

Empresas víctimas del conflicto



**MARÍA JOSÉ
VIANA CLEVES**
Analista

Los teóricos de la justicia transicional afirman al unísono que los procesos de paz suelen ser más exitosos si centran su atención en las víctimas y no en los victimarios. Esta estrategia implica priorizar el reconocimiento y la reparación material e inmaterial de los daños sufridos por todas las víctimas del conflicto armado.

Resultan notorios los vacíos que, desde esta perspectiva, tiene el Sistema Integral de Verdad, Justicia, Reparación y No Repetición. Uno de los más relevantes consiste en la falta de inclusión de las víctimas empresariales del conflicto armado, tanto en el ámbito de la Ley 1448 de 2011 (Ley de Víctimas), como en las secciones del Acuerdo de Paz concernientes a la reparación de las víctimas y sus normas de implementación.

Mediante la expedición de la Ley de Víctimas, el Legislador pretendió reparar los traumas de la violencia sistemática y generalizada y promover la efectiva reconciliación na-

cional. Desde luego, este objetivo solo podría alcanzarse si dicha Ley hubiera sido el producto de un consenso nacional. Con todo, tanto en aquel entonces, como a lo largo del proceso de paz, los estructuradores de la justicia transicional omitieron convocar al escenario a todos los actores. En la lista de los no invitados aparecían las víctimas empresariales del conflicto armado, es decir, un sinnúmero de personas jurídicas, empresas y corporaciones que han sufrido innegables pérdidas humanas y materiales a lo largo de la guerra interna.

Las empresas más afectadas son las de la industria petrolera, carbonífera, agrícola, de prestación de bienes y servicios, de servicios públicos, los medios de comunicación y las empresas transportadoras. Estas víctimas han sido excluidas de los procesos transicionales conducentes a obtener justicia, verdad, reparación y garantías de no-repetición. No han tenido la oportunidad de narrar sus daños a las autoridades y a la comunidad nacional e internacional. Tampoco han podido denunciar a sus perpetradores ni perseguir la reparación de sus perjuicios.

A pesar de sus daños, estas empresas han seguido cumpliendo su función social de proveedores de bienes y servicios, actores humanitarios y pacificadores del conflicto. Para ello, se han visto obligadas a asumir cargas que trascienden su actividad comercial y social y han tenido que adaptarse a un medio hostil que demanda la adopción de exorbitantes medidas de protección y que trae consigo riesgos desproporcionados.

La historia ha demostrado que las sociedades solo pueden renacer de la guerra mediante la recuperación y el fortalecimiento de las empresas. Las empresas son esenciales para el resurgimiento de la economía y la incorporación al mercado laboral de los excombatientes. Sin embargo, no resulta equitativo esperar que las víctimas empresariales se perfilen como constructores de paz y cumplan las responsabilidades sociales que el post-acuerdo les demanda, sin que se les reconozca, restablezca, repare y proteja como parte afectada en el conflicto y se les conceda un acceso real y efectivo a la justicia, verdad, reparación y no repetición.



CONSEJOS PARA LÍDERES

**MAURICIO
RODRÍGUEZ**
@liderazgomr

La mejor vida no es la más larga, sino la más rica en buenas acciones.

Marie Curie

¡La pobreza comenzó a subir!

Los datos que acaba de presentar el Dane sobre la evolución de la pobreza multidimensional son preocupantes. Desde 2010, cuando se empezó a publicar este índice, es la primera vez que la incidencia sube. Los avances que se habían conseguido son significativos. Entre 2010 y 2016, el porcentaje de pobres cayó de 30,4% a 17,8%. De manera continua, la tendencia fue decreciente. Pero ahora, el comportamiento de la serie cambió de manera dramática, y entre 2016 y 2018, la incidencia de la pobreza multidimensional pasó de 17,8% a 19,6%. Este cambio de la tendencia es significativo, y es una alarma que la sociedad colombiana tiene que atender. La cifra es relevante por varias razones.

Primero, porque detrás de este porcentaje se oculta un drama social. Entre 2016 y 2018 el número de pobres pasó de 8,6 millones a 9,7. El aumento fue de 1,1 millones de personas.

Segundo, porque la pobreza multidimensional toca variables estructurales, que ya deberían estar resueltas. Es significativo el aumento de

carencias en dimensiones relacionadas con las características de la vivienda. Entre 2016 y 2018 el componente que más aumentó fue "el acceso a fuente de agua mejorada". En estos dos años subió 7,2 puntos porcentuales. Desde la óptica de las ciudades grandes e intermedias, en las que se han logrado avances significativos en vivienda, este dato puede parecer sorprendente, pero el deterioro en este indicador básico es una muestra de la brecha urba-



**JORGE IVÁN
GONZÁLEZ**

Profesor
Universidades
Nacional y
Externado

jorgeivangonzalez29@gmail.com

no/rural. El segundo crecimiento significativo fue "inadecuada eliminación de excretas" que aumentó 6,4 puntos porcentuales. Y "material inadecuado de pisos", que subió 4,8 puntos.

