Uribista también tengo que sentirme molesto. Cuando entré aquí ya el doctor Efrén había empezado el debate, le estaba preguntando a mi compañero Pedro que dónde estaban los funcionarios del Gobierno, me dijo, es que no han llegado. Yo sí pienso, señor Presidente, que cuando no hay funcionarios estos debates para qué los hacemos; o sea, yo le sugiero que no volvamos a cometer este error, desgastarnos ahí dos horas, tres horas, es mejor postergar un debate para otra ocasión cuando los Ministros tengan el tiempo necesario porque no se justifica, no se justifica la inasistencia al menos del funcionario que se encarga de todo lo del transporte fluvial, de la división de transporte fluvial del país, que era como la persona indicada para que estuviera aquí acompañando y entregándole la información necesaria al doctor Efrén Hernández.

Yo también pienso que no tiene sentido esa vía paralela que se va a construir, Puerto Gaitán-Puerto Carreño, es que creo y soy partidario también de la posición del doctor Efrén, eso es una vía paralela que se va a hacer, si tenemos una vía que es una vía fluvial donde nos va a costar el 10% de lo que vale la vía terrestre, yo no pensaría, señor Presidente, que los grupos económicos están mirando el Vichada y que sea más bien un interés de los grupos económicos que esa vía se realice. Ellos compraron una buena cantidad, compraron medio Vichada y no entraría yo a pensar que es el interés que se construya esta vía por encima de los costos, beneficio-costos, que le daría un detrimento al país.

Muchas gracias, señor Presidente.

Hace uso de la palabra el Presidente, honorable Representante Carlos Julio González Villa:

Esto que está sucediendo hoy reitera una vez más la posición de la Comisión Segunda en el reclamo justo que ha venido desde hace mucho tiempo realizando en Plenarias y ante los mismos Ministros la obligación que nos da la ley de que asistan a esta Comisión. Recibí una nota del señor Presidente de la Comisión Sexta cuando a través del señor Secretario General le solicitábamos que nos colaborara para que por lo menos el Ministro se presentara aquí y escuchara la parte pertinente del debate y diera algún tipo de solución en tema de una prolongación del debate a un próximo día o de algún tipo de solución del estudio de este tema y sin embargo, me fue mandada una nota por parte del Presidente de la Comisión Sexta recordándonos supuestamente las funciones constitucionales de la Comisión Sexta y tal vez evidenciando con esto que este tema no era un debate de la Comisión Segunda. Tuve que enviarle una nota a puño y letra al señor Presidente de la Comisión Sexta a través del señor Secretario General, en donde le hacía saber que exigíamos que se respetaran también las funciones de esta Comisión. Esto lo hicimos hace una hora y en donde le recordábamos que esta Comisión es la Comisión de Comercio Exterior y que somos la Comisión que da el primer examen en Cámara al Tratado de Libre Comercio y que estamos hablando del

Tratado de Libre Comercio, Agenda Interna, Balanza Comercial, Relaciones de Frontera y Relaciones con Venezuela y que en eso era que estaban anclados los argumentos del citante, obviamente incluimos el tema de puertos para que entendiera el Presidente de la Comisión Sexta que no estábamos desbordando nuestras competencias sino que era un debate legítimo.

Quiero dejarle constancia a los honorables Colegas que por parte de la Secretaría General y de los funcionarios de la Comisión se me ha informado que el debate fue consignado en el Ministerio respectivo con la debida anticipación y que en la hoja de ruta del Ministro para el día de hoy presentada por su enlace aquí en el Congreso, el debate estaba consignado dentro de los deberes a los que debía asistir el señor Ministro. Para que hubo la voluntad del señor Ministro de asistir a la Comisión y pidió varias veces permiso en la Comisión Sexta para ausentarse y venir aquí por lo menos a presentar los respectivos descargos de su dificultad para asistir. Pero queda en el ambiente claro que aquí en el Congreso solamente es posible hacerse sentir cuando existen elementos muchas veces de fuerza y de autoridad anclados obviamente a través de la ley. Por eso le damos al señor Secretario General lamentablemente la instrucción de oficiarle en nombre de la Comisión a los señores Ministros citados para el día de hoy. Fuera de ellos dos, ¿está alguien más citado?

