

EL ESPECTADOR

FUNDADO EN MEDELLÍN EN 1887 POR FIDEL CANO

El Espectador trabajará en bien de la patria con criterio liberal y en bien de los principios liberales con criterio patriótico. Fidel Cano
Gerente Eduardo Garcés López Director Fidel Cano Correa

Consejo Editorial

Presidente Gonzalo Córdoba Mallarino
Pilar Reyes, Héctor Abad Faciolince,
Ramiro Bejarano, Armando Montenegro.

Editor General Jorge Cardona

Vicepresidente Comercial Caracol Unidad de Medios
Mauricio Umaña Blanche

123

CACIQUE ELECTORAL
SIEMPRE ES TAMAL

GOYA



Directores: Fidel Cano Gutiérrez: 1887 - 1919. Luis Cano: 1919 - 1949. Gabriel Cano 1919 - 1923 (Medellín) y 1949 - 1954. Guillermo Cano: 1952 - 1986. Juan Guillermo y Fernando Cano: 1986 - 1997. Rodrigo Pardo: 1998 - 1999. Carlos Lleras de la Fuente: 1999 - 2002. Ricardo Santamaría: 2003. Fidel Cano Correa: 2004 fidelcano@elespectador.com

El Espectador. Editado por Comunican S.A. ©. Miembro: SIP, WAN, IPI y AMI
© Comunican S.A. 2018. Todos los derechos reservados.
ISSN 0122-2856. Año CXXX. www.elespectador.com

Opinión

La utopía del transporte público gratuito

NESESITAMOS MEDIDAS RADICALES para combatir el deterioro del medio ambiente. Aunque los líderes políticos de distintos países, motivados por ciertas industrias, suelen argumentar que los paños de agua tibia serán suficientes (como viene pasando en Colombia), la realidad es que, si no nos tomamos en serio la importancia de cambiar de paradigma en el consumo de energía y producción de contaminación, habremos perdido la batalla.

Alemania ha tenido que aprenderlo a las malas. Junto con Italia, Francia y otros seis países, se encuentra en la mira de la Comisión Europea, entidad de la Unión Europea, por la ausencia de planes viables que recorten el problema de la polución.

No se trata, por cierto, de un capricho: según datos reproducidos por *The Guardian*, hay cerca de 130 ciudades europeas con niveles de contaminación que amenazan la vida de las personas. Cada año los servicios de salud de Europa gastan cerca de 20 billones de euros en enfermedades relacionadas con esta situación. Ya son más de 400.000 las personas que han muerto por la falta de acción.

En otras palabras, no se puede seguir esperando. Además, Alemania carga encima el lastre del escándalo de Volkswagen, que estaba haciendo trampa en los sistemas de cálculo de emisiones en sus vehículos.

En medio de ese contexto, Barbara Hendricks, ministra de Ambiente en Alemania, anunció que su país intentaría algo radical: transporte público gratuito. Inicialmente se pondrá a prueba antes del final de este año en las ciudades de Bonn, Essen, Mannheim, Reutlingen y Herrenberg, pero se espera que sea una solución que se expanda al resto del país. Acompañando la medida, se ampliarán las restricciones a las emisiones de vehículos como buses y taxis, y se proponen incentivos para que las personas comparten sus vehículos.

El enemigo claro es el automóvil particular, pero a largo plazo la pelea es por conquistar el imaginario pú-

blico. Que las personas entiendan como apenas lógico preferir el transporte público que las otras alternativas, descongestionando así las vías y reduciendo el impacto ambiental.

Ese es el tipo de cambios que el mundo entero ha debido intentar hace varios años, pero que por múltiples razones se han visto frustrados. Si Alemania triunfa, deberíamos seguir el ejemplo.

Por supuesto, comparar la potencia europea con nuestro país es ingenuo. Las principales ciudades de Colombia todavía tienen serios problemas de cubrimiento en el transporte público, que deben solucionarse antes de cualquier cambio a la gratuidad. Pero eso no significa que debamos continuar siendo complacientes con la ausencia de visión ambiciosa a corto, mediano y largo plazo.

