Región Caribe Mayo 30 de 2018

Doctores

**Gustavo Petro Urrego**

**Candidato Presidencial Colombia Humana**

**Iván Duque Márquez**

**Candidato Presidencial Centro Democrático**

**Bogotá D.C.**

E. S. M.

Respetados candidatos:

Sea lo primero expresarles nuestras sinceras felicitaciones por los resultados de las elecciones del pasado domingo 27 de mayo, que los acreditan como los dos candidatos que deberán disputar en las urnas el derecho a ejercer como Presidente de la República del periodo 2018-2022.

En Colombia la votación ascendió a 19.636.714. La Región Caribe depositó en total por todos los candidatos que aparecían en el tarjetón, incluyendo el voto en blanco, 3.411.362 sufragios, de acuerdo con datos oficiales de la Registraduría Nacional del Estado Civil, lo que significaría aproximadamente un 17,38 % del resultado nacional, lo que es consonante con nuestro peso específico como bloque regional a nivel país.

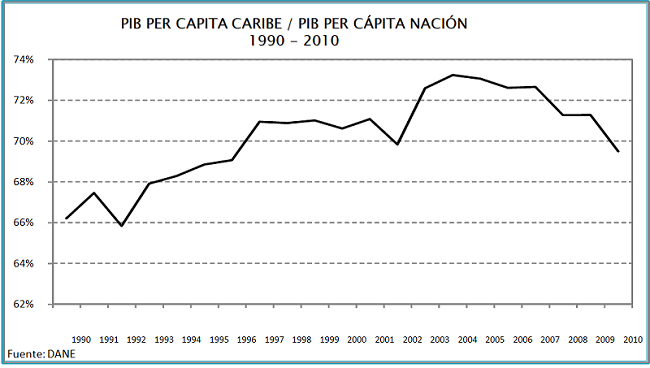
En el caso del doctor Duque Márquez, la Región Caribe dio a su favor 1.287.402 votos, mientras que al doctor Petro Urrego le correspondieron 1.324.491 sufragios. En total fueron 2.611.893 electores quienes confiaron en sus propuestas durante la campaña para la primera vuelta presidencial, lo que representa cerca del 14% del total nacional.

Es por ello que para su reflexión, análisis y manifestación de cuál es compromiso de cada uno de ustedes con nuestra Región Caribe, les hacemos llegar el presente documento:

Hoja de Ruta de la Región Caribe Colombiana para los próximos 12 años

De cara al reto que implica una mayor inserción en los mercados internacionales, elevar los indicadores de competitividad, eliminar los desequilibrios sociales y acentuar el acceso a la educación entre otros factores, es fundamental pensar en el trabajo que debe realizarse para los próximos 12 años, bajo la certeza de que frente a un nuevo modelo de administración y planeación de los destinos regionales, con base en el desarrollo legal de los artículos 306 y 307 de la Constitución Política de Colombia de 1991, es necesario e indispensable consensuar y ejecutar con el Gobierno Nacional la Hoja de Ruta que permita dirigir y coordinar esfuerzos institucionales, políticos, económicos y sociales, públicos y privados, hacia el desarrollo que históricamente le ha sido negado a la Región Caribe colombiana.

La Región Caribe representa el 14% del Producto Interno Bruto, PIB, el 11, 6 por ciento de la superficie nacional y el 21,4 por ciento de la población colombiana.



**Fuente: Observatorio del Caribe Colombiano**

Pese a una situación de crecimiento por encima del total de la Nación, lamentamos que tal circunstancia complete más de un lustro de haberse detenido.

No obstante, tenemos la fortuna de contar con una sólida agenda regional elaborada por los líderes que de tiempo atrás luchan y hoy suman conocimiento y sabiduría con las nuevas generaciones de profesionales hombres y mujeres que saben que un mejor futuro todavía es posible.

El Caribe se precia de ser una tierra proclive a la gratitud y en ese contexto reconoce que la administración nacional que termina ha procurado atender el cuadro de necesidades regionales, pero creemos que queda muy lejos de cumplir lo que comprometió y llevó a la Región a retribuirle en votación al momento de la segunda vuelta de las elecciones presidenciales del año 2014.

A las puertas de un nuevo periodo constitucional presidencial y a escasas tres semanas de la segunda vuelta electoral, consideramos urgente que cada uno de ustedes le diga con claridad a la Región Caribe su estrategia de gobierno para lograr que tengamos el desarrollo que anhelamos y merecemos.

Estamos convencidos de que desde las altas instancias del Gobierno Central y del Legislativo se debe brindar y facilitar el apoyo institucional, presupuestal y financiero que requerimos dentro del proceso de asumir nuevas competencias, lo cual se convierte en el faro que guiará la eficiencia y eficacia que demanda la construcción del desarrollo Caribe de los próximos 12 años.

El Compromiso Casa Grande Caribe suscrito el mes de noviembre de 2017 en Pozos Colorados, Distrito de Santa Marta, sostuvo que “para avanzar de manera contundente en la eliminación de la pobreza” es necesario que en los próximos 12 años se inviertan 16 mil 548 millones de dólares distribuidos en nutrición (USD 3.000 millones), educación (USD 6.275 millones), salud (UDS 2.158 millones), y agua y alcantarillado (USD 5.113 millones), lo cual impone al nivel central y a las entidades territoriales departamental, distrital y municipal un enorme desafío que invita a superar la pérdida de tiempo y el debate inane, en un dinámico ejercicio de planeación y ejecución de corto y mediano plazos.

