

TLC, MODELOS DE DESARROLLO Y CRISIS MUNDIAL

Fernando Guerra Rincón¹

Recibido el 30 de junio de 2012, aceptado 24 de julio de 2012

Resumen

En tiempo récord, después de estar engavetado por más de cinco años, fue aprobado el 13 de octubre de 2011, el Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos, hecho que fue recibido por el presidente de Colombia, Juan Manuel Santos, como el suceso más importante que le haya ocurrido al país en toda su historia. Por el TLC, que desde junio del 2007 está aprobado por el Congreso de Colombia, se venía suplicando² desde el inicio del gobierno de Álvaro Uribe, al que no se lo ratificaron por sus oscuras prácticas en materia de derechos humanos y por la oposición de la clase obrera norteamericana, base política del Partido Demócrata, el partido del actual jefe de la Casa Blanca.

Palabras clave: TLC, tratado de libre comercio, recesión, desarrollo, crisis económica

Abstract

In record time, after being shelved for more than five years, was approved on October 13, 2011, the FTA with the United States, which was received by President of Colombia, Juan Manuel Santos, as the event most important that has happened to the country's history. By NAFTA, which since June 2007 is approved by the Congress of Colombia came begging from the beginning of the government of Alvaro Uribe, who was not ratified it by their dark practices in human rights and the opposition of the class American labor, political base of the Democratic Party, the party's current head of the White House.

Keywords: TLC, free trade, recession, development, economic crisis

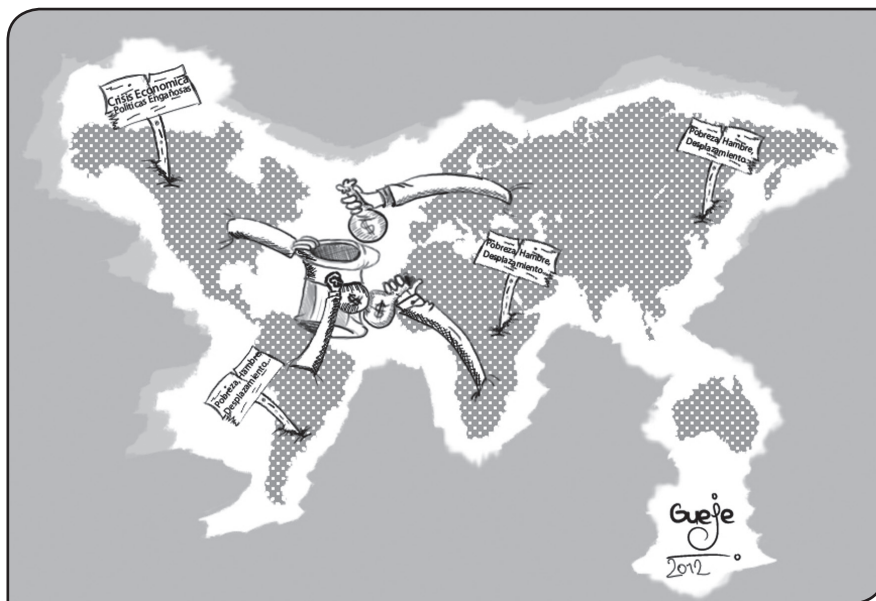
¹ Catedrático Universidad de Antioquia. fernando.guerra@hotmail.com

² Hasta las políticas laborales y de protección a dirigentes obreros, en un país tan poco tolerante al sindicalismo, terminaron siendo ordenadas por Washington, como condición para la discusión del TLC en el Congreso Norteamericano. ¿Ganancias sindicales con el TL? El Espectador, 9 de octubre de 2011, Págs. 40-41.

El problema con los tratados de libre comercio y con la búsqueda del desarrollo con base en las exportaciones, tras el abandono radical del modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones, ISI, ordenado por los organismos multilaterales FMI, BM y el Consenso de Washington, es que ésta forma de crecimiento está, como causa, en el centro mismo de la actual crisis económica mundial: los excedentes exportables de los principales países exportadores obligan a gastos

exorbitantes en los países receptores originando enormes agujeros negros fiscales financiados con endeudamiento (Raghuram, 2011: 35-63). Sus abundantes ahorros no fluyen hacia los países pobres para financiar su desarrollo, (Raghuram, 2011: 67). En cambio financiaron el boom de los préstamos subprime que de la mano de la liberación de los mercados, de la opacidad y codicia del sistema financiero internacional³, de las imprudentes política de la Reserva Federal y la interdependencia

global, condujeron a la actual crisis financiera internacional. La creciente pobreza de los norteamericanos, obligó a sus autoridades compensar con créditos fáciles la reducción de ingresos, induciéndolos a que comieran crédito, (Raghuram, 2011: 62-63). Detonantes de la actual crisis norteamericana y de la crisis mundial. (Raghuram, 2011: 43).



