

Lunáticos...

La Luna inspiró y movilizó al hombre hasta llegar a ella. Hace 50 años el gran logro fue pisar su superficie y se expresó así “un pequeño paso para un hombre y un gran salto para la humanidad”. Hoy necesitamos de estos pequeños pasos de cada hombre para recuperar nuestra humanidad, necesitamos más lunáticos.

Michael Collins, astronauta de la tripulación Apolo 11, envió un mensaje por Google Doodles que nos hace reflexionar hoy con base en su experiencia de haber viajado a la Luna hace 50 años “Neil, Buzz y yo teníamos una enorme responsabilidad. Para que el ser humano pudiera llegar a la Luna, se necesitó la ayuda



SANDRA I. FUENTES MARTÍNEZ
Directora Grupo SAF- Colombia
@sandrafuentesm

de 400.000 personas: desde ingenieros y programadores informáticos hasta quienes cosieron los trajes espaciales herméticos... La computadora de a bordo nos parecía muy sofisticada, pero su potencia informática era bastante inferior a la tecnología que llevamos hoy en día en el bolsillo... La primera vez que vimos la Luna de cerca fue un espectáculo inolvidable. Era enorme... Por más impresio-

nante que fuera la vista desde cerca de esta Luna tan nueva, no se comparaba con la de la Tierra en miniatura. Ese fue el espectáculo principal: ver la Tierra desde lejos”.

Este mensaje resalta la unión de esfuerzos, donde todos los roles cuentan para alcanzar un objetivo, con tenacidad, coraje y perseverancia se alcanzan metas que se ven muy lejanas. La esperanza planificada de lograrlo fue lo que movilizó voluntades para tomar decisiones que cambiaran la nueva forma de ver la Tierra.

HACE 50 AÑOS, LA LUNA ERA EL LÍMITE, HOY YA ESTAMOS REBASANDO LOS LÍMITES PLANETARIOS PARA SUBSISTIR

Este paso para la humanidad de hace 50 años nos permitió, ver la tierra desde lejos, en miniatura y vulnerable. Esto es lo que se debe recordar, para generar conciencia de proteger nuestra casa común. Además, si comparamos la foto de la Tierra en ese entonces y la de hoy, son muy diferentes, los pasos del hombre en la Tierra durante estos 50 años han dejado otras huellas, que son de evidente destrucción, impacto que se ha hecho visible desde varios organismos y en documentales icónicos como “Una verdad incómoda”, y el más reciente, “El hielo en llamas”.

Si la tecnología empleada para llegar a la Luna, fue bastante inferior comparada con lo que ahora tenemos en nuestras manos; ¿por qué en este siglo, no llegamos tan lejos; no en distancia; sino en propósito común, para hacer un mundo más viable? Hace 50 años, la Luna era el límite, hoy ya estamos rebasando los límites planetarios que nos permiten subsistir, llevándonos a poner en riesgo hasta la vida misma.

La placa colocada en la Luna dice: “Aquí, habitantes del planeta Tierra pisaron la Luna por primera vez en julio de 1969. Vinimos en son de paz, en nombre de la humanidad”. Un mensaje de unidad, humanidad y paz; que hoy paradójicamente son los tres aspectos ausentes en la tierra y que su carencia la están haciendo insostenible e inviable.

El mensaje de Collins finaliza: “regresamos a la Tierra ... y nos invitaron a hacer una gira internacional, y me sorprendió que, en todos los lugares donde estuvimos, el público decía: “Lo logramos. Nosotros; ustedes y yo. Los habitantes de este maravilloso planeta Tierra. Lo logramos”.

Este sentimiento de unidad, de logro compartido, que inspiró el llegar a la Luna, se requiere nuevamente para decir en poco tiempo: lo logramos, logramos recuperar y recomponer a este maravilloso planeta. Necesitamos lunáticos que movilicen la unidad con humanidad, para alcanzar la paz y la sostenibilidad en el planeta Tierra.

