

Editorial

# La infraestructura es el camino

Es imposible pasar por alto la cita de tres días que terminó el viernes en Cartagena, cuando se clausuró la asamblea anual de la Cámara Colombiana de la Infraestructura. La numerosa asistencia de delegados y el paso de conferencistas de primer orden son una prueba del enorme interés que despierta el asunto en distintos sectores empresariales.

No es para menos. Como nunca antes en su historia, la nación se ha embarcado en un ambicioso programa de obras, cuyo éxito determinará la suerte de la economía, por lo menos hasta finales de la presente década. Justo cuando el descenso de los precios de los bienes primarios que exportamos se hace más agudo, empieza a consolidarse un segmento que tiene la responsabilidad de ser el principal motor del sector productivo.

La necesidad de hacer la tarea bien es incuestionable. Los más diversos índices comprueban que tenemos un enorme atraso, sobre todo en materia vial. En el informe de competitividad que elabora el Foro Económico Mundial ocupamos el puesto 126 entre 144 naciones del planeta entero en lo que hace a la calidad de nuestras carreteras.

El motivo radica en que la gran mayoría de los 203.392 kilómetros que conforman nuestro sistema de rutas terrestres está en condiciones deplorables. En la red primaria —la más esencial—, computed por 17.385 kilómetros, el 29 por ciento no tiene pavimento y solo la mitad se halla en buen estado.

El diagnóstico es grave. Tenemos un gran rezago frente a Bolivia o Paraguay, cuyo ingreso promedio es mucho más bajo que el colombiano, para no hablar de nuestros pares en la zona. En cuanto a dobles calzadas, contamos con 29 kilómetros por cada millón de habitantes, mientras Chile tiene cinco veces más.

El efecto de esa situación se mide en productividad perdida. El costo promedio de mover un contenedor supera los 2.400 dólares, casi tres veces más que en Perú. Sofasa, la ensambladora de vehículos Renault, dice que le sale más caro llevar desde Cartagena hasta el valle de Aburrá los insumos que importa, que traerlos desde la lejana Rumania al puerto caribeño. Según Anif, lo que se paga en movilización de un bien oscila entre el 10 y el 35 por ciento de su valor, cuando el promedio en las naciones que integran la Oede es del 6 por ciento.

Tan lamentable panorama debería cambiar si los

En un país acostumbrado a obras que incumplen cronogramas y costos es fácil ser escéptico, pero, ante las sumas comprometidas en carreteras, puertos y aeropuertos, hay más razones que nunca para ser optimistas con el éxito de un programa clave.

planes de la administración Santos se vuelven realidad. La iniciativa bandera es el programa vial de concesiones de cuarta generación —más conocido como 4G—, cuyas inversiones se acercan a los 50 billones de pesos a lo largo de algo más de un lustro, y que comprende dobles calzadas, puentes, túneles y viaductos, que reducirán sensiblemente los tiempos de viaje.

Aunque el camino apenas empieza, las perspectivas son favorables. El primer grupo de diez propuestas,

que demandarán gastos de capital por 12 billones de pesos y cubren 1.628 kilómetros, debería quedar plenamente adjudicado en unos días, cuando se diga quién hará el trayecto entre Mulla y Loboguerrero, en el Valle. Con la firma, el viernes, del acta de inicio de las obras del corredor vial Ocaña-Gamarra-Puerto Capulcén, en Norte de Santander y Cesar, se completaron seis proyectos, para los cuales comenzaron a correr plazos.

Falta aún el asunto más crítico, como es el cierre financiero de cada emprendimiento, que consiste en asegurar los recursos de crédito indispensables para hacer las obras. Sin embargo, el músculo de la Financiera de Desarrollo Nacional, junto con el de la banca local y extranjera, debería permitir sortear el obstáculo.

Y las cosas no paran ahí. El Conpes ya le dio la luz verde a la segunda ola de las 4G, que abarca otros diez tramos y 1.827 kilómetros. La aspiración del Gobierno es abrir licitaciones en diciembre para que todo quede definido en el primer semestre del 2015. Faltaría la tercera parte —otra decena de carreteras—, que exigirá el visto bueno del Ministerio de Hacienda.

A lo anterior hay que sumar las asociaciones público-privadas, un esquema no-

vedoso, en el cual un constructor hace un trayecto por su cuenta y riesgo y recupera su inversión a cambio de operarlo durante un tiempo. Gracias a ciertas modificaciones en las reglas de juego, la primera propuesta ya fue aprobada y hay casi una docena más en estudio.

Si a esa lista de vías se agregan los 1,3 billones de pesos para refacción de aeropuertos, los 2,5 billones para asegurar la navegabilidad del río Magdalena y los 1.200 millones de dólares en concesiones portuarias, es fácil concluir que la locomotora de la infraestructura toma velocidad. Los cálculos oficiales sostienen que, gracias a esta, la tasa de crecimiento de la economía aumentará en un punto y medio por año, mientras se generan decenas de miles de empleos.

