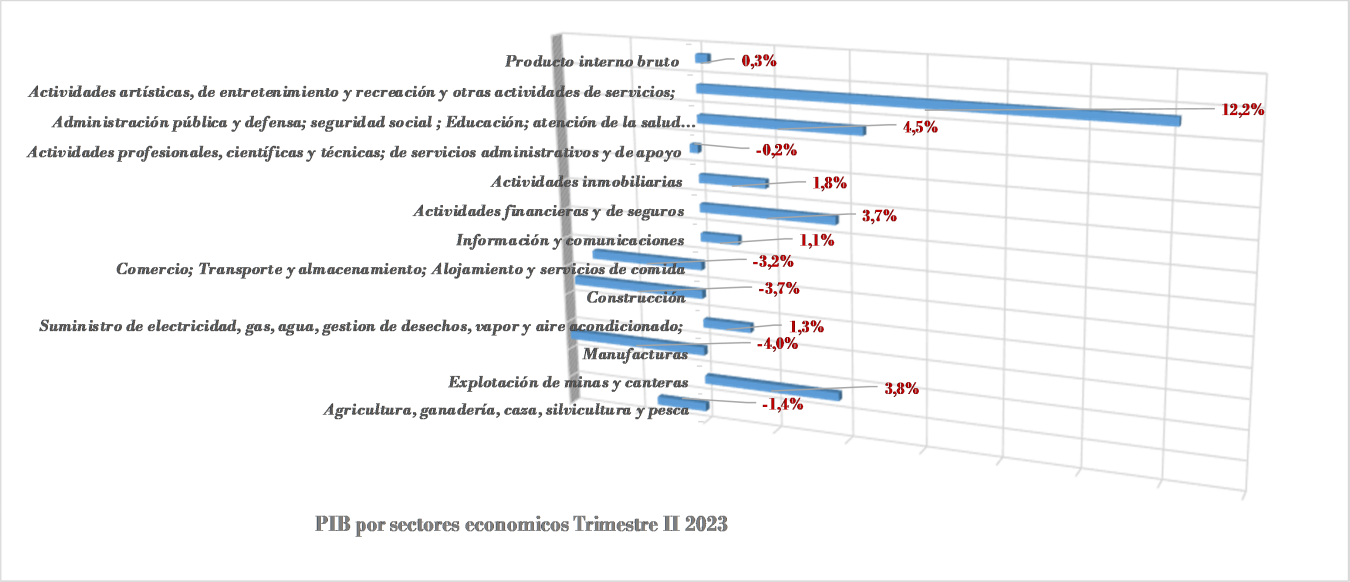
Imprimir

Dos recientes acontecimientos económicos, que reflejan la tendencia actual de la coyuntura económica del país, requieren una pronta respuesta del gobierno para evitar el inicio de un proceso de deterioro en las condiciones socio-laborales que hasta ahora han experimentado una leve mejoría.

El primero deriva de la información proporcionada por el DANE[i] (Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas) sobre el crecimiento económico durante el segundo trimestre de 2023, que apenas alcanzó el 0,3% en comparación con el mismo período del año 2022. Según el DANE, disminuyeron las Industrias Manufactureras en un 4%, la Construcción en un 3,7% y la Agricultura, Ganadería, Caza, Silvicultura y Pesca en un 1,4%. Además, el Comercio al por Mayor y al por Menor disminuyó un 3,2%, y las Actividades Profesionales, Científicas y Técnicas se redujeron en un 0,2%. Por otro lado, las Actividades Artísticas, de Entretenimiento y Recreación crecieron un 12,2%, la Administración Pública, Defensa, Educación y Salud aumentaron un 4,5%, la Explotación de Minas y Canteras subió un 3,8% y las Actividades Financieras y de Seguros crecieron un 3,7%.



Fuente: DANE

El principal responsable del estancamiento de la economía es el Banco de la Republica que al elevar las tasas de interés se proponía reducir la inversión y el consumo bajo el supuesto falso de reducir la inflación. Podemos afirmar que la política monetaria y crediticia especulativa del Banco de la Republica ha sido exitosa en sus metas recesivas, mas no antinflacionarias.

El segundo hecho se relaciona con la crisis en la infraestructura vial del país, un problema heredado por este gobierno pero que ha empeorado debido a fenómenos naturales y a la baja ejecución presupuestaria por parte de los funcionarios gubernamentales encargados del desarrollo de la infraestructura vial.

En la actualidad, los Llanos Orientales, una región agrícola vital para Colombia, se encuentra desconectada del resto del país debido a los deslizamientos causados por las fuertes lluvias y los temblores que han sacudido a Colombia en las últimas semanas. Además, el colapso del puente de Los Grillos ha dejado en la misma situación a toda la región de Casanare. Las concesiones viales 4G y 5G están paralizadas desde hace casi un año por no ser consideradas prioritarias en este gobierno, pero tampoco se observan avances significativos en las prioridades del gobierno, como las carreteras de la paz y la mejora de la movilidad fluvial y ferroviaria. Según el ministro de Transporte, el 40% de los puentes en el país requieren intervención[ii] debido a deficiencias en la calidad durante su proceso de construcción. No podemos olvidar que la mayoría de las obras viales en el país se construyeron con sobrecostos debido a problemas de corrupción en la contratación de estos proyectos, como ejemplifica el notorio caso de Odebrecht.