ECONOMETRÍA | JULIAN ROA Y LAECO

Latinoamérica no crecerá en 2019

En una economía global, cada día más interconectada e interdependiente, se hace necesario un análisis económico con enfoque internacional, sin perder de vista el contexto local. Bajo esta premisa surgió en 2015 la *Alianza Latinoamericana de Consultoras Económicas (Laeco)*, por sus iniciales en inglés). Mensualmente *Laeco* produce de manera integrada un análisis de las economías latinoamericanas, que permite a los tomadores de decisiones tener en cuenta las múltiples interacciones existentes entre los países latinoamericanos y de estos con el resto del mundo.

Actualmente, *Laeco* está compuesta por algunas de las principales firmas de consultoría económica independiente de Latinoamérica, dentro de las cuales se encuentran: *Econometría de Colombia*, *Ecolatina de Argentina*, *Cebec de Bolivia*, *Tendencias de Brasil*, *Gemines de Chile*, *Ecoanálisis de Costa Rica*, *Cordes de Ecuador*, *Consultores Internacionales S.C. de México*, *MF Economía de Paraguay*, *Macroconsult de Perú*, *Oikos de Uruguay* y *Econalítica de Venezuela*. De esta manera, *Laeco* incluye el análisis de la mayoría de las economías latinoamericanas que

reúnen más de 95% del PIB de la región.

En su análisis más reciente, *Laeco* proyecta un crecimiento de -0,1% del PIB latinoamericano para 2019, reduciendo 1,1 puntos porcentuales la estimación realizada en marzo. Este desempeño sería incluso inferior al registrado el año pasado, cuando la región creció solo 0,4%. El virtual estancamiento produce serios desafíos ya que aminora la

EL CRECIMIENTO LATINOAMERICANO NO SERÁ MENOR AL QUE SE PROYECTA

creación de empleo y afecta al ingreso per cápita de los habitantes de la región. En 2019, se repetirían las recesiones en Argentina y en Venezuela, alas que también se sumarían el freno de la expansión en Brasil, México, Ecuador y Uruguay. Las perspectivas de crecimiento del resto de países integrantes no compensarán la pérdida de dinamismo.

El indicador *Laeco-12*, que mide el PIB de los 12 países señalados, volvería a crecer en 2020, cuando dichas economías presenten un comportamiento más pujante, con ex-

cepción de Bolivia que desaceleraría su expansión. Así, se proyecta un crecimiento de 2,0% para Latinoamérica el año próximo.

De acuerdo con las estimaciones de los integrantes de la Alianza *Laeco*, el crecimiento latinoamericano será menor al que proyectan distintos organismos internacionales. Por ejemplo, el *Fondo Monetario Internacional* publicó esta semana que la expansión latinoamericana sería de 0,6% en 2019 y 2,3% en 2020 (versus el indicador *Laeco-12* que proyecta una variación de la actividad de -0,1% y 2,0%, respectivamente). El *Banco Mundial* proyecta que la región aumentaría 1,7% y 2,5% en dichos años, mientras que *Cepal* prevé que el PIB regional crecerá 1,3% este año.

El indicador *Laeco-12* está afectado por el sensible deterioro económico de Venezuela. Aislando la evolución de este país, el crecimiento regional alcanzaría un ritmo de 1,1% en 2019 y de 2,2% en 2020. La Alianza Latinoamericana de Consultoras Económicas ha expresado su solidaridad y apoyo para la resolución de los problemas que persisten en Venezuela, para así reanudar las relaciones comerciales y de

El Punto Final



JORGE HERNÁN PELÁEZ
Columnista y periodista de Al paredón del Diario LR
@jhpelaez

La primera vez que oí “Caprecom” fue a muy corta edad en la casa de mis abuelos paternos. Mi abuelo Ernesto Peláez Moreno tuvo la oportunidad de trabajar como dibujante en *In-ravision*, entidad que lo afilió a *Caprecom*. Mi abuelo falleció en los años 90 y mi abuela Doña Justa Restrepo de Peláez, que fue afiliada como beneficiaria. Ella siguió recibiendo tratamientos y citas médicas, a pesar de los inconvenientes financieros y operativos que crecían continuamente. La EPS *Caprecom*, comenzó su proceso de liquidación en enero de 2016. Los usuarios, distribuidos en 552 municipios del país fueron trasladados a diferentes EPS.

