

Imprimir

El anuncio del presidente Petro de que va a firmar el ingreso de Colombia en el proyecto de la *Franja y la ruta* promovido por China, ha desencadenado la típica tormenta en un vaso de agua que los medios amplifican hasta el punto de convertirla en un huracán devastador. Los protagonistas son los que siempre han creído que plegarse a las estrategias políticas y económicas de Washington es un deber patriótico. Son los que tienen el atrevimiento de exigir esa obediencia, incluso hoy, cuando se sienta en el Despacho Oval de la Casa Blanca, un señor como Donald Trump, que resume su política en la consigna *¡América primero!* La política de emplear todos los medios a su alcance para obligar al resto del mundo a contribuir al cumplimiento de ese objetivo. No soy yo quien le vaya a negar al señor Trump el derecho hacerlo, como tampoco voy a negar el hecho de que si la mayoría de los estadounidenses lo eligió presidente fue porque creía que cumpliría su promesa de hacer a América grande de nuevo. Pero los que en cambio no tienen ningún derecho son quienes exigen que nos pongamos a las órdenes del señor Trump para ayudarlo a cumplir su promesa. Creo que para un ciudadano colombiano – y sobre todo para nuestras autoridades civiles y militares – Colombia, sus intereses y sus derechos, deben ser lo primero. No somos más que nadie, pero tampoco somos menos que nadie. Si el señor Trump tiene derecho a ejercer una política internacional independiente y soberana, nosotros también.

Entre los defensores de la subordinación los más insidiosos son quienes van de realistas y critican la decisión de Petro de unirse a la *Franja y la ruta*, argumentando que si lo hacemos perderemos nuestro principal mercado de exportación. Que son los Estados Unidos. El argumento parece muy razonable y sin embargo no lo es para nada. En primer lugar, porque supone que, si nos incorporamos de lleno a la Franja y la ruta, Washington va a limitar seriamente el acceso de nuestros productos a su mercado mediante la imposición de aranceles los mismos. Pasan por alto el hecho de que Trump dijo que estaba dispuesto a hacerlo aún antes de que se conociera la decisión de Petro de incorporarnos a la *Franja y la ruta*. Si llega a hacerlo, rompería de hecho el Tratado de libre comercio suscrito con Colombia, dejando a nuestro gobierno las manos libres para imponer aranceles a los productos que importamos de ese país y para ponerle impuestos a la exportación de beneficios de bancos y empresas con destino al sistema financiero estadounidense.

Estas contra medidas pueden resultar poco menos que suicidas para quienes no entienden o ignoran que en estos momentos Trump tiene tantos frentes abiertos en todo el mundo que no se puede permitir el lujo de abrir uno más. Entre estos frentes destacan la creciente inflación y la amenaza de desabastecimiento de alimentos y productos de primera necesidad en Estados Unidos, generado por su guerra de aranceles. A este último capítulo pertenece la inmensa mayoría de los productos que exportamos a dicho mercado.

El segundo problema que acarrea la defensa a ultranza de nuestra actual dependencia económica de Estados Unidos es que tiende a perpetuar esa dependencia y por consiguiente a la perpetuación de un déficit comercial que, en palabras del presidente Petro, asciende actualmente a 10.000 millones de dólares. Déficit que en el modelo neo liberal no es coyuntural sino estructural, como bien sabemos y padecemos. La adhesión a la *Franja y la ruta* podría reducir este déficit porque los productos chinos suelen ser más baratos y de mejor calidad que los estadounidenses. Y porque la adhesión mejoraría el acceso de nuestras exportaciones al mercado más dinámico del mundo. En China la clase media crece cada día que pasa, mientras en Estados Unidos decrece continuamente. Además, está el hecho todavía más importante de que la adhesión abriría la puerta a grandes inversiones chinas en dólares, que reducirían significativamente la presión que el déficit comercial ejerce sobre nuestra demanda de dólares.

