Nº 4 | DICIEMBRE DE 2016

MARCO revista TRADE

COMERCIO GLOBAL DIPLOMACIA COMERCIAL REAL ESTATE CULTURA LIFESTYLE AGENDA

Las proyecciones del "huracán Brexit"

América Latina demanda mejores puertos

Informe OICEX: La nueva Ruta de la Seda

Puros premium, totalmente a mano

Agenda: los eventos en los que hay que estar

ADEMÁS: CULTURA, MODA, VIAJES, ARTE

Trade City: Bilbao

Your No.1 Choice to explore

Chinese Market

INTERNATIONAL PAVILION

China Import and Export Fair
International Pavilion

April 15th-May 5th, 2017

www.cantonfair.org.cn/international/

PHASE 1

121st:Apr.15-19,2017
122nd:Oct. 15-19, 2017

Electronics & Household Electrical Appliances | Building Materials & Hardware | Machinery Equipment

PHASE 3

121st:May.1-5, 2017
122nd:Oct.31-Nov.4, 2017

Food & Drink | Household Items | Fabrics & Home Textiles

No.382 Yuejiang zhong Road Haizhu District 510335,Guangzhou China
China Import and Export Fair Complex
Tel +86-20-89138580
Fax +86-20-89138550
import@cantonfair.org.cn

中国进出口商品交易会
CHINA IMPORT AND EXPORT FAIR

Trade Connections

More than **100**
Trade Points and
Trade Cities in
70 countries

Asia | África | América | Europa | Paises Árabes

TRADEPOINT
WTPFWORLD TRADE POINT FEDERATION

WTPF Secretariat Office
Building 16-17, Area 3, Fangxingyuan
Fengtai District, 100078 Beijing, P.R. China
Tel: 86-010-87153582 | Fax: 86-010-87211326
secretariat@wtpfoffice.org

World Trade Point Federation
WTC Building II | 29 route de Pré-Bois
1215 Geneva, Switzerland
www.tradepoint.org

STAFF

Director:

Bruno Masier

Coordinación:

Miriam Bilbao

Redacción:

Desde Buenos Aires

Lucía Marroquín

Laura Raquel Martínez

Desde Ginebra

Denise Touron

Desde Miami

Alex Kosyk

Consejo editorial OICEX:

Antonio Castillo Pérez

Eduardo Arzani

Antonio López Crespo

Marina Cunningham

Diseño y diagramación:

María Cecilia Lozano

Publicidad:

publicidad@marcotrade.news

Esta es una publicación de

MMG
MARCO. MEDIA GROUP

Marco Media Group SLU
Velázquez, 53 2-Izq.
28001 Madrid, España

www.marcomediagroup.eu

En asociación con

OICEX
OBSERVATORIO IBEROAMERICANO DE COMERCIO EXTERIOR

Con el apoyo de

TRADEPOINT
WTPF WORLD TRADE POINT FEDERATION

Depósito legal M-38955-2015

ISSN 2444-9113

Derechos reservados.

Prohibida su reproducción, edición o transmisión total o parcial por cualquier medio y en cualquier soporte sin la autorización escrita de Marco Media Group SLU.

EDITORIAL

Es diciembre y *Marco Trade revista* se prepara para **cumplir su primer año de vida** con un número especial.

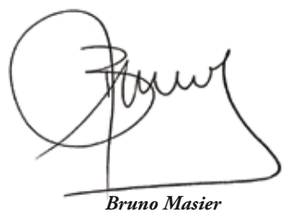
Los acontecimientos recientes –Brexit, la victoria de Trump en Estados Unidos, la ola de refugiados hacia Europa sumados a Estados fallidos, espacios desgobernados y terrorismo global– parecen disparar la tentación de retroceder hacia un mundo fortificado y de un proteccionismo comercial empobrecedor. Así lo han visto desde el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) en su reciente reunión en Lima, donde el presidente Pedro Pablo Kuczynski alertó sobre "las tendencias contra el comercio exterior que se observan en algunas elecciones recientes en algunos países importantes".

China, como el "actor más importante" en el área Asia Pacífico y como país garante de "un mundo más armonioso" –en palabras del presidente Xi Jinping–, comparte con los demás países miembros la necesidad de contrapesar esa tendencia. Por eso ha creado un **área de libre comercio del Asia-Pacífico, la Free Trade Area of the Asia-Pacific (FTAAP)**, para que refuerce los avances logrados por la comunidad internacional en materia de cambio climático, seguridad alimentaria, conectividad y globalización del comercio.

En este número especial, celebramos nuestro primer año poniendo el acento en China y su extraordinaria iniciativa de la Franja y la Ruta, que se presenta como una nueva Ruta de la Seda. La estrategia de China es profunda y global. Asentada en su concepción de planificación a largo plazo, la ruta responde a una **visión geopolítica y geoeconómica** ante el nuevo orden mundial emergente. Apunta a poner las bases de ese "desarrollo mundial pacífico y armonioso", en el que el país opere como un "Estado responsable" de los asuntos mundiales.

En ese extraordinario y querido país, al que viajo con frecuencia en los últimos años por razones de trabajo, he podido cosechar grandes amigos. Allí, tradicionalmente se les regalan huevos rojos a los parientes y amigos para celebrar sus cumpleaños y se comen unos largos tallarines que auguran una larga vida. **De manera simbólica, este número pretende celebrar el aniversario de nuestra revista con ellos y con ustedes, o al menos ponerlo en palabras: *shēngri kuài lè!* o ¡feliz cumpleaños!**

生日快乐！



Bruno Masier
Director

masier@marcotrade.news

Bruno Masier es presidente de la Federación Mundial de Trade Points y del Observatorio Iberoamericano de Comercio Exterior.

SUMARIO

Diplomacia Comercial

10 Proyecciones del "huracán Brexit"

Un análisis de la salida del Reino Unido de la UE y sus implicancias dentro y fuera de Europa.

Comercio Global

16 América Latina demanda mejores puertos

La región debe encarar inversiones millonarias en infraestructura portuaria, algo que ha postergado.

24 Informe OICEX La nueva Ruta de la Seda

La estrategia china para asegurar sus recursos, fortalecer su seguridad y garantizar la paz.

42 Nueva York

Las ferias y salones son la excusa perfecta para ponerse al día y explotar todo el potencial de esta ciudad.

44 Actualidad empresaria

Las últimas novedades del mundo empresarial en diferentes latitudes.

48 Calendario de ferias

Una selección de las últimas ferias de este año y las primeras del próximo.

51 Publicaciones

La bibliografía editada por prestigiosos organismos internacionales con temas de la actualidad comercial iberoamericana.

Trade City

52 Bilbao, modernidad y tradición vasca

Con un alto grado de autonomía, la ciudad apuesta a la innovación, los clusters y la conectividad.

56 Guía de la ciudad

Una selección para aprovechar lo mejor de Bilbao. Hoteles, restaurantes, compras y recomendaciones de qué ver, leer o escuchar antes de ir.

60 Museo Guggenheim Bilbao

Diseñado por Frank Gehry, es la estrella del skyline bilbaíno y recibe más de un millón de visitantes por año, en su mayoría extranjeros.

62 Trade cities

Actualidad de las ciudades clave para el comercio global.

Lifestyle

64 Puros *premium*, totalmente a mano

Los cigarros o puros premium son un objeto de lujo cuya calidad depende de un largo proceso artesanal y su disfrute es todo un ritual.

70 *Influencers*, la nueva publicidad

Las tendencias y modas vienen de la mano de blogueros, instagrammers, youtubers y tuiteros.

72 Azurmendi, vasco y actual

En un complejo sustentable, el proyecto de Eneko Atxa combina las tradiciones vascas con la cocina internacional.

74 La moda apuesta a la exportación

Las pymes españolas del sector textil ven en la internacionalización un modo de sortear la crisis.

76 Perú, cultura inca y fusión

Con ingredientes básicos como el maíz, una gran variedad de papas y condimentos únicos, la gastronomía peruana conquista el mundo.

78 *Revenue management*: la mejor tarifa

La herramienta busca generar una estrategia de optimización tarifaria hecha a medida para cada hotel.

79 Apps

Aplicaciones gratuitas con recetas, trucos y hasta listas de compras para todo tipo de platos, postres y bebidas.

80 10 razones para visitar México

Una gastronomía exquisita, barrios bohemios, sitios arqueológicos aztecas y grandes museos: la capital mexicana lo tiene todo.

Cultura

82 Agenda cultural

Los imperdibles del panorama artístico global: exposiciones, ferias y novedades.

84 Telenovelas, la trama del negocio

Las telenovelas latinoamericanas son el formato más significativo para el flujo de importación y exportación de programas de ficción en Iberoamérica.

88 Viajes sobre rieles con encanto español

Ya sea en la costa o el interior, los trenes turísticos españoles invitan a descubrir costumbres arraigadas a un delicado maridaje paisaje y gastronomía.

90 *Game on*: perspectivas del videojuego

Considerado el producto cultural con mayor proyección de crecimiento global, el videojuego se consolida por encima de la música o el cine.

92 Asociaciones estratégicas entre arte y ciudad

Desde el Guggenheim Bilbao hasta el Distrito Cultural Saadiyat de Abu Dabi, la relación entre ciudad y arte encontró un nuevo camino para estimular la economía.

94 Lita Cabellut

La artista está entre los tres pintores españoles contemporáneos más cotizados en la actualidad. Sus obras evocan un cuerpo universal y, como si se tratara de espejos, devuelven versiones del otro pero también de uno mismo.

98 Arte en Barajas

En Madrid, el arte llega al aeropuerto y sorprende a los viajeros con obras de grandes pintores y escultores.

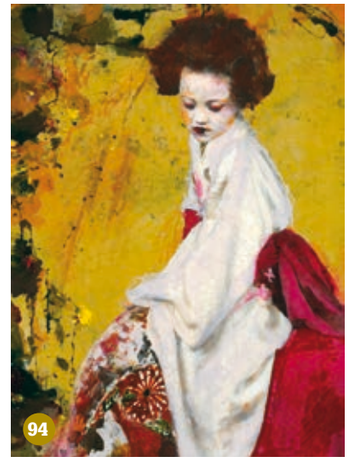


FOTO: EGAL/ISTOCKPHOTO.COM

Proyecciones del “huracán Brexit”

La salida del Reino Unido de la Unión Europea se instaló como una "grieta" en la sociedad inglesa –al estilo de lo que ocurrió en Estados Unidos en las elecciones que llevaron a Donald Trump a la presidencia–. Aquí, un análisis de sus implicancias, dentro y fuera de Europa.

Por Antonio López Crespo

Tan solo 24 horas después de la votación, los británicos se preguntaban desconcertados “¿qué hemos hecho?”. Más de tres millones se convocaban en las redes sociales a lograr un segundo referéndum. Casi medio año después de la votación del Reino Unido a favor de salir de la Unión Europea (UE), el desconcierto sigue atormentando a los británicos.

El número de gente arrepentida fue prácticamente el doble de la diferencia entre el *in* y el *out*: el mundo quedó sorprendido de la ligereza con que muchos fueron a votar. “Dan ganas de llorar –fue la confesión de una británica al día siguiente de haber votado *leave* (salir)– Creí que de ese modo ayudaba a nuestra economía. Pero la libra se hundió y me di cuenta que me había equivocado. Le creí a Farage (líder del partido ultraderechista UKIP) que la seguridad social británica podría recuperar los 350 millones de libras que le entrega a la UE cada semana, pero era una falacia (…). Ojalá pudiera volver a votar.”

Son los "Bregretters", es decir los arrepentidos que votaron *out* y al día siguiente lloraban su decisión. Habían sido manipulados por los que hicieron campaña a favor del Brexit y descubrieron la estafa en menos de un día: “Yo voté *leave* por creer esas mentiras y lo lamento más que nada, siento realmente que robaron mi voto”, reconoció enojada @rambogiblet, usuaria de Twitter, mientras la editora del programa Victoria Derbyshire en la BBC, Louisa Compton (@louisa_compton), aseguró: "Con los votantes *leave* en Manchester para BBC News - Muchos nos dijeron que se levantaron pensado "¿qué he hecho?" y que realmente no esperan que Reino Unido salga".

Desde la otra vereda, pero con la misma ligereza y superficialidad, británicos como Jeremy Compton, profesor de ciencias políticas en la Universidad de Londres, aportaron a la confusión de ese momento: “No se preocupen, el Brexit nunca se materializará… la salida es demasiado costosa y demasiado compleja… los eurófobos no tienen la más mínima idea de lo que harán concretamente en los próximos días, semanas y meses… tarde o temprano la idea terminará siendo abandonada”.

Sin embargo, la primera ministra británica, Theresa May, a la vez que augura “tiempos difíciles para el Reino Unido” tras el Brexit, le aseguró en septiembre a la BBC que el artículo 50 del Tratado de Lisboa para iniciar el proceso de salida de la UE se aplicará antes de finales de marzo de 2017. May promete que el Reino Unido habrá salido definitivamente del bloque para la primavera de 2019 y planea adoptar “una gran ley de derogación” respecto de las normas de la UE, apenas entre en vigor el Brexit.

Mientras se acumulan las incógnitas sobre cómo se concretará la ruptura, Japón planteó –antes de la reunión del G20 y en un detallado informe gubernamental– la necesidad de la máxima claridad del Reino Unido sobre el proceso de salida, advirtiendo sobre la posibilidad de un abandono del país por parte de las empresas japonesas en el caso de grandes cambios en la legislación.

El desconcierto y la incertidumbre alcanzan incluso a los hombres más exitosos de la economía mundial y a muchos otros de los dirigentes de mayor peso global, que dudan acerca del rumbo al que los arrastrarán las consecuencias del Brexit. Wan Jianlin, presidente de Dalian Wanda Group, el hombre más rico de Asia (Forbes 2016), está trasladando la sede londinense de su empresa, ante la incertidumbre de las consecuencias de la irreflexiva decisión de los británicos.

Algo parecido están preparando los grandes bancos de inversión con sede en Londres, que planifican un verdadero “éxodo”. Nadie quiere esperar a que se aclare el panorama y han iniciado las gestiones para irse del país. Se intensifican los contactos con las autoridades regulatorias de varios de los países destino, buscando las condiciones más favorables y tratando de decidir adónde enviar a miles de sus empleados si finalmente deben abandonar el Reino Unido. **Según New Financial, hoy 87% de los bancos de inversión estadounidenses tienen sede y realizan casi el 80% de sus negocios allí.**

Las dudas que persisten tienen que ver con la impresión de banqueros y expertos acerca de las dificultades para conseguir que la *City* de Londres mantenga su privilegiado estatus ante la UE, sin aceptar el derecho al libre movimiento de personas que esta reclama. Aunque la primera ministra británica les promete que luchará para que la *City* mantenga su actual condición, saben que será muy difícil que Europa haga grandes concesiones y no pueden correr el riesgo de esperar hasta 2019 sin asegurarse una salida. **Para Stephen Adams, de la consultora Global Counsel, las dudas de los bancos ya no se ciernen sobre activar o no sus planes de contingencia, sino sólo de saber cuándo hacerlo.**

> El número de gente arrepentida fue prácticamente el doble de la diferencia entre el *in* y el *out*: el mundo quedó sorprendido de la ligereza con que muchos fueron a votar.

Cuatro de las mayores entidades, JP Morgan, Goldman Sachs, Morgan Stanley y Citigroup, ya están desarrollando posibles escenarios y planteando planes de contingencia, por si Londres se debilita como centro financiero global. **Si los bancos con sede británica perdieran la posibilidad de colocar libremente productos financieros a sus socios europeos, el impacto económico tendría consecuencias catastróficas.** Bancos europeos como Deutsche Bank o Credit Suisse también podrían reducir sus operaciones en la capital británica, potenciando otros centros europeos, como Francia o Alemania.

El británico **Barclays Bank**, el sexto banco más antiguo del mundo, planifica algunas alternativas para después del Brexit. **Tushar Murzaria**, su director financiero, considera: "Si no se encuentra una solución que permita seguir utilizando los pasaportes actualmente en operación, existen tres alternativas para mantener el acceso a la UE: **ampliar la capacidad de una filial existente del grupo en la UE o crear una** nueva, desde la que operar en otros países, por ejemplo Irlanda. Una segunda opción sería **obtener licencias para que las actuales sucursales en países como Francia y Alemania puedan ampliar su campo de operaciones**, analizando “país por país” y la última posibilidad sería **aprovechar la directiva europea que a partir de 2018 contempla el acceso de países de fuera de la UE al mercado único financiero**”.

FOTO: UK HOME OFFICE

Theresa May, primera ministra del Reino Unido.

Cuando el poderoso grupo japonés **Daiwa Securities** se enteró en octubre de la promesa de May de priorizar el control de la inmigración en las negociaciones con la UE, ordenó a sus directivos acelerar los planes de contingencia para su filial londinense de banca de inversión y contactar con otras ciudades europeas, para reubicar algunas operaciones en el continente.

Los últimos acontecimientos están aumentando la presión sobre el sector financiero. **La perspectiva de un Brexit duro, en el que el Reino Unido privilegie la recuperación del control de sus fronteras en plena globalización, a riesgo de romper los vínculos comerciales con la UE, es lo que preocupa al sector.** Todos aseguran que el camino será difícil. **Morgan Stanley**, por ejemplo, espera el peor de los escenarios y se prepara para ello. Los bancos temen dos cosas: **no poder vender sus servicios sin trabas en toda la UE y el impacto que tendrían las posibles restricciones a los inmigrantes en el Reino Unido sobre sus dotaciones de personal, altamente internacionalizadas.**

Douglas Flint, presidente del banco británico HSBC, el mayor de Europa, señaló: “Estamos entrando en un período de mucha incertidumbre, donde los riesgos económicos se ven superados por eventos políticos y geopolíticos (…). El Reino Unido y las empresas británicas entran en una nueva era y la negociación con la UE y el resto de los países para forjar nuevos tratados comerciales será compleja y llevará tiempo”.

Líder en Asia, donde sus operaciones implican el 83,5 % de los beneficios brutos globales (2015), al HSBC no le afecta

permanecer con su sede en Londres, sino la ralentización de la economía china y el impacto del voto Brexit: por ambas causas, en octubre pasado anunció un descenso de sus beneficios del 28% en el primer semestre de 2016, lo que significa unos 6.912 millones de dólares menos.