Los excedentes exportables de los principales países exportadores obligan a gastos exorbitantes en los países receptores originando enormes agujeros negros fiscales financiados con endeudamiento (Raghuram, 2011: 35-63)

Estados Unidos, la otrora locomotora de la economía mundial, debe su crisis, en buena parte, al auge del libre comercio del cual ha sido, paradójicamente, su primera víctima. La competencia

³ Una ola de indignación se tomó el distrito financiero de Wall Street, en medio de la crisis mundial. Sobre el acontecimiento, Paul Krugman, premio Nobel de economía del 2008, escribió: "La acusación de los manifestantes de que Wall Street es una fuerza destructiva, económica y políticamente es totalmente acertada... los banqueros se aprovecharon de la liberalización para desmandarse (y pagarse unas espléndidas sumas), inflando unas enormes burbujas mediante unos préstamos temerarios. Las burbujas se pincharon, pero los contribuyentes rescataron a los banqueros, con muy pocos compromisos a cambio, aunque los trabajadores normales y corrientes seguían sufriendo las consecuencias de los pecados de los banqueros. Los banqueros mostraron su agradecimiento volviéndose contra la gente que les había

salvado y proporcionando su apoyo -y la riqueza que seguían poseyendo gracias a los rescates- a los políticos que prometieron mantener sus impuestos bajos y eliminar la moderada normativa que se estableció a raíz de la crisis". Revista digital Sin permiso. Octubre 9 de 2011.

externa indujo un proceso acelerado de desindustrialización acompañado de la deslocalización de su aparato productivo⁴ que causó una pérdida generalizada del nivel de vida de la población. En zonas industriales enteras desde Nueva York a los Ángeles, desde Chicago hasta Dallas, desaparecieron millones de puestos de trabajo (Ravi, 1994: 88). El mundo ha llegado por la vía del crecimiento basada en el comercio libre a un enorme e injusto des-

equilibrio comercial que los mercados no pueden arreglar con facilidad. (Raghuram, 2011: 90) De hecho, el FMI hoy recomienda, corrigiendo sobre el desastre, que los países vuelvan a mirar el mercado interno, es decir hacia el desarrollo endógeno, como fuente de crecimiento en búsqueda de un desarrollo más equilibrado. Como se ve, ni los TLC, ni las aperturas indiscriminadas de la economía, por si solas, garantizan el desarrollo. (Rodrik, 1994: 132) Por el contrario, pueden causar enormes perjuicios, como es el caso de Estados Unidos, cuyo sistema productivo se convirtió, paulatina e inexorablemente, en una organización que vende cada vez menos y compra cada vez más⁵. A consecuencia, desde hace más de veinte años no ahorra y vive al debe. Su poder se ha debilitado porque ha pasado de ser el mayor acreedor del mundo a ser el deudor más importante. (Roubino y Mihn, 2010: 383) En 2006 financiaba su gasto tomando prestado el 70% del excedente del ahorro mundial. (Raghuram, 2011: 256)

Su enorme déficit fiscal y la tronera de sus cuentas externas se agravan por el afán consumistas de sus ciudadanos, las costosas guerras externas que libra su largo brazo imperial y las consecuencias de la puesta en práctica de los preceptos de la economía de la oferta, la llamada corriente principal de la economía, sobre la que se ha enrutado la economía mundial desde antes de la caída del muro de Berlín, con su sarta de estímulos fiscales que terminaron induciendo rebajas impositivas a los más altos heliotropos empresariales a lo largo del mundo. La situación ha llegado a tal punto que los grandes multimillonarios de este planeta se quieren ganar el cielo, donando parte de sus fortunas, como antes el papado de Roma vendían las indulgencias, con lo cual obtenían visa directa al otro paraíso, el

del cielo, porque ya usufructúan el de la tierra. Hoy algunos suplican que les cobren más impuestos (Warren Buffett) porque no pueden con la carga del alma y ven con angustia como la descomposición acelerada de la sociedad global amenaza sus atrincheradas islas de felicidad.

