

opinión

HACE 25 AÑOS

El jefe de la Guardia Nacional, general Rubén Darío Paredes, pidió a los miembros de la Asamblea Nacional de Representantes que autorizaran al Presidente de la República para que reformara la Constitución Nacional.

La Prensa

FUNDADO EN 1980
Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa

PRESIDENTE
Fernando Berguido

PRESIDENTE FUNDADOR
I. Roberto Eisenmann Jr.
DIRECTORES EMÉRITOS
Winston Robles
Guillermo Sánchez Borbón

DIRECTORA
Siaska Salcedo S.

SUBDIRECTOR
Ricardo Lombana

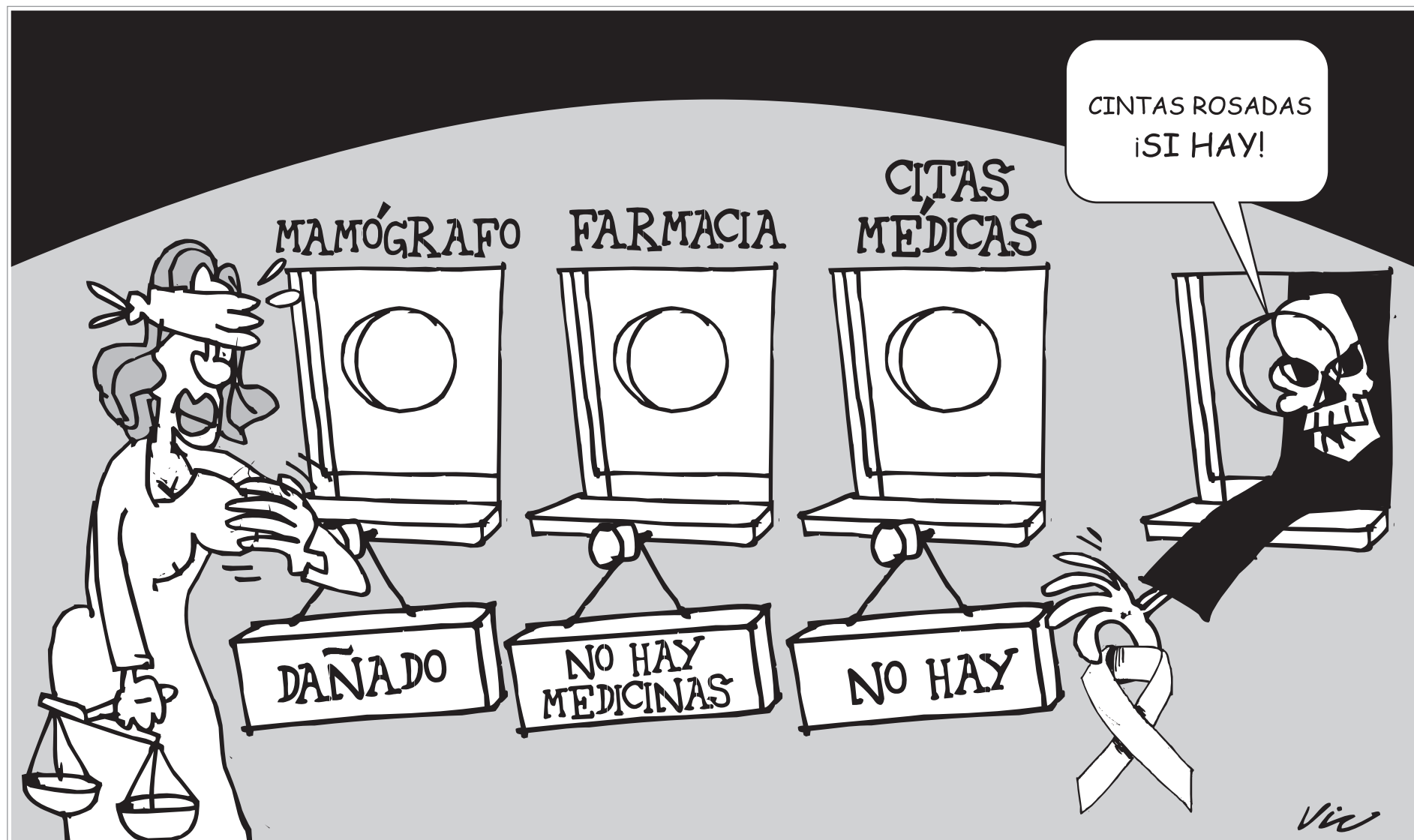
EDITORES:
Gionela Jordán y Cecilia Fonseca,
(Jefas de Información), Rolando Rodríguez B,
(Fin de Semana), Juan Luis Batista (Política),
Jovanka Guardia (Sociales), Mariabella Ferrer
(Judiciales), Daniel Rodríguez (Nacionales),
Nubia Aparicio (Opinión), Rafael Calvo (Deportes),
Rosina Yizenga (Mundo) Diego Quijano
(Negocios), Tamara del Moral (Vivir +),
Lourdes de Obaldía (Diseño), Edwards Santos
(Fotografía), Yasmina Reyes (Defensora del
Lector), Luzmila de Flamarique (Corrección)