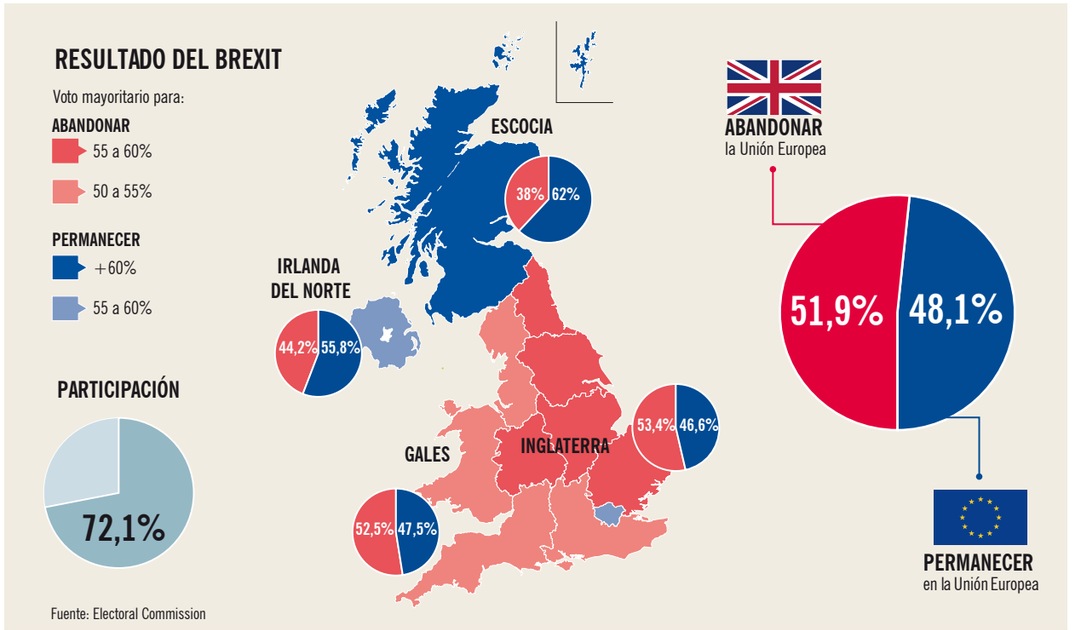
También la incertidumbre asalta al **presidente del Consejo Europeo, Donald Tusk**, que en la conferencia del XX aniversario del European Policy Center (EPC) afirmó que, si bien está establecido que las negociaciones duren dos años una vez activadas por Londres, "el proceso va a ser mucho más largo". **Y aseguró que será de resultado tan incierto que la única alternativa a un Brexit duro es que el Reino Unido no salga de la Unión Europea**. Señaló: "[aunque] conduciré las negociaciones con buena voluntad, defendiendo el interés de los 27 e intentando un buen acuerdo para todos, no creo que haya un desenlace que beneficie a ambas partes (…) Podemos hacer que el Reino Unido vea si el Brexit de verdad responde a sus intereses".

A mediados de octubre pasado, **la UE advirtió que no está dispuesta a que el gobierno británico pueda quedarse con los derechos que otorga la participación en el bloque sin asumir las obligaciones**. Londres no tendrá acceso libre al mercado único y los bancos de la *City* londinense perderán el permiso para trabajar como hasta ahora en los mercados financieros europeos si el gobierno británico intenta limitar la libre circulación de trabajadores tras su salida del bloque. **O *hard Brexit* o *no Brexit* es la propuesta**.

Para Tusk: "**Es inútil especular sobre un Brexit blando** (…). La verdad brutal es que el Brexit será una pérdida para todos, pero ese escenario será, sobre todo, doloroso para los británicos". Sin embargo, para el presidente del Consejo Europeo, el mayor problema de Europa hoy no es ese, sino "restablecer la certidumbre de que la UE es capaz de garantizar el orden y la seguridad en su territorio (…). **La crisis más seria en estos momentos es el quebrantamiento de la fe en los valores fundacionales de la UE**".

Hombres de enorme peso económico como el magnate chino **Li Ka-shing, presidente del Holding empresarial Cheung Kong** (100.000 millones de dólares; presente en 54 países con 220.000 empleados directos), dueño de la poderosa Corporación Hutchison Whampoa y poseedor de casi el 15% de los activos de la Bolsa de Hong Kong, también es de los que creen que el Brexit ha sido un error colosal. No solo es uno de los hombres de negocios más famosos y reconocidos del mundo, con una fortuna personal de 36.000 millones de dólares (Forbes 2015) y el octavo más rico del mundo, sino que es conocido por su "olfato". Este le permitió pasar de vendedor callejero de flores de plástico a su situación actual y advertir antes del referéndum que el Brexit sería perjudicial para el Reino Unido, que reduciría sus inversiones allí y tendría un impacto negativo en toda Europa.

Ahora son los propios documentos oficiales, filtrados por *The Times* a mediados de octubre pasado, los que muestran las incertidumbres y riesgos que atormentan a sus impulsores dentro del Gobierno británico. Algunos ministros que defendieron la permanencia en la UE, ahora **temen que la obstinación de los eurófobos por reducir la inmigración no permita ver el "huracán" que puede azotar las arcas públicas británicas**. Si el Reino Unido abandona el mercado único y tiene que depender de las reglas de la Organización Mundial del Comercio (OMC) para comerciar con el continente, su PIB podría descender un 9,5%. Eso significaría una **caída dramática de ingresos fiscales de 72.864 millones de euros**, lo que obligaría a reducir el gasto público y subir los impuestos. Ante ese panorama, **la libra esterlina se derrumbó, alcanzando límites históricos**, por el temor de los mercados a que se produzca lo que ya todos llaman el "Brexit duro".



Fuente: Electoral Commission

Para **el alcalde de Londres, Sadiq Khan**, el gobierno de Theresa May está empujando al país hacia el "borde del precipicio" cuando prioriza el control de la inmigración frente a las consecuencias de una salida del mercado único europeo.

La preocupación alcanza al Banco de Construcción y otros bancos de China que tienen licencias para actuar registradas en el Reino Unido, adonde las entidades financieras del gigante asiático se dirigieron para hacer de la *City* un centro del comercio internacional del yuan, como parte de la estrategia de internacionalizar su moneda. Al **Banco de Comunicaciones de China** también lo carcome la incertidumbre. Su economista jefe, **Lian Ping,** evalúa que la posición de Londres se verá afectada por el Brexit, pero que aún no puede saberse en qué medida. Y considera, con cierto optimismo, que quizás ello signifique abrir nuevas oportunidades de negocios en yuanes en Luxemburgo, Zurich o Frankfurt.

Cameron y el Cisne Negro

Lo cierto es que cuando el ex primer ministro David Cameron convocó al referéndum de junio, solo pretendía reforzar la posición del Reino Unido ante la UE en materia de soberanía de territorio, regulación bancaria y política monetaria, migratoria y social. No advirtió que abría la caja de Pandora, provocando un hecho histórico de consecuencias imprevisibles y que puede enmarcarse en lo que Nassim Taleb definió como la **teoría del Cisne Negro o "el impacto de lo muy improbable"**.

Las proyecciones: un amplio campo de acontecimientos de final incierto

Depreciación de la libra esterlina

Aunque algunos simplistas crean que puede contribuir a aliviar la crisis, la experiencia mundial de los últimos 20 años es que **las devaluaciones tienen efectos pasajeros, no son eficaces y acarrean inflación**. La fantasía de que una libra débil favorecerá una mayor venta de productos británicos choca con dos realidades: **la balanza comercial negativa es estructural y el país lleva décadas importando más de lo que es capaz de producir y vender en el exterior**. Los productos que compra se encarecerán –la depreciación actual ya está afectando a las familias– y eso tendrá impacto sobre su economía doméstica. Por su parte, las empresas tendrán que pagar más por cualquier insumo que necesiten para reindustrializar el país. Cabría preguntarse si el Reino Unido dispone de las condiciones para ello y si está en situación de competir con países de costes laborales y de materias primas muy inferiores.

> A mediados de octubre pasado, **la UE advirtió que no está dispuesta a que el gobierno británico pueda elegir quedarse con los derechos** que otorga la participación en el bloque sin asumir las obligaciones. **O *hard Brexit* o *no Brexit* es la propuesta**.

Deterioro de las relaciones comerciales

Los eurófobos "vendieron" como una de las ventajas del Brexit la recuperación de la libertad de establecer sus propios tratados de comercio. El Reino Unido, una vez aplicado el artículo 50, **deberá negociar cientos de tratados comerciales con numerosos países y bloques económicos en el plazo perentorio de dos años**, lo que permitirá a sus contrapartes revalorizar posiciones, atento a que las ventajas del bloque europeo al completo no son las mismas que las que ofrece un Reino Unido aislado. Fuera de la UE, **el país pierde el acceso no sólo al bloque de los 27, sino a aquellas relaciones comerciales preferentes que la UE tiene con 53 países** (Marruecos, Turquía, Sudáfrica, Suiza, Islandia, etc.). No parece que en las actuales circunstancias y pese a las necesidades de las empresas alemanas, Bruselas esté demasiado propensa a facilitar las cosas. El Reino Unido tendrá que afrontar barreras que hasta ahora no tenía, pagar aranceles y regir sus relaciones comerciales por las normas de la OMC.

Incremento de la burocracia

Los mismos eurófobos, que acusaban a Bruselas por el exceso de burocracia, descubrirán ahora que esa estructura sustituía a una burocracia británica que, con la salida de la UE, no sólo no se reducirá sino que es posible que se incremente. Para poder seguir operando con la UE tras el Brexit, **el Reino Unido tendrá que replicar las directivas europeas, duplicando estructuras y controles**. Las empresas de seguros, de enorme peso en Londres, deberán contar con licencias individuales para cada país y otras licencias subsidiarias, para atender el riesgo en entes legales separados y los bancos británicos también se verán obligados a obtener nuevas licencias para operar en el conjunto de la UE y en cada país miembro y contar además con licencias específicas para operaciones transnacionales. Cabría pensar que esas licencias se podrían negociar rápidamente en el proceso de salida, pero Bruselas espera que las negociaciones sean largas –como ha dicho Tusk– y **nadie se va a apresurar a conceder licencias que permitan operar con normalidad a las instituciones financieras asentadas en el Reino Unido, a menos que renuncien al control de la inmigración**.

Aumento de la incertidumbre

A los mercados les espanta la incertidumbre. Si Londres se consolidó, a lo largo de los años, como centro financiero internacional, no fue solo por su reafirmación de la libertad económica sino porque **tenía regulaciones simples y razonables y nunca se producían cambios dramáticos**. El Brexit supuso "el impacto de lo muy improbable", acarreó pérdida de credibilidad e hizo que la incertidumbre se apoderara del futuro del Reino Unido. Que un nacionalismo rancio y posturas populistas tuvieran semejante respuesta en las urnas ha acrecentado las dudas sobre el país. Estas se extienden ahora a otros campos: **inversiones paralizadas, recuperación de los reclamos independentistas de Escocia, posibilidad de bloqueos legislativos desde Escocia e Irlanda del Norte, el rol de Irlanda dentro de la comunidad**, etc.

Conflicto con la población inmigrante

El Brexit, con sus posturas xenófobas, constituye un **desconocimiento de lo irreversible del proceso globalizador y de los propios beneficios que la inmigración le ha reportado al Reino Unido**. No solo

porque un segmento de esa población ha cubierto trabajos que muchos británicos ya no quieren realizar o en los que se necesitan conocimientos de otras lenguas además del inglés (tiendas como Harrods, servicios turísticos, restaurantes, etc), aportando un porcentaje de población activa mucho más elevado que el de los británicos. **En los últimos 10 años, más de dos millones de puestos de trabajo provienen de extranjeros, contribuyentes al sistema de seguridad social por encima de la media nativa**. Las restricciones a la incorporación de extranjeros –sean estas severas o más permisivas– tendrán consecuencia sobre el conjunto de la economía del país.

Pérdida de significación global del país

El Reino Unido viene, desde hace décadas, retrocediendo en su significación global: en 1986 significaba un 5,2% del PIB mundial y 10 años después, había descendido al 3,8% (6º potencia mundial, FMI 1996). Dos décadas después, su significación es solo del 2,24% (10º potencia mundial, FMI 2015). Con el Brexit, según la mayoría de los analistas, **puede padecer una caída importante (entre el 3,5% y el 6%) de su PIB en los próximos años**, algo que parecen no haber previsto los británicos a la hora de votar.

El Brexit en Iberoamérica

El Brexit también está haciendo sentir sus efectos en Iberoamérica, pero el análisis obliga a diferenciar su impacto en España del resto del bloque. **Por el carácter de socio comunitario, la decisión británica tiene una significación especial para la economía española**.

Un elemento a tener en cuenta es que **España comparte con el Reino Unido un mismo modelo productivo asentado en la demanda interna, el rol del sector financiero y la exportación de servicios, aparte del modelo territorial, el sistema político de monarquía parlamentaria y tramos muy significativos de su historia**. Y Gibraltar, como un tumor latente entre esos tejidos.

Las principales consecuencias económicas y comerciales que tendrá para España la salida británica de la UE se centran en cinco impactos posibles:

Sobre el turismo: El derrumbe de la libra puede encarecer el gasto externo de los británicos y reducir su presencia en la península, donde anualmente gastan 14.000 millones de euros. Pero aunque relevante, el turismo británico sólo representa el 1,3% dentro del 6% del PIB español, por lo que una caída pronunciada tendría un impacto menor. Y desde otro ángulo, buena parte de ese turismo está consolidado, pues posee propiedades en España. Sí podría tener algún impacto negativo en Alicante y Murcia, al reducirse la renta que reciben los residentes británicos –un millón de personas–.

En la balanza comercial: Teniendo en cuenta que **18.000 millones de euros** (7%) **de las exportaciones españolas están destinadas al Reino Unido**, generando un superávit comercial de 5.600 millones de euros, un menor valor de la libra puede acarrear una t**endencia a sustituir exportaciones españolas por productos británicos o de otras partes del mundo**, de similar calidad y menor precio. Incluso puede provocar un incremento español de importaciones de bienes británicos, algo difícil ante la prolongada pérdida de competitividad de la economía británica. De todos modos, **el intercambio de España con el Reino Unido sólo significa 0,5% de PIB**, por lo que aún en un escenario pesimista, con un deterioro del 50% de la balanza comercial positiva, el impacto sería menor (0,25% del PIB español).

Sobre las inversiones: Tampoco en este ámbito el impacto puede ser excesivo. El Reino Unido apenas representa el 0,12% de las inversiones extranjeras en España, por lo que el Brexit no podría provocar consecuencias complicadas. Por ejemplo, en materia de inversiones inmobiliarias, si bien los británicos son los extranjeros que más viviendas poseen en la península, **un descenso agudo de las compras británicas (-10%) solo afectaría al 0,3% de las compras totales**.

Si bien el Brexit no tendría un impacto importante en términos cuantitativos, sí puede tenerlo en aspectos económicos y políticos relevantes como:

En el proceso independentista de Cataluña: El rápido reclamo de la primera ministra de Escocia, Nicola Sturgeon, de un nuevo referéndum de independencia para 2020, su decisión de abrir una oficina de su país en Berlín, para que los departamentos comerciales de ambas partes estén preparados para la posibilidad de la independencia escocesa, potencian las tensiones actuales de posibles fracturas en España. Y a eso se suman sus declaraciones sobre la firme decisión de mantener a Escocia en el mercado único y usar "todas las formas posibles de poder lograrlo".

En el crecimiento de España: El FMI, en su informe "Perspectivas Económicas Mundiales", ha revisado a la baja el crecimiento de la economía española en 2017, hasta el 2,1%, debido al impacto negativo de la incertidumbre provocada por el Brexit. El impacto puede revelarse más severo en grandes empresas como **Iberdrola, Sabadell, Santander o Ferrovial**, que mantienen importantes negocios en el Reino Unido. Y la desaceleración de la economía europea por causa del Brexit hará más difícil la recuperación española.

Tampoco para América Latina es posible aislarse de un acontecimiento de semejantes proporciones. A la incertidumbre que afrontaba la región ante la merma de los precios internacionales de las materias primas que produce y que ha provocado un período de cierta desaceleración económica, se agregan ahora los posibles impactos económicos y políticos del Brexit sobre la región, tanto en el mediano como en el largo plazo.

Sin embargo, los análisis de los organismos internacionales muestran razones para el optimismo: en un contexto donde el FMI ha revisado a la baja a la mayoría de países y regiones, no lo ha hecho para América Latina. La razón es que **el Reino Unido tiene hoy un peso reducido en la región: apenas significa el 0,65% de sus exportaciones y un volumen aún menor en materia de inversión extranjera directa**, por lo que, a mediano plazo, los efectos negativos del Brexit serán limitados. Fue un país predominante en la región hasta mediados del siglo pasado, pero después de la Segunda Guerra Mundial perdió ese rol a manos de Estados Unidos, quien con China y la UE constituyen, en la actualidad, los principales socios comerciales de América Latina. En esto coincide la calificadora Mooody's, que considera que el Brexit tendrá un impacto "mínimo" en América Latina por la limitada influencia del flujo comercial en la actividad económica de la región.

El Brexit obligará a revisar los acuerdos comerciales vigentes o en proceso de negociación con la Unión Europea. A partir del artículo 50, el Reino Unido dejará de tener acuerdos comerciales con los países latinoamericanos y deberá reconfigurar en dos años su plataforma comercial. Hoy la UE le posibilita acuerdos favorables con los países de la Alianza del Pacífico (Chile, Colombia, México y Perú) y también con los de América Central. Ello puede constituir una extraordinaria posibilidad para América Latina de obtener mejores acuerdos para su intercambio, pero a la vez, dificultar en parte las **negociaciones Mercosur-UE**, de las que el Reino Unido era uno de los propulsores.

Donde el Brexit puede tener importantes consecuencias es en el plano geopolítico. Como ha señalado el **ex canciller chileno Ignacio Walker** (durante el gobierno de Ricardo Lagos): "Este es un resultado que afecta no solo a la UE, que es el mayor esfuerzo de integración en la historia de la humanidad, sino que empieza a marcar **el fin de la globalización tal como la conocemos** (…). **El Brexit representa el avance del nacional-populismo que vemos encarnado en Vladimir Putin, Donald Trump, Marine Le Pen, Nigel Farage, del Partido de la Independencia de Gran Bretaña y Geert Wilders, del Partido de la Libertad en Holanda**. Ese es el resultado más profundo de la derrota del voto de permanencia (…). Ya tenemos iniciativas en Holanda, en Francia, y seguramente las va a haber en otros países, para revisar la pertenencia a la UE, así que no creo que esto termine en Gran Bretaña, tengo la impresión de que se va a replicar en otros países de la UE".

La preocupación de muchos líderes y analistas latinoamericanos es que el Brexit sea evaluado como un fracaso de los modelos de integración regionales, que justifiquen un retorno a las doctrinas proteccionistas anteriores a la UE y a las retóricas de aislamiento que se predicaron en la última década en buena parte de América Latina. Pero como apunta la prestigiosa economista costarricense **Rebeca Grynspan, a cargo de la Secretaría General Iberoamericana (Segib)**: "El proyecto integrador europeo es lo suficientemente robusto como para superar la crisis actual, aunque **el éxito no debería darse por sentado**: se requerirá del compromiso de todo el continente para profundizar en lugar de debilitar la UE (...). Y en lo que respecta a América Latina, la evolución político-económica reciente, incluyendo el éxito de iniciativas como la Alianza del Pacífico, permite comprobar que **buena parte de la región está buscando avenidas hacia nuevas formas de integración y cooperación**". ●

¿La hora del arrepentimiento?

La Justicia británica exige la previa aprobación del Parlamento

Los británicos que demandaron al Ejecutivo por avanzar en el proceso de salida sin contar con una votación parlamentaria previa recibieron el respaldo del Tribunal Supremo. Por lo tanto, los planes apresurados de Theresa May para comenzar el divorcio de Europa en marzo de 2017 pueden postergarse. El fallo de la Corte británica obliga ahora a que el Parlamento deba autorizar el Brexit, por lo que la primera ministra no podrá **activar el artículo 50** del Tratado de Lisboa, que da inicio al período de dos años de negociaciones para salir de la Unión Europea (UE), hasta que no cuente con esa aprobación.

En un comunicado, Downing Street aseguró que apelará a la Corte Suprema porque "el país votó a favor de abandonar la UE en un referéndum", pero el histórico fallo muestra los disensos que un ajustado Brexit de 51,9%, ha provocado en la sociedad británica.

Debe recordarse que la mayoría de los miembros de la Cámara de los Comunes (cámara baja del Parlamento) **hizo campaña para que el Reino Unido se quedara dentro de la UE**, por lo que esta decisión judicial, si es ratificada en apelación, podría abrir la vía a una salida menos brusca o retrasar el Brexit *sine die*.