Ojalá así sea. Tanto por los efectos inmediatos como futuros, el esfuerzo vale la pena. En un país acostumbrado a obras que incumplen cronogramas y costos, no es difícil ser escéptico, pero la verdad es que hay más razones que nunca para ser optimistas. Solo falta esperar que la ejemplar dedicación del vicepresidente Germán Vargas Llerga —responsable del área— continúe, para que en este campo dejemos de ser la cenicienta de América Latina. editorial@eltiempo.com

EL TIEMPO

CASA EDITORIAL

FUNDADO EL 30 DE ENERO DE 1911

Director General  
Roberto Pombo  
Gerente General  
Jon Ruiz  
Vicepresidente Ejecutivo  
Jaime Gáez

## CONTENIDO

Subdirector de Información  
Andrés Mompotes  
Subdirector de Opinión  
Ricardo Ayala  
Editor Multimedia  
Dario Restrepo  
Editor Jefe  
Ernesto Cortés

Director Propietario: Eduardo Santos 1 y 194  
Fundador: Alfonso Villegas 8 y 1943

## NEGOCIOS

Gerente de EL TIEMPO  
Santiago Álvarez  
Gerente de Operaciones  
Ubaldo Vidal  
Gerente General Financiero y USC  
David Matosés  
Gerente de Publicidad  
Jorge Stellabatti

## CITYTV

Gerente: Lorencita Santamaría

www.eltiempo.com

EL TIEMPO: PBX 294-0100

Avenida Calle 26 No. 68B-70, Bogotá

Línea única de suscripciones Bogotá:

2638888 - Línea nacional 018000180800

De lunes a viernes de 7am a 6pm, sábados y

domingos de 9am a 1pm.

Línea de servicio al cliente Bogotá:

5714444 - Línea nacional 018000180211

Fax nacional 01800029100 extensión 101

Condiciones: PBX 294-0100 ext. 5418

3204900263 - 3213240774

Clasificados: teléfono 42950000

Línea 0180001101950

Redacción: PBX 294-0100, Fax 294-02000

Regionales: línea 01 80000111077

Publicidad: PBX 294-0100 ext. 3362

Avenida Calle 26 No. 68B-70,

Bogotá Colombia

©COPYRIGHTS © 2014 CASA EDITORIAL EL TIEMPO S.A.  
Prohibida su reproducción total o parcial, así como su  
traducción o cualquier forma de explotación económica o  
social. Reproducción en internet o en otros medios sin el consentimiento  
escrito de la editorial es prohibida. #ingresoalbanco

## Ante el secuestro del general La embarrada de Santos

Salud  
Hernández-  
Mora

No creo que Santos piense suspender el proceso. Solo la presión de los militares, que no estaban dispuestos a tragarse tres sapos tamaño catedral, lo forzó a dar el paso.

No hay en el planeta. Ejército que se respete que acepte que su Comandante Supremo mande una orden importante vía Twitter, como hizo Santos tras el secuestro. Ante todo el país, trató al ministro de Defensa y al comandante de las FF. MM. como mequetrefes. Tampoco iban a dejar pasar que el Presidente echara la culpa en público a un general de su secuestro. Y, menos aún, que las Farc raptaran a un alto mando, por imprudente que fuera, y La Habana siguiera como si nada.

De pronto, también alguno de los incontables asesores palaciegos abandonó un instante la burbuja donde habitan y percibió que la opinión pública, incluso la que apoya su proceso, estaba igual de ardiendo. Que ni la apañadora mediática apaciguara los ánimos exaltados por los tuits y por el rosario de hechos violentos de las semanas recientes. Por eso, a regañadientes, anunció la suspensión temporal.

Era evidente que solo sería una interrupción simbólica, a estas alturas del paseo el circo de Cuba es irreversible. Se podrían hacer correcciones si el director de pista no fuera Santos, pero no hay un político que se atreva a cerrar el show para siempre. Y tampoco sería conveniente.

Si me sorprendió que por una vez las Farc actuaran de manera inteligente. Yo apostaba a que liberarían a los secuestrados en diciembre para volver a la mesa en enero. Al hacerlo más rápido, convencieron a la parte del país que les cree, de que sus intenciones de paz y reconciliación son veraces. Pero no al-

teró un milímetro la opinión de los que no les creemos y pensamos que son otras sus auténticas pretensiones.

Primero, porque se comprometieron a no secuestrar y secuestraron este mes a 5 personas. Entonces, ¿de qué los felicitamos? ¿De mentir y seguir secuestrando?

Peor es cada vez que abren la boca. 'Catatumbo' dejó nido en RCN que no pisarán la cárcel ni reconocerán sus crímenes. Mientras que algunos escuchamos el discurso prepotente y autocomplaciente de siempre, otros adivinaron en 'Catatumbo' una sana intención de reformarse.

Quizá la raíz de la diferencia tan marcada radique, antes que nada, en cómo justificamos cada uno las negociaciones de Cuba.