La nueva ley de regiones, los recaudos propios de la Región, el componente que le corresponde de regalías y la asignación del Presupuesto General de la Nación, serán piezas fundamentales de un compromiso que debe traducirse en realidades tangibles. A lo cual habría que sumarle la reforma al Sistema General de Participaciones, que es esencial dentro del propósito de alcanzar niveles más altos de bienestar social.

Para el Observatorio del Caribe Colombiano el futuro de la Región se basa en mejorar el capital humano, aumentar y optimizar el crecimiento económico, concebir una nueva institucionalidad e incrementar la inversión pública y privada.

Son aspectos incorporados a la Agenda Caribe como un propósito colectivo, del que es parte integral la Nación.

Sabemos de la importancia de la Autonomía Regional como uno de los mecanismos político administrativos más efectivos para modernizar el Estado y en ese orden es la luz que debe alumbrarnos para superar diez (10) de los puntos más críticos que golpean a nuestra Región Caribe colombiana.

1. La Ley de Regiones

En el Congreso de la República se tramita actualmente la Ley que busca la creación de las Regiones Administrativas y de Planificación (RAP), como paso inicial para incentivar, fortalecer y establecer las condiciones para su conversión en Región Entidad Territorial (RET). Una vez aprobada y sancionada, el próximo gobierno debe expedir la reglamentación y sentar las bases sobre las cuales se definirán nuevas herramientas para mejorar los indicadores socioeconómicos regionales.

El pasado 6 de diciembre de 2017, en la Secretaría General del Senado de la República, más de 60 congresistas del país radicaron el Proyecto de Ley 182 de 2017 “Por la cual se dictan normas orgánicas para el fortalecimiento de la Región Administrativa de Planificación, se establecen las condiciones para su conversión en Región Entidad Territorial y se dictan otras disposiciones, en desarrollo de los artículos 306 y 307 de la C.P.”. Esta iniciativa legislativa busca reivindicar la voluntad de la Constitución de 1991, específicamente en lo referente a los artículos 306 y 307 sobre las Regiones Administrativas y de Planificación (RAP); y las Regiones Entidad Territorial (RET), respectivamente, de desarrollar a Colombia desde sus regiones, como única alternativa para equiparar los desequilibrios sociales y económicos existentes entre el centro y la periferia nacionales.

El 17 de mayo de este año, una vez fue autorizado en la comisión respectiva, la plenaria del Senado de la República aprobó el Proyecto de Ley con 71 votos a favor, habilitando con ello el seguimiento del trámite en la Cámara de Representantes. Este Proyecto de Ley es evidencia clara de la voluntad descentralizadora que anima a nuestros congresistas, así como de los 32 gobernadores del país que han manifestado en múltiples ocasiones su apoyo irrestricto a esta consigna: ¡Si a las regiones les va bien, al país le va bien!

De este modo es de nuestro total interés conocer su posición frente a la efectiva descentralización en Colombia y, en el eventual caso de su presidencia, conocer cuáles serían los esfuerzos y actividades para hacer valer lo contemplado en nuestra Constitución Política referente a esta importante materia estatal.

1. Situación energética.

El Gobierno Nacional, a través de la Superintendencia de Servicios Públicos, intervino el 15 de noviembre de 2016 a Electricaribe, responsable de la distribución de Energía Eléctrica del Caribe Colombiano. Transcurridos 1 año y 6 meses, la Región continúa a la espera de una solución definitiva respecto del operador requerido. No ejecutar por parte de Electricaribe los 1,5 billones de pesos de las inversiones urgentes de los próximos 24 meses y los 7 billones de pesos en un horizonte de 10 años siguientes, convierte a la empresa en una bomba de tiempo para la competitividad y tranquilidad de nuestra Región Caribe.

Frente a esa situación caótica, debe escogerse el nuevo operador eléctrico, ojalá dentro de un esquema que fortalezca, dinamice y haga más confiable la estructura empresarial eléctrica regional e integre en lo posible lo que existe hoy en materia de generación, transmisión y distribución, contexto dentro del cual se deben adicionar propuestas referentes al mayor fomento a la expansión de energías alternativas o limpias (solar, eólica, biomasa) en la matriz energética de la Región y a la cogeneración sectorial-regional con el fin de ofrecer un servicio más confiable a los distintos usuarios.

1. La Navegabilidad del Río Magdalena

Las pésimas condiciones de navegabilidad del Río Magdalena se agravan. Conocido el resultado fallido de la APP que se concibió para recuperar la principal arteria fluvial del país, se ha estancado la nueva solución contractual, a pesar de que el Ministerio de Hacienda aprobó la estructuración de la Alianza Público Privada, con lo cual se autorizó la apertura de los Pre-pliegos de licitación con el objetivo de retomar el proyecto para garantizar la actividad y desarrollo fluviales. El Presidente Juan Manuel Santos se comprometió a citar Confis para el pasado 15 de abril y aún esta reunión no se cumple.

La próxima administración nacional debe culminar el proceso contractual para la estabilidad del Río, en particular la zona de la desembocadura de Bocas de Ceniza, ya que con la APP funcionando, en opinión de los especialistas, se solucionaría el problema, dado que su objeto es mantener el canal de acceso a 12 metros de profundidad. De tal modo que se recuperaría la confianza perdida de las navieras internacionales. Se espera que la construcción del nuevo Puente sobre el Río Magdalena, con galibo de 45 metros, tenga como eje principal el paso por debajo de embarcaciones con un calado superior al presente, aprovechándose la ribera para desarrollos empresariales con vocación exportadora que impactan el crecimiento nacional. Con una inversión superior a los 2 billones de pesos a lo largo y ancho de su curso crítico, el Río Magdalena podrá generar el soporte que la economía nacional requiere para consolidar metas más elevadas de crecimiento.