GERENTE GENERAL ENCARGADO:
César A. Tribaldos Giráldez
GERENTES: María E. de García de Paredes
(Finanzas), Irma de Real (Comercialización),
Juan Carlos Planells (Operaciones),
Julio Moltú (Nuevos Medios)

La opinión de La Prensa se expresa únicamente
en el Hoy y Hoy. Los artículos de opinión así
como las caricaturas son responsabilidad
exclusiva de sus autores.

REDACCIÓN: 221-7515 - **PUBLICIDAD:** 323-7400
ADMINISTRACIÓN: 221-7537 - **SUSCRIPCIONES:**
222-9030 - **SUPLEMENTOS:** 323-7264

[OPINIÓN DE VIC]



LA CHATARRA DEL GULFSTREAM.

Avión presidencial

Franklin Bósquez D'Giovanni
fbosquez@hotmail.com

Desde Estados Unidos de América, el país más poderoso del mundo con su célebre Air Force One, hasta Panamá, una pequeña nación cuyo mandatario hoy se preocupa por un aeroplano con tantos años de edad como él, se concibe parte de una historia de aviones presidenciales que está repleta de anécdotas y pasajes que, de seguro, servirían para el argumento de una nueva novela de suspenso del británico Frederick Forsyth.

Fue el presidente Franklin D. Roosevelt, a mediados del pasado siglo XX, el primero en institucionalizar una oficina dedicada al transporte aéreo del principal inquilino de la Casa Blanca y de otras figuras notables del gobierno federal. Con el general Eisenhower como titular del ejecutivo se inició -para evitar confusiones en el ya congestionado espacio aéreo- la tradición de llamar Air Force One a cualquier avión en el cual estuviese el mandatario gringo. La era del *jet* comenzó durante la efímera administración de John F. Kennedy. Ronald Reagan, durante su mandato, autorizó, pero nunca usufructuó, dos sofisticados Boeing 747-200B, utilizados desde 1990, y hasta la fecha, por los mandatarios Bush padre, Clinton y George Bush hijo. Uno de

los principales atributos del Air Force One es que resiste los efectos del pulso electromagnético que ocasionaría un ataque nuclear.

Hacia el sur de América, el Tango 01, ordenado por el presidente Carlos Menem, que, según cuentan, incluye un *jacuzzi* en la recámara principal, es una prueba elocuente de la subdesarrollada mentalidad indoamericana. Luiz Inácio *Lula* da Silva, el carismático presidente de Brasil que surgió al poder político desde las filas de un sindicato metalúrgico, no perdió tiempo alguno cuando se instaló en el Palacio de Planalto, pues de inmediato autorizó la compra de un Airbus A319, que fue bautizado como "AeroLula" por sus detractores. El presidente de México viaja, de manera exclusiva, en un Boeing 757 designado como "Benito Juárez", que recuerda al mítico indígena que edificó las modernas bases republicanas del país azteca.