América Latina demanda mejores puertos

La región, con altos volúmenes de exportaciones de materias primas y una gran necesidad de ampliar y diversificar su producción, debe encarar inversiones millonarias en infraestructura portuaria, algo que ha postergado largamente.

Por Antonio López Crespo

ILUSTRACIÓN: MILOUSHEK/ISTOCKPHOTO.COM

América Latina, conformada por países con altos volúmenes de exportaciones de materias primas, necesitados de ampliar y diversificar su producción agregando valor a las mismas y urgidos a la apertura de nuevos mercados, **ha postergado largamente la modernización y eficiencia de sus puertos**. Las causas profundas, políticas y económicas, de esa postergación tienen que ver con el rol que las grandes potencias del siglo XIX y XX trazaron para la región y su análisis pormenorizado excede la materia de este artículo.

El crecimiento de América Latina está atado, de manera sustancial, a su desarrollo logístico-portuario, así como el necesario proceso de una integración e intercambio intrarregional más intensos está vinculado al incremento de la interconexión de las infraestructuras del continente (ver Informe OICEX *Marco Trade revista* N° 3). La debilidad de ambos procesos establece limitaciones severas al desarrollo económico regional y, durante años, los decisores políticos no han otorgado al tema la importancia estratégica que conlleva.

La poca competitividad de la infraestructura portuaria de América Latina no solo encarece los costos de logística sino que determina las reales posibilidades de crecimiento de una región que tiene en sus exportaciones una parte relevante de su potencial.

> Una de las grandes restricciones del desarrollo de América Latina es la actual situación de sus puertos, ninguno de los cuales figura entre los 20 mejores del mundo.

El problema del atraso portuario no se refleja tanto en los volúmenes de operatoria –"seguimos importando y exportando", dicen en la región– sino en el incremento de unos costos que le restan competitividad a la economía latinoamericana frente a otros países con mejor infraestructura.

A ese incremento contribuyen además otras deficiencias de infraestructura y logística que acentúan el resultado negativo: **carreteras deficientes, accesos portuarios congestionados, excesivos tiempos de espera en las aduanas y un desactualizado parque automotor de transporte**. Un estudio del Banco Mundial atribuye a esos factores un rol importante en los costos latinoamericanos. El Índice de Desempeño Logístico (IDL) elaborado por el organismo, evalúa esos costos logísticos medidos como porcentaje del PIB, frente a los países desarrollados cuyo porcentaje ronda el 9% (Singapur 8,5%; OCDE 9%; Estados Unidos 9,5%) mostrando las actuales dificultades de algunos países para competir globalmente: **Chile 18%; México 20%; Colombia y Brasil 23%; Argentina 27% y Perú 34%**.

Si el proceso de globalización abrió las capacidades productivas de cada país para poder compartir sus recursos con el resto del planeta, la logística de trasporte se ha convertido, en consonancia, en un factor determinante para hacerlo posible. Y **los puertos marítimos en el enlace imprescindible del intercambio internacional**. Un bajo coste y una alta eficiencia en el transporte marítimo conforman elementos esenciales para ese desarrollo. Los países de la región requieren adecuar con urgencia su infraestructura portuaria y operatoria logística si pretenden insertar sus economías en el mundo y aprovechar como "**despensa del mundo**", las enormes oportunidades que le brinda la demanda global de alimentos.

Una de las grandes restricciones del desarrollo regional es la actual situación de sus puertos, ninguno de los cuales figura entre los 20 mejores del mundo. Los puertos latinoamericanos adolecen de diversos problemas. Desde limitaciones físicas en materia de calado, lo que impide recibir los mega-buques de última generación que transportan entre 18.000 y 20.000 Teus, hasta problemas de infraestructura operativa y carencia de volumen. **Se calcula que su actualización requeriría invertir cerca de 350.000 millones de dólares en el próximo quinquenio**.

FOTO: MEXICOPORT.COM

Puerto Lázaro Cárdenas, México.

El desafío de las empresas navieras para atender el creciente comercio internacional ha llevado a la construcción de buques cada vez más grandes. El fundamento económico de esta búsqueda de gigantescos portacontenedores es que permiten reducir de manera drástica los costes operativos, haciendo más eficiente el transporte. De hecho, el fenómeno se disparó a mediados de la década de los '80, en coincidencia con la explosión de la producción china y la aceleración de la globalización del comercio internacional.

Colosos del mar como el **MSC Oscar**, de Mediterranean Shipping Company, salido del astillero Bunsan en Corea del Sur, que podría embarcar **39.000 coches a la vez**, el **MSC Oliver** construido por Daewoo y el **MSC Zoe**, todos de **19.224 TEUs**, permiten transportar más contenedores, más rápido y con menos emisiones. Los MSC, con un calado de 16 metros, integran una serie de 20 buques de similares dimensiones, botados a lo largo de este año y que constituyen los portacontenedores más grandes del mundo. Eso hasta que sean botados los de la naviera MOL de 20.000 TEUs, encargados a los astilleros Samsung, y los Triple E2° de 19.630 TEUs que prepara Maersk para entrar en servicio en 2017 y sumarse a los Maersk Triple E, que tienen 400 metros de eslora y 59 metros de manga, con un calado máximo de servicio de 14,5 metros y una capacidad de transporte nominal de 18.270 TEUs.

Índice de Desempeño Logístico (IDL)

La región muestra cifras mucho mayores para competir globalmente frente a los países desarrollados, cuyo porcentaje de IDL, según un estudio del Banco Mundial que evalúa los costos logísticos medidos como porcentaje del PBI, ronda el 9% (Singapur 8,5%; países de OCDE 9%; Estados Unidos 9,5%).

Chile	18%
México	20%
Colombia	20%
Brasil	23%
Argentina	27%
Perú	34%

Atender a este tipo de barcos requiere además la mayor velocidad operativa posible. Como señalan los especialistas, "el barco gana dinero moviéndose y cuanto más tiempo de más está en el puerto, más dinero pierde". **Los puertos que no se adapten al tamaño y a la velocidad requerida por el nuevo contexto podrían desaparecer**. Debe recordarse que el puerto de Londres, que en el siglo XIX era el corazón del comercio mundial, hoy desapareció del mapa portuario global. Rotterdam (Países Bajos), por el contrario, se convirtió en la principal terminal portuaria de Alemania y de Francia. Esa realidad muestra que **la eficiencia y la constante actualización son condiciones para la supervivencia de los enclaves portuarios en el planeta.**

Los puertos latinoamericanos, construidos en su gran mayoría hace 50 años –y algunos hace un siglo–, no están preparados para afrontar esta realidad. El puerto de **Santos**, en Brasil, uno de los más importantes de la región, admite un calado entre 12 y 13 metros. La terminal **Colón**, en Panamá, igual que el puerto de **Cartagena**, en Colombia o de **Buenos Aires**, en Argentina, están al límite con 14 metros. **Guayaquil**, en Ecuador (9,75), y **Buenaventura**, en Colombia (10,5), tienen restricciones importantes, ya que no pueden admitir buques con carga plena. Solo **Balboa**, en Panamá (15,7), **Callao**, en Perú (16), **Manzanillo** (15) y **Lázaro Cárdenas** (18), ambos en México, permiten el calado de los grandes portacontenedores. Y, en algunos casos, a los problemas de calado se suma la insuficiencia para recibir buques de semejante eslora y manga.

Para **Julián Fernández, director regional para desarrollo de negocios para América Latina de APM Terminals** (Grupo Maersk Line), encargada de operar 63 terminales portuarias y 164 retro portuarias en todo el mundo, otro gran impedimento de los sistemas portuarios de la región es la **baja capacidad de movimiento de contenedores muelle por hora**, a diferencia del promedio mundial: "En el puerto de Yokohama (Japón), por ejemplo, se mueven 150

Puerto de Santos, Brasil.

contenedores por hora, en **Tianjin** (China) 119, en **Qingdao** (China) 107, en **Xiamen** (China) 106, en **Kaohsiung** (Taiwán) 105. Mientras tanto, en puertos como **Lázaro Cárdenas** se mueven 65 contenedores, en **Veracruz** (México) 56, en **Callao** 55 y en **Colón** 54, lo que habla de una tarea muy importante en materia de inversiones para que estas terminales puedan llegar a competir. **Hay que mejorar los índices de productividad de los puertos, de lo contrario, las líneas navieras los van a pasar de largo y buscarán quién les ofrezca carga y descarga a menores costos y con infraestructura adecuada**".

La respuesta de los operadores portuarios es que la manifiesta economía de escala de los gigantescos portacontenedores obligan a los puertos a realizar importantes inversiones en infraestructura y equipamiento de manera casi continua y a lograr dragados más profundos de costosa manutención, para facilitar el acceso a los puertos. Por lo que **el ahorro de costos se traslada en parte a los operadores portuarios, que aplican tarifas más altas para la operación de estos buques**, para compensar las inversiones de adecuación. La queja solo funciona en algunos enclaves portuarios, ya que en muchos casos los operadores son los mismos grupos empresarios, como sucede como MSC y Maersk. Y la tendencia global parece estar definitivamente dirigida a una reducción del valor de los fletes.

Lo cierto es que la globalización y los crecientes acuerdos comerciales determinan el escenario del movimiento de mercancías en América Latina. El reclamo de los involucrados en las operaciones logísticas mundiales que intervienen en la región pasa por **servicios más rápidos y eficientes y por una mayor modernización y ampliación de infraestructura** de sus puertos.

La necesidad de adaptarse a ese entorno cambiante impone a los operadores portuarios y a sus países a realizar cuantiosos esfuerzos de inversión para la ampliación y modernización de su red de puertos, si pretenden consolidar nuevos mercados y ampliar su inserción mundial.

La carencia, en muchos de los países de la región, de políticas de largo plazo y la escasa coordinación público-privada han transformado a los puertos latinoamericanos en uno de los más agudos factores de freno al desarrollo regional. El Índice de Competitividad del FMI muestra que los puertos latinoamericanos rondan un promedio de 3,8 sobre 7, equivalente al de naciones africanas como Sierra Leona o Cabo Verde. Panamá es el único país de la región que obtiene una puntuación mayor a 5 (6,4); Venezuela, el más deficiente de América del Sur, apenas alcanza un 2,5 y Costa Rica, con 2,4, es el menos competitivo de las 144 economías evaluadas.

La futura expansión del **puerto de Santos** y su consolidación como cabecera de un corredor bi-oceánico, una autopista de **3.450 kilómetros que conectará Brasil y el Atlántico con Bolivia y los puertos chilenos del Pacífico**, implica una inversión de unos **2.000 millones de dólares**, con los que se pretende impulsar la integración de América del Sur.

Los esfuerzos actuales

Es cierto que algunos países de la región están haciendo importantes esfuerzos para avanzar en la infraestructura portuaria. **Brasil lanzó el ambicioso "Plan Federal de Logística y Transporte"** por 28.000 millones de dólares, que incluía mejoras en su infraestructura portuaria. Pero el estallido de causas de corrupción que involucran a empresas vinculadas a esas obras ha frenado su avance. Con 35 terminales portuarias, la mayoría de administración estatal, Santos es la de mayor importancia. El nivel de concentración en ellas es agudo, ya que el 91% de sus operaciones portuarias se produce en solo 10 terminales. La escasa participación del sector privado es uno de los factores de baja eficiencia y altos costos de movimiento de contenedores. El promedio de Santos es de 290 dólares, casi cuatro veces más que Shanghái (75 dólares) y dos veces y media más que Rotterdam (110 dólares).

La futura **expansión del puerto de Santos y su consolidación como cabecera de un corredor bi-oceánico** –una autopista de 3.450 kilómetros que conectará Brasil y el Atlántico con Bolivia y los puertos chilenos del Pacífico– implica una inversión de unos 2.000 millones de dólares, con los que se pretende impulsar la integración de la infraestructura de América del Sur y facilitar el transporte de bienes.

Mientras tanto, el país enfrenta serios problemas de infraestructura. Comparando Brasil con Estados Unidos, en toda su matriz logística, el país pierde, en términos de competitividad, cerca de 45.000 millones de dólares anuales. **Solo el 12% de sus rutas están pavimentadas contra el 85% de Rusia, 81% de China y 47% de India, sus socios del BRICS**.

FOTO: APMTERMINALS.COM

Algo similar ocurre en **Argentina, que tiene un 11% de sus rutas pavimentadas, 6% mejoradas y 83% de tierra**. Los dos gigantes de América del Sur comparten también el desmantelamiento de sus líneas férrea, que se viera bruscamente reducida a partir de la década del '70 y cuya velocidad promedio es hoy de 25 kilómetros por hora de los trenes de carga, frente a los más de 80 en Estados Unidos.

Pese a sucesivas ampliaciones de la capacidad y mejoras en la operatividad, en ambos países las redes de acceso –por tren, autopista y fluvial– han sido desbordadas. En 2013, Santos sufrió con colapso con **filas de 65 kilómetros de camiones esperando para embarcar soja**. Y Buenos Aires, con el puerto ubicado en el mismísimo centro de la ciudad, vive una **congestión permanente**, solo aliviada entre 2013 y 2015, gracias a las torpes medidas de comercio exterior implementadas por el gobierno argentino de esos años.

Como reconocen los propios funcionarios del puerto de Santos: "La soja tiene poco valor agregado pero un enorme volumen, lo que se ajusta al transporte ferroviario que es más barato (…). Pero en la actualidad solo 25% de la carga de soja se transporta por tren, lo que es insuficiente". El déficit en la capacidad de almacenamiento en las zonas productoras de granos agrava la situación, ya que **Brasil solo puede almacenar un 60% de su cosecha en el área de producción**, frente al 130% de Estados Unidos, que puede almacenar en las regiones de producción la totalidad de una cosecha más hasta el 30% de la siguiente.

Brasil pretende invertir esos 28.000 millones de dólares eliminando trabas burocráticas y mejorando la infraestructura, para impulsar su competitividad. Para ello planifica **triplicar el tráfico de cargas a 230 millones de toneladas entre 2015 y 2030, operando nueve millones de contenedores en lugar de los tres millones actuales**. Esa modernización deberá incluir también la profundización del canal de acceso a 16 metros y su ampliación a 220 metros de ancho, para posibilitar el ingreso de buques de mayor envergadura. Río de Janeiro, Itajaí y Río Grande también están en proceso de profundización.

Puerto de Buenos Aires, Argentina.

En Argentina, si el Puerto de Buenos Aires postergara su adecuación, podría ser uno de los puertos en ser relegados, como buena parte de los puertos del país. Con 1,5 millones de TEUs (2015) en conjunto con Dock Sud, es un puerto de poco tamaño que no figura en el *ranking* de los 50 más importantes de contenedores a escala mundial y que ha ido perdiendo significación en el ámbito latinoamericano, donde pasó de la séptima posición en 2011 a la novena el año pasado.

El puerto de Buenos Aires tiene espigones de más de 100 años de antigüedad y, con muchas limitaciones, **puede recibir buques portacontenedores de 332 metros de eslora, 48,2 metros de manga y una capacidad de 9.630 TEUs**, es decir buques cuyo tamaño está en el rango del 50% del máximo que se opera hoy en el mundo. Un dato técnico muestra el desfasaje de la realidad portuaria de Argentina y América del Sur: ese tipo de barcos de la mitad de capacidad de los más grandes tienen enchufes a bordo para conectar hasta 2.100 contenedores refrigerados de 40 pies –o sea el equivalente a 10 buques frigoríficos medios– y la cantidad de enchufes de solo uno de esos buques excede la capacidad de cualquiera de las terminales de contenedores del subcontinente.

El **puerto de Buenos Aires** tiene espigones de más de 100 años de antigüedad y, con muchas limitaciones, **puede recibir buques portacontenedores de 332 metros de eslora, 48,2 metros de manga y una capacidad de 9.630 TEUs**, es decir buques cuyo tamaño está en el **rango del 50% del máximo** que se opera hoy en el mundo.

Tal como reconoce el Plan Estratégico elaborado en 2013 (COPE): "Mientras haya cargas el puerto seguirá existiendo, pero las condiciones son cambiantes y las exigencias mayores. Es muy probable que no solo el puerto de Buenos Aires, sino también los puertos fluviales de ultramar, Dock Sud, La Plata y Montevideo tengan problemas serios en el futuro, ya que el Río de la Plata mismo es de naturaleza limitada. Sus profundidades son exiguas y sus canales de navegación escasos y de poco ancho". La llegada a Buenos Aires de un buque de 334 metros de eslora exigió al límite la capacidad del puerto. El incremento de ese tipo de buques hará indispensable contar con las infraestructuras necesarias para operarlos. Como ya se señaló en el caso de Brasil, **la escasa utilización del ferrocarril es un grave problema para la eficiencia del sistema de transporte de cargas del país** y en especial para el puerto de Buenos Aires. Con 20.000 kilómetros de vías férreas operables y 2.800 kilómetros de autopistas, en 2010 se transportaron 444 millones de toneladas de carga en camiones y solo 24 millones en tren, lo que constituye uno de los principales obstáculos para el desarrollo del comercio exterior argentino.

El nuevo gobierno del país anunció un plan de transformación radical de las terminales portuarias actualmente concesionadas, las áreas fiscales con potencial de reconversión en uso comercial, logístico y portuario propiamente dicho y la puesta en marcha definitiva de un gran puerto de aguas profundas localizado en Punta Indio. Para ello, se ha iniciado un estudio de factibilidad y la cesión en tiempo récord del predio que estaba en manos de la Armada Argentina. Asimismo, se

FOTO: APMTERMINALS.COM

Puerto de Cartagena, Colombia.

planifica una nueva terminal de cruceros acorde con el posicionamiento turístico, gastronómico y cultural que tiene la ciudad de Buenos Aires.

Por otra parte, se han previsto inversiones por 1.210 millones de dólares para mejorar la infraestructura de los puertos del Gran Rosario, donde se aloja el principal complejo agro-industrial exportador. **El complejo portuario del Gran Rosario está ubicado a 300 kilómetros al norte de Buenos Aires y exporta entre 68 y 75% de los productos agropecuarios y entre 93 y 95% de los productos agro-industrializados del país**.

Un ejemplo significativo del abandono regional que había en materia de puertos lo constituye el **puerto de Quequén, en el sur de la Provincia de Buenos Aires**, donde se acaba de anunciar una inversión de 78 millones de dólares para la nueva terminal Sitio 0, que constituye **la mayor inversión privada en 50 años** en ese importante puerto granelero y aceitero.

Uruguay también analiza un proyecto de puertos de aguas profundas en Rocha, que considera prioritario en su estrategia de convertirse, dentro del Mercosur, en un gran prestador de servicios portuarios para la región. Ha aprobado una serie de **medidas aduaneras** dirigidas a hacer más atractiva la utilización de sus puertos para cargas. **El puerto de Montevideo es la primera terminal de la costa atlántica de América del Sur que opera bajo un régimen de Puerto Libre**, que establece la libre circulación de mercaderías en el puerto sin necesidad de autorización de trámites aduaneros. Además, durante su permanencia en puerto, las mercaderías están exentas de todos los tributos y recargos aplicables a la importación.

Por su parte, **Colombia tiene en Cartagena y Buenaventura sus dos principales puertos** por la cantidad de carga que movilizan, pero el país busca consolidar nueve zonas portuarias para afrontar los retos de una economía cada día más globalizada. Pese a todos los avances registrados en los últimos años, a las inversiones que se plantea en el puerto de Cartagena por unos 800 millones de dólares y al posible desarrollo de un puerto de aguas profundas en Boca de Ceniza, **la infraestructura portuaria de Colombia ocupa el puesto 90 entre 144 países según el Índice Global de Competitividad y la red de puertos del país obtiene una nota de 3,7 sobre 7**, siendo superada por países de la región como Perú, Honduras, México, Chile y Panamá.

