

## **LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA PARA EL DESARROLLO NO ES INFLACIONARIA**

**Por Gonzalo Duque Escobar**

Mientras el nivel de infraestructura es un buen indicador del desarrollo de la sociedad que habita un territorio, sus carencias se constituyen en restricción para alcanzar el bienestar material de la sociedad. Si bien la infraestructura es una condición necesaria aunque no suficiente para el desarrollo, se han señalado las deficiencias en infraestructura para enfrentar los retos de la apertura haciendo competitivas las ventajas de la posición geoestratégica de Colombia. Todo esto a causa de la falta de visión de los colombianos, quienes además mostramos las carencias de ambición en las obras públicas al argumentar el alto costo del desarrollo de la infraestructura física, sin sospechar siquiera la razón favorable costo/beneficio asociada a su carácter de factor indispensable para atender las necesidades básicas del país.

Señala Rudolf Hommes en *¿Es viable un país sin infraestructura?*, Portafolio 03/08/2008, que "En lugar de aspirar a grandes obras, que queden bien hechas, hacemos carreteritas, puentecitos y tunelitos, con la excusa de que no tenemos suficientes recursos, y pasamos los siguientes cincuenta o cien años padeciendo las consecuencias de esa mala decisión, asumiendo costos que en valor presente suman varias veces lo que hubieran costado las obras bien hechas".

Ahora, en infraestructura básica, a pesar del gran esfuerzo que se hace en Colombia desde el año 2000, aún quedan desafíos importantes en relación con la calidad y el acceso a servicios de agua potable y saneamiento básico y la calidad de estos servicios, e incluso con la cobertura en las zonas rurales. En educación básica, donde los esfuerzos y logros en cobertura han sido significativos, quedan metas por alcanzar y se discute la calidad.

Y en infraestructura para el desarrollo de las fuerzas productivas, basta observar, además del rezago portuario para acceder a la Cuenca del Pacífico y del Atlántico al unir los océanos con Urabá y Tribugá, es evidente la carencia de vías terrestres transversales que integren las grandes troncales que transcurren por las cuencas del Cauca y Magdalena entre si, y con los Llanos Orientales en lugares como Yopal y Florencia, y las dos costas en Urabá, Tribugá y Tumaco, para no mencionar otros puntos estratégicos y sistemas troncales vitales que pueden articular mejor con diferentes modos nuestras fronteras con Ecuador, Panamá y Venezuela. Basta decir que la sola conexión férrea de Antioquia y del Eje Cafetero con Urabá para no ir

a Cartagena, y la navegación por el río Magdalena para movilizar carga a muchísimo menor costo que en tractomula, son dos proyectos claves y urgentes para la competitividad de la industria nacional, con destino al norte.

En ese mismo artículo el exministro Hommes -a quien le escuché decir hace varios años en una magnífica conferencia suya en la Universidad Nacional de Colombia sede Manizales, que "la inversión en infraestructura no es inflacionaria"-, ilustra el caso del Aeropuerto de Rionegro, así: "En Medellín, resolvieron hace años que el aeropuerto del centro de la ciudad no les servía y que su operación era muy peligrosa. Construyeron un hermoso aeropuerto en Rionegro con plata de la nación, pero lo conectaron con dos carreteritas peligrosísimas. Entonces, revivieron el aeropuerto que no les servía y lo están llenando de vuelos, mientras el aeropuerto internacional de Rionegro languidece en el altiplano, cada vez con menos pasajeros. Esta situación no tiene en cuenta el lucro cesante de la inversión, el riesgo de la proliferación de vuelos en el viejo aeropuerto y el desperdicio de oportunidades para hacer florecer la región de Rionegro o para llevar a cabo un gran desarrollo urbano en la mitad de Medellín".

Evidentemente, las grandes obras de infraestructura suelen generar fuertes impactos sociales y ambientales que ponen en riesgo la salud y el bienestar de las comunidades afectadas, además de afectar el paisaje y propiciar otras externalidades relacionadas con la corrupción, la incompetencia o la irresponsabilidad de contratistas privados que roban el erario y funcionarios públicos, quienes no suelen responder por sus decisiones, acciones u omisiones. Esto que puede prevenirse, exige la acción participativa y comprometida de la ciudadanía y de todos los actores sociales.

Pero también ocurre que cuando no se ha podido mantener un ritmo de inversión en el sector acorde con las potencialidades de la sociedad y del territorio, la carencia de infraestructura en todos los niveles, se traduce en deficiencias que se expresan en bajo desarrollo económico, social y humano, dado que se limitan el crecimiento económico y las oportunidades de bienestar de la población, con mayor perjuicio para los pobres urbanos y las comunidades rurales, quienes resultan ser los primeros excluidos de servicios educativos de salud, agua potable, transporte alimentos y empleo. Mientras en la ciudad el acceso económico limita las opciones de los más pobres, en las zonas rurales estas se reducen para todos a causa de la mayor carencia de infraestructura para el desarrollo.

**Manizales, Octubre 21 de 2008.**

**Ref:** [www.geocities.com/economiaytransportes/](http://www.geocities.com/economiaytransportes/)