

SOUTHAMERICA LOGISTICS



Por Ricardo Ernesto Partal Silva *

Los Corredores Logísticos del Cono Sur de América

No hace mucho, Sudamérica se dio cuenta que la “integración” era la base de los comercios en el exterior, al menos para el 90 por ciento de las empresas PyMes de Sudamérica, que pretendiendo progresar, pensaban que la exportación podría ser la solución. Fue así que se gestaron acciones y alianzas para interactuar, comerciar y unirse en pos de un mayor desarrollo regional. Hoy, los resultados dinamizan y nutren sus corredores logísticos.

INTRODUCCIÓN HISTÓRICA

La senda o senderos, definida como un angosto segmento de paso, fue el inicio de las comunicaciones, que permitieron transitar por extensos territorios, inexplorados y muchos de ellos impenetrables, y que nos permiten hoy, trazar nuestros modernos caminos. Ellos existen desde la Era en que el ser humano era nómada, y posteriormente del caminar de los fenicios, los mongoles, romanos, Marco Polo, entre tantos. Muchos de ellos nos fueron heredados y hoy, aún son utilizados: el camino de la sal, la ruta de las especias, la ruta de la seda, entre otros. Todos vinculados al comercio y al intercambio. Pero, en esta oportunidad nos limitaremos a graficar de manera introductoria para esta sección, algunos “senderos” más cercanos, pero también desconocidos para muchos: Los Corredores Logísticos de Suramérica.

Según versa la investigación histórica, aún no confirmada, algunos de los senderos o rutas en Sudamérica fueron realizados por viajeros originarios de otros Continentes. En esta región de América meridional, los pueblos originarios “marcaron el camino” del trueque, comercio, intercambio o simplemente viajes para cumplimentar un rito de adultez. Sólo por nombrar a algunos de ellos: Incas, Quechuas, Aymarás, Taironas, Chibchas, Muicas, Mapuches, Kawéskar, Yámanas, Diaguitas, Kollas, Thuelches, Selk Nam, Caribes, Taínos, Arawakos, Sibones, Kogis, Waiyuu, Tupíes, Guaraníes, Yanomamis y Tobas, entre otros.

En América Latina existen actualmente 522 pueblos indígenas que van desde la Patagonia y la Isla de Pascua, hasta Oasisamérica en el norte de México, pasando por distintas áreas geográficas como Chaco Ampliado,

Amazonia, Orinoquia, Andes, Llanura Costera del Pacífico, Caribe Continental, Baja Centroamérica y Mesoamérica.

Brasil es el que tiene más diversidad de pueblos indígenas con 241; Colombia con 83, es el segundo país con más cantidad de pueblos, seguido por México con 67 y por Perú, que tiene 43 pueblos distintos. Se destacan cinco pueblos con varios millones de personas como los Quechua, Nahuatl, Aymara, Maya yucateco y Ki'che'. Y seis, los Mapuche, Maya qeqchí, Kaqchikel, Mam, Mixteco y Otomí, con poblaciones entre medio y un millón y medio de habitantes.

Según los censos oficiales elaborados entre 2000 y 2008, el total de población indígena identificada en América Latina es de 28,858,580, mientras que en Latinoamérica habitan 479,824,248 personas. Esto supone un porcentaje de población indígena identificada del 6,01%.

Con estos antecedentes pretendemos graficar que con tamaño población originaria, viviendo en esta región en aquel antaño, los caminos por los que se comunicaban eran infinitos. De Océano a Océano o Cordillera a Océano; desde el extremo sur al límite norte, por extensas llanuras, atravesando incluso caudalosos ríos y enormes lagos; y vaya que manejaban con gran conocimiento los recursos naturales y su geografía.

¡No inventamos nada! Sólo le estamos agregando valor a lo que hace miles de años ya se hacía. Ahora con sofisticados sistemas tecnológicos, modernas carreteras, señalizaciones y gráficas de posicionamiento, conservación de productos, almacenajes, acopios, múltiples sistemas de transporte.