El puerto de Montevideo es la primer terminal de la costa atlántica de América del Sur que **opera bajo un régimen de Puerto Libre**, que establece la **libre circulación de mercaderías** en el puerto **sin necesidad de autorización de trámites aduaneros**. Durante su permanencia en puerto, las mercaderías están exentas de todos los tributos y recargos aplicables a la importación.

Entre otros factores, **sus bajos índices de competitividad están vinculados a la deficiente conectividad intermodal hacia los puertos y al excesivo tiempo que implica para los transportadores de carga el ingreso y egreso de las ciudades**, por falta de accesos eficientes y el consiguiente congestionamiento. De acuerdo con la Cámara Colombiana de la Infraestructura, **transportar un contenedor de 30 toneladas 1.000 kilómetros entre Cartagena y Bogotá cuesta tres veces más que los 15.000 kilómetros de Shanghai a Cartagena**. Superar esa situación supone inversiones en proyectos viales de cuarta generación, en vías férreas y en el mejoramiento de la navegabilidad del río Magdalena, un esfuerzo de magnitud. Un dato alentador es el desarrollo previsto de tres nuevos puertos en el país: Córdoba, Antioquia y Buenaventura.

Los puertos de Perú reflejan los mismos problemas del resto de la región. Carreteras deficientes, acceso dificultoso a los recintos, retrasos en el funcionamiento, congestionamiento de camiones. **Según el IDL, el país ocupa el puesto 60 de 155 países, con un puntaje de 2,9, muy alejado de grueso de los países líderes de la región**. Pero es en el componente de eficiencia de despacho aduanero donde muestra la peor calificación: 2,51. **Para los indicadores de comercio transfronterizo (Doing Business) el bajo desempeño logístico de Perú ubica al país en el puesto 55 de 189 países**. La baja eficiencia se traduce en altos costos para transportar carga: 34%, cifra superior al promedio de 24% en América Latina.

El principal puerto peruano es el **Callao**, el más importante del Pacífico sudamericano, con un calado de 16 metros. En 2015 movilizó unos 32 millones toneladas de carga (75% del total nacional) y operó casi dos millones de TEUs (89,7% del total nacional). De ese total, el 74% lo moviliza Dubai Ports World

FOTO: APMTERMINALS.COM

Puerto del Callao, Perú.

(Muelle Sur) y el 26% restante, APM Terminals (Muelle Norte). **En esta terminal se está haciendo una multimillonaria ampliación de 750 millones de dólares, planificada para cinco etapas en un período de diez años**. El proyecto busca mejorar la operatoria, con el propósito de "convertir al Callao en un puerto de clase mundial", según Henrick Kristen, presidente de APM. Es parte de un plan de actualización de varios puertos del país, buscando atender a las naves más grandes del mundo y en especial, que el Puerto del Callao pueda movilizar **cuatro millones de TEUs en 2018 y 12 millones en 2035**.

Pero **el gran proyecto portuario del Perú es Bayóvar, en Piura, actualmente un puerto terminal del oleoducto troncal Loreto-Bayóvar**, donde se embarca toda la producción petrolífera de la selva norte y también compuestos de fosfatos. Por sus características geográficas, Bayóvar puede almacenar 10 millones de barriles, superando las instalaciones del Canal de Panamá, que actualmente puede recibir hasta cinco millones de barriles entre sus instalaciones en el Pacífico y el Atlántico. Bayóvar puede recibir barcos que transportan millón y medio de barriles de crudo gracias a su gran calado, con 27 metros de profundidad. Actualmente tiene capacidad de almacenamiento de dos millones de barriles, pero dispone de un área para construir depósitos para ocho millones más y ampliar el puerto con una inversión de unos 200 millones de dólares.

El megapuerto proyectado sería la terminal del Tren Bioceánico, que uniría este puerto peruano con el de Santos en Brasil y la conexión de ambos con el puerto de Tianjin en China. El faraónico Tren Bioceánico, financiado por China a un costo de 35.000 millones de dólares, será una de las obras de infraestructura más grandes del mundo, que podría iniciarse en 2018 y enlazaría con la Nueva Ruta de la Seda (ver Informe en este número de Marco).

Chile tuvo un desarrollo interesante en los años '80 y '90, porque la operatoria marítima se desreguló casi al mismo tiempo que en Estados Unidos y permitió que las empresas chilenas se adaptaran a la libre competencia y se modernizara el sistema portuario. Pero permanecieron restricciones en la infraestructura vial y sobre todo, en la ferroviaria.

En el puerto peruano del **Callao** se está haciendo una **multimillonaria ampliación de 750 millones de dólares**, planificada para cinco etapas en un período de diez años. El proyecto busca **mejorar la operatoria**, con el propósito de **"convertir al Callao en un puerto de clase mundial"**, según Henrick Kristen, presidente de APM.

La globalización de los mercados, la privatización del sistema portuario y los Tratados de Libre Comercio firmados por Chile otorgaron un enorme impulso a su comercio exterior. Pero esos avances hoy parecen insuficientes según los especialistas. **Carlos Gil, presidente del Container Owner Association** (COA) en Chile, entiende –como hemos señalado– que el gran problema son los terminales marítimos: "La tendencia es que los buques sean cada vez más grandes para crear economía de escala. **Los terminales marítimos han sido normalmente puertos convencionales, que están convertidos en puertos de *containers* y obviamente tienen muchas deficiencias**. La concesión de un puerto para manejo de containers es totalmente distinta a lo que había antes en puertos convencionales (…). **Nunca se han hecho terminales especializados, nuevos**. Todos son terminales convencionales convertidos, construidos en su mayoría el siglo pasado, que no pueden crecer porque están limitados por la población que los rodea".

Tal como ocurre en Argentina o en Perú, Chile también se plantea la creación de un puerto a gran escala en San Antonio o en la zona central. Y ello implica solucionar el tema de la evacuación de los containers –a mayores buques, mayor problema de congestión en los sistemas de carreteras–. La solución es el ferrocarril y para Gil ese es el desafío que tiene Chile: "**La necesidad de tener terminales ferroviarios automatizados nunca ha sido atendida**. Los países desarrollados mueven un 30% o un 40% por ferrocarril, en Chile creo que es el 2%. Esto es una debilidad muy grande, **porque nuestro método no solamente es caro, si no que es altamente contaminante y congestiona**. Es inconveniente que no se haya hecho nada, no se modernizó nunca, no se ha invertido y pese a los intentos, aparentemente nadie se interesó".

La preocupación chilena pasa por tener una estrategia visionaria sobre los puer-

FOTO: APMTERMINALS.COM

Puerto de Colón, Panamá.

tos del futuro en el Pacífico. Para el presidente de COA: "Hay varios asuntos que debemos tomarnos en serio para seguir creciendo (…). **Las políticas públicas y la planificación de desarrollo portuario han quedado solo en una declaración de buenas intenciones** (…). De seguir así, Chile va a perder una carrera silenciosa, que hasta ahora hemos liderado frente a Perú, que cuenta con una posición geográfica más adecuada que la chilena y que está en condiciones de aumentar su demanda como país (…). **En algún momento va a haber una competencia de quién pasa a ser el puerto principal aquí en el Pacífico**. Si va a ser el Callao en la zona peruana o va a ser un puerto chileno. Perú se está desarrollando bastante fuerte y tiene un potencial de crecimiento bastante grande".

México también tiene importantes retos de infraestructura que le crean problemas de competitividad a su economía. En puertos de la relevancia de Manzanillo y Veracruz, por ejemplo, se están generando importantes costos logísticos por demoras operativas en los ingresos de los buques para realizar tareas de carga y descarga. En Veracruz hay casos de buques que han debido cuadruplicar su tiempo de espera fondeados para entrar a puerto.

Directivos de Toyota, Nissan y Mazda en México, que están produciendo un número récord de vehículos con destino al exterior –a Estados Unidos, Europa y Medio Oriente– y que han invertido o proyectado miles de millones para nuevas plantas de automóviles, han expresado su preocupación por la congestión en los puertos del país. Siendo el sector que mayores ingresos aporta a través de sus exportaciones, consideran que con las actuales condiciones portuarias será imposible operar los más de cinco millones de vehículos que esperan producir anualmente para el 2020. **Los atascos en los muelles podrían retrasar un 25% de los envíos marítimos previstos en los próximos cinco años**.

Según los expertos, **la capacidad operativa del puerto de Veracruz se ha estancado en los últimos años y deberá triplicarse para 2024**. Para mejorar esa situación, el gobierno mexicano se propone un **plan de infraestructura portuaria hasta 2018, incorporando cuatro nuevos terminales en Veracruz con una inversión de 4.600 millones de dólares**. Y deberá avanzar sobre la ampliación los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, en el Pacífico.

Dentro de la difícil situación reseñada de los puertos latinoamericanos, quizás sea Panamá la única excepción. Su infraestructura portuaria ha logrado colocarse entre las más competitivas del mundo y **sus dos grandes puertos, Balboa y Colón, no solo están entre los tres primeros de la región, sino que operan entre ambos más de siete millones de TEUs**. El país posee un **sistema portuario de terminales privadas**, que han incrementado la inversión y la competencia entre ellas ha mejorado los servicios. En la actualidad, las terminales portuarias de Balboa y Cristóbal están bajo administración de Panama Ports –Hutchison Port Holding, de Hong Kong, principal inversor y desarrollador mundial que opera 48 puertos en 25 países de Asia, Oriente Medio, África, Europa, América y Australia– y Colón está administrado por Colon Container Terminal (Evergreen).

Panamá se encamina a convertirse en el principal centro de transbordo de contenedores de América Latina y el Caribe, en especial en el área de **Coco Solo Norte**, de un creciente desarrollo, ya que a su estructura portuaria suma una completa infraestructura de transporte, interconectada a puertos, aeropuertos, ferrocarril y carretera, aprovechando las condiciones de la antigua base naval de Estados Unidos. Pero **el gran proyecto Puerto Verde Panamá Atlántico de una mega-terminal para el manejo de contenedores y buques Super-postpanamax anunciado por el gobierno, con una inversión prevista de 8.000 millones de dólares, fue recientemente cancelado por problemas ambientales**, en tanto implicaba la privatización de la isla Largo Remo al consorcio español SMC Barcelona.

Tal como hemos destacado, las tendencias actuales con relación a la cantidad y capacidad de los buques de carga que se moverán en la próxima década a nivel mundial implica que los puertos de América Latina pasarán a tener una importante falta de capacidad operativa, en las actuales condiciones. **Resulta decisivo que los gobiernos de la región asuman el esfuerzo de dotar a sus respectivos países de la infraestructura portuaria adecuada** que permita aprovechar las oportunidades que la demanda global de alimentos, energía y minerales ofrece. De ello dependerá alcanzar o no el desarrollo postergado. ●

FOTO: COLON CONTAINER TERMINAL

La nueva Ruta de la Seda

La estrategia china para asegurar sus recursos, fortalecer su seguridad y garantizar la paz.

Por Antonio López Crespo

El Gran Juego de las potencias
China y su "hambre de petróleo"
La nueva Ruta de la Seda
Entre chiítas y sunnitas
Los cinco pasillos
La lenta construcción del futuro
¿Iberoamérica en la Ruta de la Seda?
INFOGRAFÍA:
Infraestructura: la clave de la estrategia china

La nueva Ruta de la Seda

China resignifica la milenaria red comercial con su estratégica iniciativa de la Franja y la Ruta, que busca asegurar su provisión de alimentos, agua y energía en un contexto mundial armonioso. Para ello, encara grandes inversiones y gigantescos proyectos de infraestructura.

Por Antonio López Crespo

Pocos escenarios pueden reflejar la milenaria vocación china de negociar y hacer acuerdos como la **histórica Ruta de la Seda**, una gigantesca red de rutas mercantiles organizadas desde el siglo I a.C., a partir del comercio de la seda china, que fascinaba a las mujeres de Roma y deslumbraba a todos porque su elaboración era un misterio. Desde la ciudad de Chang'an (actual Xi'an), la ruta se extendía por todo el continente asiático. **El Imperio del Centro (China) exportaba seda, porcelana, especias, jade, pieles, cerámica, laca, bronce y hierro. A lo largo de su recorrido, compraba oro, plata, piedras preciosas, marfil, cristal, perfumes, tintes, telas y otros productos provenientes de los territorios que atravesaba la ruta**. Lo frecuente no era que aquellos mercaderes la recorrieran en toda su extensión, sino que se aventuraban hasta los límites de su propio territorio para vender sus mercancías y eran sus compradores los que las llevaban hacia el interior de sus reinos.

> El Imperio del Centro (China) exportaba seda, porcelana, especias, jade, pieles, cerámica, laca, bronce y hierro. A lo largo de su recorrido, compraba oro, plata, piedras preciosas, marfil, cristal, perfumes, tintes, telas y otros productos.

Esta gigantesca cadena de negocios eslabonados, que hacía llegar mercancías y bienes desde Chang'an hasta Roma obedeciendo leyes de mercado, dio entidad y fortaleza a numerosas ciudades: algunas próximas al valle de Ferganá, en el actual Tayikistán (Bukhara, Khiva y Samarcanda, Uzbekistán) o situadas en el inhóspito desierto de Takla-Makan, cuyas ciudades-oasis (Tashkurgán, Yarkand, Kasgar y Jotán) eran el desvelo de los que conducían las caravanas; o grandes centros de intercambio o enlaces con otras rutas estratégicas (Karakorum, Mongolia; Paso de Khunjerab, entre China y Pakistán; Kazán, Rusia; Susa y Teherán, Persia; Baghdad, Aden, Arabia; Taxila, Pakistán, Antioquía, Siria; Constantinopla, actual Estambul, Turquía, para extenderse más tarde a Alejandría, Egipto, Venecia, Europa, y a Somalia y Etiopía en África Oriental. La Ruta fue además un formidable intercambio de culturas y tecnologías y una pieza clave en el desarrollo de la humanidad.

El primer contacto intenso de Occidente con esa extraordinaria ruta de comercio fue revelada por **las narraciones de Marco Polo**, un mercader veneciano que en siglo XIII, junto con su padre y su tío, estuvo entre los primeros europeos en recorrer la Ruta de la Seda hasta China. **Esta revista tomó su nombre como modo de homenajear la enorme aventura del intercambio comercial en el mundo**.

La antigua Ruta de la Seda en el Siglo I.

El Gran Juego de las potencias

Para definir el juego de intereses económicos y geopolíticos tejidos por su país y el imperio ruso en su lucha por el control de Asia Central y el Cáucaso durante el siglo XIX –juego sembrado de muertes y espionaje–, el agente del servicio de inteligencia británico Arthur Conolly acuñó el término "el Gran Juego". Los rusos lo llamaban "el torneo de las sombras" y el escritor Rudyard Kipling le puso fecha de caducidad: "Solo cuando todo el mundo muera, acabará el Gran Juego".

Hoy, nuevamente, **"el Gran Juego" ocupa el centro de la escena con el petróleo y el gas como corazón del conflicto**. Pero la demanda de hidrocarburos no explica por sí sola la batalla que libran las grandes potencias para apoderarse de los recursos energéticos mundiales. La "guerra por la energía" es parte de una lucha global por los recursos naturales y sirve además para establecer influencias geoestratégicas que determinen el predominio de una potencia u otra.

Petróleo y gas, así como uranio y otras materias primas estratégicas son recursos que condicionan el crecimiento de la producción y de la riqueza mundial. Por tanto, ponen en juego no solo los intereses de las grandes compañías y del sistema financiero sino la propia economía de las grandes potencias. Factores geopolíticos de la mayor trascendencia entrecruzan intereses económicos y políticos de manera simbiótica y explican algunas complicidades.

De hecho, mientras los bancos y fondos de inversión de Estados Unidos alimentaban las condiciones que terminaron provocando el colapso financiero global de 2008 y el petróleo rozaba los 150 dólares el barril, los chinos acusaban a los *supermajors* de ser los instrumentos utilizados por Washington para intentar frenar el extraordinario desarrollo de China.

China y su "hambre de petróleo"

Con un crecimiento medio de 9,9% anual en las últimas décadas, asentado en su sector industrial y en su balanza comercial, China supera desde 2013 a Estados Unidos como primer exportador y socio internacional, lugar que este había mantenido por 60 años. Así, se convirtió en la nación comercial más importante del mundo en términos de tráfico comercial.

> China necesita asegurar tres insumos básicos: alimentos, agua y energía, así como algunos minerales estratégicos para su desarrollo.

A ello debe agregarse que, en 2015, por primera vez **sobrepasó la demanda estadounidense de crudo** y se colocó como **el mayor importador mundial de petróleo**. El país –con casi 1.400 millones de habitantes– demanda todos los recursos posibles. **Es el mayor consumidor de materias primas del mundo: carbón, petróleo, cobre, acero, gas y desde luego, alimentos**.

Para sostener semejantes desafíos económicos y demográficos, China necesita asegurar tres insumos básicos: alimentos, agua y energía, así como algunos minerales estratégicos para su desarrollo. **La energía es el motor imprescindible para su crecimiento económico y la seguridad energética, por lo tanto, una de sus prioridades geopolíticas**. Para ello, en las últimas dos décadas el gigante asiático necesitó desplegar una estrategia en distintas regiones del planeta, para asegurarse un suministro seguro y rápido.

Hasta 2008, Estados Unidos, China –importador neto desde 1996 y segundo consumidor mundial desde 2003– y Japón –segundo consumidor hasta ese año– eran los mayores importadores de petróleo. Las importaciones chinas, en particular, crecieron a un ritmo de 9% anual y provienen de Arabia Saudita, Irán y Angola, aunque Beijing espera incorporar a Irak a ese grupo cuando la producción petrolífera del país se recupere.

> Para China es de la mayor relevancia estratégica **diversificar los suministros de petróleo**. Actualmente, **es el cuarto mayor productor de petróleo del mundo, con 4,2 millones de barriles al día**, por encima de Canadá, Irán, Emiratos Árabes Unidos e Irak, pero **sus requerimientos casi triplican esa cifra: 11,2 millones**.

En términos estratégicos, es vital para los grandes consumidores mundiales saber **a qué precio y en qué cantidades pueden abastecerse de petróleo**. Estados Unidos eligió volver a la autosuficiencia por la vía del *fracking*, luego de darse cuenta que China le había ganado de mano en África, donde solo permanecía Guinea Ecuatorial como un abastecedor seguro.

Wu Guoping, director del Centro de Investigación de las Américas del Instituto de Estudios Latinoamericanos de la Academia China de Ciencias Sociales, con sede en Beijing, reconoce las limitaciones de su país en esa materia: **"Hoy importa el 56% de su consumo, pero va a llegar al 60%, porque somos muy dependientes"**. Otros cálculos llevan esa cifra al 70%.

Por tanto, **para China es de la mayor relevancia estratégica diversificar los suministros de petróleo**. Actualmente es el cuarto productor del mundo, con 4,2 millones de barriles al día (bpd), por encima de Canadá, Irán, Emiratos Árabes Unidos (EAU) e Irak, pero sus requerimientos casi triplican esa cifra: 11,2 millones. La cuarta parte de las reservas mundiales probadas están en el mundo árabe y China apuesta a ellas, a pesar de la conflictividad de esa región.