No obstante las convicciones alrededor de la APP, algunos expertos creen que con frecuencia se comete el error de considerar que bajo la idea de la “recuperación de la navegabilidad del río Magdalena” caben el Puerto Marítimo de Barranquilla y la Hidrovía fluvial desde la desembocadura hasta Puerto Salgar (unos 900kms río arriba); y tal vez esta confusión se incrementa desde el periodo 1991-1994 cuando las competencias administrativas se debieron ajustar a la nueva Ley 1ª/1991 pero quedaron por fuera algunos aspectos organizativos que poco a poco han generado la confusión actual.

De las esperadas mejorías en la navegación fluvial, se beneficia de lejos Cartagena que hoy opera con el 94% de la creciente carga total del río; Barranquilla poco se beneficia de las mejoras en el río, debido a que su utilización del transporte fluvial es marginal. El incremento de carga por vía fluvial de los últimos 3 años se debe primordialmente a dos razones: a) las inversiones y el esfuerzo de Impala, y b) las mejores tarifas y condiciones de contrato entre los navieros tradicionales y Ecopetrol, del tal manera que ambos merecen una Hidrovía a la altura, por lo cual una APP fluvial es bienvenida.

Lo que se denomina “zona de la desembocadura de Bocas de Ceniza”, es en realidad el Puerto Marítimo de Barranquilla, que corresponde a una Infraestructura de Transporte (Ver Art. 12, Ley105/1993) con definición detallada (Ver Art. 4, Ley 1682/2013) y siempre a cargo del Ministerio de Transporte. Las normas que rigen la operación de los Puertos Marítimos provienen de Leyes que adoptan Convenios y Tratados vigentes y los diseños de sus canales navegables se deben hacer para buques de gran porte muy diferentes a los convoyes fluviales, y bajo condiciones de operaciones mucho más variables. El Puerto Marítimo de Barranquilla goza de un privilegio de Ley, poco conocido por la comunidad, el Parágrafo al Artículo 34 de la Ley 1ª/1991, norma vigente que genera un modelo particular de mantenimiento y operación del Puerto, pero desconocido muchas veces por la dirigencia local y nacional.

La tan promocionada APP es un acto de fe; no se conocen los pre-pliegos, no se conocen los beneficios exactos y todo indica que es una copia maquillada de la versión APP-01-2014 que traía conocidos errores por deficiencias en los estudios para estructuración y donde el Puerto de Barranquilla fue una inclusión de última hora para aquello del cuadre de caja. Nuevamente, el trayecto nuevo Puente Pumarejo a Parque Industrial de Malambo, Pimsa, tendrá un canal navegable de 52 metros de ancho y 2,13 metros (7 pies) de profundidad. Nuevo puente con 45 metros de galibo y sin canal navegable ¿para qué?

Hoy existe la certeza de que debe recuperarse el Río Magdalena como importante Hidrovía y que lo correspondiente a la zona de la desembocadura y el puerto de Barranquilla se examine por el próximo gobierno a la luz de los antecedentes legales y los compromisos que desde hace más de medio siglo han hecho distintos gobierno. Por ejemplo:

Alfonso López Pumarejo. Discurso durante la inauguración del Terminal Marítimo de Barranquilla en Diciembre de 1936

“DESDE HOY DECLARO A BARRANQUILLA COMO PUERTO DE MAR”.

Lauchlin Currie. Informe "Plan Socio-económico para el Atlántico” en 1965. (Apartes)

"PARECE QUE NO ADMITE DISCUSIÓN EL HECHO QUE BARRANQUILLA ES UNA CIUDAD INDUSTRIAL Y SU CRECIMIENTO DEPENDE EN GRAN PARTE DE QUE CONTINÚE SIENDO UN PUERTO PARA NAVES MARÍTIMAS. POR SUPUESTO, ESTO IMPLICA MANTENER LA DESEMBOCADURA DEL RÍO ABIERTA AUN CUANDO SEA COSTOSO"

Ley 1ª de 1991.

Organización de sociedades portuarias regionales.

Artículo 34º - Parágrafo. El canal navegable del Río Magdalena en el Puerto de Barranquilla y sus obras complementarias seguirán siendo construidas, conservadas y mantenidas, con recursos del Gobierno Nacional.

Ley 105 de 1993

Definición de la infraestructura del transporte

Artículo 12º.- Definición e integración de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del País, y de éste con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:

Numeral 3. Los puertos públicos marítimos de propiedad de la Nación, y sus canales de acceso.

Funciones y responsabilidades sobre la infraestructura de transporte.

Artículo 19º.- Construcción y conservación. Corresponde a la Nación y a las Entidades Territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente Ley.

Artículo 20º.- Planeación e identificación de propiedades de la infraestructura de transporte. Corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del Orden Nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las Entidades Territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción.

Para estos efectos, la Nación y las Entidades Territoriales harán las apropiaciones presupuestales con recursos propios y con aquellos que determine esta Ley.

Ley 1682 de 2013

“Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias”

Artículo 4º.Numeral 5º. Los puertos marítimos y fluviales y sus vías y canales de acceso. “La infraestructura portuaria, marítima y fluvial comprende las radas, fondeaderos, canales de acceso, zonas de maniobra, zonas de protección ambiental y/o explotación comercial, los muelles, espigones diques direccionales, diques de contracción y otras obras que permitan el mantenimiento de un canal de navegación, estructuras de protección de orillas y las tierras en las que se encuentran construidas dichas obras.”