En el viejo continente, cuando el Papa se moviliza desde el Vaticano hacia cualquier región del mundo, regularmente utiliza un aeroplano de la empresa comercial Alitalia, nave que, de manera automática, se convierte en el "Pastor Uno". Hacia el otro lado del orbe, en la India, el avión que acomoda al presidente o al primer ministro se conoce como *Tanjore*, que evoca, entre otros aspectos, a un singular sitio arqueológico de ese país asiático. Y en Ja-

pón, la segunda potencia económica del planeta, se destina al seifu-senyō-ki para trasladar tanto a la familia imperial como a los titulares del ejecutivo.

Más cerca de nuestras fronteras, el líder colombiano Álvaro Uribe, quien es un blanco militar por el conflicto armado interno, se encomendaba a Dios cada vez que utilizaba el avión holandés Fokker, fabricado en 1972, el cual, por sus constantes fallas y desperfectos, recibió el mote de "Cafetera Presidencial", en clara alusión a uno de los principales productos de exportación del país sudamericano. Uribe se moviliza ahora en un moderno Boeing 737-700.

Son casi 20 años los que he dedicado a leer -y ello, por supuesto, no me convierte en experto- todo lo relacionado con aviones presidenciales. Mi interés surgió cuando estudiaba mi postgrado en la universidad estatal de Wichita, la principal ciudad del céntrico Kansas, el estado norteamericano tan plano y rectangular como una cancha de fútbol.

Wichita es la sede de la Base McConnell de la Fuerza Aérea de EU, la que supervisó, a finales de la década de los 80, los últimos detalles de los actuales Air Force One, cuando ambos Boeing fueron trasladados desde Seattle, sitio original de fabricación. Mi familia y yo contemplamos, durante muchos meses,

las dos aeronaves presidenciales cuando surcaban constantemente los cielos de Wichita, reconocida como la "capital aérea del mundo", pues en ella se construye dos tercios de las aeronaves comerciales y 60% de la aviación general y militar de todo el mundo. En Wichita funcionan seis de las compañías aeroespaciales más renombradas del mundo, entre ellas Boeing, Bombardier, Cessna y Raytheon.

La polémica -innecesaria, a mi juicio- sobre la posibilidad de que el vetusto y cuarentón avión Gulfstream de la Presidencia de Panamá (y no de Martín Torrijos) sea retirado para comprar un nuevo aeroplano, obedece a que, como es natural, nuestros gobiernos trabajan con reacción; existe una incapacidad manifiesta para desarrollar estrategias proactivas. Recuerden que fue durante la administración de Pérez Balladares cuando se adquirió de segunda mano -de tercera, más bien- el Gulfstream. Luego Moscoso lo utilizó, al igual que el helicóptero Sikorsky (que después sería bautizado folclóricamente como "Yeyacóptero"), a diestra y siniestra.

Si yo fuera el presidente o algún otro funcionario de primer nivel, les aseguro que no utilizaría la chatarra del Gulfstream, aeronave que muestra con creces el fenómeno de la fatiga metal. La Presidencia de la República -e, insisto, no Torrijos-

debe anunciar sin ningún temor que el país comprará una nueva aeronave. El anuncio debe incluir el precio oficial, las especificaciones técnicas y los gastos por mantenimiento, entre otros aspectos. Y las características de la nave deben ser homogéneas con las condiciones de Panamá: pequeña, con precio justo y modestos arreglos externos e internos.

