Un caso único en América Latina es el de Colombia, que le da la espalda a una región rica en recursos mineros, madereros y biodiversidad. El país ha olvidado su Pacífico, una región por construir.

Ricardo Mosquera Mesa Profesor asociado FCE y exrector Universidad Nacional de Colombia

Bogotá D.C., 27-sep-2013 (Eltiempo.com).
Esta realidad, es la que ha hecho decir, atinadamente, a Álvaro Tirado: “Si queremos conquistar la gran cuenca del Pacífico, primero tenemos que descubrir el nuestro. Queda más cerca Quibdó, Buenaventura o Tumaco que Hong Kong, Seúl o Tokio. ¿Cómo pretendemos integrarnos con el mundo cuando ignoramos lo que pasa con nuestros compatriotas?”.

No debemos seguir convirtiendo esta región en vía de penetración y tránsito de las mercancías, desde los puertos al interior, sino plantearnos cómo integrar el Pacífico al resto del país y al mundo globalizado, localizando industrias que generen empleo, fomentando el turismo y facilitando el comercio internacional, como lo hizo la región caribe.

Es en este contexto que adquiere relevancia la participación en la Alianza del Pacífico (México, Chile, Perú y Colombia). Esta selló el gran acuerdo respecto de la globalización y el libre mercado.

Su impulso es decidido: eliminará un 90 por ciento del arancel aduanero y el otro 10 por ciento de manera progresiva en siete años para mirar en firme hacia el Pacífico. Su importancia es evidente: representa el 35 por ciento del PIB de América Latina; es la octava economía del mundo; realiza el 50 por ciento del comercio de la región y sus exportaciones superan los 550.000 millones de dólares, además de tener la quinta población más grande del planeta (209 millones). Su misión: el acercamiento económico con Asia-Pacífico, integrada por 29 países (China, Japón, Corea, Indonesia, India, Nueva Zelanda, Vietnam, Singapur y Australia, entre otros), que crecen a pasos a agigantados.

Toda una oportunidad, en momentos en que China, segunda potencia y segundo socio comercial de Colombia, ha alcanzado el lugar de principal exportador del mundo, seguido de EE. UU.

El resto de América Latina, a la delantera

Entre tanto, ¿qué ha pasado con el resto de América Latina?

Al cambiar el eje político mundial, con Shanghái como capital financiera del mundo, países como Brasil, Chile, Perú, Argentina y Venezuela han convertido a China en primero o segundo socio comercial, desplazando a EE. UU. Hoy, 10 por ciento de las exportaciones latinoamericanas van a ese destino, y la perspectiva es duplicarlas en el 2020.

En cuanto a inversión extranjera directa (IED), en el 2011, el principal receptor fue Brasil, seguido por México, Chile y Colombia.

El crecimiento dinámico de Latinoamérica en la década pasada refleja esta conexión con el Pacífico, tanto en forma directa (el comercio y la IED) como de forma indirecta, a través del impacto en los precios de los bienes primarios en los mercados internacionales.

¿Puede América Latina aprovechar las relaciones con China, convertida en fuente importante pero no única de desarrollo a largo plazo?

Cabe recordar que en los años 80 las exportaciones chinas eran las típicas de un país en vías de desarrollo (productos agrícolas, materias primas y manufacturas básicas), al tiempo que importaba maquinaria y equipo de transporte.

Y a partir del 2000 sus exportaciones manufactureras participaban con 70 por ciento, mientras sus importaciones se basaron en productos agrícolas y materias primas.

La importancia de China para Latinoamérica se debe evaluar es en ese contexto. Nos encontramos ante la repetición de una nueva dependencia económica o la 'reprimarización' de las economías de América Latina, al vender bienes del sector primario e importar bienes de capital y tecnología.

Entender ese proceso es fundamental para Colombia. El país ha mejorado algunos de sus indicadores económicos, como resultado de una situación coyuntural: los altos precios del petróleo y commodities, pero tiene grandes desafíos para afrontar los nuevos retos de un mundo más globalizado y competitivo.