Preguntamos ¿Cuántas normas no son cumplidas por los funcionarios competentes ante la mirada a veces complaciente de la comunidad? Incumplimiento sistemático que termina empeorando la operación portuaria por Barranquilla, como se ha evidenciado en los últimos 16 meses durante los cuales se han invertido más de 20 mil millones de pesos en dragados de emergencia.

De otro lado conviene mencionar que el Superpuerto o puerto de aguas profundas es considerado una alternativa necesaria para que Barranquilla entre a competir en el mercado portuario nacional. Se necesitan cerca de 500.000 millones de pesos del próximo Gobierno Nacional que alguno de ustedes dos liderará, para la construcción del dique de abrigo y de esa forma incentivar la inversión privada para la ejecución de una primera etapa de esta importante instalación portuaria.

Del Superpuerto se viene hablando desde hace 20 años. Ante el incremento de las dimensiones de los buques, todos los puertos marítimos en las desembocaduras de los ríos deben comenzar a planificar su puerto externo de aguas profundas, sin descuidar el puerto interno. Hay amigos del Superpuerto que advierten de la necesidad de no descuidar el puerto interno. La necesidad regional es la de crecer industrial y comercialmente de forma que se justifique el volumen de carga que la inversión del Superpuerto requiere.

El asunto de la navegabilidad del río Magdalena es amplio en su debate, por lo cual una invitación a la próxima administración es que sin paralizar los procesos que se llevan a cabo, investiguemos y reflexionemos ante los malos resultados del pasado para no seguir en el error de persistir en lo incorrecto. Dentro de lo cual cabe la posibilidad de adoptar en Colombia el esquema de Autoridad Portuaria Regional, que puede comenzar con Barranquilla como experiencia piloto.

1. Crecimiento y Competitividad

Al divulgar recientemente en Ginebra, Suiza, su informe anual, el Centro Mundial de Competitividad ubica a Colombia (puesto 58) dentro de la lista de 63 países más competitivos del mundo compartiendo honores con Chile (35), México (51), Perú (54), Argentina (56), Brasil (60) y Venezuela (63). Se advierte que a pesar de los “problemas estructurales o coyunturales de cada uno, a todos les falta una visión de largo plazo de cómo mejorar la competitividad”.

El desafío está planteado en términos de combinar el crecimiento económico con el tejido social, la educación y la integración de cadenas productivas regionales (con acceso a tierras, insumos y servicios para la producción, distribución y comercialización, sistemas adecuados de riego, infraestructura rural, desarrollo del multimodalismo del transporte, fomento a la generación del conocimiento y/o adaptación para la innovación productiva, asistencia y mecanismos de transferencia tecnológica, coberturas de riesgo, facilidades de crédito y acceso a activos productivos, ordenamiento y usos del suelo según la aptitud de usos, incentivo exportador de bienes agroindustriales e industriales y de su ingreso al mercado nacional) para una Región con mejores capacidades competitivas, cuyos beneficios se traduzcan en prosperidad con inclusión y equidad económica y social para todos sus habitantes.

En los últimos años la Región Caribe ha hecho aportes positivos en términos de exportaciones e importaciones, dinamismo del comercio y la construcción, la ejecución de obras locales y la oferta turística generadora de divisas, sin que ese gran esfuerzo de contribución a la Nación se haya visto reflejado en políticas públicas que permitan favorecer a las poblaciones más necesitadas e incidir de esta manera en el cierre de brechas socio-económicas de la comunidad regional.

Sin embargo, es mucho lo que hace falta en materia de inclusión, estructuras gubernamentales robustas y gobernabilidad avanzada de las corporaciones, factores que llevan a países como Estados Unidos, Hong Kong, Singapur, Holanda y Suiza a estar en la cima de la competitividad mundial. Con base en el cambio institucional, la Región Caribe busca no solo el crecimiento económico sino profundizar los esfuerzos en educación y quitarse de encima el pesado lastre de la corrupción. Para ello urge el decidido concurso del gobierno nacional.

El Desarrollo de la Agroindustria y el subsector pecuario es una de las grandes apuestas regionales. El Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes, aprobó recientemente el Plan de Adecuación de Tierras a 20 años, que sustituye lo aprobado en la materia en 1991 cuando se expidió el documento 2538 “Programa de Adecuación de Tierras” hasta el año 2000. El propósito de la nueva política es incrementar la cobertura de los distritos de riego y drenaje a 500 mil hectáreas para fortalecer la productividad y competitividad agropecuaria, dentro de lo cual la Región Caribe puede jugar un papel preponderante porque tiene las ventajas naturales para lograrlo. De las inversiones que se prevén para los próximos 20 años, la Región Caribe aspira a canalizar por lo menos 4 billones de los 15,4 billones de pesos estimados en el nuevo documento Conpes.

La complementariedad de nuestros departamentos se multiplicará si existe desde el Gobierno Central el apoyo al encadenamiento asociativo desde el cultivador primario, al igual que el respaldo a los procesos de calidad hasta la transformación de productos con valor agregado que puedan ser comercializados en mercados internacionales para aprovechar los hasta ahora poco utilizados Tratados de Libre Comercio,- (TLC).

Del mismo modo desde la óptica de la Industria e Innovación, es deseable incrementar sustancialmente los recursos para impulsar las competencias humanas, las investigaciones y especialmente robustecer el aparato productivo local y el emprendimiento de los jóvenes para afrontar con éxito el reto de transformar la industria manufacturera, el comercio, el sector servicio y el de las TIC.

