

**Comentarios  
y Reseñas Bibliográficas \_**

Esta nueva sección de *Coyuntura Económica* incluye, comentarios libres sobre temas económicos de actualidad y reseñas bibliográficas. Las opiniones expresadas son de exclusiva responsabilidad de quienes firmen las notas y no comprometen en modo alguno la posición de FEDESARROLLO como institución independiente de investigación en las Ciencias Sociales.

## Comentario

### El Nuevo Plan de Desarrollo

Una de las noticias económicas recientes de mayor significación para el país ha sido la especificación de las bases para un nuevo plan de desarrollo nacional. Sin embargo, ésta ha pasado sorprendentemente inadvertida por la prensa y por los analistas económicos del país.

En efecto, en su reciente exposición ante la Asamblea Anual de la Asociación Nacional de Industriales, ANDI, el Jefe del Departamento Nacional de Planeación Eduardo Wiesner Durán disertó sobre "La Planeación y Estrategias de Desarrollo". En su interesante exposición, ya debidamente editada y difundida, el conocido economista procedió inicialmente a explicar y a distinguir entre lo que él mismo denomina la "planeación activa", esto es la deliberada y expresa, y la "planeación estática o neutral", que consiste en apoyar en cierto modo las directrices del mercado con las políticas oficiales.

Pero, lo más importante de la exposición en referencia no es ni su valioso aporte académico y conceptual de los sistemas de planeación allí planteados, ni tampoco sus muy ilustrativas frases de cómo en Colombia con el transcurso de los años se ha pasado de la "planeación neutral" a la "planeación activa". Lo más trascendental es el énfasis colo-

cado sobre el segundo tipo de planificación y especialmente, dentro de tal, de la escogencia de acciones concentradas y expresas en el campo de "los transportes y las comunicaciones como parte integral de una política de descentralización y regionalización económica".

Un plan de desarrollo cuya estrategia principal hace énfasis en los transportes y comunicaciones es, en estricto sentido, consistente con el momento político y económico del país, y esperado para quienes conocían de tiempo atrás las ideas sobre desarrollo económico de Eduardo Wiesner, como catedrático en la Universidad de los Andes. Como profesor de Desarrollo Económico, Wiesner, después de analizar las "visiones" del desarrollo económico de los principales tratadistas de la materia, siempre terminaba diciendo que para Colombia nada sería más productivo que un plan de desarrollo orientado a unir por verdaderas vías de comunicación el triángulo de Bogotá-Medellín-Cali-Bogotá.

Desde el ámbito político este plan de desarrollo de infraestructura de transporte y comunicaciones es el más lógico a seguir por un Gobierno empeñado en la "descentralización económica y regional", pues los beneficios de tales acciones recaerán muy probablemente tanto

en los habitantes de las zonas rurales, como en los de las ciudades y municipios que se vean mejor intercomunicados. Además, en un momento en el cual la clase política ha readquirido "el poder" y se encuentra a prueba sobre su capacidad de liderazgo y de ejecución, qué cosa más lógica que la adopción de una estrategia de fomentar los transportes y las obras de infraestructura de comunicaciones, pues ellas implican acciones "tangibles" de un rápido dividendo político y que se pueden ejecutar en el no muy largo plazo.

Desde el ángulo económico puede también afirmarse que el nuevo plan resulta complementario a los adoptados en el pasado. Recuérdese que inicialmente durante los primeros años de los sesentas los planes con mayor o menor grado de ejecución se dirigieron a la sustitución de importaciones de tipo industrial y a fomentar la redistribución de tierras mediante la reforma agraria. Más tarde, en la segunda parte de los sesentas el esfuerzo se dirigió a promover las exportaciones diferentes del café, especialmente las industriales con alto contenido de empleo. El siguiente plan abordó el problema del desempleo urbano a través de la construcción, y durante los últimos cuatro años el plan buscó la reasignación del presupuesto hacia los sectores sociales y la promoción de la agricultura del pequeño campesino con los programas de desarrollo rural integrado. Vista, entonces, la estrategia nueva dentro de tal perspectiva histórica, se encuentra que difiere de los anteriores en cuanto a los sectores líderes de la economía y los complementa al pretender lograr para el país, después de casi veinte años de planeación, el cierre del círculo (junto con un nuevo plan de minería en 1982?) con un "desarrollo equilibrado" de toda su economía, así en los períodos de cada cuatro años se hubieran adoptado "estrategias

desequilibradas" que han buscado fomentar específicamente uno u otro sector de la economía.

Dado el panorama histórico anterior y la evolución registrada por la economía colombiana en los últimos años no es entonces desechable la inversión en vías y comunicaciones. Sobre todo si se tiene en cuenta que es factible que, hoy en día, se hallen aliviados permanentemente -como lo argumentan algunos-, los cuellos de botella del fomento industrial, las divisas y, más dudosamente, de la producción agrícola. Además de que puede ocurrir que en la actualidad ésta actividad -la de transporte y comunicaciones- después de haber sido abandonada por planes anteriores, presente mayores rentabilidades sociales que sus alternativas, aunque tal no haya sido el resultado de los análisis beneficio-costos realizados en el pasado.

De todas formas el esfuerzo oficial en esta etapa deberá ser el de identificar los proyectos más prioritarios (vías para comunicar el triángulo descrito, otras carreteras y caminos, mejoramiento de la infraestructura de puertos, etc.) en función de sus rentabilidades sociales, incluyendo sus impactos redistributivos, para que no se tilde al nuevo plan como "desarrollista", y la de programar sus fuentes de financiación no inflacionarias. Si, como se prevé, los primeros años del decenio venidero traen consigo la "destorcida" del café es bien posible y afortunado que el plan en referencia se pueda ejecutar adecuadamente con recursos de financiamiento externo en forma de política anti-cíclica. Indudablemente, de presentarse las circunstancias favorables mencionadas, se aseguraría, en gran medida, el éxito de la gestión económica del nuevo gobierno.

*Roberto Junguito Bonnet*