Esta semana el Gobierno anunció, en el marco del acuerdo de punto final, el pago final de las deudas viejas de *Caprecom*. Como antecedente recordemos que el sistema de salud ha acumulado diferencias en cuentas reportadas por entidades responsables de los pagos. Las deudas entre EPS e IPS corresponden a servicios que se financian con la UPC y tecnologías que se financian con otros mecanismos. En el caso de las deudas por servicios y tecnologías financiadas con la UPC, al ser una prima de riesgo que se reconoce a priori a las EPS, son ellas quienes tienen la responsabilidad de pagar esas

cuentas con su red de prestadores y proveedores de servicios de salud. En el caso de los servicios que se financian con otros mecanismos, los responsables de pago son la Nación, a través de la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud - Adres en el caso del régimen contributivo y las entidades territoriales en el caso del régimen subsidiado. Esta nueva fórmula viene funcionando mejor que el anteriormente desastroso Fosyga, con todas las malas prácticas posibles.

ESPERAMOS QUE EN VERDAD SEA UN PUNTO FINAL DEL DESANGRE FINANCIERO

Dos funcionarios fueron los encargados de revisar la viabilidad jurídica y financiera. Diana Cárdenas viceministra de Protección Social y Juan Alberto Londoño viceministro de Hacienda, fueron los protagonistas detrás de cámaras. Los Ministros de Salud Juan Pablo Uribe y Alberto Carrasquilla de Hacienda sellaron finalmente el documento que fue presentado el martes en Medellín. En el corazón del acuerdo está un elemento importante: El saneamiento dispuesto en el régimen subsidiado depende de la colaboración armónica del Gobier-

no Nacional y las entidades territoriales.

A los gobernadores les conviene, pero depende mucho de buenas prácticas. En el largo plazo vendrá una centralización de la competencia del reconocimiento y pago de los servicios a partir de 2020. Es importante que haya una reglamentación para la cofinanciación de la Nación. Los actores del sistema deberán unificar criterios sobre los cuales las entidades territoriales puedan lograr el saneamiento definitivo del régimen subsidiado. Ya se ha avanzado en un decreto que será expedido por el Ministerio de Hacienda. El texto explicará detalles de cofinanciación para definir fuentes obligatorias para el saneamiento. Es importante resaltar que se incluirán incentivos a quienes hagan los pagos con recursos propios y a quienes hayan pagado más de 90% del valor reconocido.

La próxima semana el gobierno llevará la explicación al Valle del Cauca el lunes, a Cundinamarca el martes, y posteriormente el 8 de agosto sigue la gira regional en Barranquilla. Finalmente se ve un proyecto en salud estructurado a largo plazo que no se logró materializar en los gobiernos de Santos ni de Uribe. Esperamos que verdaderamente sea un punto final del desangre financiero histórico.

LA REGIÓN NO CRECERÁ EN 2019

Variación del PIB real anual

	2018	2019 p	2020 p
Bolivia	2,4%	4%	2,7%
Perú	4%	3,5%	3,9%
Colombia	2,6%	3,2%	3,5%
Chile	4%	2,7%	3,5%
Paraguay	3,7%	2%	3,7%
Costa Rica	2,7%	1,9%	2%
México	2%	1,1%	1,8%
Brasil	1,1%	0,9%	2%
Uruguay	1,6%	0,5%	1,8%
Ecuador	1,40%	0%	1%
Argentina	-2,5%	-1,7%	2%
Venezuela	-24,7%	-35,7%	-9%
Credimiento regional	0,4%	0%	2%

Fuente: Laeco / Gráfico: LR-AL

inversión en este país, lo cual será fundamental para el crecimiento conjunto de la región.