Si a la economía regional le va bien, su capacidad de contribución al desarrollo nacional se incrementa desde el punto de vista fiscal y en términos de aporte a la seguridad social a través del empleo. Sin lugar a dudas lo que se haga desde el Gobierno Central para racionalizar la estructura de impuestos y ampliar la base tributaria, será un gran aliciente para incentivar el progreso empresarial en la periferia, lo que también repercute en el nivel de ingresos de los entes departamentales, distritales y municipales.

1. Finanzas Territoriales

La reforma al Sistema General Participaciones y de Transferencias de la Nación finalmente no pudo ser presentada por el actual gobierno central al Congreso de la República, lo que compromete a la nueva administración a trabajar a fondo en el tema desde el comienzo de la gestión, ya que es vital para que a la Región no se le sigan insertando mayores competencias que no cuentan con el financiamiento necesario, como ocurre con el Plan de Alimentación Escolar-, (PAE), y algunos aspectos de salud pública como la atención prioritaria y de calidad en el primer y segundo nivel hospitalario, así como la alta complejidad.

Dentro de este horizonte de fortalecer las finanzas territoriales es urgente revisar la serie de leyes y decretos que hoy son lesivas a los intereses regionales, incluyendo una mayor descentralización y regionalización del Presupuesto General de la Nación a nivel sectorial para fortalecer las infraestructuras y servicios en áreas claves como educación, salud, desarrollo infantil, agua potable, saneamiento básico, vías terciarias y cultura, por ejemplo, inversiones con una clara expresión regional.

1. Nutrición y primera infancia para la inclusión y la transformación social en el Caribe Colombiano.

De acuerdo con el Compromiso Casa Grande Caribe, de todas las inversiones sociales, las de la Primera Infancia que se refieren a nutrición como a estimulación, tienen una relación de costo-beneficio más alta respecto de otras intervenciones en fases más adelantadas de la vida. Actualmente, la Región Caribe presenta alarmantes indicadores de desnutrición infantil que superan ampliamente a otras regiones del país, con el agravante de que las tasas a las que se comportan estos indicadores no indican que las brechas se vayan a cerrar a corto ni a mediano plazos. Es lamentable que programas como “Caribe sin Hambre” no hayan encontrado el eco necesario en el gobierno nacional.

Las propuestas existentes sugieren intervenciones para erradicar y prevenir la desnutrición infantil en la Región Caribe, acompañando el proceso de una ampliación de la atención a la Primera Infancia como estrategia para ajustar las diferencias con el resto del país a mediano y largo plazo. Entre 2019 y 2030, se requieren $3.002 millones de dólares entre infraestructura y operación para llegar a coberturas del 100% en la atención y erradicación de la desnutrición infantil.

1. Agua Potable y Saneamiento Básico Regional

Una sociedad como la colombiana que acaba de ingresar a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, OCDE, debe como mínimo tener solucionadas sus principales necesidades básicas insatisfechas, dentro de lo cual quizá la más importante es el suministro de agua potable y saneamiento básico. Ambos servicios son una tarea pendiente en el Caribe Colombiano. Irónicamente una Región rodeada de agua en su Costa y atravesada por los ríos más importantes del país, sufre de sed, insalubridad y enfermedades originadas por la ausencia del líquido vital y la falta de alcantarillado sanitario. Aun no contamos con los esquemas eficientes para llevar agua potable a nuevos hogares, pero sí caemos en la contradicción de querer invertir en áreas que no serían priorizadas en un modelo de Estado pensado desde territorios sedientos y desnutridos.

La Costa Caribe colombiana demanda la dotación de sistemas de tratamiento de agua potable y la extensión de redes de alcantarillado en la totalidad de sus departamentos, en el marco de una inversión de 5.113 millones de dólares, como lo recomendó el Compromiso Casa Grande Caribe. El actual gobierno se jacta de una inversión de 4,83 billones de pesos en planes departamentales de agua –PDA-, en 908 municipios del país pero vemos que los miles de habitantes de estos cuatro departamentos de la Región siguen sedientos y a expensas de graves problemas de salud por la crisis sanitaria en las que viven.

A este gobierno no le alcanzó el tiempo ni el dinero para extender las tuberías hasta la población cordobesa, guajira, magdalenense y sucreña. Esperamos que un gobierno presidido por usted doctor Duque o por usted doctor Petro, sea capaz de pagar esta enorme deuda social en materia de agua potable y saneamiento básico.

Casos críticos los encontramos en los departamentos de Córdoba, La Guajira, Magdalena y Sucre, en donde la situación no amerita mayores estudios ni diagnósticos sino la priorización de la ejecución de los proyectos ya identificados que requieren la pronta provisión de los recursos que demandan.

1. Infraestructura

A pesar de los reiterados anuncios del gobierno nacional presente, la Costa Caribe adolece de la infraestructura que requiere el desarrollo a gran escala. Todo lo que se refiere a las autopistas modernas está en pañales y si hablamos del sistema portuario, lo que hay se lo debemos a la perseverancia de la inversión privada porque las políticas nacionales han sido insuficientes. Los aeropuertos siguen registrando retraso en comparación con otros países latinoamericanos y ni hablar de la casi inexistencia del sistema férreo y la ya pauperizada navegación fluvial. El tren regional o de cercanías es una alternativa que merece ser del estudio y respaldo del gobierno central. Los distintos sistemas de transporte no pueden seguir como ruedas sueltas, cuando el comercio internacional avanza en la movilización de carga multimodal. En estas materias esperamos del próximo gobierno que haga lo que hasta hoy no ha sido posible ejecutar en beneficio del desarrollo económico y social del Caribe colombiano.

La inversión nacional en infraestructura se calcula en 100 billones de pesos en aeropuertos, puertos, vías y proyectos 4G, que tiene el respaldo de vigencias futuras por valor de 82 billones de pesos.