Tercero, porque los cambios en la pobreza multidimensional muestran la brecha entre regiones. La peor situación se presentó en el Caribe, donde la pobreza aumentó 7 puntos, que representan 835.000 nuevos pobres. Entre las regiones del país no hay convergencia, y las distancias son relevantes.

Cuarto, porque el deterioro de la pobreza multidimensional está acompañado del empeoramiento de otros indicadores como la pobreza monetaria, que también aumentó. Entre 2017 y 2018 la incidencia pasó de 26,9% a 27%. Esta variación es importante porque, de nuevo, muestra que la tendencia descendente se está agotando.

ESTE CAMBIO DE LA TENDENCIA ES UNA ALARMA QUE LA SOCIEDAD TIENE QUE ATENDER

Quinto, porque el aumento de la pobreza no se está presentando solamente en Colombia. El último informe de la Cepal sobre el panorama social de América Latina, muestra que entre 2015 y 2018 la pobreza monetaria subió, y el número de pobres pasó de 174 millones a 182.

Sexto, porque obliga a que el Gobierno tome decisiones que frenen el aumento de la pobreza, tanto multidimensional como monetaria. Siguiendo las advertencias de la Cepal, es necesario replantear la política económica, de tal forma que favorezca a la mayoría. En Colombia y en América Latina se han ido conjugando dos fenómenos que inciden negativamente en la pobreza. Por un lado, la reprimarización de las economías, que las ha vuelto cada vez más dependientes de las fluctuaciones de los precios de los hidrocarburos y de los minerales. Y, por el otro, la permanencia de la desigualdad, que no permite que los beneficios del crecimiento se repartan entre todos. Para la Cepal, el crecimiento pro-pobre obliga a llevar a cabo políticas que distribuyan el ingreso y la riqueza. Además, la equidad es una condición necesaria para la sostenibilidad ambiental.

TRIBUNA UNIVERSITARIA

Transporte y desarrollo



**AUGUSTO
GARRIDO**
Docente de
Ingeniería Civil
garrido2006@gmail.com

La infraestructura para el transporte en Colombia es deficiente. En el índice Global de Competitividad del Foro Económico Mundial 2017-2018,

en el pilar de Infraestructura, ocupamos el puesto 87 entre 137 países.

El problema no es nuevo. En el siglo XVIII la Nueva Granada era famosa por tener los peores caminos de las colonias españolas en América. En el siglo XIX, Agustín Codazzi escribía quejándose de nuestra infraestructura: "Parece que nuestros antecesores no conocieran otro método de abrir caminos, que subir a la parte más elevada de un cerro para bajar después a lo más profundo... y luego, volver a subir y a bajar sin interrupción, buscando siempre las quiebras más grandes de la serranía en lugar de evitarlas, faldeándolas".

Para el indicador de las carreteras, en la señalada medición, Colombia ocupa el puesto 110. Si bien, en los últimos años con el Programa de Vías 4G se han dado

pasos importantes, aún estamos lejos de superar esa brecha y mejorar la competitividad en términos de logística y transporte. Basta con señalar que la navegabilidad del río Magdalena y un eficiente sistema ferroviario, a pesar de su importancia, siguen siendo proyectos irrealizados y confusos.

EN EL SIGLO XVIII LA NUEVA GRANADA ERA FAMOSA POR TENER LOS PEORES CAMINOS DE LAS COLONIAS ESPAÑOLAS

No hacen faltan estudios profundos para saber que este rezago impacta el desarrollo económico del país, pues trae consecuencias inmediatas en los costos de producción, en los precios finales y en la oferta de productos. Pero estas consecuencias van un poco más allá y se expresan, a veces, en variables más difíciles de cuantificar como son la contaminación, los accidentes y la congestión vehicular.

La respuesta a este panorama del recién aprobado Plan de Desarrollo para el sector transporte son inversiones orientadas a fortalecer el transporte de carga y pasajeros, modernizar los sistemas de transporte públi-

co, reducir los tiempos de viaje y los costos a través de la eficiente integración de los modos de transporte e identificar nuevas alternativas para la financiación y ejecución de proyectos de infraestructura y transporte a nivel nacional y regional.

En teoría estas metas sueñan bien. Sin embargo, se podría acusar a la propuesta del gobierno de ser poco ambiciosa en algunos puntos importantes, como por el ejemplo, en el crecimiento de la red ferroviaria, en el mayor aprovechamiento de los ríos navegables y en los incentivos al uso de vehículos eléctricos.

Este último punto, el uso de vehículos eléctricos cobra particular importancia cuando el aire de nuestras ciudades empieza a mostrar síntomas alarmantes de contaminación, que además nos debe llevar a reevaluar las medidas restrictivas tomadas hasta ahora como el pico y placa, que ha sido implementada en varias capitales.

Por el bien del país, ojalá, el denominado pacto por el transporte del Plan de Desarrollo lleve a que Colombia dé un salto de calidad y gane en competitividad, que a su vez redundará en mayor desarrollo económico.