

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo

Con la colaboración de Juan Sebastián Joya

Octubre 8 de 2018

Geografía e Instituciones de Colombia: ¿el porqué de nuestra economía encajonada?

La era “moderna” del desarrollo mundial siempre ha postulado que la ubicación geográfica cercana a los mares resultó clave a la hora de promover el comercio transoceánico y la innovación naviera. Desde el imperio persa, pasando por el romano y llegando al siglo de oro español-lusitano, ha sido evidente la importancia de los puertos en el comercio internacional.

Fue la osadía, por ejemplo, del portugués Magallanes la que permitió conquistar “las especias” (condimentos) en las Islas del Asia-Pacífico. Para lograrlo, ideó circunvalar el globo terráqueo por el estrecho que lleva su nombre en la Patagonia de Argentina y Chile, llegándole por ese otro camino a las Islas Molucas, cerca de Filipinas (donde pagaría con su vida al enfrentarse con los nativos de la zona).

Pero ni Colón ni Magallanes fueron los primeros en aventurarse por la hoy América, pues se sabe ahora que Zheng-He, partiendo desde la China, había hecho algo similar en los años 1300-1400. Sin embargo, el imperio chino de la época decidió prohibir la exploración del mundo, a pesar de tener navíos de gran tamaño, habiéndose inventado ellos el conjunto de velas-triangulares que permitían desplazamientos inter-continetales.

Se requirió que los portugueses reinventaran los navíos-carabelas, de mejor maniobrabilidad, para lograr el “redescubrimiento” de América unos 200 años más tarde a manos de Colón y Magallanes, ver Bergreen (2004) en <http://anif.co/sites/default/files/bergreen.pdf>.

El premio nobel de economía Arthur Lewis (galardonado en el año 1979, único de color en el área de las ciencias) argumentaba que la posición geográfica era crucial. Esto no solo por el tema comercial (antes señalado), sino

porque aquellos pueblos ubicados en zonas diferentes a las del trópico tuvieron que innovar para sobrevivir los drásticos cambios climáticos resultantes de las estaciones, particularmente durante los prolongados meses de invierno, ver Tignor (2006) en http://anif.co/sites/default/files/tignor_0.pdf.

Sin embargo, los politólogos modernos ahora le dan excesiva preponderancia al tema “institucional” respecto de la importancia geográfica y cultural, lo cual ha generado un gran debate al interior de las ciencias sociales, incluyendo la economía. Yo no encuentro mayor validez en la hipótesis de que “las instituciones mandan” sobre el resto de los factores geográficos o culturales, pero no es este el lugar para entrar en los detalles de este apasionante debate. Para los interesados me permito remitirlos a escritos como los de Wade Davis (2015), ver http://anif.co/sites/default/files/torre_de_marfil_174.pdf, o los de Ferguson (2012), ver <http://anif.co/sites/default/files/ferguson.pdf>.

Volviendo a enfocarnos en el tema del comercio internacional, lo factual es que Colombia ha fracasado en la diversificación exportadora. A este respecto se ventilan tres tipos de hipótesis, tal vez complementarias: i) elevados impuestos corporativos; ii) inseguridad jurídica; y iii) el llamado “costo Colombia”, referido a la pérdida de competitividad que implican los sobrecostos laborales, energéticos y de transporte, ver *Comentario Económico del Día* 4 de octubre de 2018).

Frente a la primera hipótesis, Anif ha venido argumentando que, si bien la totalidad de la carga tributaria sobre las grandes firmas ha venido cayendo del 60% hacia el 50% sobre las utilidades durante la última década, esta carga todavía se ubica por encima del promedio del 45% que se observa en la OCDE. Sobre el tema de inseguridad ju-

Continúa

Director: Sergio Clavijo

Con la colaboración de Juan Sebastián Joya

rídica existe consenso sobre su agravamiento durante la última década, afectando particularmente los sectores de energía-minería e infraestructura Y, sobre el “costo Colombia”, las mediciones más recientes nos indican que todavía continuamos rajados frente a países pares como México o Chile.

Independientemente de las ponderaciones que gobernantes y empresarios le quieran asignar a los problemas antes señalados, la canasta exportadora del país continúa concentrada en *commodities* en un 70%. Dado el revés en los términos de intercambio del período 2014-2017, se ha producido una lenta modernización del aparato productivo, por cuenta de la contracción en importaciones de bienes de capital.