Su "hambre de petróleo" es gigantesca: **en 1980, solo consumía el 3% del petróleo mundial y hoy es el 11,7%**, convirtiéndose en el segundo mayor consumidor del planeta, superando a Japón aunque todavía muy lejos de **Estados Unidos**, que **cada año devora más del 20% del petróleo global**.

Para la Agencia Internacional de la Energía (AIE), las necesidades de petróleo importado de China rondarán en el futuro los 10,7 millones de bpd, incluso si la producción interior alcanzara la difícil meta de los 4 millones de bpd. Y China requiere apuntalar su seguridad energética porque, según la AIE, **será responsable en los próximos 20 años de alrededor del 40% del incremento de la demanda global de**

petróleo, incluso si mantiene su actual crecimiento de 6% anual.

Las compras chinas de energía tienen diversos orígenes. Sus principales proveedores de petróleo en 2015 fueron **Rusia, Angola, Arabia Saudita y Omán**. Las importaciones de gas natural licuado provinieron de **Qatar y Australia**, mientras que las de gas natural llegaron de **Turkmenistán, Kazajistán y Uzbekistán**.

Beijing sabe que ninguno de esos suministros es absolutamente seguro, en tanto toda la región del Golfo Pérsico es un "área de operaciones de avanzada" de Estados Unidos, cuyas naves de combate pululan por la zona. De allí la preocupación china por establecer vínculos estables con posibles proveedores y anudar inversiones que los consoliden. Con un estimado de entre 3,5 y 4 billones de dólares de reservas internacionales –parte derivada a varios fondos de inversión soberanos–, China tiene dinero de sobra para comprar lo que necesita y asegurar aquellos vínculos.

Solo en la última década, **las inversiones chinas en el extranjero se multiplicaron por ocho**, hasta alcanzar el récord de **145.000 millones de dólares en 2015**. Este "avance histórico" es el resultado de la "intensificación del poder nacional chino" y de la estrategia del gobierno de incitar a las compañías a comprar en el extranjero para estimular el crecimiento, en parte por la imperiosa necesidad de recursos para atender su desarrollo y en parte, para escapar de la fragilidad de la economía de Estados Unidos y transformar aquella montaña de dólares de reservas en bienes más estables.

Estados Unidos, que fuera el mayor receptor de dinero chino en la década pasada, fue sustituido en los últimos diez años por países como **Australia**, poseedor de enormes recursos mineros –carbón bituminoso, hierro, níquel, oro, plomo, zinc, plata, diamantes, topacios, zafiros, importantes reservas de gas natural y de petróleo *off shore* y una de las mayores reservas de uranio en el mundo–. También han sido importantes receptores de inversiones chinas países europeos como el **Reino Unido** 24.000 millones de dólares, similar a la inversión china

Xi Jinping, presidente de China.

en Estados Unidos, y **Francia** (12.000 de dólares), pero más dirigidas a fortalecer su participación en grandes empresas y en los negocios financieros internacionales que a conquistar recursos naturales.

Como se prevé que los recursos que China necesita –en particular para cubrir su demanda de energía– se tripliquen para 2050, **la inversión en energía opaca cualquier otro sector** y tiende a ser de muy gran escala y dominada por las empresas de propiedad estatal. **China invirtió 400.000 millones de dólares solo para garantizar el suministro eléctrico a sus casi 1.400 millones de habitantes**.

Aunque en los últimos años ha acrecentado también sus inversiones en áreas como transporte, tierras, participación en empresas o tecnología, el petróleo, el gas y los metales han sido las áreas clave de inversión, por su rol en la creciente economía del país.

Para asegurar y hacer fiables sus importaciones de petróleo, China buscó nuevas fuentes de suministro, diversificando el riesgo de Oriente Medio, lo que le implicó asegurar también un mayor control de las rutas de transporte. En esa dirección, los chinos **desarrollaron puertos de aguas profundas** en Myanmar (acceso al mar de Andamán) y en Gwadar, en Pakistán (mar de Omán, cerca del estrecho de Ormuz) pero, sobre todo, **han establecido una alianza de carácter económico y militar con los países productores de Asia Central y Rusia a través de la Organización de Cooperación de Shanghái** (OCS) –una especie de respuesta asiática a la OTAN– consolidando oleoductos y conexiones viales y ferroviarias desde el corazón del Asia hasta el mar de la China. Como sostiene Gabriel Larpin: "A pesar de que la OCS afirma que no es una OTAN de Oriente y que sus relaciones militares no apuntan contra ningún país, el problema es que su mera existencia junto con la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), recuerda que el mundo se organiza al margen de Washington".

La dirigencia china entiende que la disputa por el petróleo con Estados Unidos será prolongada y, como en el juego Go, de suma cero, por lo **que deben afianzar claras medidas de "contención", para que Washington no intente reducir el acceso de China al petróleo importado**. Esa estrategia se corresponde a lo que el actual presidente Xi Jinping ha planteado como la "**búsqueda de un desarrollo pacífico en un mundo armonioso, como principio rector en la diplomacia**".

Solo en la última década, **las inversiones chinas en el extranjero se multiplicaron por ocho, hasta alcanzar el récord de 145.000 millones de dólares** en 2015.
El país **invirtió 400.000 millones de dólares solo para garantizar el suministro eléctrico** a sus casi 1.400 millones de habitantes.

La nueva Ruta de la Seda

La estrategia de China es profunda y global. Apunta a poner las bases de ese "desarrollo mundial pacífico y armonioso", donde opere como un "Estado responsable" de los asuntos mundiales.

La **iniciativa la Franja y la Ruta** –la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI– fue lanzada por el presidente Xi Jinping en octubre de 2014 y se presenta como una nueva Ruta de la Seda. **Ya no se trata de comerciar con seda, especias, oro, marfiles o jade, sino en buscar los equilibrios necesarios para aprovisionarse de energía y otros recursos básicos, evitando conflictos**.

FOTO: FOREIGN AND COMMONWEALTH OFFICE

Asentada en la concepción china de planificación a largo plazo, el proyecto responde a una **visión geopolítica y geoeconómica** ante el nuevo orden mundial emergente. La **iniciativa la Franja y la Ruta** está **dirigida a garantizar el transporte de sus exportaciones y los suministros de materias primas, especialmente el petróleo**.

La nueva ruta abarca a 60 países y combina una ruta terrestre y una vía marítima que conecta China con Europa a través de Asia Sur-Oriental, Asia Central y Oriente Medio. Ello implica el 75% de las reservas de energía conocidas e involucra a un 70% de la población mundial y a más del 55% del PIB mundial. Se trata de una ambiciosa iniciativa que convierte a Asia Central una vez más en un centro de lucha por el poder, esta vez entre Estados Unidos, Rusia y China.

Hay que tener en cuenta que **el transporte marítimo de crudo tiene dos grandes cuellos de botella naturales: los estrechos de Ormuz y Malaca**. Por el primero, de solo 36 kilómetros en su parte más angosta, fluye alrededor del **20% de las importaciones chinas de petróleo**. Con Irán al norte y Omán al sur, a sus dirigentes les preocupa la permanente presencia de la flota de combate de Estados Unidos patrullando la zona. Malaca, con Singapur al norte e Indonesia al sur, es otro cuello de botella, por el que fluye nada menos que el **80% de las importaciones chinas de petróleo**. En su parte más estrecha tiene solo 54 kilómetros de ancho y, en caso de enfrentamiento, **Washington estaría en condiciones de cerrar ambos estrechos**. La necesidad de contar con una alternativa por vía terrestre por Asia Central lleva a China a desarrollar la estrategia de la nueva Ruta de la Seda desde el mar Caspio a la remota Xinjiang.

La aspiración china es convertir la nueva Ruta de la Seda en el corredor económico más largo y con mayor potencial de desarrollo del mundo y en un gravitante factor de desarrollo pacífico para los países que integran la OCS.

La construcción de una **red de oleoductos, gasoductos y ferrocarriles** es la trama que Rusia y China acuerdan para contrapesar la ambición de Estados Unidos de controlar las dos grandes zonas energéticas del mundo: el Golfo Pérsico y Asia Central. Ese nuevo puente continental empieza en la costa oriental china, sale de allí por el paso Alataw, en el oeste, recorre Kazajstán, Rusia, Bielorrusia, Polonia y Alemania, para finalmente alcanzar el puerto holandés de Rotterdam.

La iniciativa la Franja y la Ruta está dirigida a **garantizar el transporte** de las exportaciones chinas y los suministros de materias primas, especialmente el petróleo.
La aspiración china es convertir la nueva Ruta de la Seda en el **corredor económico más largo y con mayor potencial de desarrollo del mundo** y en un gravitante **factor de desarrollo pacífico** para los países que integran la OCS.

China y los puertos

China necesita materias primas e intentará hacerse de ellas en África, Asia, América Latina o donde las encuentre. Tratará de instalar bases comerciales para garantizar el suministro de esos recursos. Posee la mayor producción de cargueros del mundo (35% del total).
Además 15 de los 20 puertos más importantes del mundo están hoy en China. La empresa Hutchison-Whampoa Ltd. (HWL), un gigante de Hong Kong, está comprando y construyendo terminales y puertos en todo el planeta. HWL **funciona en 55 países** y **da empleo a 230.000 personas** a nivel mundial. Es el principal inversor global portuario y **opera cinco de los siete puertos de contenedores más grandes del mundo**, manejando el 13% de su tráfico. Controla **251 muelles en 43 puertos** alrededor del mundo.

Los miembros de la OCS y algunos de sus vecinos han firmado convenios para la construcción y reparación de ferrocarriles y carreteras destinadas a unirlos y, a la vez, enlazar Asia Central con Europa, tomando como eje central la ruta china desde el puerto de LianYungang a Korgas.

Si la antigua Ruta de la Seda, que enlazaba el intercambio económico y cultural entre Europa y Asia hace 2.000 años, ha sido un espacio de intercambio activos desde el Paleolítico –según el experto en prehistoria André Leroi-Gourhan– entonces este nuevo puente se propone recuperarla y potenciarla.

El proyecto, de enormes implicaciones geopolíticas, involucra a toda Asia, los países del Golfo Pérsico, Oriente Medio, el Norte de África y también Europa. Los chinos prevén que Estados Unidos continúe controlando las rutas marítimas utilizadas por China, por lo que es imprescindible contar con otras rutas –terrestres y marítimas– que permitan sostener el suministro de materias primas para su creciente desarrollo.

Ello explica, entre otras cosas, por qué **15 de los 20 puertos más importantes del mundo están hoy en China** y por qué empresas chinas como **Hutchison-Whampoa Ltd.** (HWL), un gigante de Hong Kong con lazos muy estrechos con las autoridades de Beijing, están comprando y construyendo terminales y puertos en todo el planeta. HWL funciona en 55 países y da empleo a 230.000 personas a nivel mundial. Es el principal inversor global portuario y opera cinco de los siete puertos de contenedores más grandes del mundo, manejando el 13% de su tráfico. Controla 251 muelles en 43 puertos alrededor del mundo, incluyendo terminales a ambos lados del Canal de Panamá, lo que ha despertado cierto escozor en muchos políticos paranoicos de Estados Unidos.

La realidad es más simple. **China necesita materias primas**. Intentará hacerse de ellas en África, Asia, América Latina o donde las encuentre y tratará de instalar bases comerciales para garantizar el suministro de esos recursos. Por eso, además, posee la mayor producción de cargueros del mundo (35% del total) superando a Corea del Sur y Japón, con quienes aca-

para el **85% de la producción mundial**.

Buscando nuevas fuentes de suministro, China desplegó una intensa actividad diplomática y comercial, a través de sus tres principales empresas petroleras estatales –China National Petroleum Co. (CNPC), China National Offshore Oil Co. (CNOOC), Sinopec-China Petroleum & Chemical Co.– formalizando inversiones en nuevos territorios –Rusia, Kazajstán, Canadá, Australia, Sudán, Túnez, Irán, Azerbaiyán, Perú, Brasil, Argentina, Venezuela, entre otros–.

Riad, Arabia Saudita.

Entre chiítas y sunnitas

En la estrategia china, **el paso más arriesgado ha estado dirigido a seducir a Arabia Saudita**, aprovechando el enfriamiento de las relaciones del Reino con Estados Unidos. La ofensiva diplomática de acercamiento a Riad es de una formidable importancia estratégica, en especial en el actual escenario en que los saudíes vienen de confrontar a los productores del *fracking oil*.

En realidad, la seducción se extiende a casi todos los países del Golfo. Sin ignorar la fuerte presencia occidental en esas economías y en la dirección de las principales empresas de la región, China refuerza sus lazos con las autocracias monárquicas petroleras del Pérsico, apoyado en su rol indiscutible de gran consumidor mundial y superpotencia económica. Esa estrategia ha requerido un sutil manejo diplomático para mantener buenas relaciones con todos los países del entorno, asegurar su abastecimiento energético, establecer relaciones de menor tensión que las que plantea Washington y, a la vez, sostener su firme apoyo a Irán, adversario de la mayoría de ellos.

Los avances han sido fulgurantes: **el comercio entre los Estados del Golfo y Asia se ha doblado desde 2000 y supera los 240.000 millones de dólares**. Los lazos financieros entre los países de Asia aumentan día a día, creando un fenómeno al que el gigante HSBC llama transacciones "este-este".

Por otra parte, aprovechando sus enormes reservas de divisas, realizó fuertes inversiones en el sector petrolero y minero en esos países, lo que incrementó (50% anual) los vínculos comerciales y la presencia de sus productos y servicios en la región. Mientras la Unión Europea (UE) y Estados Unidos han ido reduciendo sus importaciones petroleras desde el Golfo, China se consolida como un socio económico relevante, no solo para ellos sino para todo el Cercano Oriente en su conjunto. Ya en 2013, las importaciones chinas de petróleo desde los países de la Organización de los Países Exportadores de Petróleo (OPEP) habían superado por primera vez a las de Estados Unidos.

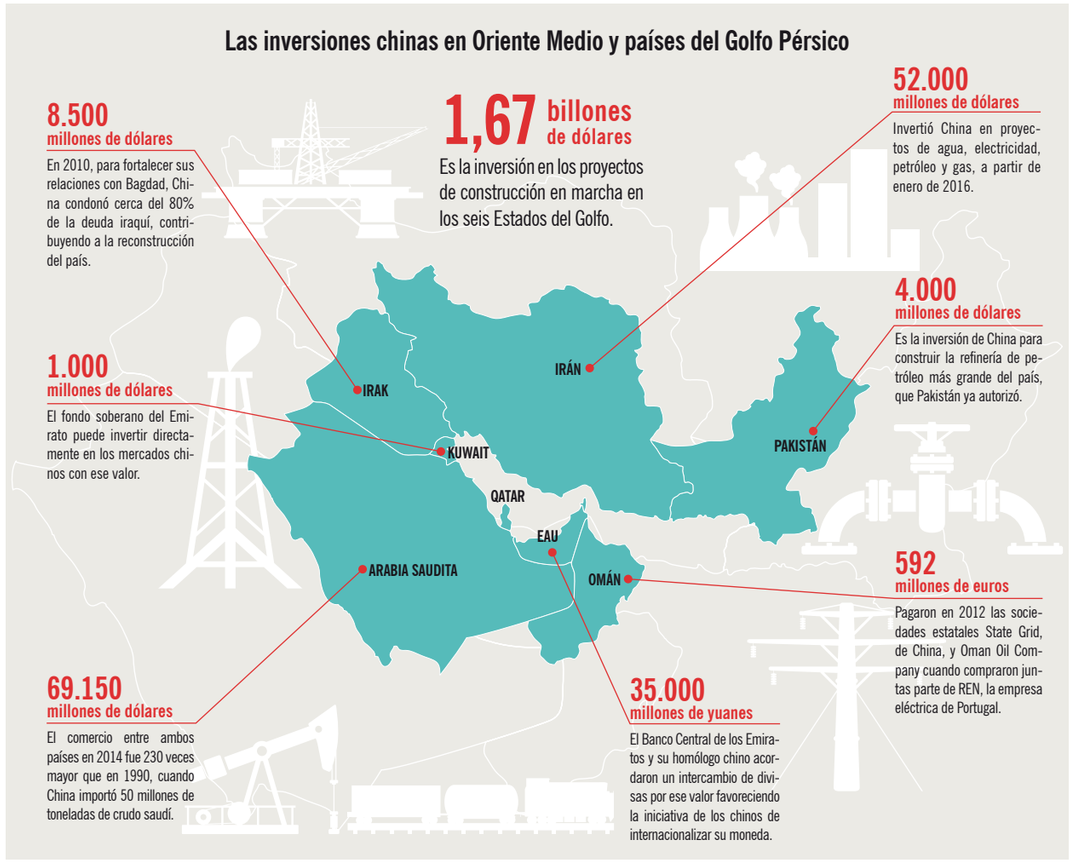
Lo cierto es que China redobla sus esfuerzos en la región, empujada por intereses estratégicos y comerciales. **A partir de la gira que Wen Jiabao, ex primer ministro chino, hizo en 2012 a las tres monarquías petroleras del Golfo Pérsico, el acercamiento cobró un nuevo impulso.** Era visible entonces la expansión de la producción petrolera de Estados Unidos vía *fracking*. El contexto de altos precios perjudicaba a China como enorme consumidor sometido a una fuerte dependencia externa. Y, a Estados Unidos, avanzar en su autosuficiencia le permitía recuperar un rol protagónico en la producción petrolera, en perjuicio de los países del Golfo. Había, por tanto, mucho para acordar.

Con Arabia Saudita, los chinos firmaron en 2008 una asociación estratégica que intensificó el intercambio económico. El reino saudí ha sido, durante años, el mayor socio comercial de China y su primer suministrador de petróleo en África y Asia Occidental, mientras China es el segundo socio comercial de los saudíes. Según datos oficiales, **el comercio entre los dos países llegó en 2014 a 69.150 millones de dólares, 230 veces más que en 1990**, cuando se establecieron las relaciones diplomáticas. En ese año, China importó 50 millones de toneladas de crudo saudí –es decir, el 16,1% de todas sus importaciones de petróleo–.

Pero donde la cooperación cobra dimensión estratégica es en las inversiones chinas en el reino – tanto en volumen como en sectores–, que **en 2014 ascendieron a 9.470 millones de dólares. En la actualidad, más de 160 empresas chinas trabajan en las áreas de ferrocarriles, telecomunicaciones, construcción, puertos y plantas de energía.** Por otra parte, Riad se ha incorporado al Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (BAII) impulsado por China. La importancia geopolítica de la región es enorme. No solo por sus reservas de petróleo sino porque allí está el antes mencionado **estrecho de Ormuz**, por donde pasa el 35% del petróleo trasportado vía marítima, que es un 20% de todo el petróleo mundial. Se trata de una "llave" del negocio del crudo. El presidente Xi Jinping y el rey Salmán bin Abdulaziz al Saud decidieron fortalecer lo avanzado en los últimos años firmando un **acuerdo de cooperación estratégica global** en enero pasado.

Las inversiones chinas en **Arabia Saudita** ascendieron en 2014 a **9.470 millones de dólares**. En la actualidad, **más de 160 empresas chinas trabajan en las áreas de ferrocarriles, telecomunicaciones construcción, puertos y plantas de energía**. Por otra parte, Riad se ha incorporado al Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (BAII) impulsado por China.

