

OPINIÓN

“Ha sido un proceso muy largo para que se me cayera la venda de los ojos y entendiera el dolor de los animales. Y que aprendiera que los animales son mis prójimos”.

Fernando Vallejo (1942-), escritor colombiano.

¿POR QUÉ LE IMPORTA ESTE TEMA A AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE?

La gobernabilidad fiscal en EE.UU.

- ALICIA BÁRCENA -

Secretaria ejecutiva de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal)

El debate fiscal en Estados Unidos se ha convertido en un tema recurrente que mantiene en vilo al mundo en general y a las economías de América Latina y el Caribe en particular. El acuerdo alcanzado hace unos días permite un breve respiro al evitar, por el momento, que la economía estadounidense caiga barranca abajo, metafóricamente hablando, arrastrada por el peso de su desequilibrio fiscal. La mala noticia es que esta solución no aleja de modo definitivo los problemas a resolver. La próxima ronda de negociaciones sobre los límites al endeudamiento ('debt ceiling') y los recortes fiscales se augura complicada por la creciente brecha que separa a demócratas y republicanos.

La incertidumbre impone riesgos relevantes a nuestras economías. En primer lugar, introduce una mayor volatilidad en los mercados que complica el manejo de las políticas monetaria, cambiaria y financiera. Asimismo, esta incertidumbre desestabiliza decisiones de consumo, producción e inversiones afectando negativamente el crecimiento de la economía estadounidense en particular y de la economía mundial en general. Esto se traducirá en una disminución de los flujos comerciales internacionales con efectos negativos sobre las perspectivas de crecimiento de nuestra región.

América Latina y el Caribe, y especialmente México, América Central y el Caribe, están fuertemente vinculados a la economía estadounidense y son particularmente sensibles a la magnitud, el 'timing' y el estilo que adopte la estrategia fiscal en Estados Unidos. Los países de América del Sur tampoco están exentos de los

probables efectos negativos que esta situación puede implicar, ya que el menor nivel de actividad estadounidense y la mayor incertidumbre global pueden deprimir los precios de los productos básicos que estos países exportan y dificultar, a la vez, el acceso a los mercados financieros internacionales.

Volviendo a la metáfora, se puede decir que la economía estadounidense se apresta a atravesar en el 2013 (y los años subsiguientes) un territorio plagado de abismos que, para resolverse, requerirán de una mayor voluntad y capacidad de arribar a consensos. Hoy nadie duda de

RECLAMO
Para el FMI, los legisladores estadounidenses deben ir más lejos para volver a la viabilidad.

la urgencia de implementar algún tipo de ajuste que frene el crecimiento insostenible de la deuda pública estadounidense y todo el mundo entiende que este déficit fiscal se ha venido acumulando especialmente desde los primeros años del nuevo siglo, en gran medida por los fuertes recortes de impuestos y al aumento del gasto militar. Además se ha incrementado recientemente por la fuerte recesión y la necesidad de tomar medidas compensatorias.

Dada la magnitud de la brecha fiscal y la



imposibilidad de cerrarla en un plazo breve debido a las posiciones tan antagónicas e irreductibles, el mundo deberá repensar senderos para convivir con un déficit fiscal estructural estadounidense que algunas estimaciones ubican entre el 5% y el 6% del PBI. La financiación de este déficit implicará un continuo aumento de la oferta de activos financieros denominados en dólares, combinado con mayor demanda de estos activos por parte de las economías emergentes, incluyendo los países de nuestra región para evitar la apreciación de sus monedas. Un potente indicador es el nivel sin precedentes de acumulación de reservas internacionales por parte de los gobiernos de la región en años recientes y que ascienden a más de US\$800.000 millones.

Pero está en riesgo este modelo de blindaje que se basa en el ahorro de nuestras sociedades y que ante la creciente deva-

luación del dólar pone en jaque los esfuerzos productivos y sociales en nuestra región. Al mismo tiempo este nivel de reservas le otorga a nuestra región mayor peso político frente a los debates fiscales y especialmente la autoridad para reclamar cordura a los actores políticos involucrados.

Por eso es preciso insistir en la necesidad de que los participantes de la discusión política sobre gobernabilidad fiscal en Estados Unidos asuman con responsabilidad el rol histórico que les toca cumplir, no solo en términos domésticos o locales sino respecto a sus implicaciones en la economía internacional.



DESPUÉS DE 14 AÑOS DE GOBIERNO

¿Estaría mejor Venezuela sin Chávez?