Desde una perspectiva global, el FMI disminuyó el pronóstico de crecimiento del PIB mundial de 3,3 a 3,2% para el año 2019. De manera similar redujo el pronóstico de 2020, el cual paso de 3,6% a 3,5%. Dentro de los factores que explican estos cambios se encuentra el conflicto comercial entre China y Estados Unidos, la incertidumbre generada por

el Brexit y la inestabilidad en el precio del petróleo, la cual ha sido consecuencia de las tensiones geopolíticas. Además de estos factores, que ante todo afectan el crecimiento de los países desarrollados, también se presenta un rendimiento regular en las economías emergentes. Dentro de estos, destaca el cambio en el pronóstico de crecimiento de América Latina y el Caribe por parte del FMI, el cual en el mes de abril era de 1,4% y se actualizó a

0,6%, siendo la región que más empeora en sus pronósticos. En el caso colombiano, el FMI pronostica un crecimiento de 3,5% para el año 2019 y de 3,6% para 2020, manteniendo así las proyecciones realizadas en el mes de abril. Estos indicadores contrastan con los de *Economía*, que son 3,2% para 2019 y 3,5% para 2020.

La comparación del crecimiento económico colombiano con otros países latinoamericanos pone en perspectiva el comportamiento reciente de la economía colombiana. No se está creciendo a las tasas deseadas internamente, pero se está creciendo más que la mayoría de los países con condiciones similares. No obstante, se prevén condiciones económicas menos favorables que podrían justificar ciertas acciones de política para así evitar tasas de crecimiento inferiores y mayores tasas de desempleo. El gasto público eficiente, tal cual lo ha propuesto el gobierno, acompañado de una política monetaria expansiva que ajuste el crecimiento actual al potencial, tal y como lo propone el FMI para los países emergentes, puede ser una combinación ideal para atravesar estos tiempos de tormenta en la región.



CONSEJOS PARA LÍDERES

MAURICIO RODRÍGUEZ
@liderazgomr

No se pueden descubrir nuevos mares a menos que se tenga el coraje de perder de vista la orilla.

André Gide

Modos de transporte

El deterioro de la movilidad en las principales ciudades colombianas y el atraso de la infraestructura de transporte, venían afectando la calidad de vida y la competitividad, perturbando el desarrollo económico y social; tendencia que se está revirtiendo de manera asimétrica en las aglomeraciones urbanas y de forma más consistente, pero con grandes talanqueras, en la conectividad del territorio nacional.

La ciudad región de Bogotá, es la que más crece en el país, extendiendo su territorio por fuera del Distrito. Por ello, la población regional es de cerca de 9,5 millones de habitantes, sumados 1,4 de los 16 municipios vecinos. Diariamente entran y salen al Distrito cerca de 400.000 personas, fundamentalmente por motivos laborales.

En un día promedio, se moviliza carga de 128 mil toneladas, por prácticamente las mismas vías de más de 50 años. Bogotá es el gran centro regional de servicios sociales para salud, educación y desarrollo social. No obstante ser una ciudad de oportunidades, la movilidad es un

desastre. El transporte masivo de pasajeros requiere la ampliación del sistema *Transmilenio*, el metro y más modos de transporte. La Administración actual está revirtiendo el deterioro, planeando una urbe ordenada y compacta para el largo plazo y construyendo el camino para la mejora.

Medellín es ejemplo de desarrollo urbano por su mejoramiento continuo de infraestructura. El sistema masivo de transporte Metro, inaugurado en 1995, cambió las rutas y los ritos de los ciudadanos. Los diferentes modos de transporte mejoran la movilidad ciudadana. No obstante, los vehículos en la capital antioqueña transitan a 22 km/h, cuando hace una década el mismo promedio era de 34 km/h.

El potencial de crecimiento productivo de nuestras grandes ciudades depende, en gran medida, de la calidad de la infraestructura de transporte, de su operación logística y de la conectividad nacional. Para esto último y la mejora en competitividad, es necesario continuar con la ampliación de la operación aérea, la mejora de puertos, la implementación del plan maestro de transporte intermodal 2015 - 2035 y en general el plan maestro de infraestructura nacional, que incluye las concesiones 4G.

LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE ES INSTRUMENTO DE DESARROLLO

De otra parte, a pesar de los inadmisibles sobornos de *Odebrecht*, en casi todos los países las obras de la empresa y sus consorcios se vienen concluyendo a satisfacción, menos en Colombia. Esa decisión de liquidar los contratos paralizó obras de infraestructura como la Ruta del Sol II y el proyecto de recuperación de la navegabilidad del Río Magdalena derivada de la declaratoria de caducidad del contrato de Navelena.