Hace uso de la palabra el Secretario General, doctor Orlando Guerra de la Rosa:

El Ministro de Transporte, el Ministro de Comercio, Industria y Turismo y el Director Nacional de Concesiones.

Hace uso de la palabra el Presidente, honorable Representante Carlos Julio González Villa:

¿Se encuentra el señor Director Nacional de Concesiones?

Hace uso de la palabra el Secretario General, doctor Orlando Guerra de la Rosa:

No, señor Presidente.

Hace uso de la palabra el Presidente, honorable Representante Carlos Julio González Villa:

Perfecto. Entonces, para el señor de Concesiones con copia a la Procuraduría la ausencia en el día de hoy para que estudien la excusa. Queda el artículo 250 de la Ley 5ª para que sea reflejado en la respectiva orden de compulsión que se hace y a los señores Ministros de Transporte y Ministro de Comercio la nota respectiva de la protesta que ha sido elevada, la insatisfacción y la incomodidad de esta Comisión por su ausencia del día de hoy. Envíesele también, señor Secretario, una vez sea aprobada el acta respectiva las conclusiones de las mismas que son parte del debate que se llevó a cabo y que ha sido preparado con mucha seriedad por el señor citante. No es justo, yo decidí llevar a cabo este debate con la expectativa de que el señor Ministro llegara como fue organizado, pero sobre todo lo hice, honorable Representante Efrén, por la preparación que conozco de su trabajo legislativo y por la preparación que conocí sobre el importante tema de hoy. Mañana hay televisión y mañana tendrá que estar el Ministro como se lo he hecho saber en una nota que le acabo de enviar, en donde les digo a todos que están citados y que la excusa de que hay un foro de alguna cosa no está por encima de las comisiones constitucionales y de las citaciones de esta honorable Corporación y les advierto adicionalmente que enviaremos a la Procuraduría y enviaremos a las ... correspondientes su ausencia ante esta Comisión.

Es la única manera de que empecemos a corregir este asunto. Así, señor Secretario, que quedan las instrucciones para usted dar, envíese por fax en el día de hoy para los que también nos están enviando para mañana algún tipo de excusa y que quede claro que la Comisión no acepta nada que no sea de rango constitucional, o sea, nada que no sea o un debate de Plenaria o un debate de Comisión, que deberá ser anterior a la citación que nosotros hicimos, porque debieron haberlo colocado en el orden de prioridades como fueron presentados. Eso es

básicamente, honorables Congresistas. Queda algo, doctor Fabio Arango y doctor Arango, esto se los quiero compartir de manera personal, haber aprendido hoy la importancia del tema del río Meta, yo creo que la mayoría, los que no somos de los territorios cercanos a él no lo conocíamos y creo que hoy queda, doctor Efrén Hernández, para su motivación y no para su desmotivación, que un grupo importante de sus colegas manteniendo siempre el quórum lo acompañó durante el día de hoy y eso es lo que significa solidaridad en esta Comisión. Dos, que la importancia del debate que usted llevó a cabo en el día de hoy nos ilustra y nos permite en los momentos más importantes seguramente del trabajo parlamentario entrar a introducir el tema del río Meta y hacerlo con algún conocimiento de causa que usted nos lo ha dejado en su exposición en el día de hoy, no ha perdido el tiempo, no ha sido en vano, queda para el Gobierno el llamado de atención que haremos y quedará esto como aprendizaje de la Comisión, a veces se aprende más cuando se estudió y menos cuando se le habla a los Ministros, hoy hemos aprendido entre todos algo que usted muy generosamente nos ha enseñado.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Pedro Nelson Pardo Rodríguez:

Presidente, la culpa de que no asistan los señores Ministros gran culpa es de nosotros; nosotros estamos haciendo los debates; los que están citando los debates están aceptando realizar el debate sin la presencia del señor Ministro. Entonces, aquí no vengamos a darnos golpes de pecho cuando nosotros mismos decimos, no ha llegado el Ministro pero yo voy a hacer el debate. La culpa es de nosotros mismos; esos debates donde los Ministros no asistan, el mismo citante no debe hacer el debate, señor Presidente, porque la verdad, nosotros estamos dando pie de que los Ministros no asistan aquí a las Comisiones siempre con los mismos argumentos de que vamos a ir a Procuraduría, Contraloría y los debates los hacemos, son debates tan importantes no solo para los departamentos de la Media Colombia, sino que el país sepa la realidad en que se encuentran nuestros ríos y la verdad lo que decía el Representante Velásquez, el Magdalena es uno de los ríos más importantes y vemos cómo hemos legislado, señor Presidente, para que el río Magdalena sea recuperado y lógicamente el debate que hace hoy el doctor Hernández para uno de los ríos más importantes también como es el río Meta.

La ausencia de los Ministros, pienso, señor Presidente, de que no es solo en esta Comisión, en todas las Comisiones están viniendo miembros de los Ministerios y nosotros los Parlamentarios estamos aceptando eso y por eso los señores Ministros cada día inventan viajes para otra parte menos para donde están las citaciones.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Efrén Antonio Hernández Díaz:

Gracias, Presidente.

Yo asumí el riesgo de iniciar el debate pensando que el Ministro iba a venir, fue pasando el tiempo y lamentablemente el anuncio que hizo él de que iba a estar acá no se hizo realidad, pero yo solicité cuando Su Señoría asumió la Presidencia de esta Comisión, muy respetuosamente le solicité que dejara a los citantes la decisión de hacer o no hacer el debate cuando se encuentren los miembros citados del Gobierno, en este caso yo creo que tenemos que hacerlo porque la agenda de la Comisión Segunda es una agenda de lujo, ojalá le envíe copia al de la Comisión Sexta para que sepa cómo es que se trabaja acá y el afán de uno es que aplaza el debate y no lo puede hacer en este semestre porque la agenda es supremamente larga, hay proyectos de ley y ya hay una serie de audiencias, foros, sesiones, en fin, que hacen imposible volver a fijar la fecha. Entonces, estoy convencido de lo que dijo el Presidente, si el Ministro recibe una citación, lo primero que tiene que hacer es llamar a quien le maneja la agenda y diga, estoy con otro compromiso o no para que responda inmediatamente pidiendo que se aplace, pero no lo ha hecho sino que dan la respuesta un día antes.

En segundo término, yo aspiraba que con la ayuda de los honorables Representantes de esta Comisión y el Gobierno Nacional, le diéramos más forma al encuentro de los Parlamentarios de los Llanos Colombo-Venezolanos, incluso yo pienso que debemos incluir no de los llanos, aunque así está convocado, sino del encuentro de los Parlamentarios de la Orinoquia Colombo-Venezolana, porque tiene mucho que ver ese respeto por el lado del Guainía, del Vaupés, en fin, en este tema de la integración; es más, estamos aspirando a que el 19 o el 20 de octubre se haga eso en Yopal, ese encuentro, con la presencia de los Presidentes de Venezuela y Colombia y sí me interesaría mucho que la Comisión le pusiera el entusiasmo. Y para mañana vamos a ver si alcanzo a presentar una proposición invitando desde esta Comisión a los dos Presidentes para que hagan presencia en este evento en la ciudad de Yopal.

Yo le quería decir al General que hay una posibilidad muy importante que se ha planteado desde Chile y es que Chile tiene muchos problemas para sacar sus frutas por el Canal de Panamá; el Canal de Panamá está muy congestionado y ellos, los chilenos, plantean que desde Buenaventura se pueda transportar por vía hasta un punto del departamento del Huila la carga de toda la fruta de Chile para que en un punto del Huila pueda embarcarse por el río Magdalena y salir a Cartagena o a Barranquilla y desde ahí enviar a sus compromisos en los diferentes países. Eso es una necesidad urgente de Chile y podría ser una oportunidad de una integración multimodal a través de mar, vía terrestre y vía fluvial hacia el mar nuevamente y ellos poder cumplir sus compromisos. Recuerde usted que esa fruta no puede estacionarse esperando que en el Canal de Panamá le den la oportunidad de pasar al Atlántico, si es que esta fruta se puede sostener allí.

