

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Raúl Ávila

Junio 9 de 2011

Colombia: Bajarse de las balas, montarse al tren... y de allí al Tren-Bala

El *slogan* de la campaña de Santos de las “locomotoras” del crecimiento ha cautivado a un público amplio. Sin embargo, la concatenación de los sectores escogidos para propulsar el crecimiento a ritmos sostenidos del 6% anual no luce muy robusta. Tal vez su común denominador es que acelerar dicho crecimiento pasa necesariamente por solucionar los pronunciados atrasos que hoy muestran los sectores de: infraestructura, vivienda, agropecuario, ciencia y tecnología. La única excepción en materia de avances ya consolidados aparece en el sector de minería, el cual ya ha completado una centuria creciendo a ritmos superiores al 10% anual.

En teoría, el impulso de estos sectores debería generar efectos cascada para alcanzar esa meta de crecimiento del 6% en el 2014, según lo señala el Plan Nacional de Desarrollo (PND). Ello, supuestamente, debe ser consistente con llevar la tasa de desempleo hacia el 8.9% y sacar a 2.5 millones de colombianos de la pobreza. Anif ha venido mencionando que no se ven claros los “encadenamientos productivos” resultantes de dicha estrategia, pues se recarga sobre un auge minero-energético que amenaza con una desindustrialización por la vía de la llamada “enfermedad holandesa.”

Paradójicamente, la estrategia de las “locomotoras” se lanza en un país que carece de ellas, salvo por los 450 Kms de vías férreas privadas dedicadas al carbón, y donde la estrategia tampoco busca convertirla en solución para el transporte de carga o de pasajeros. En este frente ha fracasado la estrategia de dejarle al sector público el trazado de la red férrea y al sector privado la provisión y administración del servicio.

El gobierno y sector privado están profundizando esquemas para impulsar la construcción del Ferrocarril del Carare por un costo de US\$700 millones, el cual daría salida al carbón de Cundinamarca y Boyacá hacia mercados internacionales.

Colombia todavía enfrenta el gran desafío de bajarse de las balas y subirse a los trenes y de allí, ojalá, al Tren Bala. El modelo a seguir en este frente es el de Asia. Liderados por China, se están integrando por vía férrea (carga y pasajeros) Vietnam, Laos, Myanmar, Camboya y Tailandia (ver gráfico adjunto), replicando el logro de 1940-1950 de los Estados Unidos en sus carreteras interestatales.

Se trata de sistemas ultra-modernos con trenes de levitación magnética de alta velocidad. El *Maglev Transrapid* transita desde el aeropuerto de Pudong a Shanghái a una velocidad de 430 km/h, empleando

Continúa

Director: Sergio Clavijo
 Con la colaboración de Raúl Ávila

tan sólo 8 minutos (¿Cuánto nos gastamos desde El Dorado en Bogotá al centro de la ciudad? Actualmente bien puede ser una hora transitando tan sólo 15 kilómetros). La meta de China es extender las ferrovías de alta velocidad de los 7.000 km a 13.000 km en 2013 y a 16.000 km en 2020, logrando intercomunicar por vías rápidas cerca de 25 países de Asia y Europa hacia el 2025.

China acaba de firma el acuerdo de libre comercio más grande del mundo a través de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN). No se trata simplemente de reducciones arancelarias, sino de grandes acuerdos de comercio en bloque y generación de infraestructura para ello. Sin embargo, el tamaño de las inversiones ya se ha prestado para casos de corrupción en la adjudicación y el manejo de contratos de las líneas férreas chinas, lo cual podría atrasar el anterior cronograma.

Colombia, por supuesto, no ha sido ajena a la corrupción, pero el problema es que aquí esos inconvenientes se ven agravados por carencia de tecnocracia en éste frente y, ahora, por los graves daños invernales. Lo peor que nos podría pasar es que por falta de una adecuada estructuración de los proyectos, el gobierno concluya que no se requiere enajenar otro 10% de Ecopetrol y que con los recursos supuestamente disponibles será suficiente para realizar una rápida reconstrucción vial, fluvial y portuaria.



Fuente: The Economist (2011).