

Opinión

Los disidentes de la paz

Mauricio Cabrera Galvis



La desmovilización de 11.000 guerrilleros y la entrega verificada de sus armas es uno de los acontecimientos más trascendentales de la historia reciente del país, pues disminuyó la intensidad de un sangriento conflicto interno que dejó cientos de miles de muertos y millones de víctimas, y permitió que regiones azotadas por la guerra pudieran empezar a recibir los frutos de la naciente paz.

Por eso el anuncio de Iván Márquez y un reducido grupo de disidentes de volver a la guerra, con el supuesto motivo del derecho de levantarse en armas contra la opresión, es un duro golpe al proceso de paz que se inició tras los Acuerdos de la Habana. Es una crisis que puede dar al traste con el proceso, pero también es una enorme oportunidad para fortalecerlo y apurar su consolidación. Todo depende lo que se haga con los disidentes.

A Márquez y su grupo que

traicionaron el proceso hay que combatirlos con toda la fuerza del Estado. Lo mismo que a los otros grupos disidentes que nunca aceptaron el Acuerdo, y a la guerrilla del ELN que ha sido renuente a negociar; todos ellos son grupos armados residuales que viven de negocio ilícitos, que siguen con el discurso de la extrema izquierda del siglo pasado y ya no tienen justificación política ni ideológica para la lucha armada.

Pero hay que recordar que esos grupos no son los únicos disidentes que no aceptan las reglas y condiciones pactadas en el Acuerdo de Paz y quieren acabarlo. En la extrema derecha también hay grupos que quieren volver a la guerra: unos que ya empezaron por las vías de hecho asesinando a líderes sociales y excombatientes, y otros que con medios legales y jurídicos quieren volverlo trizas. Como los extremos se juntan, estos disidentes de derecha son los más beneficiados con la disidencia de Márquez.

Para fortuna del país la mayoría de los dirigentes políticos, de los partidos y de los funcionarios del Estado han rechazado a todos los disidentes



La voluntad expresada por las dos partes de honrar sus compromisos es la mejor manera de derrotar a los disidentes que quieren volver a la guerra, pero debe haber mayor presencia del Estado en los territorios”.

han reiterado su decisión y compromiso de continuar con lo pactado en el Acuerdo de Paz.

Los primeros en rechazar y condenar las acciones de Márquez fueron los del partido de las Farc (que ya deberían pensar en cambiarse el nombre). Rodrigo Londoño, su director y ex comandante de la antigua guerrilla, calificó el anuncio como una equivocación delirante, frente a la cual dijo “Sen-

timos vergüenza y pedimos perdón a los colombianos”; además reiteró que a pesar de las demoras en la acción del Estado para la reincorporación de combatientes, más del 90% de los desmovilizados se mantienen firmes en el proceso.

En el otro lado, frente a los llamados de algunos políticos nostálgicos de la guerra de sacar el Acuerdo de la Habana de la Constitución e incumplir lo pactado, el rechazo del presidente Duque fue contundente: “Mantenemos nuestro compromiso con quienes están avanzando genuinamente en el proceso de reintegración (...) Nuestro mensaje es claro: quienes han optado por el camino de la legalidad bajo los principios de justicia, reparación y no repetición, seguirán contando con el compromiso del Estado”.

Esa voluntad manifiesta de las dos partes de honrar sus compromisos es la mejor manera de derrotar a los disidentes que quieren volver a la guerra, siempre y cuando vaya acompañada de mayor presencia del Estado en los territorios que han sufrido el conflicto.

Consultor privado.
macabrera99@hotmail.com

Transformación energética

Orlando Cabrales S.



En los últimos 30 años Colombia hizo modificaciones estratégicas en su institucionalidad energética. Se crearon normas y entidades que permitieron la aparición de nuevos actores y se diseñó el sistema para que fuera más resiliente y confiable.

Esta tarea de adaptación permitió que saliéramos adelante frente a las nuevas realidades tecnológicas, climatológicas y políticas. Por un lado, los obstáculos climatológicos de los 90 afectaron el funcionamiento eléctrico del país, lo cual ameritó cambios estructurales en la política pública. Para aprovechar los beneficios de los hidrocarburos, se decidió, a comienzos de siglo, escindir Ecopetrol, crear la Agencia Nacional de Hidrocarburos y generar reglas que incentiven la producción de gas y petróleo.

Y aunque las nuevas instituciones han demostrado fortaleza en estas décadas, es necesario hacer un alto, revisar lo bueno y lo malo de cada una, y tomar decisiones para afrontar los próximos desafíos. Con este fin el Gobierno creó la Misión para la Transformación Energética y convocó a 20 expertos que harán recomendaciones para contar con energía más sostenible y confiable. En el caso del gas natural, serán claves las conclusiones sobre abastecimiento, transporte, cobertura, mercado y regulación, pues de estas dependerá el futuro del sector.

Necesitamos avanzar en aspectos que garanticen el abastecimiento a largo plazo mediante la explotación en proyectos continentales, costa afuera y en yacimientos no convencionales: la reglamentación de las consultas previas, la agilización de licencias ambientales, la construcción de gasoductos y la reglamentación ambiental para las operaciones en el mar, así como darle viabilidad a pilotos de fracking en yacimientos en roca generadora, son decisiones inaplazables. La importación de gas natural es un respaldo y complemento necesario de la producción nacional.