Una nación amiga como Brasil, por ejemplo, no objetaría vender un moderno avión Embraer a Panamá, país que otorgaría un abono inicial y pagaría en 15 ó 20 años el resto de la deuda. Esta propuesta implicaría que otras cuatro administraciones presidenciales, como mínimo, utilizaran una aeronave segura y discreta. Y si el futuro mandatario del istmo lo considera como un aparato derrochador, entonces que proceda a venderlo -hecho que lo dudo- y a cancelar el saldo pendiente.

Los panameños debemos evitar las reacciones personalistas. Si Torrijos me cae bien o mal, esa no es la cuestión. A mí, en lo particular, me avergonzaría que nuestro presidente, quien sea el que ocupe la principal silla del Palacio de las Garzas en un momento determinado, ande por ahí, como alma sin pena, pidiendo aventones como cualquier nómada del mundo.

El autor es presidente del Colegio de Relacionistas Públicos de Panamá.

EL COSTO CRECIENTE DE LOS MEDICAMENTOS.

Farmacoeconomía, una herramienta

Julio Toro Lozano

La farmacoeconomía es la actividad relacionada con la atención farmacéutica y sinónimo de evaluación económica de medicamentos. Es parte de la evaluación económica de las tecnologías sanitarias y busca las opciones que tengan un impacto sanitario más positivo sobre el bienestar de la sociedad.

Esta evaluación económica se centra en la identificación, medida y valoración de los efectos que se supone tienen una relación directa con el bienestar y se define como el análisis comparativo de las acciones alternativas tanto en términos de costos, beneficios, efectividad, seguridad, efectos sobre la salud y

cambios en la calidad de vida. Hay más interés en los beneficios o en maximizarlos, en función de los recursos económicos limitados. No es asunto de gastar lo menos posible, sino de hacer el mejor uso de los recursos económicos de que disponemos frente a un costo creciente de los medicamentos.

Para lograr un gasto inteligente es necesario seleccionar y utilizar bien los medicamentos. Al seleccionar es necesario considerar costos, eficacia, seguridad, entre otros. En el buen uso, hay que considerar el seguimiento, la monitorización y la buena información al usuario. La farmacoeconomía es una herramienta útil para la selección y uso racional de los medicamentos. Este proceso de selección puede

ser parcial o completo. En el primero, varias alternativas se analizan y se valoran solo los efectos sobre los recursos o los efectos sobre la salud; en el segundo se considera por lo menos uno de los siguientes análisis: minimización de costos, costo-efectividad, costo-utilidad o costo-beneficio.

En la minimización de costos se comparan los costos de varias opciones que tienen el mismo efecto sobre la salud, misma eficacia, efectividad, riesgos, efectos secundarios, etc., y se elige la más económica.

En el análisis de costo-efectividad se comparan los efectos sobre la salud y sobre los recursos, en unidades monetarias, de varias opciones. Los efectos sobre la salud

se miden en unidades naturales de efectividad, en años de vida, supervivencia, disminución del peso en kilos o libras, disminución de presión en milímetros de mercurio, disminución del número de vómitos, porcentaje de respuesta al tratamiento, visitas al cuarto de urgencia, días de estadía en el hospital, disminución de días de incapacidad.

El análisis de costo-utilidad es similar al análisis de costo-efectividad pero aquí, la efectividad se ajusta por la calidad de vida.

El análisis costo-beneficio es un tipo de evaluación económica completo donde los efectos sobre la salud y los recursos se valoran en unidades monetarias; se busca llevar a cabo el programa si el

beneficio neto es superior a los costos netos, porque incrementará el bienestar global de la sociedad.

Existen medicamentos baratos visualmente, que hacen más caro el tratamiento total, mientras que hay opciones caras visualmente con mucho mejor valor lo que redundan en la disminución del costo global del tratamiento. Para utilizar bien el limitado presupuesto en la compra de medicinas se debe promover e invertir en la investigación biomédica, social y administrativa, y contar con un equipo permanente que promueva y utilice la farmacoeconomía.

El autor es médico