Los observadores del exterior se preguntan cómo puede ocurrir esto en un país que tiene 1.600 kms. de costas sobre el Atlántico y otros 1.300 kms. de costas sobre el Pacífico. En general, Colombia se tipifica como “la mejor esquina de América Latina”, lo cual da para concluir (al menos superficialmente) que entonces el factor geográfico no puede ser la explicación de ese fracaso exportador.

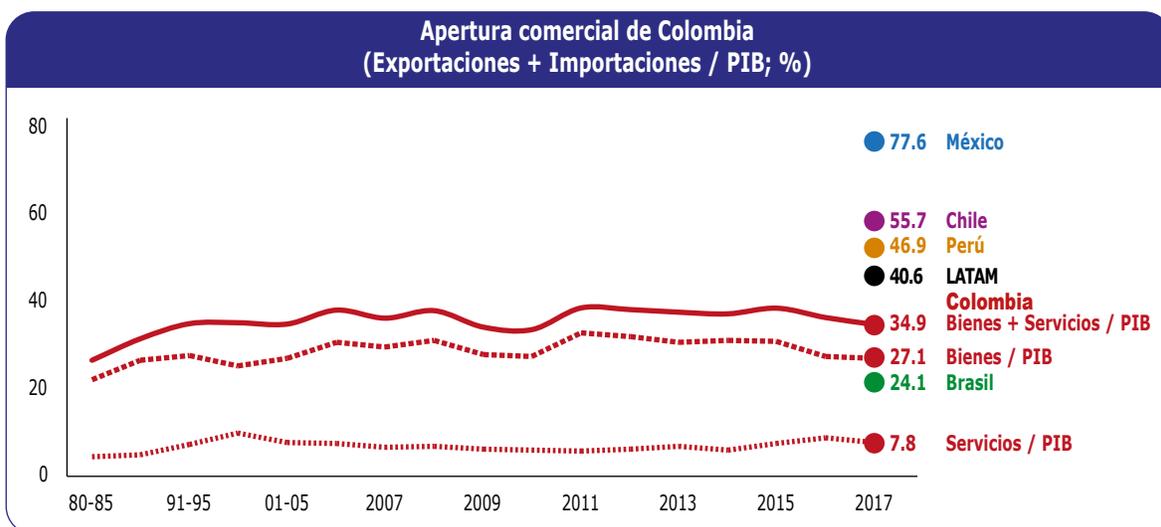
Y, efectivamente, se encuentran otros factores institucionales que darían para concluir sobre su preponderancia negativa respecto de los supuestos factores geográficos favorables. Se argumenta, por ejemplo, que la Rama Judicial es inoperante y legalista, siendo caracterizada recientemente como “Kafkiana”.

Pero en esto el país ha sido algo esquizofrénico, pues se dice que Colombia es un país “institucionalmente sólido” frente a, por ejemplo, Perú y el mismo Chile, concluyendo

que tenemos una prolongada (aunque frágil) democracia. No es para nada claro si en Colombia las instituciones al final suman o restan a la hora de explicar nuestro mediocre desarrollo, comparado, por ejemplo, con Corea del Sur (cuyos indicadores socioeconómicos eran mucho peores 50 años atrás).

Volviendo al tema geográfico, también resulta válido argumentar que esas costas podrían llegar a sumar, pero que las abultadas cordilleras han ganado la partida y ellas nos mantienen como un “país-geográficamente-atrapado” (lo que se conoce como un... *land-lock-economy*, tipo Bolivia). Bien podría concluirse que somos una “economía atrapada cuando se constata que el 50% de nuestra producción, ubicada en Bogotá-Cundinamarca y Medellín-Antioquia, está a no menos de 1.000 kms. del puerto más cercano al norte y a unos 500 kms. al occidente, pero teniendo que remontarse dos veces unos 4.000 mts. de cordilleras”. No en vano, Colombia era caracterizada como “el Nepal de Suramérica”, lo cual sigue siendo cierto si lo medimos por indicadores de apertura comercial (ver gráfico adjunto), donde el costo de fletes duplica el de países referentes, como Chile o Perú.

En síntesis, consideramos que en “el encajonamiento comercial” de Colombia juegan muchos factores geográficos, culturales, institucionales, reflejados en ese elevado “costo Colombia”. Con frecuencia se concluye que es un problema de aranceles y de actitudes “rentistas”, pero bien valdría la pena volver a profundizar sobre nuestra problemática. Si el diagnóstico no está claro, las soluciones a la apertura comercial nos seguirán siendo esquivas, no importa si ya hemos completado seis años de TLC con Estados Unidos y otros cinco con Europa.



Fuente: Banco Mundial, Banco de la República y cálculos Anif.