FOTO: SWISSHIPPO/ISTOCKPHOTO.COM



Con el resto de los países del Consejo de Cooperación para los Estados Árabes del Golfo (CCEAG) China ha desarrollado una estrategia similar, con una intensa cooperación económica, en especial en **alta tecnología, infraestructuras y finanzas** e intercambios diplomáticos del más alto nivel, sustento de su necesidad de seguridad energética. El comercio bilateral con el CCEAG supera largamente los 150.000 millones de dólares, lo que da la dimensión de los intereses en juego para ambas partes.

Dubái –uno de los siete emiratos que conforman los Emiratos Árabes Unidos – emerge como polo de productos chinos de alto *standing* y es una escala cada vez más frecuente en la ruta de viajeros de Occidente a China. El banco central de los Emiratos y su homólogo chino acordaron un intercambio de divisas por valor de 35.000 millones de yuanes (2012) favoreciendo la iniciativa de los chinos de internacionalizar su moneda.

Con **Qatar** –la tercera mayor reserva mundial de gas natural y el país con mayor renta per cápita del planeta–, la colaboración china alcanza a **obras de alta ingeniería, navegación espacial, energías renovables** y la construcción de **infraestructuras destinadas a la Copa Mundial de Fútbol 2022** que organiza el pequeño emirato. Lo mismo sucede con **Bahréin**, que ha recibido un trato privilegiado por parte de China en razón de ser un centro financiero y de negocios de orden global.

Con **Kuwait** existe una relación singular. **El fondo soberano del emirato puede invertir directamente en los mercados chinos con valores de 1.000 millones de dólares**, privilegio reservado solo a otros

Edificio de REN, compañía eléctrica y de gas de Portugal, adquirida por China y Omán.

FOTO: REN.PT

tres países: Qatar, Noruega y Singapur. La participación china en los proyectos ferroviarios kuwaitíes se ha visto ampliada a la producción de fertilizantes y a la exploración y producción de gas y petróleo kuwaití. Los vínculos se han estrechado, en especial desde el acuerdo firmado en 2009, que favoreció la cooperación en comercio, transporte, telecomunicaciones e ingeniería.

El **Sultanato de Omán** fue la primera nación árabe que exportó petróleo a China en 1983 y ese hecho marca la estratégica relación entre ambos países. Hoy, **el petróleo omaní representa un 10% del total de las importaciones de petróleo de China**. Por su parte, China es el principal destino de las exportaciones de petróleo de Omán: más del 97% se comercializa en los mercados de Asia Oriental y en particular, en China.

Suele pasarse por alto que este sultanato es, además, un productor significativo de gas natural y un actor geopolítico importante. **Su estabilidad histórica, su tranquilidad frente a los focos de tensión geopolítica permanentes y su capacidad para navegar algunas de las aguas más turbulentas de la diplomacia mundial le otorgan un especial interés a los ojos de China, que está decidida a contribuir a un "mundo más armonioso"**. Su relación ha evolucionado a tal punto, que las sociedades estatales State Grid, de China, y Oman Oil Company compraron juntas parte de REN, la empresa eléctrica de Portugal, por la que pagaron 592 millones de euros en 2012 (State Grid, 25%, 387 millones y Oman Oil, 15%, 205 millones).

En realidad, **China y Omán pretenden recuperar sus pasados lazos históricos, cuando eran parte central de la antigua Ruta de la Seda**, y situar sus actuales relaciones en el marco de una continuidad natural.

Ese planteo coincide con el desarrollo de la estrategia geopolítica de China con la nueva ruta, que pretende mucho más que ser una respuesta al intento estadounidense de aislar a Beijing –mediante los Acuerdos de Asociación Trans-Pacífico (TPP por su sigla en inglés) y del Trans-Atlántico (TTIP por su sigla en inglés) que, por cierto, no cuentan todavía con los apoyos necesarios–.

> El Sultanato de Omán fue la primera nación árabe que exportó petróleo a China en 1983. Hoy, **el petróleo omaní representa un 10% del total de las importaciones de petróleo de China**. Por su parte, China es el **principal destino de las exportaciones de petróleo de Omán**: más del 97% se comercializa en los mercados de Asia Oriental y, en particular, en China.

De manera significativa, Omán ha abrazado con entusiasmo el proyecto de China. El sultanato quiere aprovechar la expansión regional del gigante asiático como medio para ampliar su influencia, ya que su ubicación estratégica y sus estrechos vínculos con los demás países del CCEAG le otorgan una ventaja competitiva sobre otros centros logísticos y de transporte establecidos en la región.

Debe considerarse, como se dijo, que por Omán pasa el estrecho de Ormuz, que comparte fronteras con Arabia Saudita, Yemen y los EAU, además de estar cerca de zonas de gran significación geopolítica para China como Somalia, Djibouti y el resto de los países del llamado "Cuerno de África", más Irán, Pakistán, India y todo el espacio del océano Índico. **La región circundante a Ormuz alberga alrededor de dos tercios de las reservas mundiales de petróleo**.

Otro vínculo importante que ha generado la diplomacia china en el área deviene del Corredor Económico entre China y Pakistán (CPEC por su sigla en inglés) con el estratégico puerto de Gwadar a 380 kilómetros de Omán.

La sutil diplomacia china ha logrado esos avances en una región que sigue estando, en gran medida, en el ámbito de influencia de Estados Unidos, país que mantiene en Omán bases militares y que ha recibido, históricamente, el apoyo del CCEAG, como sucediera con Afganistán e Irak. Todo ello solo permite valorizar la estrategia china en la región, en tanto Omán –en términos diplomáticos– puede servirle para limitar las reiteradas operaciones de Estados Unidos destinadas a generar tensiones en el Mar de China, Taiwán, etc. y a la vez suavizar –por sus buenas relaciones con India– los frecuentes roces sino-indios.

Pero, además, los prósperos países petroleros del Golfo son una extraordinaria oportunidad de negocios. Según una estimación del Citigroup, citada por el griego Chris Zambelis, los proyectos de construcción en marcha en los seis Estados del Golfo asciende a 1,67 billones de dólares.

Fuera del ámbito de las monarquías del Golfo, **los vínculos con Irak también se incrementaron**, cerrando un acuerdo de asociación estratégica en diciembre de 2015. Como reconoció el **primer ministro iraquí, Haider al-Abadi**, al firmar el compromiso con el presidente Xi Jinping: "China está dispuesta a fortalecer la integración de las estrategias de desarrollo de los dos países dentro del marco de la iniciativa de la nueva Ruta de la Seda y ayudar a Irak en la **reconstrucción en electricidad, comunicación, energía e infraestructura**".

Plataforma petrolera en Rumaila, Irak.

FOTO: SASACVETKOVIC33/ISTOCKPHOTO.COM

Además de inversiones en esos sectores, la asociación estratégica incluye la **capacitación de profesionales iraquíes**, necesarios para su desarrollo socio-económico, y becas para que jóvenes, académicos, periodistas y asesores visiten la tierra del "socialismo de mercado". Pasados 12 años de la invasión estadounidense en 2003, China constituye hoy un actor económico de gran influencia en Irak. **Ya en 2010, para fortalecer aún más sus relaciones con Bagdad, condonó cerca del 80% de la deuda iraquí –de unos 8.500 millones de dólares– para contribuir a la reconstrucción del país**.

Sus inversiones en el sector energético iraquí son crecientes y le permiten a Bagdad sumar otro socio importante junto a Estados Unidos y la UE. Pero como las empresas occidentales se han ido retirando del sur de Irak hacia el Kurdistán, huyendo de la violencia en la zona, las empresas chinas –más audaces– han aprovechado para asentarse en la región.

Las petroleras chinas poseen ahora las mayores inversiones en los yacimientos de al-Ahdad, Halfaya y Rumaila y, según el *New York Times*, China compra casi la mitad de los 1,5 millones de barriles de petróleo diarios de Irak.

Otro eslabón fundamental en la construcción de la nueva Ruta de la Seda es **Irán**. El levantamiento parcial de las sanciones contra el país, tras la firma del acuerdo nuclear en julio de 2015, abrió nuevas perspectivas para la cooperación entre Beijing y Teherán. Ya en septiembre de 2015 los ministros de relaciones exteriores de ambos países –Wang Yi y Mohammad Javad Zarif– resolvieron **conectar la iniciativa de la Franja y la Ruta con las estrategias de desarrollo de Irán**.

> **China e Irak cerraron un acuerdo de asociación estratégica en diciembre de 2015**. El primer ministro iraquí, Haider al-Abadi, al firmar el compromiso con el presidente Xi Jinping, reconoció que "China está dispuesta a fortalecer la integración de las estrategias de desarrollo de los dos países dentro del marco de la iniciativa de la nueva Ruta de la Seda y **ayudar a Irak en la reconstrucción en electricidad, comunicación, energía e infraestructura**".

Aunque las relaciones económicas entre ambos países estuvieron históricamente basadas en el comercio de petróleo y gas, las sanciones internacionales y la relevancia comercial de China modificaron ese perfil. **El gigante asiático se transformó en el principal receptor de las exportaciones iraníes** –representadas casi totalmente por petróleo– y, a la vez, en el segundo proveedor, detrás de los EAU. Teherán importa de China automóviles, equipo industrial y bienes de consumo. En medio de las sanciones y bloqueos impuestos por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y Estados Unidos, China sorprendió a todos en julio de 2012, invirtiendo 20.000 millones de dólares en Irán para explotar los **yacimientos de Azadegan y Yadavaran**, cercanos a la frontera con Irak y con capacidad de producir **700.000 barriles de crudo diarios**.

Desde entonces, las inversiones chinas no dejaron de crecer y varias obras de infraestructura importantes, como el metro de Teherán o la expansión de la autopista de Sadr, quedaron en sus manos.

A partir de enero de 2016, con el levantamiento definitivo de las sanciones, **China llevó su inversión en Irán a 52.000 millones de dólares** en proyectos de agua, electricidad, petróleo y gas. **El acuerdo se concretó en oportunidad de la visita, en enero 2016, del presidente chino Xi Jinping a Teherán, la primera de un jefe de Estado chino al país en 14 años**. Solo en el sector energético iraní, las empresas chinas han invertido la asombrosa cifra de 120.000 millones de dólares durante los últimos cinco años.

Para **Li Shaoxian, director del Centro de Investigación de Países Árabes de la Universidad de Ningxia**: "Irán es un país con un vasto territorio, abundantes recursos, demografía moderada, sistema educativo nacional de alta calidad y un potencial de desarrollo considerable. Las relaciones entre China e Irán siempre han sido amistosas y ambos países son socios por naturaleza (…). Si aprovecha esta oportunidad, **el rápido desarrollo de Irán está a la vuelta de la esquina**".

Los cinco pasillos

La planificación de la nueva Ruta de la Seda involucra a una población global de **4.000 millones de personas**, generando nuevas vías desde China hasta Europa, a través de **cinco "pasillos económicos"**: uno entre China-Mongolia-Rusia, y los otros cuatro en Asia Central, China-Pakistán, China-Myanmar-Bangladesh-India y ASEAN, y hacia Oriente uno marítimo hacia Corea del Sur y Japón que se continúa luego hacia los países del Golfo Pérsico, Oriente Medio, norte de África y Europa.

Se prevé que parte de estas nuevas rutas estén funcionando en 2030 y signifiquen un enorme impulso de productividad, lanzando el modelo económico chino de desarrollo en el marco del llamado "Consenso de Beijing".

Como señala **Andrés Ortega** en un lúcido artículo: "Para muchos de los países involucrados que no tienen salida al mar significa entrar en la **conectividad** –es la palabra clave– global. Para otros, como Pakistán, separarse aún más de la India (aunque esta participa en el proyecto). A diferencia del TPP y del TTIP, que no cuestan dinero (aunque podrán llegar a suponer mucho en minutas de abogados), **crear la nueva Ruta de la Seda significa unas enormes inversiones en infraestructuras**, del orden, según *The Economist*, de un billón de dólares, de todo tipo: vías férreas, carreteras, puertos, etc. Una parte del capital necesario, dada la austeridad general, tendrá que provenir de la **inversión privada**, pero otra, **la principal, será pública. China ha creado un fondo específico para este proyecto de 40.000 millones de dólares.** Cuenta además con el **nuevo Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII)**, que ha lanzado con la participación de más de 60 países y con **el "pasillo de transporte euroasiático" impulsado por Putin** –Rusia está también muy involucrada–, mientras que también pretende conectarse al **Plan Juncker** en la UE".

Una de las inversiones chinas de mayor trascendencia estratégica –porque supone un cambio geopolítico enorme– es la construcción del **gasoducto que une el este de Irán a través de Turkemistán y el Asia Central para arribar a Xinjiang**, en territorio chino. Debe recordarse que, en el contexto de la estrategia de la nueva Ruta de la Seda, **Irán, Rusia e Irak son de los pocos países que pueden acceder por vía terrestre a China**, evitando los riesgos del transporte marítimo.

La primera fase de esa estrategia fue el tramo de **1.770 kilómetros entre Irán y Pakistán** (IP), partiendo del yacimiento de gas iraní South Pars-North Dome –el más grande del mundo– en el Golfo Pérsico. Su construcción insumió 7.500 millones de dólares financiados por China. Todos en la región han festejado: Islamabad necesita energía, China también e India podría acceder a un gasoducto en Lahore (Pakistán), a solo 100 kilómetros de su frontera. El IP incluía a India, pero en 2009 abandonó su participación bajo la presión de la administración Bush.

Para Pakistán, que carece de petróleo, representa una solución en su economía cotidiana, flagelada por los cortes de luz y el cierre de fábricas, después de las incumplidas promesas de Washington de construir represas hidroeléctricas en el país.

> Crear la nueva Ruta de la Seda significa unas **enormes inversiones en infraestructuras** –del orden, según *The Economist*, de **un billón de dólares**– de todo tipo: vías férreas, carreteras, puertos, etc. Una parte del capital necesario tendrá que provenir de la inversión privada, pero otra, la principal, será pública. **China ha creado un fondo específico de 40.000 millones de dólares para este proyecto**.

Algunos analistas lo han llamado el "gasoducto de la paz" y el acuerdo para su construcción muestra que muchos de los conflictos y divisiones entre sunníes y chiíes y entre indios y pakistaníes serían negociables sino no fueran incentivados por Washington para mantener su hegemonía en la región.

En pleno funcionamiento, **el gasoducto permitirá el flujo de más de 21 millones de metros cúbicos de gas al año** desde el gigantesco yacimiento South Pars-North Dome. Es un acontecimiento de extraordinario impacto geopolítico, que conforma una red de seguridad energética asiática y favorece el camino hacia una futura y progresiva integración de protagonistas tan diversos como China, Irán, Pakistán, India y Asia Central.

El gasoducto es el emblema del éxito de la nueva Ruta de la Seda. Y su clave es el puerto de Gwadar, que China construyó en la desembocadura del estrecho de Ormuz, en territorio de Pakistán. Islamabad no solo entregó el control operacional del puerto a los chinos sino que les dio "garantías de soberanía para las instalaciones del puerto", con lo que la marina china dispondría de una base que le permitiría participar del control del tráfico en el estrecho y, en algún momento, disputar el expansionismo de Estados Unidos en el océano Índico. Además, los autorizó a construir la refinería de petróleo más grande del país, con una inversión de 4.000 millones de dólares.

El siguiente paso de la estrategia china, ya en desarrollo, es extender la conexión energética desde Gwadar a Xinjiang, a lo largo de la carretera de Karakorum, en Pakistán, hasta China, a través del paso de Junyerab, otro corredor terrestre protegido de interferencias estadounidenses. Todo ello configura al puerto de Gwadar como el nodo clave de la distribución de petróleo y gas del Golfo Pérsico hacia el oeste chino para terminar con la debilidad geopolítica que supone el estrecho de Ormuz.

Un centro como Gwadar –estratégicamente situado en la confluencia del suroeste y el sur de Asia, transformado en distribuidor de petróleo y gas y centro petroquímico– consolida, a través de Pakistán, un corredor energético vital entre los recursos iraníes y las necesidades chinas. La consolidación de esa cooperación energética es vista por Washington como una importante derrota en la región, de imprevisibles consecuencias geopolíticas y geoeconómicas.

La lenta construcción del futuro

Martin Indyk, un ex embajador de Washington en Israel y uno de los mayores especialistas estadounidenses en Oriente Medio, acuñó una frase para revelar ese proceso: **"Las negociaciones son como los hongos: crecen en la oscuridad"**.

La nueva Ruta de la Seda le ha permitido a China tejer un enorme entramado de negociaciones, buscando fortalecer la importancia geopolítica del espacio terrestre euroasiático. En ese entramado, Rusia desempeña un rol significativo para los planes chinos. En junio de 2001, ambos países conformaron la OCS que incorpora a los "países stan", como se conoce en los análisis políticos regionales de Asia Central a un grupo de naciones que estaban bajo la órbita soviética en tiempo de la URSS. Se trata de Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán y Uzbekistán, ubicados estratégicamente en el corazón de ese gran corredor económico que es la nueva Ruta de la Seda.

La asociación ruso-china dentro de la OCS incluye cooperación militar y colaboración en su participación en el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, elementos fundamentales en la conformación del orden multipolar que pretenden. La integración energética regional fortalece aún más esa asociación a la que han sumado como observadores India, Pakistán, Irán y Mongolia.

Para Sergei Bragov, la cooperación militar sin precedentes de Rusia y China –en la que las cuatro repúblicas islámicas centroasiáticas de Uzbekistán, Kazajistán, Tayikistán y Kirguistán participan de distintas formas, como bases militares, ejercicios conjuntos, etc.– debe ser vista como un mensaje dual a Estados Unidos y a las repúblicas centroasiáticas sobre "hasta

Los " países stan"

Los "países stan", se encuentran ubicados estratégicamente en el corazón de ese gran corredor económico que es la nueva Ruta de la Seda. **Son muy ricos en recursos minerales y energéticos y han comprendido que la posesión de materias primas no produce riqueza si se carece de la capacidad de transportarlas e incorporarlas al mercado mundial**.

Uzbekistán

Posee 0,03% del 2,3% que los "países stan" representan en el total mundial de reservas de petróleo y, **junto con Kazajistán, produce el 20% del uranio mundial**. Es el octavo productor (6%) y el 12° en reservas de uranio, por lo que desempeña un importante papel en este sector.

El país, cuya política de seguridad osciló entre Rusia y Estados Unidos, había aceptado establecer una base aérea militar estadounidense en el sur tras los atentados de 2001. Sin embargo, un serio distanciamiento entre ambas naciones en 2005 limitó la influencia de Washington, que debió abandonar sus instalaciones. Uzbekistán, desde entonces, se ha declarado como país neutral y sin presencia de bases extranjeras.

Turkmenistán

Turkmenistán cuenta con un 9,3% del total mundial de gas y un 0,03% del 2,3% que los " países stan" representan en el total mundial de reservas de petróleo. El país adhirió con entusiasmo a la estrategia de la nueva Ruta de la Seda y celebró la trascendencia geopolítica del proyecto, a través del que China le planteó un desarrollo energético de mutuo beneficio.

Kazajistán

Posee 1,8 %, del 2,3% que los " países stan" representan en el total mundial de reservas de petróleo. Es el primer productor mundial de uranio (14%) a partir de 2009 y el segundo país del mundo con mayores reservas. En 2014, produjo 23.127 toneladas, contra las 1.900 de Estados Unidos y las 1.500 de China. La kazaja **Kazatomprom es una de las ocho empresas que controlan el 80% de las reservas de uranio del mundo, junto con Uranium One y otras**.

Las nuevas minas de Kazajistán tienen un relevante interés para China e India, que han hecho acuerdos con Kazajistán para asegurarse su provisión de uranio para los importantes desarrollos nucleares que hay en ambos países.