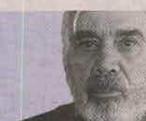
Tanto en el transporte como en todo los temas que tocan la sostenibilidad ambiental del país, necesitamos sacudirnos la comodidad peligrosa en la que vivimos y apostar por verdaderos cambios de paradigma. Que nuestra lucha contra la contaminación deje de consistir en una defensa reactiva según la coyuntura y se convierta en varias políticas públicas que cambien como entendemos nuestra relación con el ambiente.

“Ese es el tipo de cambios que el mundo entero ha debido intentar hace varios años, pero que por múltiples razones se han visto frustrados”.

¿Está en desacuerdo con este editorial? Envíe su anteditorial de 500 palabras a yosoyespectador@gmail.com

El desarrollo económico

SALOMÓN KALMANOVITZ



UNA BUENA DEFINICIÓN DE DESARROLLO económico es la elevación de las capacidades humanas de una población (Dani Rodrik), que al poder producir más sabiamente también contribuyen a un crecimiento económico más rápido. El escalamiento de las capacidades tiene que ver obviamente con la educación, aplicadas a todas las actividades económicas, pero lo que más efecto multiplicador tiene es la industria, en especial si se trata de actividades intensivas en mano de obra. La minería tiende a ser intensiva en capital y ocupa poca población, algo que se repite con la agricultura moderna. La primera tiene el inconveniente de que sus precios son volátiles y generan ciclos de bonanzas seguidos por crisis que se amplifican por toda la economía.

Las bonanzas mineras tienen efectos indeseados en las actividades industriales y agrícolas que exportan o compiten con las importaciones, conduciendo a una especialización indeseable para el desarrollo

de largo plazo, proceso que es reconocido en la literatura económica como enfermedad holandesa. En los años 70, Holanda descubrió yacimientos de gas en el Mar del Norte y la renta que produjo revaluó el florín y desindustrializó parcialmente al pequeño país.

No obstante, un buen sistema político puede utilizar la renta minera precisamente para elevar las capacidades humanas mediante la educación y la diversificación de la economía. Cuando este tipo de instituciones es inexistente, como en la mayor parte de América Latina y en Colombia, la especialización minera conduce a una pérdida incluso de las capacidades humanas que se habían logrado acumular por 50 años de industrialización protegida.

Rodrik compara los exitosos procesos de desarrollo en el este asiático, China y Japón, con los de América Latina. Encuentra que el seguimiento de las fórmulas de apertura comercial y de capitales, liberalización financiera, banco central independiente y baja inflación, disciplina fiscal y privatizaciones fueron decepcionantes para el crecimiento económico de nuestra región, mientras que la intervención gubernamental en Asia fue decisiva para su desarrollo. Pero la diferencia fundamental fue la debilidad de los Esta-

dos de América Latina y sus fundamentos clientelistas que deterioraron la calidad de las políticas públicas. Chile fue el país de mejor comportamiento en el continente, precisamente por contar con un Estado relativamente fuerte, siendo el que primero adoptó las fórmulas de apertura comercial y financiera. Sin embargo, comparado con los países de Asia, el desarrollo de Chile fue menor y el fin de la bonanza minera lo dejó exangüe, como al resto de América Latina.

En Asia, por el contrario, se contó con Estados fuertes y burocracias competentes que fueron los agentes de cambio incremental, interviniendo los mercados, propiciando en China empresas públicas y mixtas en los niveles regionales y municipales, mientras que otorgaron incentivos fiscales y crediticios a las empresas exportadoras en Corea del Sur y Taiwán, así como castigos a los que incumplieron metas acordadas; todos mantuvieron un nivel de protección de sus mercados internos que se fue reduciendo en la medida en que obtenían amplios superávits comerciales.

Todavía se escuchan voces en nuestro medio que insisten en que la salida de la encrucijada de crecimiento volátil y escaso desarrollo son más reformas de libre mercado, bajos impuestos y menos intervención estatal. ¿Están en lo cierto?

Nieves

