

¿Cuánto valen las noticias?



JORGE HEILI
Gerente de Estrategia Digital - Medios OAL

La polémica entre Google y los medios de comunicación tiene varios años. Google es la empresa con mayores ingresos por publicidad en el mundo mientras que en los últimos años, los medios han experimentado una pérdida de ingresos.

Hasta hace unos años el acuerdo era que usted encendiera la TV o la radio, consumiera esos contenidos gratis, pero a cambio aceptaba ver publicidad. Ese acuerdo empezó a romperse con el control remoto y el zapping, luego con la TV por cable, cuando se creó la suscripción de pago para ver películas sin cortes publicitarios y con Internet se volvió la norma, porque hasta hay bloqueadores de banners.

La crisis del coronavirus ha provocado una caída de la inversión publicitaria en todo el mundo. Periódicos, radio, TV, medios digitales están afectados por la baja en los ingresos. Los medios de Europa batallan hace tiempo contra Google y ahora el debate se instaló en Colombia, Argentina y la región.

Los contenidos los producen los medios, Google los indexa, la gente usa el buscador para en-

contrar las noticias; los medios dicen que sin los contenidos, Google no tendría nada y consideran que la empresa debería pagarles por indexar el contenido que se produce.

Google dice que un medio puede elegir no ser indexado, y que 50% del tráfico que reciben los medios proviene de su buscador. Quien pruebe no estar en Google descubrirá que es casi imposible conseguir audiencia o clientes.

LOS MEDIOS NECESITAN RECURSOS PARA GARANTIZAR LA INFORMACIÓN

¿Quién tiene la razón?

La discusión es por la plata, el reclamo de los medios es razonable porque producir noticias es caro, una gran inversión de empresas que contratan periodistas, infraestructura, tecnología; por su parte, Google facilita que el contenido se distribuya globalmente, también es una función relevante.

Hace semanas, la compañía dijo que estaba dispuesta a pagarle a medios “por contenido de alta calidad para una nueva experiencia noticiosa” y agregó que ayudaría “a monetizar contenidos a través de una experiencia de narración mejorada”.

Estudios sobre el consumo de información revelan que los me-

nores de 40 años no le dan gran valor a la noticia y les basta Whatsapp o un trino para considerarse informados, sin valorar las fuentes. Los ratings de los informativos de TV son mucho más bajos que los que tenían hace cinco años. Estos hábitos de consumo pueden disgustar a las redacciones periodísticas.

Los periódicos vivieron de los avisos clasificados por unos 50 años, ¿podrían hoy reclamar a Mercado Libre y Facebook que les paguen por haber perdido uno de los principales ingresos?

Los medios necesitan recursos para garantizar buena información, Google puede apoyar el buen periodismo que trabaja para los ciudadanos, pero también es necesario mirar más allá y entender por qué la “relevancia” de las noticias pierde peso entre las audiencias jóvenes; por qué millones de personas prefieren a YouTubers, podcasters o influenciadores como referentes para “enterarse” de lo que les interesa, por qué hace años un joven de 20 miraba un partido de fútbol entero y hoy prefieren recibir un alerta en el móvil y ver el gol de Messi en Instagram dos minutos después de ocurrido, sin la emoción que provoca verlo en vivo.

Debemos aceptar que todo lo que hace tiempo considerábamos valioso, hoy se ha “comoditizado” para ser consumido y desechado rápidamente.



CONSEJOS PARA LÍDERES

MAURICIO RODRÍGUEZ
@liderazgomr

Oponte a una oleada de pensamientos negativos con una oleada de pensamientos positivos.

Buda

El piloto de Hiroshima

El 6 de agosto se cumplieron 75 años del lanzamiento de la bomba atómica sobre Hiroshima. Es un buen momento para reflexionar sobre el significado de la culpa, y de la responsabilidad individual. La correspondencia entre el piloto **Claude Eatherly**, que tuvo una participación activa en el lanzamiento de la bomba, y el filósofo **Günther Anders**, plantea dilemas morales universales.

En una de las cartas, le dice **Anders** al piloto: “La técnica ha traído consigo la posibilidad de que seamos inocentemente culpables de una forma que no existió en los tiempos de nuestros padres, cuando la técnica todavía no había avanzado tanto”.

Eatherly es el símbolo de un mal general. Es culpable pero es inocente. La decisión final no fue suya. Si él no participa en el lanzamiento lo hubiera hecho cualquier otro. En el caso hipotético de que ese día se hubiera negado a volar, otro habría seguido en la fila. Aquellos pilotos hacían parte de una cadena imparable. Pero



JORGE IVÁN GONZÁLEZ
Profesor Universidades Nacional y Externado
jorgeivan.gonzalez29@gmail.com

aún así, **Eatherly** es culpable porque su acción causó, de manera directa, la muerte de 200.000 personas. Esta desgracia fue el resultado inmediato del lanzamiento de la bomba. Pero, al mismo tiempo, **Eatherly** es inocente porque obedecía, y seguía órdenes. Cumplía con su deber como soldado. La decisión que movía aquel aparato de guerra no era suya.