El colapso de la infraestructura vial que golpea al país tiene impactos inflacionarios al incrementar el costo para el transporte de los alimentos, disminuye el flujo de personas que van de turismo a las regiones, causa graves pérdidas a las economías de los territorios, y tendrá consecuencias en la contracción del tejido empresarial, con el aumento del desempleo y la inseguridad.

El aumento en los precios de la gasolina ha exacerbado las dificultades en la movilidad

debido a las protestas ciudadanas y los bloqueos en las carreteras, aprovechando la atención garantista que el gobierno brinda a estas expresiones de la comunidad. Sin embargo, no se puede ignorar que la gestión de los funcionarios responsables de impulsar la infraestructura vial del país ha sido deficiente, al punto de que el presidente ha expresado su insatisfacción, como lo evidencia la instrucción dada a sus ministros para que soliciten la renuncia protocolaria de sus subalternos debido al bajo rendimiento. Cabe recordar que uno de los sectores que tuvo una disminución fue el de la construcción, con un 3,7% de decrecimiento, y dentro de éste el subsector de obras civiles sufrió un colapso del 17,9%.

La importancia de la infraestructura de transporte en la economía

La infraestructura de transporte desempeña un papel crucial en el desarrollo económico y la productividad de un país, al facilitar el comercio, la movilidad de las personas y el acceso eficiente a recursos y mercados. La infraestructura de transporte abarca carreteras y autopistas, ferrocarriles, transporte fluvial, puertos marítimos y aeropuertos necesarios para el comercio exterior y el turismo, y finalmente, un sistema integral de transporte público que incluye autobuses, trenes urbanos y metros, para garantizar una movilización efectiva de personas dentro de las áreas urbanas.

Tanto el transporte ferroviario como el marítimo y fluvial no solo poseen costos más bajos en comparación con el transporte por carretera para cargas a granel y grandes volúmenes, sino que también tienen un impacto ambiental mucho más favorable.

La infraestructura de transporte es uno de los motores de la economía y su eficiencia impacta en mejoras de la productividad, estimulando a su vez la inversión y el empleo, inicialmente en su construcción y luego en el mantenimiento y en la aparición de nuevas empresas industriales y agrícolas favorecidas por las condiciones propicias generadas por una infraestructura de transporte moderna y eficiente. La integración regional es otra ganancia económica derivada de una mejora en la conectividad del transporte, promoviendo la cooperación regional y los intercambios entre países vecinos.

En resumen, la infraestructura de transporte es un pilar fundamental para la productividad y el desarrollo económico de un país al permitir un flujo eficiente de bienes, servicios y personas, impulsando así el crecimiento económico y mejorando la calidad de vida de la población.

El programa de recuperación económica para el pleno empleo

La tendencia recesiva en la economía, exacerbada por la precaria infraestructura, exige una articulación del país en propósitos comunes. En el marco del Acuerdo Nacional, propuesto por el presidente, se debe avanzar no solo en las reformas sociales, sino también en la búsqueda de respuestas rápidas que reviertan el bajo crecimiento y el proceso inflacionario que están empobreciendo al país y agravando los problemas de seguridad alimentaria. El Congreso y el gobierno, respaldados por gremios y movimientos sociales, deberían impulsar una agenda de recuperación económica de emergencia que incluya los siguientes puntos:

1. Establecer una Comisión Nacional de Infraestructura encargada de planificar y ejecutar el desarrollo de la infraestructura requerida por el país. Esta Comisión debe, en primer lugar, realizar un inventario de proyectos estructurados que aún no han comenzado, proyectos en ejecución, pero paralizados, y proyectos gubernamentales prometidos que no avanzan, como los “Caminos Comunitarios de la Paz”, además de otros proyectos esenciales como la ampliación de aeropuertos, la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena y los proyectos ferroviarios que el gobierno ha prometido desde su campaña presidencial. En segundo lugar, debe identificar nuevos proyectos necesarios para la integración nacional no solo en infraestructura de transporte, sino también en el suministro de agua y energía necesarios para la industrialización y la producción agropecuaria.

Para el desarrollo de la infraestructura vial del país debería aprovecharse el papel de los ingenieros militares siguiendo la experiencia de países como Francia, Rusia, Estados Unidos, Reino Unido, China, Alemania, e India, entre otros[iii]. De esta manera el gasto público en defensa, que es un gasto improductivo desde el punto de vista económico, ayudaría a jalonar la economía colombiana para revertir su declive. Con la ampliación de los Batallones de

Ingenieros Militares se podría iniciar, con bajo costo y de manera ágil, la construcción de obras de infraestructura vitales para la integración nacional como las carreteras y los puentes que se vienen colapsando.