Colombia no está preparada para los desafíos que implica un tratado de libre comercio con Estados Unidos, que aunque debilitado sigue siendo la primera economía del mundo. Las enormes diferencias cualitativas y cuantitativas entre las dos economías juegan en contra del país. Nuestras enormes falencias en todos los órdenes configuran para nosotros unas desventajas absolutas. El último invierno, del que no nos hemos recuperado, desnudó

Colombia no está preparada para los desafíos que implica un tratado de libre comercio con Estados Unidos, que aunque debilitado sigue siendo la primera economía del mundo

⁴ La apertura indiscriminada de las fronteras para las mercancías y el capital financiero, que no para los hombres y mujeres del mundo del trabajo, (globalización) devino en las maquilas y en la depreciación del valor de los salarios y el traslado de la industria norteamericana hacia México, primero y hacia otros confines del mundo después, que ocasionó la creciente desaparición de la clase media norteamericana, la desvalorización del trabajo, una aberrante desigualdad en el ingreso, detonantes de la actual crisis norteamericana y de la crisis mundial. Ver: Reich, Robert, El Trabajo de las naciones, Vergara editores, Buenos Aires, 1996.

⁵ Ver también: Salgado, Gutiérrez Álvaro, Japón, Alemania y la crisis norteamericana, Electra, Bogotá 1992, Pág. 90.

nuestras enormes deficiencias en infraestructura (El tiempo. 2011: 2-8). Según The Economist, seguimos siendo de los pocos países en el mundo en los que cuesta más llevar una carga de las regiones productivas hacia los puertos, que de estos a los lugares de destino de las mercancías (Semana. 2011: 13). En el ranking de competitividad mundial, según el Foro Económico Mundial, ocupamos el puesto 85 entre 142 países (Dinero. 2011: 64-65). La dirigencia colombiana cometió la estupidez de desmontar los ferrocarriles que tanto esfuerzo le costó a la nación para llenar nuestras precarias vías de camiones. El 94% de la carga nacional lo hace por pésimas carreteras. Por el río grande solo se moviliza el 2% de la misma.⁶ En Colombia, la inversión en ciencia y tecnología, un renglón clave del desarrollo y de la competitividad, es la más baja de América Latina. (Portafolio. 2010: 10)

En Antioquia, ante los desafíos de preparar la producción regional para encarar la globalización de los mercados, se cuenta desde 1997, con las recomendaciones de la Visión Antioquia del siglo XXI y el Plan Estratégico de Antioquia, PLANEA. De sus recomendaciones, prácticamente nada se ha hecho (DNP. 2007). Las llamadas autopistas de la Montaña está siendo diseñada para concluir las en veinte años (El Colombiano. 2011: 7a) o más, como es la práctica habitual en el país. Aún hoy, no se sabe con claridad de donde saldrán los recursos para su construcción.⁷ En sus actuales diseños hay tramos vitales, como la vía a Puerto Berrio, es decir, la de la industria antioqueña, pasada y presente al río y al mar, de una sola calzada. (El Colombiano. 2011: 13a) Para el Urabá no hay carreteras, ni puertos. Del puerto solo este mes se firmo el acta de constitución de una sociedad que acometería su construcción. (El Colombiano. 2011: 6a) Y sin carretera el puerto es inútil (El tiempo, 2011a:12). Y el Chocó, una



⁶ Para información sobre la precariedad de la economía colombiana en este asunto vital ver: Pachón Álvaro y Teresa Ramírez María, La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX, Fondo de Cultura Económica, Bogotá 2006. También: Safford, Frank, “El problema de los transportes en Colombia”, en Economía colombiana en el siglo XIX, Adolfo Meissel Roca y Teresa Ramírez María, Editores, Fondo de Cultura Económica, Bogotá 2010, Págs. 523-570.