Según el informe del Foro Económico Mundial 2013-2014, que mide el Índice de Competitividad Global, nuestro país está muy por debajo del promedio regional (poseemos el puesto 69 del ranking, con Suiza en primer lugar, seguido de Singapur, Finlandia, Alemania y EE. UU.).

Por encima de Colombia se encuentran Chile, México y Perú. El peor desempeño de nuestro país se ubica en institucionalidad (puesto 110), infraestructura (92) y salud y educación primaria (98) sobre el total de 148 países.

Y los factores más problemáticos para hacer negocios con Colombia se centran en la corrupción y la infraestructura.

Las debilidades que tiene el país para competir en el mercado están asociadas a la carencia de un sistema ferroviario, fluvial y marítimo que permita la movilización de carga a gran escala.

Es significativo el hecho de que transportar un contenedor de Bogotá a Cartagena cuesta US$ 3.200, mientras que llevar el mismo contenedor de Cartagena a Shanghái vale tres veces menos. Extraer un barril de crudo cuesta 13 dólares, mientras trasportarlo dentro de Colombia vale 15 dólares.

El Consejo Privado de Competitividad evalúa en 3,15 por ciento del PIB lo que Colombia debería invertir en infraestructura al año en la próxima década. Fedesarrollo lo estima en 7,8 por ciento; el doble.

Adicionalmente a todo esto, somos una economía cerrada respecto de nuestro vecindario latinoamericano, con solo 10 acuerdos comerciales (TLC). México ha firmado 13; Perú, 15; y Chile, 25, y registran balanzas comerciales favorables. Nuestro país ostenta el puesto 131 entre 148 países, Chile (28), México (56), Paraguay (73), Perú (75), Brasil (116) y Ecuador (120).

En barreras al comercio solo nos superan Argentina, Venezuela y Bolivia. Colombia registra 3,7 en un rango de 1 a 7, en el que 1 es totalmente cerrada y 7 abierta.

El Pacífico colombiano, la tarea pendiente

El Pacífico colombiano como región es una tarea pendiente. El primer paso se dio con el Protocolo de Constitución de la Región Pacífico de Colombia (9 febrero del 2011), firmado por los gobernadores de Chocó, Valle del Cauca, Cauca y Nariño, para promover la integración y mejorar la calidad de vida de la población, elevar los indicadores sociales y económicos de este territorio, conocido como ‘Tierra de paz, mar de prosperidad’.

Allí, el gobernador del Chocó, Hugo Tobar, señaló: “La gente del Chocó debe empoderarse, formarse al más alto nivel, dentro o fuera del país, y venir a reproducir ese conocimiento; es un proceso de formación que ya comenzamos y les va a permitir a nuestro jóvenes llegar con sentido de pertenencia y contribuir a sacar a nuestra región del atraso”.

Y agregó que invertiría 28.000 millones de pesos, provenientes de regalías, para formar 300

chocoanos en maestrías y doctorados.

La Universidad Nacional de Colombia complementa lo anterior creando el Instituto de Estudios del Pacífico (1997), que junto a las instituciones de educación superior de la región podrían profundizar el conocimiento del Pacífico colombiano y del Gran Pacífico, nuevo eje del desarrollo económico mundial.

El anuncio del presidente Juan Manuel Santos respecto de la construcción de un canal seco (conexión ferroviaria de 220 km) que uniría el Pacífico colombiano con una ciudad del Atlántico (Financial Times, 2011), así como lo planteado en el Plan de Desarrollo –“el esfuerzo por diversificar los destinos de exportación para lo cual será fundamental desarrollar la estrategia hacia el Asia Pacífico, coordinada por la Cancillería y el Ministerio de Comercio Industria, y Turismo”–, hace evidente la intención de alinearse con el actual eje del comercio mundial.

Si Gobierno, empresa y comunidad forman un “bloque histórico” en la región, lograrían disminuir los niveles de pobreza extrema, las economías de enclave, los monocultivos, los cultivos ilícitos de coca, la presencia de grupos subversivos y la población desplazada.

Solo entonces el comercio hacia el Asia Pacífico se convertirá en polo de progreso para todos y no repetir la bonanza minera que solo dejó socavones y miseria.

***Artículo publicado en la edición digital del periódico El Tiempo - 27 de septiembre de 2013**