La importancia estratégica de Kazajistán, si se consolida como líder mundial en la producción de uranio, podría transformar a los "países stan" en garantes de la seguridad energética y nuclear global y otorgarles un rol aún más significativo en la política internacional.

Kirguistán

En Kirguistán, que ha estado históricamente en el cruce de varias rutas comerciales, **Rusia posee en la actualidad bases aéreas** como la de Kant . Y, además, se encuentra allí también la norteamericana de Manás.

Tayikistán

Tayikistán, que limita además con Afganistán, Pakistán y China, **tiene una importante base militar rusa**, cuyo arrendamiento fue **extendido recientemente hasta el año 2042**.

dónde Moscú y Beijing están dispuestas a llegar para proteger sus intereses".

Los "países stan" son muy ricos en recursos minerales y energéticos. Las relaciones con Estados Unidos en la región se deterioraron tras la invasión a Irak, que provocó el rechazo de las mayorías musulmanas en sus poblaciones. **Rusia posee en la actualidad bases aéreas en Kazajistán y en Kirguistán, mientras que Tayikistán tiene una importante base militar rusa, cuyo arrendamiento fue extendido recientemente hasta el año 2042**. En Kirguistán, además de la base rusa de Kant, existe también la norteamericana de Manás. Y Uzbekistán, un país cuya política de seguridad osciló entre Rusia y Estados Unidos, había aceptado establecer una base aérea militar estadounidense en el sur del país tras los atentados del 2001. Sin embargo, un serio distanciamiento entre ambas naciones en 2005 limitó la influencia de Washington, que debió abandonar sus instalaciones. Uzbekistán, desde entonces, se ha declarado como país neutral y sin presencia de bases extranjeras.

Con una superficie de más de 230.000 kilómetros cuadrados, el Caspio es el mar interior más grande del planeta. Solo dos países dominaban sus costas hasta 1991: Irán y la Unión Soviética. Con la desaparición de esta última, surgieron tres nuevos Estados (Kazajistán, Turkmenistán y Azerbaiyán), detentando derechos sobre parte de su superficie y en especial sobre sus recursos naturales. Situado en el corazón de Eurasia, el Caspio y los territorios que lo circundan poseen reservas de gas y petróleo entre las más importantes del planeta, por lo que es una de las áreas de mayor valor estratégico.

La **irrupción de Kazajistán y Azerbaiyán, junto con Turkmenistán y Uzbekistán, en el Gran Juego de las potencias mundiales** ha ido de la mano de tres factores: primero, el descubrimiento de nuevas reservas de gas y petróleo en la región; segundo, el incremento de los volúmenes de extracción por acuerdos con empresas privadas y estatales de relevancia global; por último, la apertura de nuevas rutas de exportación. Los "países stan" se han convertido, en los últimos 10 años, en importantes actores del escenario energético, han generado y generan significativos cambios en la geopolítica de la energía global.

Algunos datos confirman ese diagnóstico: las reservas agregadas de petróleo en los cuatro países pasaron de 7.700 millones de barriles en 1998 a 38.200 millones en 2012, es decir que se quintuplicaron en solo 15 años o bien que pasaron de significar un exiguo 0,7% del total mundial de reservas al 2,3% (Kazajstán 1,8%, Azerbaiyán 0,4%, Turkmenistán 0,03% y Uzbekistán otro 0,03%). Pero es el análisis de los niveles de producción el que muestra claramente cómo la región vivió un crecimiento extraordinario: de 1,1 millones de barriles diarios en 1998 a 2,8 millones en 2012, alcanzando el 3,4% de la producción mundial.

Si la producción petrolera ha tenido una enorme expansión regional, el gas constituye una verdadera "revolución": las reservas "stan" pasaron de 5,2 billones de metros cúbicos en 1998 a 20,8 billones en 2012, pasando del 4% al 11,4% del total de reservas mundiales de gas. Allí el país más relevante es Turkmenistán, que cuenta con un 9,3% del total mundial.

Los "países stan" han comprendido que la posesión de materias primas no genera riqueza si se carece de la capacidad de transportarlas e incorporarlas al mercado mundial. Las potencias occidentales y sus empresas han ido perdiendo terreno en el control de los recursos de Asia Central, en tanto crecía la influencia de potencias regionales como China y Rusia.

Reservas de petróleo y gas de los "países stan"

Los "países stan", Kazajistán, Azerbaiyán, Turkmenistán y Uzbekistán, se han convertido, en los últimos años, en importantes actores del escenario energético, han generado y generan significativos cambios en la geopolítica de la energía global.

1998	2012
Reservas de barriles	
7.700 millones	38.200 millones
Total mundial de reservas:	
0,7%	2,3%
Producción diaria de barriles:	
1,1 millones	2,8 millones
alcanzando el 3,4% de la producción mundial	
Reservas de gas en metros cúbicos:	
5,2 billones	20,8 billones
Total de reservas mundiales:	
4%	11,4%

Para conformar un espacio geo-económico que responda a sus intereses, las rutas energéticas de la región juegan un papel fundamental. La red del norte con preeminencia de los intereses rusos; la del sur, con eje en Irán y que despierta resquemores en Estados Unidos; la del este, con preeminencia de China, que implicó, como veremos, una costosísima inversión del gigante asiático para proveerse de energía desde los "stan" y que abre la posibilidad de enlazar con Afganistán, Pakistán e India; y la del oeste, que responde a los intereses geopolíticos de Estados Unidos con el apoyo de Georgia, Azerbaiyán y Turquía, dirigido a controlar los flujos hacia Europa.

Con una trama de oleoductos y gasoductos, ambas potencias movilizan, junto a los "países stan", millones de toneladas de petróleo y metros cúbicos de gas a lo que suman una red de carreteras y el desarrollo de líneas ferroviarias que están conformando un gigantesco enlace terrestre de cooperación e intercambio.

Pero no se trata solo de recursos energéticos sino también de recursos minerales de relevancia estratégica como **uranio, oro, titanio**, etc. De ese modo, en el nuevo orden mundial, Asia Central está recuperando su antiguo rol geoestratégico y económico de enorme significación.

Es el caso del uranio, de gran importancia estratégica como combustible insustituible para la producción de energía eléctrica de origen nuclear, que en la actualidad representa el 30% del consumo de energía eléctrica en Europa y Japón y el 20% en Estados Unidos.

La necesidad de limitar la emisión de gases de efecto invernadero, producto de los combustibles fósiles, y la inestabilidad de los precios del petróleo, ha provocado la expansión de nuevas centrales nucleares, en especial en China. **De acuerdo con la Agencia de la Energía Nuclear, la capacidad mundial de producir energía eléctrica de origen nuclear superará los 600 gigavatios en 2030, lo que supone que las extracciones de uranio tendrían que alcanzar las 122.000 toneladas anuales**. Según los especialistas, el mercado del uranio estará en franca expansión en los próximos años, lo que reforzará su importancia estratégica.

Kazatomprom es la Compañía nacional atómica operadora de uranio de Kazajistán.

FOTO: KAZATOMPROM.KZ

Dos de los grandes productores de uranio están en la región: **Kazajistán y Uzbekistán juntos producen el 20% del uranio mundial**. Kazajistán es el primer productor mundial (14%) a partir de 2009 y es el segundo país del mundo con mayores reservas. En 2014, el país produjo 23.127 toneladas, contra las 1.900 de Estados Unidos y las 1.500 de China. Uzbekistán es el octavo productor (6%) y el 12° en reservas, por lo que ambos que desempeñan un importante papel en este sector. Atendiendo el carácter estratégico y cada vez más restringido del mercado del uranio, las grandes potencias –incluyendo China e India– bregan por participar, ya que **el 80% de las reservas de uranio del mundo están controladas solo por ocho empresas: Cameco, Río Tinto, Uranium One, BHP Billiton, Areva, Kazatomprom, TVEL y Navoi**.

En ese contexto, las nuevas minas de Kazajistán tienen un relevante interés para China e India. Ambos países tienen importantes desarrollos nucleares: China tiene 27 reactores, entre operativos y en construcción, y 25 más proyectados; India tiene 23 operativos y en construcción y otros 23 planificados. Sin reservas de uranio suficientes para abastecer su demanda interna, han hecho acuerdos con Kazajistán para asegurarse su provisión.

La importancia estratégica de la región –y de Kazajistán en particular, si se consolida como líder mundial en la producción de uranio– como crucial abastecedora de crudo y gas podría transformar a los "países stan" en garantes de la seguridad energética y nuclear global y otorgarles un rol aún más significativo en la política internacional.

Los planes de China en la región se apoyan en su "hambre de recursos". Su consumo de gas natural es creciente: se incrementa a un ritmo anual superior al 10%. En 2014 superó los 186.000 millones metros cúbicos, por lo que el gobierno se ve obligado a usar todas las fuentes de gas posibles, dentro y fuera del país.

Por eso, al desarrollo del gasoducto Irán-Pakistán, China sumó la construcción del llamado **"gasoducto central"**, una gigantesca obra estimada en 20.000 millones de dólares para abastecerse de gas desde los campos de Turkmenistán, pasando por Kazajstán y Uzbekistán (1.833 kilómetros en territorios "stan") y recorriendo otros 5.000 kilómetros en su propio territorio, hasta la meta prevista en la nueva Ruta de la Seda: Xinjiang, en el oeste del país.

China le planteó a Turkmenistán un desarrollo energético de mutuo beneficio. Aprovechó los desacuerdos que ese país mantiene con Moscú, que durante años monopolizó en la práctica el comercio del combustible de Asia Central pagando precios menores que los del mercado internacional. Por eso la propia prensa rusa calificó los avances chinos de "duro golpe al monopolio ruso".

Turkmenistán adhirió con entusiasmo a la estrategia de la nueva Ruta de la Seda y celebró la trascendencia geopolítica del proyecto. Como señalara su presidente, Gurbangulí Berdimujamédov: "No solo tiene valor económico o comercial, sino también político. China, a través de una acertada política con visión de futuro, se ha convertido en uno de los garantes clave de la seguridad global".

El extenso gasoducto, que se puso en marcha en 2009, recién estuvo plenamente operativo en octubre de 2015. Gracias a él, Turkmenistán logró reducir de manera exponencial su dependencia de Rusia con respecto a las exportaciones. Si a eso se agrega el **nuevo gasoducto Dovletabad-Serah-Hang** abierto en 2010, que une el país con Irán y con el que accedió al Golfo Pérsico y, por tanto, al mercado mundial, se entiende por qué Turkmenistán se está convirtiendo en el principal exportador de gas natural de Asia Central. En 2009, las reservas probadas de gas de Turkmenistán se estimaron en la asombrosa cifra de 8.100 billones de metros cúbicos, las cuartas mayores del mundo tras Rusia, Irán y Qatar.

Para China, el gasoducto significó un paso fundamental para consolidar su seguridad energética. Y su inauguración tuvo el valor de una victoria en su intento de avanzar en una región repleta de hidrocarburos pero tradicionalmente dominada por Rusia. Hasta ahora, la mayor parte del gas que importaba era transportado como gas natural licuado en barcos que debían atravesar los dos cuellos de botella bajo control naval de Estados Unidos –los mencionados estrechos de Ormuz, en el Golfo Pérsico y de Malaca en el Sudeste Asiático.

Siendo el mayor consumidor mundial de energía, las compras chinas de gas y petróleo favorecen el crecimiento económico de los "países stan" y seguirán haciéndolo: **se prevé que Beijing necesitará importar 120.000 millones de metros cúbicos de gas en el año 2020, con lo que se convierte en una referencia sin rival en Eurasia**.

Según la mayoría de los analistas regionales, China logró hacerlo no solo con una firme e inteligente diplomacia sino gracias a sus inmensas reservas de liquidez. Para **Richard Jones**, director ejecutivo adjunto de la Agencia Internacional de Energía y ex embajador de Estados Uni-

dos en diversos países de Oriente Medio: "China avanza en todas partes, en el sector del petróleo, del gas e incluso del carbón (…). Actualmente los chinos hacen las cosas más rápido que Europa, que no es un país, sino un consorcio de 30 países".

Lo que no parecen entender los funcionarios estadounidenses es el concepto chino de cooperación: infraestructuras relevantes para el desarrollo de aquellos países que son sus socios estratégicos, más las tecnologías necesarias y los fondos para ejecutarlas. "Todo de una sola vez" a cambio de los recursos naturales necesarios para alimentar su propio desarrollo.

La importancia del **gasoducto Turkmenistán-China**, primer gran proyecto de cooperación energética con los países de Asia Central, queda de manifiesto en su capacidad total de transporte de 55.000 millones de metros cúbicos, lo que supone una quinta parte de la demanda total de gas natural de China. Compone la red de obras estratégicas diseñadas por el gobierno chino como "Cinturón Económico de la Ruta de la Seda".

Para China, el gasoducto que en la actualidad cuenta con tres líneas operativas –y una cuarta prevista para 2020, con una inversión de 6.700 millones de dólares– significa lograr el suministro seguro de gas vía terrestre. La planificación china ha sido tan exitosa que si observamos los principales destinos actuales del gas turkmeno, de un total de 40.000 millones de metros cúbicos, el 52% tuvo como destino China, con lo que Turkmenistán se ha convertido en el principal proveedor de gas que consume el gigante asiático. Y el hecho de que Turkmenistán haya comprometido casi la totalidad de sus futuras exportaciones de gas a China, Rusia e Irán significa, en la práctica, la muerte virtual de varios de los gasoductos proyectados por Estados Unidos y Europa, desde esa región.

Usando su milenaria experiencia de mercaderes, los chinos, en lugar de malgastar billones de dólares en invasiones infructuosas, guerras ilegales o bases militares por todo Oriente Medio, Asia Central y el Golfo Pérsico, apostaron a hacer negocios. Como lo había hecho el Almirante Zhen He en 1400, establecieron acuerdos y, a través de sus empresas petroleras y mineras estatales, pujaron y ganaron licitaciones por el petróleo iraquí y formalizaron inversiones e intercambio comercial con los "países stan", construyendo autopistas e introduciendo trenes de alta tecnología, entre otros avances, a cambio de concesiones de gas y petróleo. Solo les queda proteger a los "nuevos amigos" para que regresen a casa con seguridad, como lo hizo Zhen He… Por eso **China ha rechazado su participación en cualquier "aventura militar" vinculada al nuevo Gran Juego e insiste en su estrategia "responsable" de construir un "mundo más armonioso"**.

Los acuerdos e inversiones en curso colocan a China en una posición prevalente y, casi con seguridad, Asia Central será su proveedor más importante de gas natural. El despliegue de la estrategia china de abastecimiento ha sido tan exitoso, que **Richard Morningstar, ex embajador de Estados Unidos en Azerbaiyán y enviado especial de la administración Obama para la Energía de Eurasia**, admitió: "Estados Unidos no puede sencillamente competir con China en todo lo que se refiere a la riqueza energética de Asia Central". Luego confesó ante la Comisión de Relaciones Exteriores del Senado: "China está teniendo cada vez mayor influencia en Asia Central". Como ejemplo, utilizó ante los senadores el caso de Turkmenistán, donde dijo que no solo China estaba construyendo un gasoducto de gas natural a su propio costo sino que había acordado proporcionar un préstamo de unos 3.000 millones de dólares para la exploración de energía: "Es fácil para Turkmenistán llegar a un acuerdo con China, cuando China entra y dice, 'bueno, vamos a firmar un cheque por una cantidad X de dinero y vamos a construir un oleoducto'… Ese no es un acuerdo difícil de aceptar, y nosotros [los Estados Unidos] no podemos competir en ese camino…Tenemos que desarrollar una estrategia para lidiar con eso".

> Usando su milenaria experiencia de mercaderes, **los chinos apostaron a hacer negocios**. Como lo había hecho el Almirante Zhen He en 1400, **establecieron acuerdos** y, a través de sus empresas petroleras y mineras estatales, **pujaron y ganaron licitaciones por el petróleo iraquí y formalizaron inversiones e intercambio comercial con los "países stan"**.

¿Iberoamérica en la Ruta de la Seda?

Pese a la relevancia que China otorga a su presencia en Asia Central en el marco de su "batalla por la energía", también pretende tener una influencia creciente en América Latina. Aunque, para algunos especialistas, "el enorme interés de China en América Latina está impulsado por la necesidad de asegurar el suministro de energía para su crecimiento económico", **la estrategia del gigante asiático en la región excede largamente el sector energético**.

Si bien la seguridad en esa materia es un elemento rector de su desembarco regional, China incorpora dos ejes más de su estrategia de búsqueda de otros recursos estratégicos: **minerales y alimentos**. Sabe que América Latina, y América del Sur en especial, poseen abundantes recursos (26% del agua del mundo y 33% de las tierras fértiles) y constituyen la verdadera "despensa del mundo".

Pero **las limitaciones latinoamericanas como proveedor energético frente a los países del Golfo, de Asia Central e incluso de África, surgen de la distancia**. La región se convierte más en una reserva de recursos que en un abastecedor rápido y eficiente de la industria china, cuando en cargas como petróleo o carbón, el transporte marítimo implica casi dos meses de travesía.

Tang Jun, experto chino en América Latina y subdirector del Instituto de Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Lenguas Extranjeras de Zhejiang, considera que la nueva Ruta de la Seda debe extenderse a América Latina para integrar a la región con las economías más dinámicas de Asia. Y argumenta que la iniciativa de la Franja y la Ruta se desarrolla a través de dos vertientes: el **Cinturón Terrestre de la Ruta de la Seda**, que busca estrechar la cooperación entre los países de Asia Central y China y la **Ruta Marítima de la Seda**, destinada a establecer una comunidad muy estrecha entre China y los países de ASEAN, inspirada en la antigua Ruta de la Seda que unió Asia Central con Europa y África, y que alcanzó su máximo apogeo entre 1565 y

El río Amazonas nace en Perú y desemboca en Brasil.

FOTO: JOHNNYLYE/ISTOCKPHOTO.COM

comienzos del siglo XIX. Según Tang: "Los colonizadores portugueses utilizaban la ruta Macao (China)-Goa (India)-Lisboa (Portugal) y Brasil, y los españoles realizaban negocios entre las costas de China, México y Perú, pasando por Manila (Filipinas)".

Para el experto, **América Latina debería ocupar un puesto más importante en la ambiciosa estrategia del gobierno chino**, teniendo en cuenta el nivel de cooperación económica entre ambas regiones, el potencial de esa relación y la confianza política mutua lograda en los últimos años. El comercio, de 260.000 millones de dólares, y la inversión, de 83.400 millones, entre China y América Latina ya habían alcanzado en 2013 cifras significativas, teniendo en cuenta que con ASEAN fueron de 400.000 millones y 100.700 millones de dólares respectivamente.

La participación latinoamericana en la Ruta de la Seda Marítima, según Tang, contribuirá a fortalecer la posición china en el escenario global y permitirá un mayor vínculo de la región con los países del Sudeste Asiático. Debe recordarse que China ha establecido relaciones de cooperación estratégica integral con varios países de la región como Argentina, México y Perú y que, si bien en principio América Latina no estaba incorporada, China mantiene fuertes relaciones estratégicas con la región y está contribuyendo a la construcción de una serie de infraestructuras destinadas a incrementar la conectividad y la complementariedad, tanto en los países de la región como en los integrantes de ASEAN. La Alianza del Pacífico podría constituirse en la plataforma de enlace de la región con la Ruta Marítima de la Seda, si sus integrantes reducen su vocación por el TPP, iniciativa que provoca fundados recelos en China.