La APP del Río Magdalena, el centro de investigaciones para el canal de acceso al puerto de Barranquilla, el Superpuerto, el nuevo Puente Pumarejo, la doble calzada Ciénaga-Barranquilla, que tal como lo determinó el Ministerio de Medio Ambiente debe construir viaductos en el Km19, el Km 28 y el Km 40 con un valor aproximado de inversión de 400.000 millones de pesos; la concesión costera que incluye la vía entre Barranquilla y Cartagena donde quedarían sin construirse en doble calzada cerca de 50 Km y la Segunda Circunvalar, la concesión Montes de María, el puente de la hermandad entre Salamina y Puerto Giraldo que daría una conexión eficiente entre la Ruta del Sol y los desarrollos industriales en el municipio de Malambo, el centro del departamento del Atlántico y el departamento de Bolívar, la recuperación del Ferrocarril Central entre La Dorada y Santa Marta para movilizar más de 90 millones de toneladas de carga anuales, la modernización de los aeropuertos, son entre otras algunas de las iniciativas que no pueden perder impulso y merecen todo el respaldo del Gobierno Nacional, lo cual implica inversiones que están en el orden de los 10 billones de pesos a corto y mediano plazos.

Lo anterior debe ser complementado con el mejoramiento de las redes viales secundaria y terciaria a través de los planes viales regionales, cuya financiación es incierta, pero sin las cuales la integración económica y social de vastas zonas rurales del Caribe a los principales mercados nacional e internacional no es posible en condiciones de inclusión y costos competitivos.

1. Política Del Mar

Colombia tiene, como muy pocos países, costas en 2 océanos y el mar Caribe que representan el 45% de área oficial del territorio Nacional y a pesar de ello sigue sin expedirse una Política para Proteger, Gestionar y volver productiva la riqueza marina.

Las Regiones más pobres de Colombia son sin lugar a dudas las poblaciones pesqueras de los dos océanos y de la mano con esta situación se agudizan el déficit en seguridad alimentaria y las graves consecuencias de la desnutrición infantil.

Los cambios recurrentes en el comportamiento de las corrientes marinas vienen afectando la estabilidad costera de todo el Caribe Colombiano. La erosión costera es evidente y preocupante, razón por la cual la protección urbanística de los terrenos aledaños a las costas por parte del Estado y el desarrollo de una economía competitiva de los recursos oceánicos y costeros, son tareas pendientes.

Colombia suscribió con el Reino de los Países Bajos en noviembre de 2014, el convenio de cooperación para estructurar el Plan Maestro para la Protección Costera, con el objetivos de beneficiar a 47 municipios en 12 departamentos y una población de 4,2 millones de habitantes. Cuatro años después de firmado el convenio de cooperación es poco lo que la Región Caribe ha recibido de los estudios e inversiones contempladas en el plan, a pesar de la seria amenaza que representa la erosión costera, que hace más preocupante la condición de nuestros mares, ríos y cuerpos lagunares que constituyen el 40 por ciento del total nacional y sufren alto grado de contaminación. En este campo hay que asignar responsabilidades e interlocución específica para que las soluciones que demanda la Región Caribe no se diluyan en un océano de más de 40 instituciones que se relacionan con el problema. En un contexto de protección ambiental no podemos dejar de pensar en la Sierra Nevada ni en la Ciénaga Grande de Santa Marta.

Analizando otros aspectos del potencial regional, la exploración y futura exploración de hidrocarburos Off-shore es, sin lugar a dudas, una gran oportunidad para Colombia que debe priorizarse y atender integralmente con el fin de brindar tranquilidad a los inversionistas y desarrollar la economía local. Actualmente continúan sin definir los contratos Off-shore y es necesario que el nuevo gobierno asuma lo pertinente.

1. De lo social, la seguridad ciudadana, la justicia territorial, la convivencia pacífica, la cultura y otros temas.

La salud que contempla como parte de su reivindicación un horizonte de inversiones de 2 mil 158 millones de dólares, la educación pública que muestra un requerimiento establecido en 5 mil 113 millones de dólares, así como la recreación y el deporte; la protección a la niñez, la mujer y el adulto mayor; la migración desbordada venezolana; la seguridad urbana y rural, la movilidad, el medio ambiente, la prevención ante el cambio climático y el apoyo diplomático para la cooperación internacional, constituyen igualmente temas cruciales para el desarrollo regional y la elevación de la calidad de vida en todo el territorio continental e insular.

Es bien sabido el cúmulo de limitaciones y problemas financieros que afronta la red hospitalaria regional, que en la mayoría de los casos precisa de la intervención nacional para que fluyan los dineros que las EPS deben al sistema en cada uno de los departamentos. La educación pública, particularmente la superior, enfrenta uno de sus peores momentos caracterizado por el bajo nivel de acreditación institucional, la injerencia política que cada día le arrebata más espacios al perfil académico y científico que debe rodear a rectores y al resto del personal que labora en las universidades, así como por la desigual transferencia por alumno del gobierno nacional hacia las instituciones de educación superior públicas, en desmedro de las universidades regionales.

Lamentamos que la violencia cada día cobre más víctimas entre hombres y mujeres de la Región y que las organizaciones criminales y las pandillas juveniles, hagan insostenible la tranquilidad ciudadana en ciudades, municipios, barrios y veredas.