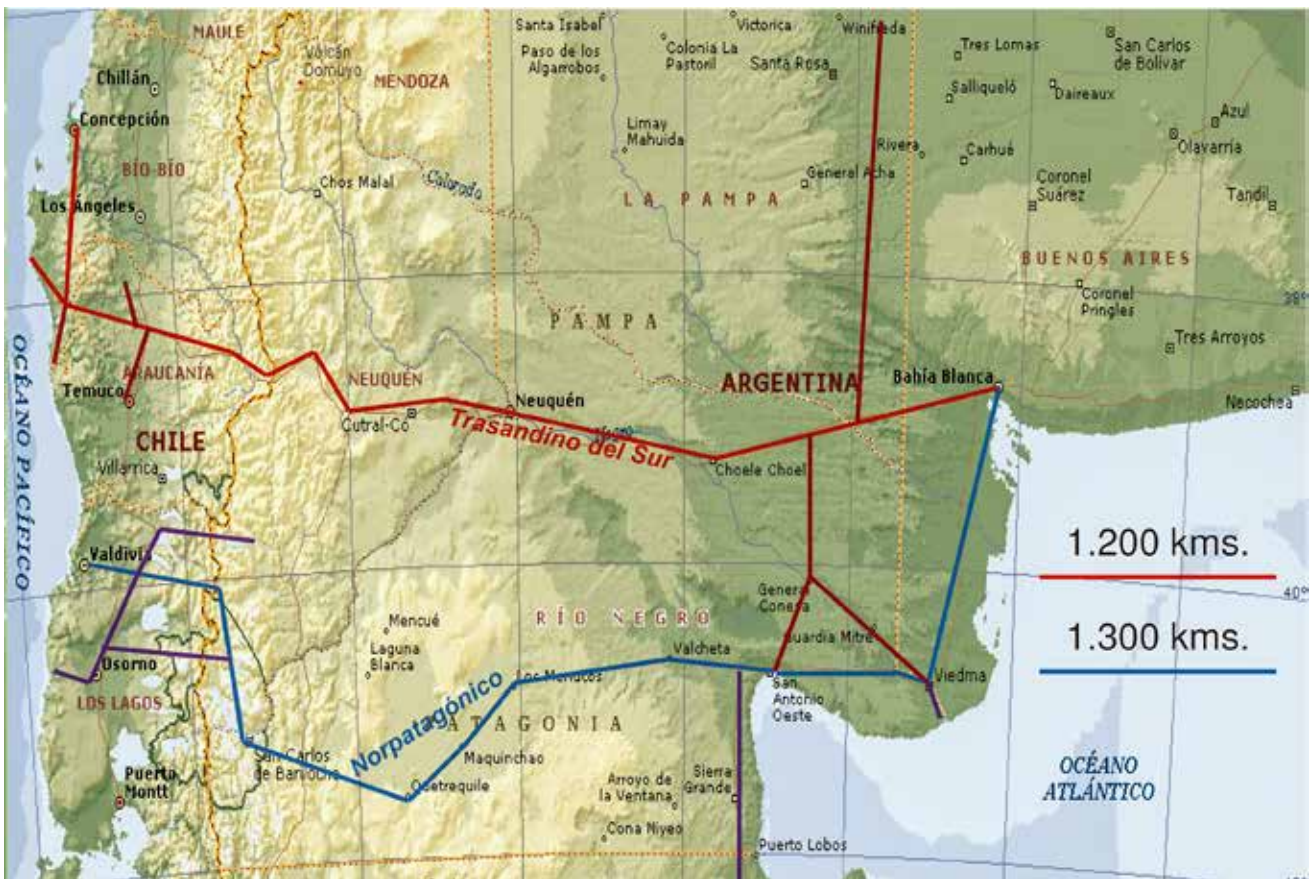


MACRO REGIONES DENTRO DEL CONTINENTE SUDAMERICANO

En estos tiempos modernos, nos permitimos “marcar y delimitar” nuestras zonas de acción. El IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sur Americana) creado el 2000, los denomina: “Ejes de Integración y Desarrollo. Son franjas multinacionales de territorio en donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales. Para cada Eje se identifican los requerimientos de infraestructura física, a fin de articular el territorio con el resto de la región, planificar las inversiones y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Los Ejes de Integración permiten organizar

el territorio suramericano”. En esta presentación no abordaremos cada uno de ellos de manera específica, no es el objeto en este número, pero sí los graficaremos para que se pueda obtener una idea de los mismos.