En este punto quiero manifestar mi desacuerdo radical con la propuesta del presidente Petro de proponer que las inversiones chinas se orienten hacia los cables de fibra óptica submarinos. Creo que es fruto de la improvisación. Sin descartar que los funcionarios del gobierno que han estudiado el problema, no hayan llegado a ninguna conclusión distinta a la de señalar que la adhesión tendría un impacto negativo en las empresas del país, cuyos productos enfrentarían la competencia de productos chinos más baratos y de mejor calidad. Este enfoque no se tuvo sin embargo en cuenta cuando, bajo el gobierno de César Gaviria, se firmaron los tratados de libre comercio que arruinaron nuestra agricultura y pusieron contra las cuerdas nuestra precaria industria. Recuerdo los memorables debates en contra de la firma de dichos tratados adelantados con excelentes argumentos por el senador Jorge Robledo. Para nuestra desgracia no fueron escuchados.

Pero no por esto digo que hoy no haya que tomarlos en cuenta de nuevo. Sólo que es indispensable contrastarlos con los beneficios en el terreno de las inversiones productivas permitidos por la adhesión. Son ellas las que permitirán modificar la actual estructura económica y social del país en una dirección que permita reducir el déficit comercial estructural, gracias a un incremento sustancial de las exportaciones con un mayor valor agregado. Por lo que pienso que cualquier proyecto de inversiones nacionales y extranjeras debe evaluarse en función de si contribuye o no a la industrialización del país. Y más específicamente a generar los prerrequisitos de la misma: una infraestructura de transporte y comunicaciones amplia y eficiente y energía y crédito baratos. Creo que el cable digital submarino, propuesto por el presidente Petro, aporta muy poco, si es que aporta, a resolver estos problemas. Y si digo que me parece una propuesta improvisada, que se sacó de la manga a última hora, es porque incluso contradice las prioridades que, hasta ayer mismo, él defendía con ahínco públicamente. Me refiero a su apuesta por ampliar y modernizar sustancialmente nuestra pobre red ferroviaria. Todos recordamos que antes y después de ser elegido habló de la necesidad de construir un ferrocarril transoceánico que una a Barranquilla con Buenaventura. Y hace pocas semanas, con ocasión de la inauguración de las mejoras de un tramo del ferrocarril que une a Bogotá con Santa Marta, insistió en la importancia estratégica de los ferrocarriles.

Por eso pienso que lo que propuso en Beijing no fue solo una improvisación, fue un error mayúsculo. El tal cable no está dentro de las prioridades del gobierno chino ni está ni debería estar entre las prioridades del gobierno nacional. En artículos publicados desde el año pasado en esta y en otras publicaciones he defendido la importancia de adherir a la Franja y la ruta porque la misma contribuye decisivamente a que se construya el ferrocarril Barranquilla-Buenaventura. La impresionante red ferroviaria construida por China en los últimos 25 años es demostración palmaria de que ahora mismo tienen la experticia y los recursos técnicos y financieros suficientes para acometer con éxito la realización de tamaña obra y en tiempo récord. El citado ferrocarril ofrece los enormes beneficios derivados de la conexión entre dos océanos y de la sustancial mejoría del transporte y las comunicaciones a lo largo de los ríos Magdalena y Cauca, en cuyas cuencas se asienta la mayor concentración de ciudades del país. Pero con ser muchos, estos no son los únicos beneficios. Igual de importante es su

aporte a la descarbonización que, como todos sabemos, es una de las metas prioritarias del presidente Petro. El ferrocarril reducirá significativamente el uso de automóviles, buses y camiones movidos por motores de combustión interna altamente contaminantes. Y él mismo puede convertirse en una formidable fuente de energía limpia si al menos el 30% de sus 1000 kilómetros de longitud se cubren con paneles solares. Tendremos carbón y petróleo, pero sobre todo tenemos sol en abundancia y es casi un delito que no tengamos todavía un plan nacional para aprovecharla al máximo. El ferrocarril Barranquilla-Buenaventura sería un gran salto adelante en esa dirección.

Carlos Jiménez

Foto tomada de: EFE