ROBERTO HEIMOVITS
Analista internacional



La grave enfermedad de Chávez hace pensar qué pasaría si ya no puede continuar como presidente. ¿Mejoraría Venezuela? ¿Sería un país más democrático, próspero y justo?

Si bien no estableció una dictadura abierta, Chávez deterioró la democracia para ganar elecciones y concentrar el poder. En lo económico tuvo la suerte de tener precios cada vez mayores de petróleo que le aseguraron ingresos gigantescos. Sin embargo, desperdició esta riqueza. Creó varios programas asistenciales que ayudaron a parte de la población de bajos ingresos, pero no desarrolló la educación pública y la infraestructura. Tampoco fortaleció las instituciones. Dio pescado, pero no enseñó a pescar. Polarizó más al país. La incapacidad o indiferencia de su régimen ayudó a que la seguridad se deteriorara a tal extremo que el número de asesinatos superó al de México.

Sin embargo, tan dudoso récord de Chávez como gobernante no asegura que su alejamiento lleve a una mejor Venezuela. Para explicar esto, recordemos por qué Chávez llegó al poder en 1998.

No fue por casualidad. Luego de que Venezuela recuperó la democracia en 1958, fue gobernada hasta 1998 por los partidos AD y Copei. En ese período ocurrieron dos alzas radicales en el precio del petróleo, en 1973 y 1979, que generaron un flujo gigante de riqueza hacia Venezuela. ¿Cuál fue el resultado? Tomando del Banco Mundial el indicador de desarrollo más importante, el PBI per cápita para las 12 economías más grandes de América Latina, el que menos creció de 1960 a 1998 fue... Venezuela. Es más, por increíble que parezca, disminuyó.

Cabe imaginar el grado de incapacidad de los grupos y partidos que gobernaron los cuarenta años previos a Chávez para que el país más rico de la región fuera también el que menos creció. Buena parte de los venezolanos vio cómo una riqueza enorme entraba a su país sin que ellos se beneficiaran en lo más mínimo. El resentimiento que esto causó fue decisivo para las victorias electorales de Chávez desde 1998. Curiosamente, en el período de Chávez 1998-2011 el crecimiento del PBI per cápita del país ocupó... también el último lugar.

El problema más inmediato si Chávez ya no pudiera gobernar es la posibilidad de serios enfrentamientos internos, ya sea con la oposición si -cosa posible- los chavistas tratan de mantenerse en el poder violando la Constitución, o entre los mismos chavistas por elegir al "legítimo" sucesor.

Pero, más allá de esto, hay tres desafíos que la clase política venezolana -chavistas y opositores- debe superar para avanzar hacia un país mejor que el que Chávez dejaría. Primero, restablecer plenamente la vigencia de la democracia, para que no haya dudas sobre la legitimidad de quien gane las próximas elecciones.

Los otros dos retos son aprender a gobernar con eficacia e inclusión social. Si no lo hace, Venezuela seguirá formando parte de esa colección, a la vez extraña y triste, de países con riquezas enormes y sociedades pobres e injustas.

* La columna de Richard Webb regresa la próxima semana.

TRANSPORTE SOSTENIBLE PARA LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA

Bonos de carbono para Lima

- IRMA MONTES PATIÑO -
Consultora en conflictos sociales

La alcaldesa de Lima, Susana Villarán, tiene ante sí la muy complicada tarea de implementar un sistema de transporte público masivo, eficiente, articulado y sostenible. Para lograrlo deberá buscar salidas creativas para financiarlo y aprovechar los beneficios que ofrecen los proyectos de mecanismos de desarrollo limpio (MDL), cuya principal herramienta de beneficio son los créditos por reducción de emisiones (CER, por sus siglas en inglés), comúnmente llamados bonos de carbono.

Para comprender de qué hablamos, basta darle una mirada a Ciudad de México y a su Metrobús, un sistema de transporte rápido (Bus Rapid Transit o BRT) que recorre varios kilómetros y atraviesa las principales arterias de esa ciudad y es reconocido como uno de los más eficientes de la región. Pero lo más interesante es que fue de los primeros transportes públicos del mundo en recibir dinero fresco, por la venta

de bonos de carbono.