Para los que objetamos el proceso de Santos, solo una cosa explica sentarse con jefes terroristas sin causa ni pueblo: al no poder acabarlos por la vía judicial y militar, hay que concederles beneficios jurídicos (indulto a la tropa y cárcel a los mandos) a cambio de que pidan perdón, cuenten la verdad y entreguen las armas. Idéntico al motivo para negociar con las Auc.

La orilla contraria considera que existen motivaciones de fondo para que existan y persistan las Farc, derivadas de las injusticias sociales, los crímenes de Estado, la dirigencia corrupta... De ahí que los eleven a categoría de movimiento revolucionario legítimo, negocien con ellos programas de gobierno y pretendan que engullamos dinosaurios, como el que los crimenes atroces son delitos políticos.

Ahora están en mayoría, pero no son conscientes de que solo si logran consensos amplios podrán garantizar a las Farc que los pactos que sellen perdurarán siempre. Pregúntenle a Videla.

NOTA. Indignante que los congresistas exijan al general Alzate comparecer en el Senado estando secuestrado. Antes que oficial, es un ser humano. Siquiera voté en blanco. Desgraciados.

## ¡Liberen a todos los 'impasses'!



## El Gobierno aporta



## Actitudes de clase

### ¿Somos capaces?

Rudolf  
Hommes

Hay mucho camino por recorrer y no va a ser por generosidad de los ricos o porque los pobres bajen la cabeza como vamos a ser capaces de llegar a una mayor integración.

Peor que la idea de Petro de destinar lotes del Distrito de estratos 3 a 6 a vivienda tipo VIP el VIS ha sido la reacción abiertamente hostil de la clase media y la burguesía capitalina a que esto se lleve a cabo. Matador publicó en este diario una caricatura titulada 'Conciencia de clase', que retrata esta situación. En ella, un desplazado le muestra a un rico de cigarro prendido y cubilete un cartel que dice: 'Nos permite compartir el mismo espacio?', y el rico le contesta con otro cartel en el que ha escrito 'NO encima del eslogan "Soy capaz", de la campaña que patrocina la burguesía.

Puede ser que el Alcalde haya hecho su propuesta para provocar, que sea una mala idea o que fracase si se pone en práctica, pero eso es rechazo de los habitantes de estratos altos a convivir con los de estratos bajos no es sostenible y riñe con la demostración de apertura social e inclusión que debe predominar para recuperar la paz. En vez de decir que no hay colegios para los niños de las familias que habitarían estos proyectos se debería organizar un programa de becas en los colegios del norte para ellos.

Estas actitudes de clase no son nuevas. Hace unos veinte años, cuando se abrió la puerta del crédito de consumo, un economista que entonces era muy influyente se oponía agresivamente a que la gente de otros estratos tuviera tarjetas de crédito porque él "no quería encontrarse en restaurantes con gente que no conocía". Por esa misma época, un artículo de la revista *New Left Review* decía que a los únicos que no les gustaba que los pobres tuvieran acceso a crédito y a bienes de consumo era a ricos de países pobres o izquierdistas de países ricos.

En la Universidad de los Andes se introdujo un poco más tarde un programa de becas ('Oportunidades') para estudiantes de diferentes orígenes regionales y de distintas clases sociales, en que se eliminaba para ellos el requisito de haber obtenido determinado puntaje en las pruebas del Icfes (hoy Pruebas Saber) y se lo sustituyó por el de haber ocupado uno de los tres primeros del curso en el colegio. El desempeño de esos jóvenes no fue distinto al del resto de los estudiantes, ni en deserción, promedios académicos o excelencia de unos pocos. Un joven graduado en un Inem de Bucaramanga fue el mejor estudiante de su ramo de ingeniería. Un joven de Palenque consiguió que esa población fuera reconocida como monumento

cultural de la humanidad.

La universidad acogió ese programa, y otros posteriores, con reservas. Aunque algunos altos funcionarios y grupos de profesores y alumnos apoyaron activamente a los estudiantes con asistencia económica o los ayudaron a integrarse, y la universidad entendió el beneficio de contar con un cuerpo estudiantil más heterogéneo, siempre se sintió incómoda con este tipo de programas y los fue refinando hasta evolucionar hacia lo que hoy ofrece con apoyo decidido de empresas y de individuos pudientes: un programa de becas para los mejores y los más brillantes jóvenes de bajos ingresos. Esta es una iniciativa excelente, como lo es el programa de becas del Gobierno para esos mismos jóvenes, pero no es de inclusión, sino de renovación o fortalecimiento de la clase dirigente con cuadros de origen popular. Los programas de 'Oportunidades' eran más incluyentes, menos elitistas.

Pero si los ricos son 'pinchaos', los pobres no son menos fregados. Los más plays entre los becarios de los Andes provenientes de Ciudad Bolívar les decían "chicos plásticos" a sus compañeros. Hay mucho camino por recorrer y no va a ser por generosidad de los ricos o porque los pobres bajen la cabeza como vamos a ser capaces de llegar a una mayor integración.