Los Ejes identificados y por los que se está trabajando son: Eje Andino, Eje Capricornio, Eje Hidrovía Paraguay-Paraná, Eje del Amazonas, Eje del Escudo Guayanés, Eje del Sur, Eje Interoceánico central, Eje Mercosur-Chile, Eje Perú-Brasil-Bolivia. En cada uno, con nutridos temas para ahondar, ya que están compuestos por países, provincias y municipios o comunas, cada Eje con sus grandes problemáticas de logística, infraestructura, social, cultural, económica, financiera, de desarrollo,



de sus riquezas, entre otras. Y dentro de ese contexto todo lo referido a la ecología, el medio ambiente, la sustentabilidad y la inclusión social. Ya hablaremos de cada uno de ellos en siguientes ediciones, por ahora plantearé de manera sucinta el funcionamiento de los Corredores Logísticos en la actualidad, dentro de cada una de estas Macro Regiones o Macro Zonas.

CORREDORES LOGÍSTICOS EN LA ACTUALIDAD

Es de distinguir que todas estas regiones poseen Corredores Logísticos de Cargas adaptados a sus geografías y necesidades; por ejemplo, los hay nutridos de espejos de agua, ríos y selva; los hay viales; otros son corredores internos de índole local, con las limitantes de tener que compartirse con otros servicios, lo cual provoca el caos por todos conocidos; pocos son binacionales o bioceánicos, etc.

También está poco desarrollado el sistema Barco-ferrocarril, es más común el transporte Camión-ferrocarril, y el sistema multimodal está casi sin desarrollo. En algunas regiones existen líneas férreas hasta el límite cordillero de los Andes, de ambos lados, pero falta la unión de las mismas con importantes tramos en kilómetros. Aunque existen dos proyectos bastante avanzados al respecto, y uno que se encuentra en estudio aún.

Tomando estas consideraciones valga analizar el siguiente informe, mismo que se aplica desde 2002, y que comenzó a partir de la iniciativa privada, para después sumar actores públicos y gubernamentales. Algo que hizo que los corredores Binacionales y Bioceánicos se transformaran en lo que deben ser: actores relevantes para el desarrollo de las ciudades, regiones y países que los forman, sin tener que ingresar al componente político, que producto de su lógica burocracia (tan

enraizada en los países latinoamericanos) termina postergando el desarrollo que se aprecia urgente.

No hace mucho -japenas una década!- nos dimos cuenta que la "integración" era la base de los comercios en el exterior, al menos para el 90 por ciento de las empresas PyMes de Sudamérica, que pretendiendo progresar, pensaban que la exportación podría ser la solución, aunque la veían muy lejana, casi imposible. Fue así que por intermedio de la "Potencialización de Ciudades" y de sus bases productivas, se gestó la conformación de "Red de Ciudades", para interactuar entre ellas, comerciando y uniéndose en pos de un mayor desarrollo regional. Ello iba a permitir actuar en conjunto, como provincia y con provincias vecinas, las que por intermedio de un factor en común -el Corredor Bioceánico- podrían entonces planificar acciones comunes: empresariales, sociales, culturales, educativas, de

- Transporte aéreo, marítimo, terrestre y multimodal
- Importación y Exportación
- Almacenamiento
- Distribución
- Despacho Aduanal
- Soluciones Logísticas
- Más de 30 años de experiencia
- Más de 120 países/5 continentes



sales@cargogroup.mx

WWW.CARGOGROUP.MX

+52(55) 5615 1377



Los Ejes por los que se está trabajando actualmente son: Eje Andino, Eje Capricornio, Eje Hidrovía Paraguay-Paraná, Eje del Amazonas, Eje del Escudo Guayanés, Eje del Sur, Eje Interoceánico central, Eje Mercosur-Chile, Eje Perú-Brasil-Bolivia. Cada uno con grandes problemáticas de logística, infraestructura social, cultural, económica, financiera, y de desarrollo de sus riquezas, entre otras.

intercambio tecnológico, etc., y de esta manera, potenciarse aún más para llegar mejor estructurados a los mercados internacionales y los denominados "emergentes".

LA INCLUSIÓN SOCIAL Y EL DESARROLLO SUSTENTABLE ES CLAVE EN ESTE EMPEÑO

Y ello ocurrió porque el nuevo escenario global reclama (desde aquel entonces) el crecimiento de la producción de bienes, tanto en cantidad como en calidad, así como la facilitación de intercambio. En este marco, surgen nuevas herramientas para el desarrollo: la cooperación entre los sectores público y privado, el asociativismo intermunicipal, y la planificación estratégica.