2. Establecer proyecciones sobre el volumen de crédito necesario para el desarrollo del plan de inversión en infraestructura, lo que debería guiar la reestructuración de la organización financiera y crediticia del país. Las fuentes de financiación deben provenir de un sistema monetario y crediticio al servicio de la economía productiva, incluyendo:

a. La conversión del Banco de la República en un Banco Nacional que emita créditos a tasas de interés bajas, tanto a empresas públicas como privadas, para actividades relacionadas con la construcción de infraestructura básica, como equipos, maquinaria y materiales como concreto, acero y asfalto.

b. La creación de un banco de fomento industrial y agrícola que suministre crédito a bajas tasas de interés, no superiores al 4% efectivo anual, para el impulso de las manufacturas y de la mecanización de la agricultura.

c. La búsqueda de fuentes de financiación internacional alternativas, como el Nuevo Banco de Desarrollo de los BRICS y el sistema de apoyo financiero otorgado a proyectos de infraestructura que forman parte de la Iniciativa de la Franja y la Ruta impulsada globalmente por la República Popular China.

3. Defensa de la producción agropecuaria y de productos manufacturados esenciales mediante aranceles y precios de garantía que cubran los costos de los productores y aseguren un margen de beneficio razonable para que estos puedan mantenerse en el negocio.

4. Se debe reconocer que no es posible una solución a la crisis económica mundial en el marco de las instituciones financieras y comerciales dominantes, como el FMI, el Banco Mundial, y la Organización Mundial de Comercio. Por tanto, se debe respaldar al gobierno para hacer parte del marco alternativo que vienen impulsando los BRICS, dentro del cual

pueda reactivarse la economía mundial, y se puedan desarrollar, sobre una base equitativa y estable, el comercio y la cooperación entre las naciones.

Un obstáculo a superar es la subordinación del presupuesto público a las lógicas especulativas del capital financiero, que está absorbiendo una parte cada vez mayor de éste. Del presupuesto aprobado de 405,6 billones para el 2023, se destinarán 253,6 billones (62,5%) para funcionamiento, 77,9 billones (19,2%) para el pago del servicio de la deuda y 74,02 billones (18,2%) para inversión.

La agenda para la recuperación económica propuesta demanda un quiebre con la agenda monetarista en favor de la sostenibilidad financiera de la deuda, que aún prevalece en las finanzas públicas, a pesar de los avances en la progresividad tributaria y el aumento del gasto social.

_____

[i] https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/pib-informacion-tecnica

[ii] https://www.semana.com/nacion/articulo/ministro-de-transporte-advierte-que-casi-el-40-de-los-puentes-en-colombia-deben-ser-intervenidos/202344/

[iii] Algunos países que han utilizado ingenieros militares para el desarrollo de infraestructura son los siguientes:

Francia: Durante gran parte de su historia, Francia ha tenido un cuerpo de ingenieros militares altamente capacitados que también han trabajado en proyectos de ingeniería civil. La École Polytechnique en Francia ha sido un importante centro de formación para ingenieros militares y civiles.

Rusia: Los ingenieros militares rusos han tenido un papel importante en la construcción de infraestructura, tanto militar como civil. La Academia Militar de Ingeniería del Ejército Ruso ha desempeñado un papel clave en la formación de ingenieros militares.

Estados Unidos: Los Cuerpos de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos han participado en numerosos proyectos de construcción y desarrollo de infraestructura en el país y en el extranjero. Han sido fundamentales en la construcción de represas, carreteras, puentes y otros proyectos civiles. Fue importante el programa de infraestructura de Franklin Delano Roosevelt articulando al estado, empresas privadas y la ingeniería militar con un impacto muy positivo en la generación de empleo.

Reino Unido: Los ingenieros militares británicos también han contribuido al desarrollo de infraestructura civil. El Royal Engineers ha desempeñado un papel importante en la construcción de carreteras, puentes y otras infraestructuras.

China: En China, el Ejército Popular de Liberación ha estado involucrado en la construcción de importantes proyectos de infraestructura, incluyendo carreteras, puentes y represas.

India: El Cuerpo de Ingenieros del Ejército Indio ha desempeñado un papel clave en la construcción de infraestructura en el país, incluyendo carreteras y puentes.

Alemania: La historia de los ingenieros militares alemanes está ligada a una larga tradición de ingeniería y construcción. Han estado involucrados en proyectos de infraestructura tanto militares como civiles.

Estos son solo algunos ejemplos de países donde los ingenieros militares han contribuido al desarrollo de la infraestructura. En muchos casos, la experiencia en construcción y planificación de defensas militares ha sido aplicada con éxito en proyectos civiles que han tenido un impacto significativo en el desarrollo de los países.

El rol de la infraestructura de transporte en la agenda para la reconstrucción de Colombia

Carlos Julio Diaz Lotero

Foto tomada de: Sociedad Colombiana de Ingenieros