La inseguridad, las tasas del delito y el hecho de que la justicia no tenga hoy la capacidad de respuesta ni de castigo que requiere el auge de las bandas criminales, el narcotráfico, la minería ilegal, la financiación de grupos ilegales, la actividad del fleteo urbano, el contrabando que amenaza las finanzas departamentales en $1,5 billones, el microtráfico y las distintas modalidades de extorsión, entre otros elementos de alta peligrosidad, superan la mayoría de las veces la acción de gobernadores y alcaldes que se limitan a cumplir y a coordinar dentro de las instancias competentes, la provisión de recursos para dotación y mejoramiento de la inteligencia de los órganos de seguridad del Estado.

Es indispensable profundizar en el trabajo de las Unidades Regionales Antinarcóticos, porque la que se creó en el Atlántico para el Caribe en 4 meses ha propiciado 200 allanamientos con el hallazgo de cristalizadores en el barrio La Paz de Barranquilla.

La libertad de delincuentes capturados en flagrancia con la Policía, los excesos de la detención domiciliaria por microtráfico, los reincidentes que delinquen bajo la figura de casa por cárcel, las fracciones guerrilleras que aún persisten en algunas zonas del Caribe, la presión creciente a menores de edad para que ingresen a organizaciones mafiosas, el incremento del consumo de sustancias psicoactivas en niños, y la prostitución infantil, son fenómenos sociales que merecen una contundente respuesta de la institucionalidad del gobierno central, porque si queremos una Región Caribe próspera y vigorosa, lo que menos podemos permitir es que se nos convierta en el terreno más fértil de la criminalidad en Colombia.

Cuando la inseguridad – o la percepción de inseguridad – aumenta en el país o en las ciudades, los medios y la ciudadanía no suelen responsabilizar al conjunto de instituciones de seguridad y de justicia.

Las críticas no se dirigen casi nunca hacía quienes operan u administran el sistema de justicia, o hacía quienes legislan sobre él, sino hacia los primeros respondientes (Policía) o a las administraciones seccionales o locales (gobernadores y alcaldes) que poco o nula participación y responsabilidad tienen en la materia, ya que la administración de justicia un servicio esencialmente nacional.

Esto se ha venido expresando hace décadas en la formulación de las estrategias de Estado en tales materias, que casi siempre distinguen entre los planes o políticas de seguridad ciudadana y las políticas criminales, como si en la vida real pudieran separarse las tareas de prevención, vigilancia, disuasión, detección de conductas delincuenciales, persecución, detención, entrega de los presuntos infractores al poder judicial, juzgamiento, absolución o condena, privación de libertad, resocialización y reintegración social de quienes cumplen la pena respectiva. O sea que las acciones estatales de seguridad y justicia –tradicionalmente – se ejecutan sin mayor coordinación, siendo así que por su naturaleza estas varias tareas no deberían separarse.

Sin embargo desde lo territorial, los gobiernos del Caribe con capacidad, innovación y consistencia, han venido demostrando ante la Nación, [aun en un prolongado periodo de austeridad en el gasto público para las materias en cuestión y de pocas posibilidades de tramitar una reforma a la justicia racional y funcional], que es posible emprender acciones inmediatas e integrales para una adecuada gestión en el campo aludido.

Sin embargo son muchos los factores emergentes que siguen desafiando la institucionalidad y la preservación de la seguridad como valor supremo en nuestro territorio, frente a los cuales se hace necesario un mayor compromiso y respuestas a fondo desde la Nación.

Solo en materia carcelaria y penitenciaria por ejemplo, nuestra situación actual, en términos comparativos con otras regiones del país, es la más crítica, ya que el promedio Nacional de hacinamiento es del 54% y el de la Región Caribe supera el 75% según cifras actualizadas del INPEC y el Ministerio de Justicia y del Derecho.

Frente a este panorama los Departamentos que integran la región Caribe esperan y demandan un especial respaldo del próximo Gobierno Nacional en materia de lucha contra la criminalidad y la gestión de la seguridad ciudadana y los servicios integrales de justicia territorial.

La idea es que se posibilite allanar la hoja de ruta institucional, técnica y financiera para salir avante y superar las distintas barreras que han puesto a prueba la capacidad local y la tolerancia de los ciudadanos.

Se tiene la certeza de que cada uno de ustedes como candidatos a la Presidencia de la República, conocen y han estudiado desde su perspectiva política e ideológica la compleja problemática de violencia y delincuencia en la Región Caribe, en donde grupos de criminalidad organizada al servicio de estructuras narcotraficantes introducen la droga en cantidades importantes para exportación a través de los Puertos y a la vez cuentan con redes de microtráfico y de distribución al menudeo en las calles y entornos escolares que pretenden y disputan control sobre otras actividades ilícitas como la extorsión y el comercio de armas.

Esta es la génesis de muchas de las manifestaciones diarias que ponen en riesgo la vida e integridad de nuestra gente en el Caribe Colombiano y que exige respuestas estructurales desde los servicios que son de naturaleza nacional como la inteligencia e investigación criminal, la disposición de un mayor número de uniformados de vigilancia y la estructuración y ejecución de los proyectos de infraestructura, dotación y operación carcelaria que permitan atender la demanda del sistema judicial y superar las situaciones inconstitucionales que ha declarado la Corte competente en reiteradas sentencias.

Es de recordarle también es que nuestra Región es una de las más injustamente tratadas en cuanto la distribución de la oferta de policía cuando nos comparamos con otras zonas del país, así como en cuanto a funcionarios operadores del Sistema Penal Oral Acusatorio.