Y finalmente voy a, no lo pude hacer, se cayó el Estatuto Antiterrorista, yo no sé que es lo que se ha caído, si fue el acto legislativo. Se cayó y según la información es porque lo aprobaron las minorías según la interpretación, porque las minorías en una reforma a la Constitución para ser mayoría son calificadas y cuando no son calificadas, entonces está tomando la decisión la minoría, ese es el fondo del tema. Yo siempre manifesté para mí estratégicamente el Estatuto Antiterrorista en el fondo, lo que se lo hice saber al Partido Liberal, es que es mejor que estos instrumentos los tenga el Ejército así haya prevención de que se extralimite pero que no los tengan otras organizaciones al margen del Estado que están abusando y por eso era mejor hacerle un debate al Ejército y no hacerlo al aire, a nadie, como ha sucedido.

Y yo quería hacer mi intervención en primer debate en Plenaria de la reelección presidencial, pero lamentablemente se cometió un error muy grave, cuando estábamos afuera no se hizo el debate porque estábamos 63 y yo estaba de quinto para intervenir en el debate de la reelección del Presidente, lo que no hubo discusión, ojalá que esté equivocado, pero hoy sentido por lo que veo que el Gobierno analice quién es el citante y le importa un carajo, si uno no tiene la talla o la importancia de un Juan Hurtado.

Es que yo le digo que usted es un hombre muy importante y más para el Gobierno, pero eso es lo que están los Ministros, no están viendo de dónde viene la citación de una Comisión sino de quiénes son los citantes.

En ese sentido yo ahora sí quiero manifestarle por qué no estoy de acuerdo con la reelección: Cuando uno está en el poder y quienes han estado en el poder en un momento de reelección, en un presupuesto tan escaso a dónde se hacen los compromisos, dónde se hacen los compromisos: Bogotá, Cali, Medellín, Barranquilla, Bucaramanga, no necesita el Presidente para su reelección irse más allá de esas ciudades y repartir el presupuesto en esas ciudades y departamento como el nuestro que no lo entiende la gente del Casanare, la gente del Meta o del Arauca, no se dan cuenta que vienen unas negociaciones y que por tener un Presidente, sea Uribe o sea el que sea, en una reelección van a estar marginados porque los compromisos se hacen frente a los proyectos y programas y frente a los recursos y nuestros departamentos como el río Meta que pasa por estos departamentos y pasará así con Nariño, con el Putumayo y de pronto con el Huila, muy seguramente con la reelección el país va a concentrar la inversión de acuerdo al número de los votos y estas 4 ciudades se llevarían el presupuesto a cambio de que haya la reelección.

Por eso no estoy de acuerdo con la reelección, puede ser una figura buenísima para un hombre muy bueno, pero esto divide al país y margina una gran parte del territorio de Colombia especialmente en las zonas más extensas del país que obligarían a estas regiones pensar en cómo independizarse si no piensan en otras cosas mayores que se las pueden imaginar ustedes.

Gracias, Presidente.

Hace uso de la palabra el Presidente, honorable Representante Carlos Julio González Villa:

Con mucho gusto, honorable Representante Efrén Hernández, agradecemos el esfuerzo que usted ha hecho. Entonces, quedan las dos notas para el Ministro de Comercio y para el Ministro de Transporte sobre la insatisfacción y la protesta de esta Comisión y se le envía a la Procuraduría el tema relacionado con el señor Director del Instituto Nacional de Concesiones, se remite según el artículo de la Ley 5ª y esperamos, señor Secretario, que se haga en el lapso de esta semana.

Agotado el Orden del Día, se levanta la sesión y se convoca para mañana a las 8:00 en punto de la mañana.

Se levanta la sesión a la 1:05 p.m.

El Presidente,

Carlos Julio González Villa.

El Vicepresidente,

José Antonio Mora Rozo.

El Secretario General,

Orlando Guerra de La Rosa.