En Bogotá podemos ver otro caso de éxito en el TransMilenio: ordenó el transporte público y se ha convertido en eficiente ejemplo de desarrollo en el mercado de bonos de carbono. Este sistema de autobuses rápidos circula por vías exclusivas y, desde el 2007, ha reducido sustancialmente las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), causantes en gran parte del calentamiento global. El proyecto se concibió para movilizar a más gente con menos autobuses. Los bonos de carbono -muy escuetamente- son un instrumento financiero utilizado para reducir gases contaminantes como el dióxido de carbono (CO₂) y otros gases de efecto invernadero (GEI). Fueron concebidos como herramientas de intercambio en el Protocolo de Kioto (firmado en 1997 y cuyas fechas de compromiso se han logrado prorrogar recientemente)



para ayudar a mitigar el calentamiento global. Pensando proactivamente, la alcaldesa Villarán podría usar esta iniciativa para mejorar el obsoleto e ineficiente parque automotor de nuestra capital, si acaso hasta su renovación completa, recuperando parte de la inversión requerida. Y es que el Protocolo de Kioto obliga a los países industrializados a reducir sus propias emisiones comprometiéndolos así a invertir en proyectos que mitiguen la contaminación ambiental en países en desarrollo.

Se calcula que a la fecha, el TransMilenio, con más de una década de servicio, ha comercializado su reducción de emisión de CO₂ en US\$300 millones, con países como Holanda. Es el primer proyecto de transporte aprobado por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) para la generación y venta de créditos de carbono. También varias líneas del Metrobús mexicano están ya registradas ante la ONU como

un proyecto de transporte masivo con emisiones reducidas. Nuestro país no es ajeno a estas alternativas y una empresa bancaria privada se ha convertido en la primera entidad que invirtió en ellos.

Es momento para que Villarán demuestre que está a la vanguardia, ocupándose proactivamente de los problemas medulares de Lima y transformar el caos y la contaminación generada por el transporte, especialmente el público. No justificando la ineficiencia y propiciando plataformas políticas a quienes nadie ha elegido. Más de doce millones de viajes se realizan diariamente dentro de la ciudad. Ello podría empezar a generar oportunidades dentro de las patéticas circunstancias del caos vehicular que provoca infinidad de problemas y además deteriora nuestra salud por los altos niveles de contaminación a que nos expone. Digámonos todos "sí" a lo productivo y a las oportunidades efectivas de progreso y mejora de nuestra calidad de vida.

EL HABLA CULTA

- MARTHA HILDEBRANDT -

Vendepatria. En el Perú y en otros países de América (entre ellos Colombia, Bolivia, Argentina), el sustantivo peyorativo compuesto *vendepatria* es sinónimo no estricto de *traidor a la patria*. Este compuesto léxico es relativamente moderno y se documenta entre nosotros a partir del siglo XX. La variante con segundo elemento en plural, *vendepatrias*, se documenta en Nicaragua y Uruguay, entre otros países americanos. Estos compuestos de verbo más sustantivo en singular o plural son frecuentes en el español general.

UN DÍA COMO HOY DE...

1913 Huelga en la Dársena

Los jornaleros de la Dársena del Callao han iniciado negociaciones con las compañías de vapores y, al no haber llegado a un acuerdo, se han declarado en huelga. Desde las primeras horas de esta mañana varios trabajadores se estacionaron pacíficamente en los alrededores de la Dársena que se halla custodiada por soldados de artillería y celadores. Es evidente que se trata de evitar actos de violencia

y por ello las compañías no han tomado ninguna actitud que pretenda romper la huelga y buscan reanudar las conversaciones con los trabajadores. El prefecto del Callao, el subprefecto, el capitán del puerto y otras autoridades están pendientes para impedir problemas. En la bahía se puede ver gran cantidad de vapores que esperan el desembarco de las mercaderías que transportan.

El Comercio

Director General:
FRANCISCO MIRÓ QUESADA C.

Director:
FRANCISCO MIRÓ QUESADA R.

Directores fundadores: Manuel Amunátegui [1839 - 1875] y Alejandro Villota [1839 - 1861]
Directores: Luis Carranza [1875 - 1898]
- José Antonio Miró Quesada [1875 - 1905]
- Antonio Miró Quesada de la Guerra [1905 - 1935]
- Aurelio Miró Quesada de la Guerra [1935 - 1950]
- Luis Miró Quesada de la Guerra [1935 - 1974]
- Óscar Miró Quesada de la Guerra [1980 - 1981]
- Aurelio Miró Quesada Sosa [1980 - 1998]
- Alejandro Miró Quesada Garland [1980 - 2011]
- Alejandro Miró Quesada Cisneros [1999 - 2008]