Otro problema que acrecienta en la Región Caribe es el de los migrantes venezolanos, que a la fecha constituyen cerca del 40 por ciento del total registrado en el país. Para resolver el drama de los hermanos del vecino país se están destinando miles de millones de pesos que provienen de programas que corren el riesgo de desfinanciarse y a corto plazo la Nación debe compensar el esfuerzo solidario hecho. La migración venezolana no puede seguir siendo un problema sin control, al lado de millares de desplazados domésticos que todavía luchan por la reparación como víctimas de la violencia y el regreso a sus lugares de origen. Si la Nación recibe aportes desde los Estados Unidos y de organizaciones y gobierno europeos para facilitar la ayuda de los refugiados venezolanos, queremos que con esos recursos se programen partidas regionalizadas para compensar gran parte de los esfuerzos económicos de los entes territoriales de la Región Caribe para ayudar a los hermanos del vecino país.

Al margen de la preocupación que encarna el auge de la criminalidad urbana en la Región, debemos celebrar el clima de paz que ha favorecido el restablecimiento de amplias zonas de la actividad agropecuaria. Pero indiscutiblemente es necesario exigirles también un compromiso a los dos candidatos en lo que tiene que ver con la implementación de los acuerdos de paz en la Región Caribe. Aspectos fundamentales del tema agrario y la reparación a víctimas esperan por su reglamentación para desactivar factores que impiden e impedirán siempre el desarrollo cabal de la Región, si no tienen una respuesta adecuada desde la administración pública nacional.

El total de víctimas registradas en el país asciende a 8.679.002, de las cuales 2.198.889 se encuentran ubicadas en la Región Caribe, que es aproximadamente el 22% de la cifra nacional. Abandono o despojo forzado de tierras, acto terrorista, atentados, combates, amenaza, confinamiento, delitos contra la libertad y la integridad sexual, desaparición forzada, desplazamiento, homicidio, minas antipersonal, pérdida de bienes muebles o inmuebles, secuestro y tortura, hacen parte de la larga lista de hechos victimizantes que constituyen una prueba palpable del horror de la guerra en nuestra Región. Entre víctimas del conflicto armado y las que provienen de sentencias, se tienen unas cuantiosas sumas de dinero por resolver que sanarían en algo las heridas causadas.

Desde otra óptica más esperanzadora, la Región Caribe representa también un enorme potencial para el ecoturismo, los recorridos por zonas patrimoniales y el turismo de naturaleza, una ventaja que hace impostergable por más tiempo la recuperación del humedal de la Ciénaga Grande de Santa Marta, el desarrollo de La Mojana, la atención a la Ciénaga de Zapatosa, el Golfo de Morrosquillo, Costa Verde en Ciénaga, el embalse del Guajaro, y el archipiélago de San Andrés.

Cada día es importante ampliar los sistemas de prevención del riesgo frente al cambio climático y acudir a la cooperación internacional para abordar los distintos temas de este documento Caribe y otros que se han elaborado que tienen posibilidades de apoyo en los continentes de América, Europa y Asia, por citar los más relevantes desde el punto de vista de recursos y preparación técnica.

Finalmente mencionamos el tema relacionado con la cultura, que a pesar de todas las alegrías y glorias que le proporciona a Colombia desde la Región Caribe es uno de los más desfavorecidos a pesar de los esfuerzos que enumera el Ministerio del ramo para impulsarlo.

Creemos que es el momento de pensar en el plan decenal de la cultura regional, en el que cada departamento y ciudad capital aporta lo que viene haciendo pero en mayor coordinación con los hacedores del sector y los gestores que día a día construyen actividades sin el suficiente respaldo de las autoridades locales, que muchas veces responden a los amigos e intereses de turno. Además es hora de darle mayor transparencia a las inversiones del sector, de fomentar la recuperación de los espacios culturales existentes y la construcción de nuevas infraestructuras que permitan diversificar los sitios de operación de la industria creativa regional. Doctores Duque y Petro, tanto ustedes como nosotros, sabemos que sin gestión, sin presupuesto, y sin políticas que apunten a fortalecer y a proteger su patrimonio, la Región Caribe perderá el más preciado de sus recursos que es su riqueza cultural.

Es sentir y deseo de la comunidad de la Región Caribe que los aspirantes a ocupar el Solio de Bolívar que participarán en la segunda vuelta electoral, se pronuncien públicamente sobre lo aquí expuesto, así como las políticas, programas, proyectos e inversiones que demanda nuestra Región con el ánimo de que puedan incluirse en el Plan Nacional de Desarrollo, la agenda legislativa, documentos CONPES y el presupuesto anual de inversiones del próximo cuatrienio y se sienten las bases para hacerlo en los dos periodos siguientes. Solo de esta manera tendremos la Hoja de Ruta que debemos atender para ubicarnos en el sitial que corresponde.

Confiamos en la receptividad y la respuesta positiva a este ejercicio para documentar rápidamente lo que debería ser nuestra Hoja de Ruta en los próximos 12 años, en un camino que nos debe permitir acariciar la nueva Utopía Caribe, recordando aquel maravilloso cierre de discurso de nuestro Nobel de Literatura Gabriel García Márquez al recibir el premio en Estocolmo:

“Una nueva y arrasadora utopía de la vida, donde nadie pueda decidir por otros hasta la forma de morir, donde de veras sea cierto el amor y sea posible la felicidad, y donde las estirpes condenadas a cien años de soledad tengan por fin y para siempre una segunda oportunidad sobre la tierra”.

De los señores Candidatos a la Presidencia de Colombia,

Los abajo firmantes y representantes del Caribe Colombiano, amigos de la Autonomía Regional y el nuevo futuro de la Región Caribe,

Con sentimientos de alta consideración y respeto,

**Fuerzas Vivas de la Región Caribe**

**Organizaciones gremiales y empresariales**

**Organizaciones sociales**

**Periodistas**

**Barranquilla junio 07 de 2018**