Ante la denominada Integración -que no sólo se construye a escala nacional sino también en el ámbito de cada región, Provincia y Municipio- fue necesario entonces coordinar estrategias de desarrollo regional para incluir la rica diversidad geográfica, histórica y cultural de cada uno de esos espacios sociales, propiciar la radicación de inversiones productivas, fomentar el asociativismo entre los emprendedores, promover el comercio, posibilitar el acceso a los mercados globales, facilitar el acceso a la información, la capacitación y las nuevas tecnologías; todas, tareas que requieren una eficaz cooperación entre los sectores público y privado. Luego, hubo que eslabonar cadenas de producción con valor agregado, en los sectores complementarios de nuestras economías, anudar alianzas en otros regiones para unir fuerzas y competir en el mundo, y abrir nuevos mercados. Esos fueron algunos de los desafíos que hicieron de la Integración Empresarial,

una necesidad más que una opción.

Muchas de estas tendencias encarnan, a escala microregional a través de diversos organismos estatales, mientras que a escala macroregional, en tanto, se han desarrollado Comités de Integración; Parlamentos Patagónicos, etc. En Argentina, por ejemplo, se utilizó el de "Corredor Bioceánico" (Ver mapa).

Se puede identificar un claro faltante y está referido a la no correcta utilización de una de las herramientas claves para el desarrollo de nuestras producciones, como lo son las vías que nos comunican de punto a otro.

Un claro ejemplo está dado en el ferrocarril, que por esta región ya cumplió 155 años de su fundación. Fue pensado por sus ejecutores de manera que no fuera simplemente una herramienta fundacional, sino que traspasara las fronteras, con propósitos similares. Los caminos o carreteras de antaño, también llevaban el mismo objetivo. Quién sabe por qué el "moderno" asfalto o pavimento sólo se pensó y se limitó al orden nacional.

CORREDORES BIOCEÁNICOS, PATAGONIA ARGENTINO-CHILENA, Y SU RADIO DE ACCIÓN

En la actualidad, la demanda de alimentos de los mercados mundiales y la necesidad de exportar de nuestros países en el Cono Sur, hizo repensar el comercio, utilizando estas vías y mayores servicios. Aquí nació la necesidad de actualizar los mismos, transformando el por entonces único transporte, el ferroviario, con el moderno automotriz, transitando modernas carreteras, en un sistema multimodal (camión, tren, barco; sin descuidar el aéreo) hasta tanto se

modernicen y unifiquen, de manera binacional -para el caso que nos ocupa, Argentina y Chile- las vías de comunicación y transportes. Es decir, que el ferrocarril y las carreteras sean de océano a océano. Éstas (aún en el estado que se encuentran) nos acercan a mercados hoy, altamente competitivos y con una gran demanda de insumos, tal es el caso del Asia/Pacífico. De esta manera se constituyó en el Cono Sur, la oportunidad de transformarse en "La alternativa", más corta y expedita para cruzar de un océano a otro a través de los Pasos Fronterizos y los Corredores Bioceánicos.

Los resultados alcanzados tras una efectiva integración empresarial por los corredores bioceánicos son muchos, entre ellos: los hermanamientos entre ciudades; los convenios de cooperación entre gobiernos y entre universidades; la acción de las Cámaras empresariales; la realización de Ferias y misiones comerciales; la oferta de circuitos turísticos integrados; la fusión de instrumentos aptos para el comercio internacional como son las Zonas Francas, Polos Logísticos Multimodal, Parques Industriales, Polos de Desarrollo, Encadenamientos Productivos y beneficios arancelarios; los intercambios académicos; la Integración Empresarial; la puesta en común de información e intercambios agropecuarios; y los servicios logísticos mutuos con destino a terceros países. ■

* Ricardo Ernesto Partal Silva es Presidente de la Organización Mundial de Ciudades y Plataformas Logísticas (OMCPL), Secretario del Centro Profesional de Actividades Logísticas de Argentina (CPAL), Director Ejecutivo y autor de Integración Empresarial por Corredores Bioceánicos. Se le puede localizar en rutalogica@gmail.com