El drama personal del piloto, que sufrió trastornos mentales, nace del reconocimiento de su culpa. Trató de asumir el horror de lo que había sucedido. No podía desconocer su culpa. No fue capaz de asimilar la dimensión de su dolor. Terminó siendo una víctima más. Es el efecto retroactivo de la bomba.

Anders le dice a **Eatherly** que su enfermedad mental es esperanzadora porque rescata la importancia de la culpa individual. Porque pone en evidencia la responsabilidad del sujeto, y las consecuencias irreversibles de cualquiera de nuestra decisiones. Es la aceptación de la propia responsabilidad.

EL PILOTO EATHERLY TERMINÓ SIENDO UNA VÍCTIMA MÁS. ES EL EFECTO RETROACTIVO DE LA BOMBA

Desde el hospital, el piloto de Hiroshima se rebela porque ha sido una pieza de la máquina infernal de la guerra. Trata de entender, y se desespera. Después de la bomba no puede vivir tranquilo. **Anders** advierte que, como el piloto, cualquier de nosotros puede verse implicado en situaciones que llevan a acciones que tienen consecuencias inimaginables. Y a pesar del daño que podemos causar, buscamos los argumentos para sentirnos inocentes.

A pesar de la dureza de la correspondencia entre el filósofo y el piloto, en medio de la angustia de **Eatherly** hay esperanza. Esta hilo de luz nace de su incapacidad personal de superar el drama. Su fracaso es consolador porque, se lo dice **Anders**, muestra que “... ha logrado mantener viva su conciencia, a pesar de haber sido una simple pieza del aparato técnico y de haber cumplido perfectamente su función”. La culpa está presente. Y esta lucha interna, concluye **Anders**, “... demuestra que todos podemos hacerlo, que cada uno de nosotros también ha de ser capaz de hacerlo. Y saberlo - y este saber se lo debemos a usted - es para nosotros consolador”. El conflicto interno por comprender, que comenzó con el rechazo de **Eatherly** a cualquier condecoración, y que terminó en el hospital psiquiátrico, no frena la lógica de la guerra, pero sí vislumbra la búsqueda de alternativas, que desde la convicción moral de los sujetos, pongan en tela de juicio la lógica de la guerra.

TRIBUNA UNIVERSITARIA

Hacia el transporte sostenible



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

La desaceleración de algunos sectores de la economía y la consecuente disminución de la demanda de transporte como medida de control ante la pandemia de la covid-19, ha significado la disminución de la contaminación atmosférica a nivel global. Algunos estudios han encontrado reducción de los niveles del dióxido de carbono de 17% respecto al mismo período del año pasado.

Latinoamérica, en general, ha seguido esta misma tendencia. Por ejemplo, Bogotá, según estimaciones del gobierno distrital, ha evitado la emisión diaria de cerca de 12.000 toneladas de dióxido de carbono gracias a las medidas sanitarias que restringen la movilidad y la actividad de algunos sectores productivos. En estas semanas de confinamiento se ha logrado una mejoría de la calidad del aire en 81%, hecho que permitió superar la alerta ambiental que atravesaba la ciudad a inicios del año.

No obstante, hay que señalar que esta reducción temporal de emisiones de dióxido de carbono no es muy significativa para el clima a escala global, pues este contaminante permanece en la atmósfera durante un largo período. Así que para tener un verdadero impacto se requiere de una reducción sostenida durante mucho tiempo. Para ello, será necesario tomar otro tipo de medidas porque la reducción actual no responde a un cambio estructural de nuestra forma de producir y de consumir. Cabe esperar que tan pronto pase la emergencia sanitaria retornen los altos niveles de contaminación.

FOMENTAR EL USO MIXTO DEL SUELO Y LA DENSIFICACIÓN INTELIGENTE

Se sabe que los sistemas urbanos de transporte tienen un impacto negativo en la contaminación atmosférica y acústica. Por eso, este sector es clave para la reducción real de las emisiones, principalmente en América Latina donde es frecuente encontrar vehículos circulando sin control de emisión de gases.

En este sentido, dentro de las políticas que se deben im-

plementar, están las que promueven los sistemas de transporte sostenibles, los cuales contribuyen a mejorar el entorno urbano minimizando el uso de la tierra sin comprometer la movilidad de las personas y de la carga.

El reto es complejo, pero se puede lograr a partir de políticas de planeación urbana con enfoque ambiental. Si nuestro modelo de ciudad continúa con la tendencia expansiva y de uso diferenciado del suelo, cada vez será más difícil movernos, pues se obliga a los ciudadanos a buscar soluciones de movilidad poco sostenibles, como lo es el uso del vehículo particular que, usado masivamente, provoca problemas de contaminación y de congestión.

La solución radica en la formulación de planes de ordenamiento territorial que deben apuntar hacia un desarrollo orientado al transporte, donde se fomenta el uso mixto del suelo y la densificación inteligente de la ciudad, de forma tal que la población pueda satisfacer sus necesidades básicas en un entorno cercano, con desplazamientos que se puedan hacer a pie o en bicicleta. Esto parece poco, pero podría tener un gran impacto en el medio ambiente.