

CARTA DEL DIRECTOR

Propuestas sobre la mesa

Ricardo Ávila Pinto
ricavi@portafolio.co
Twitter: @ravilapinto



La del viernes pasado fue una jornada importante para el programa de vías de cuarta generación, con las cuales el Gobierno aspira a que la infraestructura de carreteras en Colombia obtenga un impulso que no tiene precedentes. Y es que ese día tuvo lugar la audiencia de recepción de propuestas para la construcción de dobles calzadas, mejoramiento y mantenimiento y operación del tramo Girardot-Puerto Salgar, en Cundinamarca.

El proyecto en cuestión es el primero de los 40 que deberían desarrollarse a lo largo y ancho de la geografía nacional durante los años que vie-

nen. La iniciativa —de 190 kilómetros de longitud— demandará una inversión cercana al billón de pesos y tomará cerca de un lustro en ser finalizada.

Tal como lo reveló la Agencia Nacional de Infraestructura, en esta ocasión dos grupos presentaron oferta, ambos con presencia de firmas colombianas y una parte de participación extranjera. Ahora lo que viene es la evaluación del componente técnico de cada una y de otros documentos de orden jurídico. Si se pasan todos los filtros, la audiencia de adjudicación tendría lugar el próximo 28 de mayo, en la cual el criterio de más peso será el económico.

En forma paralela, en las semanas que vienen

tendrán lugar eventos similares con el fin de seguir con los otros emprendimientos que han sido definidos y cuyos contratos serán otorgados de forma secuencial. La meta de la presente administración es que una tercera parte del programa —valorado en 47 billones de pesos— reciba la luz verde este año.

No obstante, para que eso suceda es indispensable que lleguen las propuestas. En tal sentido, no faltaron los ceños fruncidos la semana pasada, pues dado el interés mostrado por 19 grupos en la fase preliminar, se llegó a pensar que el número de sobres remitidos sería superior a los dos que finalmente llegaron. Para los pesimistas, ha aumentado el riesgo de que en algunos casos no se consigan interesados, lo cual obligaría al Ejecutivo a tener listo un 'Plan B' para garantizar que los anuncios se

“**Con la audiencia de entrega de ofertas de la primera de las 40 iniciativas del programa 4G de concesiones viales, el tema avanza.**”

“**Algunos expresaron su inquietud porque únicamente un par de postulantes concretaron su interés.**”

transformen en ejecutorias.

Por su parte, el Gobierno sostiene que está tranquilo. Y es que ante la multitud de opciones disponibles, la apuesta es que el número de postulantes en cada ocasión oscile entre dos y cinco, pues nadie tie-

ne la capacidad de jugar en todos los procesos. No hay que olvidar que para elaborar con la seriedad requerida los diferentes documentos solicitados, hay costos que no son despreciables e involucran desde ingenieros hasta abogados, pasando por expertos en asuntos financieros.

Pero aun manteniendo la confianza en lo que viene, no estaría de más que se le tome el pulso a lo que piensan las distintas firmas. En particular, vale la pena establecer si las compañías foráneas, que han venido desde Asia, Europa y otros lugares de América a examinar un programa que suena muy atractivo en el papel, manifiestan cierta desilusión una vez hacen sus análisis específicos en el terreno.

Por ejemplo, hay inquietudes con respecto a la disponibilidad de créditos que no se han solucionado por completo. La incerti-

dumbre en torno a la venta de Isagen y la capacidad futura con la que contará la Financiera de Desarrollo Nacional de entregar préstamos de gran tamaño, debería solucionarse más temprano que tarde.

También hay que examinar si las opciones que existen en otras latitudes son más atractivas. Para citar un par de casos concretos, tanto México como Brasil se han embarcado en planes de autopistas, puertos y vías férreas ambiciosos, algo que puede afectar el interés por Colombia.

Dicho lo anterior, es cuestionable que lo que procede es seguir con la programación en curso e ir haciendo arreglos sobre la marcha. No puede ser de otra manera, una vez que se ha conseguido que la anhelada locomotora de la infraestructura, por fin acelere su marcha.

Stiglitz y la mutación de las ciudades

Beethoven Herrera Valencia*



Manchester fue metrópoli textil, pero cuando esa actividad se desplazó a otras latitudes entró en decadencia, sin embargo, se convirtió en importante centro cultural y universitario. En el Foro Urbano Mundial, el nobel Joseph Stiglitz la mencionó junto con Detroit para manifestar la necesidad de transformación de las ciudades.

Stiglitz agregó que la urbanización convierte a las ciudades en centros

de debates, pero su desarrollo excluyente acerca a pobres y ricos, derivando en mayor inseguridad. ¡La exclusión social también afecta a los ricos que ahora vivirán amurallados!

El nobel calificó de mito el 'sueño americano', pues ha aumentado la desigualdad, en tanto que Brasil, Bolivia y Colombia han hecho esfuerzos notables para reducirla, y mientras las crisis económicas de los 80 y 90 se gestaron en América Latina, la actual crisis se generó en Estados Unidos. Respecto al Fondo Monetario Internacional, Stiglitz contrastó sus pasadas críticas a las políticas de dicha entidad con los nuevos enfoques que

“**El nobel considera que los problemas ambientales, de movilidad y exclusión en las ciudades están generando un círculo vicioso.**”

maneja.

En línea con el informe que preparó con Amartya Sen, considera que las categorías económicas y criterios de medición utilizados no son válidos: por ejemplo, se registra como

indicador positivo el mayor consumo de energía, sin considerar la contaminación que lo acompaña, y se muestra como indicador de crecimiento la mayor cantidad de autos, sin considerar el impacto en la movilidad. Citó a Robert Kennedy cuando dijo que “el PIB mide todo aquello que no es importante en la vida”, y en un texto anterior había criticado la denominación de ‘factor de producción’ al trabajo, pues la persona puede responder a estímulos como la formación y el buen ambiente laboral, pero eso no ocurre con las máquinas.

Stiglitz considera que los problemas ambientales, de movilidad o exclusión

en las ciudades están generando un círculo vicioso: sin movilidad no se consigue trabajo y no se puede abandonar la pobreza, hay que avanzar hacia ciudades sostenibles con espacios incluyentes en una perspectiva ecosocial.

Destacó los logros de San Francisco y Medellín en innovación, movilidad y educación, en cambio criticó ciudades que establecen el carril rápido para los autos, elevando la contaminación y causando pérdida de peso en los recién nacidos.

el nobel afirmó que internet nos ha cambiado la vida, ya que la inmediatez para acceder a información requiere menos espa-

cio para almacenar datos en el cerebro, y reiteró que el mercado no corrige la desigualdad ni protege el medio ambiente. En Singapur, el Estado tuvo un papel decisivo en la provisión de educación, infraestructura y servicios sociales, y sostuvo que la tesis de Smith acerca del egoísmo individual, no se aplica a la especulación bancaria.

Stiglitz concluyó: “lo que me gusta de Medellín es que está tratando de focalizarse en el concepto de dignidad... Todo es diferente a lo que yo esperaba”.

*Profesor de las Universidades Nacional y Externado
beethovenh@hotmail.com