



## ¿Lo peor de dos mundos?

Como si estuviésemos en guerra, tenemos que recurrir a los puentes militares para lograr restablecer algún tipo de movilidad.

Miguel Gómez Martínez

POR: MIGUEL GÓMEZ MARTÍNEZ ·

Cualquier ciudadano que viaje por vía terrestre a cualquier parte de la geografía nacional se alarma con el pésimo estado de las vías nacionales, secundarias y terciarias. **A pesar de los costosos peajes, no existe un trayecto donde no se presenten derrumbes o inconvenientes que impliquen largas horas de espera** con los inmensos costos para la economía nacional.

Es difícil organizar la logística de un negocio con una infraestructura tan poco confiable. Cualquier invierno puede bloquear durante semanas amplias secciones del territorio como ha sucedido con los Llanos Orientales o el sur del país.

**Como si estuviésemos en guerra, tenemos que recurrir a los puentes militares para lograr restablecer algún tipo de movilidad.**

**El país está en mora de redefinir el régimen de concesión** que implementamos para la construcción y mantenimientos de nuestras vías. Hemos creado un modelo que adiciona los inconvenientes del sector público y las ineficiencias del privado.

El sector público que maneja **nuestra infraestructura se debate en múltiples**

### Lo más leído

1. Cómo generar firma electrónica ante la Dian para declarar renta
2. Herramientas que podrían facilitar el proceso de declaración de renta
3. ¿A quiénes se les vence el plazo para declarar renta esta semana?
4. Candidatos que 'pican en punta' en encuesta para alcaldías del país
5. Utilidad de Ecopetrol se descolgó 61% en el segundo trimestre

**problemas que van de la corrupción hasta la incapacidad de hacer cumplir a los contratistas los términos y condiciones de las obras que les fueron otorgadas.**

No sobra señalar la lentitud de la estructuración de los proyectos y de los trámites que permiten habilitar las condiciones para que los que deben construir puedan operar con eficiencia.

**Son años antes de que concluyan todas las expropiaciones necesarias lo que se refleja en una baja eficiencia de los procesos de construcción** que se desarrollan por tramos intermitentes y con una pasmosa lentitud.

Pero los privados también son responsables. **Construir obras civiles exige contar con un capital de trabajo que las empresas que operan en el país no tienen.**

Cuando se les asigna un contrato, las restricciones financieras propias no les permiten el **uso intensivo de maquinaria y tecnología para poder asumir con eficiencia las obras asignadas.**

Ello **explica el larguísimo proceso de intervención de la vía -que puede tardar lustros-** con todos los inconvenientes para los usuarios y sobrecostos para la economía.

Y está el tema del mantenimiento de la poca infraestructura disponible. **Un país sin tren debe movilizar toda su carga en camión.** El tráfico pesado requiere estrictos planes de mantenimiento que en Colombia no se adelantan lo que conduce a un deterioro dramático de una infraestructura de por sí frágil.

A pesar de los avances en los últimos tres lustros, **el país tiene unos cincuenta años de retraso en materia de infraestructura terrestre.**

La población, cansada de los problemas permanentes de comunicación, está movilizándose y bloqueando las vías en todo el país para exigir que las cosas cambien y que no sigan viviendo en medio de medidas de emergencia con intervenciones paliativas.

Viajar o transportar bienes es en Colombia una lotería. Sin infraestructura no es posible el desarrollo.

**Miguel Gómez Martínez**

Decano de Economía- Universidad del Rosario  
migomahu@gmail.com

**6.** Cómo el aumento de salarios ha influido en la alta inflación del país

## Mis Portales



### COLUMNAS ANTERIORES DE

MIGUEL GÓMEZ MARTÍNEZ

02/08/2023 Riesgo e incertidu

25/07/2023 ¡94 por ciento!

19/07/2023 Polarización econ

11/07/2023 19 y contando

[VER TODAS](#)



Reciba noticias de Portafolio desde Google news

[REPORTAR ERROR](#)

[IMPRIMIR](#)

**Destacados**

[OPINIÓN](#)

[NEGOCIOS](#)

[MIS FINANZAS](#)

[TENDENCIAS](#)