Pues bien, este último es un ejemplo de talanquera al desarrollo de una región y de la conectividad con modo de transporte más económico. Barrancabermeja y el Magdalena Medio, se afectaron con esta caducidad. El puerto Impala se construyó en concesión con la multinacional suiza Trafifigura. Las conexiones viales con Ruta del Sol se ejecutan, siendo principal obra la Gran Vía Yuma, corredor fundamental en esta solución articulada de infraestructura intermodal. Otro ejemplo, es la desconexión del Llano con Bogotá.

La infraestructura de transporte es instrumento de desarrollo, la articulación de los diferentes modos de transporte y la mejora de la movilidad de nuestras grandes ciudades, apalancan la competitividad y la calidad de vida de los ciudadanos.

TRIBUNA UNIVERSITARIA

Adaptarse o morir



AUGUSTO GARRIDO
Docente de Ingeniería Civil
garrido2006@gmail.com

El cambio climático es un tema obligado dentro de la agenda de los grandes líderes mundiales. Desde **Trump** hasta **Xi Jinping**, pasando por el papa **Francisco**, se han referido de algún modo sobre este espinoso tema, a favor o en contra, para marcar las políticas de sus estados o para llamar la atención de sus seguidores.

Entre la comunidad científica no existe pleno consenso sobre el origen antropogénico del cambio climático. Sin embargo, esto no niega la aparición de fenómenos climáticos que marcan un cambio en lo que consideramos como comportamiento normal del planeta. Dichos cambios exigen adaptación no solo en la infraestructura, sino también, en el ámbito social, económico y ambiental.

Tan sensible es el tema que, de acuerdo con un estudio periodístico realizado por *The New York Times*, la percepción que la sociedad tiene sobre el futuro por el cambio climático, incide negativamente en la decisión de tener hijos.

Colombia no es ajena a esta realidad. Más aún, presenta una alta vulnerabilidad a los fenómenos asociados al cambio climático por sus condiciones geográficas y ambientales. Solo por citar un ejemplo, de acuerdo con la *Comisión Económica para América Latina* y el *Banco Interamericano de Desarrollo*, el fenómeno de la Niña que azotó al país a finales de 2010 y principios de 2011, dejó cerca de 3,2 millones de personas afectadas y pérdidas económicas estimadas en los \$11,2 billones.

SE DEBE BUSCA DISMINUIR LAS CAUSAS DEL CALENTAMIENTO GLOBAL

El aumento del nivel del mar es una de las consecuencias inmediatas del cambio climático. Se estima que el nivel medio global del mar ha aumentado a una tasa aproximada de 3 mm/año desde 1993. Esto significa que, si no tomamos medidas pronto que mitiguen la emisión de los gases de efecto invernadero, la geografía costera se verá inevitablemente modificada y con ella, toda la población que se asienta en estas zonas.

Quizás para alguien prevenido, hablar de un crecimiento de 3 mm/año del nivel del mar pueda parecer insignificante, pero nuestro planeta es un sistema delicado y cambios en estas variables traen grandes consecuencias. No hay que olvidar que los océanos cubren más de 70% de la superficie de nuestro planeta, por lo tanto, hablar de ellos es hablar de la estabilidad de la vida en la Tierra.

Su dinámica incide en todo el planeta, aun cuando estamos lejos de la costa, pues regulan el clima global. Pensemos, por ejemplo, en algo que nos es cercano: Cartagena de Indias. Si el nivel del mar sigue creciendo a este ritmo, el patrimonio histórico de esta ciudad y el sector turístico están en peligro porque el agua invadirá cada vez más las zonas costeras. Por esto mismo, ecosistemas frágiles como la ciénaga de la Virgen y los manglares también están en peligro.

Frente a este panorama solo quedan dos opciones: adaptarse o morir. Se debe actuar con sentido de urgencia, buscando disminuir las causas del calentamiento global y afrontar los cambios en la geografía costera.