⁷ Las llamadas autopistas de la Montaña tienen enormes problemas, entre ellos, los financieros. La eterna excusa de las dificultades fiscales pueden recortar el proyecto o retardarlo. Ver: “Pulso de poder”. La pelea entre ISA y el INCO, por las autopistas de la montaña está que arde. Revista Dinero, Octubre 14 de 2011, No 384, Págs. 60-61. “Autopistas de la montaña, una realidad lejana”. A pesar del estudio de ISA, nadie sabe de donde saldrán los recursos para financiarla. El Tiempo, 16 de septiembre de 2011, Pág. 11.

región vital para la industria antioqueña, que le puede proporcionar una salida al mar Pacífico, el mar de los negocios del siglo XXI, es presa del abandono oficial y de la falta de visión del empresariado antioqueño y de la dirigencia política regional. (El Colombiano. 2011: 5a).

Invariablemente, con el TLC, nos alejaremos de la industrialización, de la agricultura y del avance tecnológico y reforzaremos la dependencia de la minería

Lo mismo ha ocurrido a nivel nacional con la Agenda Interna, un plan diseñado desde el 2006, para prepararse ante la eventualidad de estos acuerdos que se abandonó irresponsablemente (Semana. 2011a: 78-79). Con el Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos podemos pasar rápidamente de la euforia al llanto. La oferta exportable colombiana es ridícula: "Sombreros, gorras con fines deportivos, paraguas y quitasoles, pelucas y pestañas postizas, así como juegos de mesa como el ajedrez y el parqués tienen grandes oportunidades con el nuevo panorama comercial". (El tiempo. 2011: 3). Invariablemente, con el TLC, nos alejaremos de la industrialización, de la agricultura y del avance tecnológico y reforzaremos la dependencia de la minería y los servicios que redundarán en crecimientos y empleos precarios, y un acentuado deterioro de la distribución del ingreso. El campo será el gran perjudicado, el campo, centro de nuestros grandes conflictos sociales.

Referencias bibliográficas

- Dinero. (2011) "Megaobras de ensueño", Revista Dinero, 30 de septiembre de 2011, No 383
- DNP Departamento Nacional de Planeación. (2007) Agenda Interna para la productividad y la competitividad. Documento regional: Antioquia. Departamento Nacional de Planeación. Bogotá 2007.
- El Colombiano. (2011) "Autopistas, ilusión para después de 2023", El Colombiano, 16 de septiembre de 2011, Pág. 7a
- El tiempo. (2011) Radiografía de un atraso que frena a Colombia", Informe especial, El Tiempo, sección debes leer, 27 de marzo de 2011
- (2011a) Puerto de Urabá solo es útil si va con las autopistas, El Tiempo, Medellín, Octubre 13 de 2011, Pág. 12

(2011b). "Autopistas de la montaña, una realidad lejana". A pesar del estudio de ISA, nadie sabe de dónde saldrán los recursos para financiarla. El Tiempo, 16 de septiembre de 2011, Pág. 11.

Pachón Álvaro y Ramírez María Teresa, La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX, Fondo de Cultura Económica, Bogotá 2006.

Portafolio. (2010) "Inversión en ciencia en Colombia de las más bajas de América latina", Portafolio, 5 de abril de 2010, Pág. 10.

Raghuram G, Rajan, (2011) Grietas del sistema. Por qué la economía mundial sigue amenazada, Barcelona. Ediciones Deusto,

Ravi, Batra, (1994) El mito del libre comercio, Buenos Aires. Vergara Editores

Reich, Robert, (1996) El Trabajo de las naciones, Buenos Aires. Vergara editores

Rodrik, Dani, (2000) Cómo hacer que la apertura funcione. Bogotá. TM Editores

Roubino Nouriel y Mihn, Stephen. (2010) Como salimos de esta: hoja de ruta del futuro de la economía, por el experto que predijo la crisis mundial. Barcelona. Destino.

Safford, Frank, (2010) El problema de los transportes en Colombia, en Economía colombiana en el siglo XIX. En: Adolfo Meissel Roca y Teresa Ramírez María, Editores, Fondo de Cultura Económica, Bogotá 2010

Salgado, Gutiérrez Álvaro. (1992) Japón, Alemania y la crisis norteamericana, Bogotá. Electra,

Semana. (2011) "Falta mucho trecho". Revista Semana. 3-10 de Octubre de 2011, Edición 1533, pág. 13.

(2011a). "Nos cogió la noche". Revista Semana, octubre 10-17 de 2011 No 1536, Págs. 78-79.