Por el lado del transporte, una nueva metodología de remuneración debería incentivar las ampliaciones en la infraestructura y permitir tarifas más flexibles que promuevan los proyectos de nueva demanda. La Misión tendrá que ser creativa para proponer esquemas de transporte que den las señales necesarias para ampliar la capacidad, conectar más campos, construir la infraestructura que se requiera e integrar los mercados del Caribe y del interior.

Si bien el gas natural ya llega a más de 9,5 millones de usuarios, aún hay más de 1 millón de familias que cocinan con leña, carbón y combustibles líquidos, y que pueden ser atendidas con los recursos congelados en el Fondo Especial Cuota Fomento y con una focalización de subsidios del GLP en donde no hay redes.

Además, existen 610 industrias que usan carbón para sus procesos productivos y que requieren estímulos para reconvertirse a energías más limpias. Igual sucede con miles de buses chimenea que empeoran la calidad del aire y cuya demanda espera señales que incentiven energías de bajas emisiones en los procesos de renovación de flota. Aquí es fundamental la simplificación de trámites para acceder a los beneficios vigentes a nivel tributario.

No será una tarea sencilla, pero confiamos en que, como dijo el presidente Iván Duque, lleguemos a tener la matriz energética más limpia y sostenible del continente. Desde la industria del gas natural esperamos que los miembros de la Misión orienten con su conocimiento la discusión que se debe dar con la participación de los agentes y que permita lograr una verdadera transformación energética en Colombia

Presidente de Naturgas.

Buenaventura: nudo logístico

Hernán D. Cadavid



Durante este año 2019, los puertos de Buenaventura han movilizado casi una tercera parte de la carga de comercio exterior del país. Esto convierte a esta zona portuaria como la más importante en movilización de carga de importación y exportación. Desafortunadamente, en vez de ser un lugar donde convergen varias redes de transporte, lo que técnicamente se denomina como un nodo logístico, se convierte en un desorden o 'nudo' logístico. Mientras más se estiran las dificultades en sus extremos, la red logística y los temas sociales, más apretado queda.

En esta zona del país hay tres puertos: Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRB) constituida en 1993, Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBuen) entró en operación en el 2014 con una inversión de 238 millones de dólares; y, Aguadul-

ce entró en operación en el 2016 con una inversión inicial de 650 millones de dólares. Detrás de estos grandes proyectos e inversiones en infraestructura portuaria se esconden problemas estructurales que impiden la competitividad del país. Estos son logísticos y sociales.

Sobre los problemas logísticos hay varias situaciones que se deben resolver. Por un lado la infraestructura, la doble calzada Buga-Buenaventura de 117 kilómetros ha sido entregada parcialmente pero presenta hundimientos y taludes que generan constantes cierres en la vía. Y por otro lado está la inseguridad, las bandas de delincuentes tienen azotado este tramo en puntos como Medicina, Puentetierra, y los Tubos, entre otros, que obliga a que el transporte de carga tenga que incurrir en costos adicionales, además de restringir los tiempos de recorrido para transitar en horarios de menor riesgo.

Los problemas logísticos se acentúan en la medida en que se mira a Buenaventura. Las vías periféricas, parqueaderos, patios de contenedores y accesos a los puertos son muy

limitadas, generando múltiples cuellos de botella.

En el otro extremo del nudo, están los problemas sociales. Es importante recordar el paro cívico de mediados del 2017 que tuvo una duración de 21 días, bloqueó el comercio exterior por estos puertos. Los bonaerenses reclamaban salud, educación, seguridad, obras, servicio de acueducto y alcantarillado. También denunciaron corrupción y despilfarro de recursos públicos. Fueron reclamos lógicos y justos a problemas históricos de la ciudad.

Sin embargo, mucho tiempo después se agravan los problemas sociales. Recientemente los medios han registrado balaceras en las comunas 3, 9, 11 y 12, asesinatos y personas descuartizadas, lo cual hacía recordar las famosas casas de pique. Y también han registrado casos de corrupción como el Lamborghini de la hija del jefe de control de carga de la Dian en el puerto, Omar Ambuila.

Hay un gran contraste, por un lado, grandes inversiones portuarias, y por otro lado inmensos problemas logísticos y sociales. Buenaventura tiene un desorden o 'nudo' logístico



Buenaventura tiene un desorden o 'nudo' logístico no solo apretado, sino cada vez más ciego”.

no solo apretado, sino cada vez más ciego.

Los nodos logísticos tienen como características ser puntos donde convergen varias redes de transportes como terrestre, férreo, marítimo, fluvial o aéreo. También deben ser puntos donde converge infraestructura y sistemas de información para optimizar la logística. Estos nodos deben ser grandes estrellas donde brilla la conectividad, eficiencia y sostenibilidad.

Buenaventura está lejos de esta visión. No se ve la luz, parece más un agujero negro que una estrella.

Expresidente Asociación Exalumnos del London School of Economics