La incorporación de España, en cambio, no transita la estrategia global china de aprovisionamiento de recursos. China es el primer socio comercial para las exportaciones españolas y su tercer proveedor. Por tanto, la relación es de la mayor importancia, tanto por el actual volumen del intercambio comercial como por el potencial que representa el mercado chino para las empresas españolas.

La nueva Ruta de la Seda debería ser una oportunidad para España. El intento de establecer un servicio de trenes de carga entre Yiwu, en la costa oriental china, y Madrid, marcando el inicio de un servicio regular sobre la Ruta de la Seda a lo largo de más de 13.000 kilómetros –la red ferroviaria más larga del mundo–, no ha resultado exitoso –debido a los altos costos por contenedor, excesivos trasbordos y dificultades técnicas con las mercaderías–. Otro factor importante para España es lograr una revisión china de los mapas de la Ruta que concluyen en Venecia (Italia) y deberían incorporar a Valencia (España), teniendo en cuenta la relevancia turística de la Península y el hecho de figurar entre los destinos preferentes de los viajeros chinos.

> El interés de China en América Latina está impulsado por la necesidad de **asegurar el suministro de energía** para su crecimiento económico, pero incorpora dos ejes más de su estrategia de búsqueda de otros recursos estratégicos: **minerales y alimentos**. Sabe que **América Latina,** y América del Sur en especial, **poseen abundantes recursos (26% del agua del mundo y 33% de las tierras fértiles)** y constituyen la verdadera "despensa del mundo".

Pero **el escollo más significativo es la actual situación de las relaciones sino-hispanas**. El intento de España por "triangular" las relaciones entre China y América Latina ha tropezado con dos dificultades: la decisión estratégica china de establecer vínculos directos y profundos con esa región y la menor influencia de España en el contexto europeo, tras la crisis. **El actual rol de China en el escenario global impone reformular la estrategia de vinculación española con el gigante asiático, y probablemente reconfigurar las propias relaciones internas en Iberoamérica**.

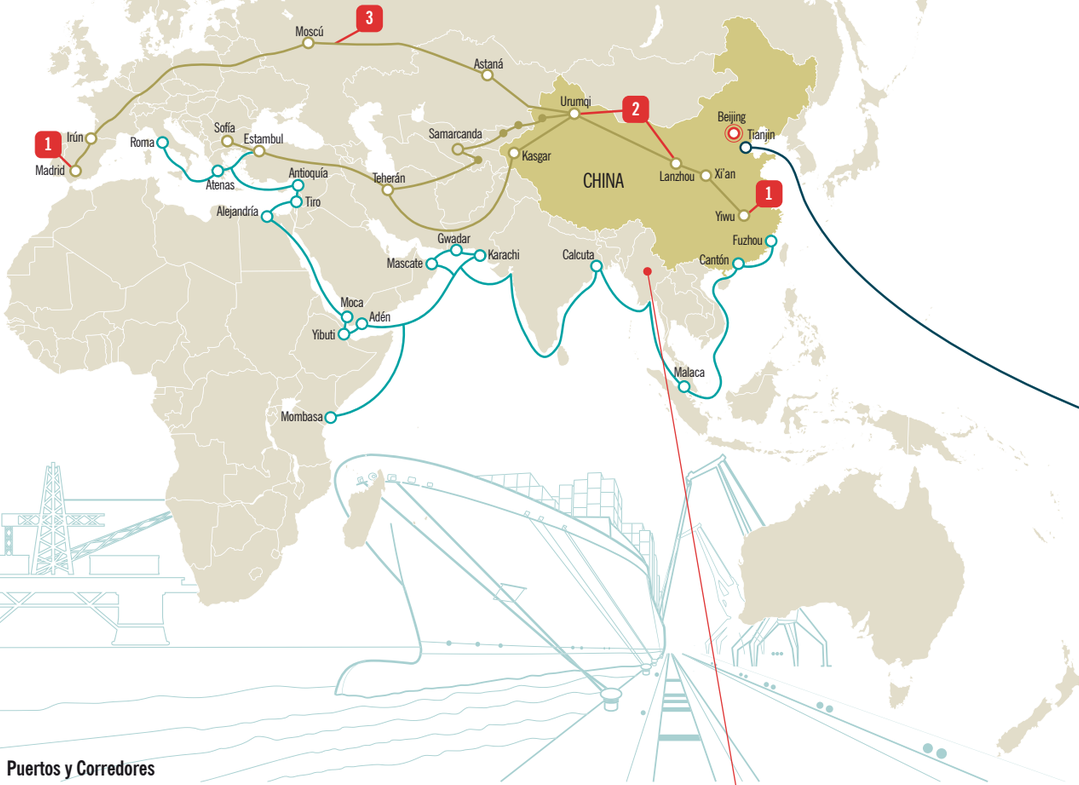
Como escribe lúcidamente **Xulio Ríos**: "Si España ansía formar parte del grupo de cabeza de países europeos con relaciones preferenciales con China, debe tener estrategia, agudizar el ingenio, mejorar su acción diplomática, aportar energía positiva, analizar las implicaciones de los proyectos globales chinos y definir áreas específicas de diálogo con el gigante oriental para desatascar unas relaciones que discurren por vías a cada paso más modestas, quedando atrás en relación a otros socios".

La nueva Ruta de la Seda es un proyecto de enorme trascendencia estratégica que muestra a una China asumiendo el rol global de "Estado responsable" dispuesto a liderar un gigantesco espacio territorial de intercambio y desarrollo pacífico. **Los gobiernos y las sociedades de Iberoamérica deberían poder sumarse a esta iniciativa, para contribuir a la construcción de un orden internacional marcado por la cooperación y la búsqueda –como señaló el presidente Xi Jinping– de un "mundo más armonioso"**.

Informe realizado para **MARCO TRADE revista** por: OICEX OBSERVATORIO IBEROAMERICANO DE COMERCIO EXTERIOR

Infraestructura: la clave de la estrategia china

Por María Cecilia Lozano y Antonio López Crespo



Gasoductos y oleoductos

Gasoducto ruso-chino Fuerza de Siberia

De unos 4.800 kilómetros, proveerá de gas ruso a China, uniendo los recursos de los yacimientos de Chayandá y Kovyktá, en Siberia Oriental, con las principales ciudades chinas. Está en plena realización. **Es considerado la mayor construcción del mundo** y requerirá **una inversión aproximada de 70.000 millones de dólares**.

En desarrollo.

Gasoducto Kazajistán-China

Opera desde 2010 y, **con 8.704 kilómetros, es el más largo del mundo**. Está formado por una línea central que se ramifica en ocho conductos regionales y permite la llegada de gas natural desde Asia Central hasta varias de las metrópolis más dinámicas del país (Shanghái, Cantón y Hong Kong).

En funcionamiento.

Gasoducto Turkmenistán-China

Recorre **6.800 kilómetros, atravesando Uzbekistán y Kazajistán para llegar a China**. Tiene tres líneas que funcionan desde 2009-12. Una cuarta (el ramal D) concluirá en 2020.

En funcionamiento.

Oleoducto Rusia-Kazajistán-China

El oleoducto inicialmente solo unía Kazajistán y China, pero posteriormente Rusia se unió al proyecto.

En desarrollo.

Ferrocarriles

1 Tren de mercancías trans euroasiática entre China y España

Se inauguró en 2015. Tiene **13.000 kilómetros de distancia entre Yiwu y Madrid** y es la línea de tren de mercancías más larga del planeta (la Transiberiana recorre 9.300 kilómetros para unir Rusia y China, pasando por Mongolia). Una "moderna Ruta de la Seda" de 21 días de duración. Puede llevar hasta **82 contenedores**.

En funcionamiento.

2 Tren de alta velocidad entre Lanzhou y Urumqi

Se inauguró en diciembre 2014, una obra que **costó 23.000 millones de dólares y recorre 1.800 kilómetros**. El proyecto es extender esa línea uniendo en alta velocidad con Sofía (Bulgaria), a través de Kirguizistán, Tayikistán, Uzbekistán, Turkmenistán, Irán, Turquía y Bulgaria.

En funcionamiento.

3 Tren de alta velocidad entre Moscú y Kazán (Rusia)

Una obra de **21.400 millones**, que posteriormente **unirá la capital rusa con China a través de Kazajistán**. Este proyecto, que facilitará el transporte de mercancías y de pasajeros, es uno de los que mejor refleja la cooperación entre la iniciativa de la Ruta de la Seda y la Unión Económica Euroasiática (UEE). Una vez que se complete, **reducirá a 33 horas la conexión Moscú-Beijing**, que en la actualidad es un viaje de seis días y medio.

En desarrollo.

4 Tren bioceánico entre Perú y Brasil

Aunque aún no está del todo definido, el tren tendría un **tendido de 8.000 kilómetros** y atravesaría una parte de la Amazonía y de la Cordillera de los Andes. **La inversión necesaria sería de unos 10.000 millones de dólares.** Tiene previsto unir el puerto chino de **Tianjin (China)**, a través del Pacífico, con el puerto de **Bayóvar (Perú)** y desembocará en el Atlántico por el puerto de **Santos (Brasil)**, para facilitar las exportaciones de Perú y Brasil a China.

En desarrollo.

Puertos y Corredores

El **Cinturón Económico** se propone **unir China con Europa a través de Asia Central y Rusia**. En la **Ruta terrestre**, el énfasis está en el sector ferroviario y se están desarrollando varias rutas para intensificar los intercambios entre China, Asia Central y la Unión Europea (UE), y entre China y la península de Indochina. Este gran corredor, que conectaría los dos extremos de Eurasia de este a oeste, se verá completado por otros corredores terrestres: **norte a sur China-Pakistán y China-Myanmar-Bangladesh-India**. Conectarán zonas del interior de China con la costa. Esta "Ruta de la Seda terrestre" tiene como punto de partida la ciudad de **Xi'an**, histórica capital imperial y actual cabecera de la provincia de Shaanxi, ubicada a 911 kilómetros de Beijing y a 1218 kilómetros de Shanghái.

La **"Ruta marítima de la Seda del siglo XXI"** parte del litoral chino y atraviesa el mar de China Meridional, el Pacífico Sur, el océano Índico y el mar Rojo, antes de ingresar a Europa por el Mediterráneo. **Su recorrido incluye una vasta red de puertos**, denominado **"collar de perlas"**. Cabe destacar los puertos de **Gwadar** (Pakistán), **Colombo** y **Hambantota** (Sri Lanka), **Kyaukpyu** (Myanmar), **Chittagong** (Bangladesh) y **Lamu** (Kenia), así como la base naval que se instalará en **Yibuti**.

El corolario de esta estrategia es el control del p**uerto griego del Pireo, considerado como la llave de acceso al mercado europeo**. Desde 2009, la naviera estatal china COSCO obtuvo la concesión para operar las terminales 2 y 3 por 35 años y, en 2013, una inversión de 230 millones de euros para la ampliación de la terminal 3.

Comercio Global

FOTO: MIZOULA/ISTOCKPHOTO.COM

Nueva York

Las ferias y salones son la excusa perfecta para ponerse al día y explotar todo el potencial de una ciudad que nunca duerme y en la que se da cita lo mejor de cada sector. Aquí, una selección de los eventos imperdibles para el año que ya comienza.

17 - 19 de enero, 2017
Digital Book World
En su séptima edición, Digital Book World (DBW) es de obligada asistencia para cualquier profesional del negocio editorial y los medios de comunicación. Con el mundo editorial y el de la creación y consumo de contenidos en pleno proceso de cambio, se impone adaptar las prácticas de negocio a la nueva realidad, dotando los equipos con nuevas habilidades para progresar.
www.digitalbookworldconference.com

25 - 29 de enero, 2017
New York Boat Show
El evento reúne a los mejores profesionales y empresas del sector de la navegación, con las últimas creaciones de yates, cruceros, canoas, kayaks, barcos de pesca y embarcaciones personales, así como las novedades en electrónica y motores marinos, artes de pesca y mucho más. Además, constituye una excelente ocasión para comprar barcos nuevos, usados o accesorios marinos.
www.nyboatshow.com

27 - 29 de enero, 2017
New York Times Travel Show
El evento más importante del sector de los viajes en América del Norte reúne, en sus 14 pabellones, a más de 500 expositores que representan a unos 150 países. Ofrece además un programa de educación integral diseñado para que los profesionales desarrollen sus conocimientos en un programa de conferencias.
www.nyttravelshow.com

2 - 5 de marzo, 2017
The Armony Show
Es la principal feria internacional de arte de Nueva York, fundamental para la comunidad internacional del arte. Allí se muestran obras de artistas consolidados y emergentes de los siglos XX y XXI. Fundada en 1994 por cuatro galeristas, sigue siendo una institución cultural en la que están presentes las principales galerías internacionales, iniciativas y proyectos.
www.thearmoryshow.com/

5 - 7 de marzo, 2017
International Restaurant & Foodservice Show
Es la única feria en Nueva York dedicada exclusivamente a la industria del restaurante y el servicio de alimentos. Da la oportunidad de establecer contactos entre los dueños de locales, empresas de *catering*, panaderos, cocineros y otros profesionales del sector, además de bares, discotecas, hospitales, hoteles y otras operaciones de servicio de alimentos comerciales.
www.internationalrestaurantny.com

Fuente: www.portalferias.com/

Actualidad empresaria

1. JD.COM - CHINA

JD.com promoverá vinos chilenos. La compañía JD.com cerró un acuerdo con la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales (Direcon) de Chile para impulsar los vinos chilenos en el mercado chino. "Tenemos grandes expectativas por este convenio", dijo la directora comercial de Vinos de Chile, Angélica Valenzuela, quien apuesta al *e-commerce* para el desarrollo del comercio internacional. JD.com es el segundo mayor grupo de comercio electrónico de China y el primero en venta de vinos *online*, destacó la Direcon. En 2015, la plataforma comercial china vendió más de 67.300 millones de dólares. "Solo entre enero y junio distribuimos más de 20 millones de botellas de vino en China, el 65% fue vino importado y aproximadamente un 15% vino chileno", señaló el gerente general de Vinos y Licores, Wang Zhiqiang. Cabe destacar que China es el segundo destino de exportación de los vinos chilenos, con un total de 222,6 millones de dólares registrados en 2015.

2. CAIXABANK - ESPAÑA

CaixaBank busca apoyar proyectos empresariales en la principal economía sudamericana. La empresa española, líder en asesoramiento para el comercio exterior, busca impulsar el desarrollo de las compañías ibéricas que quieran consolidarse en el mercado brasileño. Con ese objetivo, la CaixaBank abrió una oficina comercial en São Paulo, Brasil, desde donde ofrece asesoramiento especializado y soluciones financieras que facilitan las exportaciones e importaciones de las más de 400 empresas españolas con intereses en el país sudamericano. "CaixaBank acompañará tanto a los clientes que estén en fase de implantación en Brasil como a los que tengan una posición consolidada en el país", advirtió la compañía. Asimismo, CaixaBank, reconocida recientemente con el *Best Partner for International Trade Finance*, otorgado por Lafferty Group, cuenta con una amplia red de oficinas en el exterior que facilitan el acompañamiento de los clientes en sus proyectos internacionales. "Más de 400 empresas españolas tienen presencia permanente en Brasil y un elevado porcentaje pertenece a los sectores de energía e infraestructura", precisó CaixaBank, que ya cuenta además con representaciones en Nueva York (Estados Unidos), Bogotá (Colombia) y Santiago (Chile).

3. WALMART - ESTADOS UNIDOS

Walmart adquiere Jet.com para competir en el mercado del comercio en línea. Walmart, empresa estadounidense más importante en la venta al por menor a nivel mundial, completó la adquisición de Jet.com por un monto de 3.000 millones de dólares en efectivo y 300 millones en acciones de la compañía, el mayor de la historia del comercio electrónico en el mercado estadounidense. Según el CEO de Walmart, Doug McMillon, ambas compañías operarán como marcas separadas, complementando su crecimiento y ofreciendo mayores servicios a los clientes. Asimismo, señaló que el acuerdo prevé reducir los precios y ofrecer un sistema de compra más simple. "Estamos buscando formas de reducir los precios, ampliar nuestra oferta y brindar una experiencia de compra más fácil", dijo McMillon. Por su parte, el fundador y CEO de Jet.com, Marc Lore, expresó su entusiasmo por ampliar las plataformas y fortalecer los mecanismos para compras en línea.

4. ALLTECH - ESTADOS UNIDOS

Alltech Crop Science abre nueva planta y aumenta la capacidad de producción en 150%. Alltech Crop Science, la compañía estadounidense líder en el sector agrícola, busca ampliar sus beneficios en América del Sur. Con una inversión de un millón de dólares, abrió su tercera instalación en Brasil, que permitirá ofrecer soluciones para la producción de cultivos. La nueva planta, ubicada en Uberlândia aumentará la capacidad de producción en un 150%, hasta alcanzar un total de 10 millones de litros anuales. "Nuestra producción ya estaba en el 100% de capacidad", dijo el director de la sucursal en Brasil, Ney Ibrahim. En ese sentido, explicó que la expansión es un paso importante para el desarrollo de la empresa y una oportunidad de alcanzar los objetivos de crecimiento y de producción. Además, Ibrahim señaló que la ciudad elegida constituye un gran ejemplo de infraestructura logística para el país, al tiempo que destacó que tendrán mayores opciones de transporte y rentabilidad en la región. La nueva infraestructura de la división de agricultura va a facilitar que las instalaciones en Araucária sirvan tanto a los mercados de grano en los estados del sureste de Brasil como Mato Grosso o Mato Grosso do Sul, así como a otros países en América Latina.

5. CARREFOUR - FRANCIA

Carrefour fortalece su logística desde la ZAL Port de Barcelona. Carrefour cerró un contrato con CILSA que le permitirá contar con una nave de almacenaje de 18.200 metros cuadrados en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Barcelona. El almacén, que estará operativo durante el primer semestre de 2017, será destinado íntegramente a la operativa del frío –congelado y refrigerado– y amplía el espacio disponible de Carrefour para su logística en la región, que cuenta con un almacén de 45.000 metros cuadrados para su segmento de seco. Con una inversión de 12 millones de euros a cargo de CILSA, el proyecto fue adjudicado a UTE Parcela 35 ZAL Prat, una unión temporal de las empresas UrcotexImmobiliària, IsidreArchs y Agefred. La nueva infraestructura fortalecerá la estrategia omnicanal que desarrolla la compañía francesa para adaptarse a las necesidades del consumidor actual. Presente en España desde 1973, Carrefour opera 173 hipermercados, 112 supermercados Carrefour Market y 451 supermercados Carrefour Express, además de 123 gasolineras y cerca de 700 agencias de viaje.

6. TEX RAY - TAIWÁN

Tex Ray producirá prendas para Nike, Adidas y Puma en México. La empresa textil Tex Ray comenzará a fabricar telas y prendas deportivas para las marcas Nike, Adidas y Puma en su nueva planta mexicana ubicada en Pénjamo, Guanajuato.Se trata de la segunda planta de operaciones de la compañía taiwanesa en México, que ya cuenta con un centro manufacturero en Sinaloa, donde produce prendas para las principales marcas deportivas, y también para Walmart y Suburbia. "Con la segunda planta en Guanajuato, la firma se anticipa al crecimiento esperando del mercado textil una vez que entre en vigor el Acuerdo Estratégico Trans-Pacífico de Asociación Económica", aseguró el encargado de ventas en México, Fernando Nieto, a la prensa local. En ese sentido, explicó que el nuevo complejo permitirá a Tex Ray duplicar su capacidad de producción y conectar las operaciones entre Vietnam y México para abastecer al mercado estadounidense. Las fábricas mexicanas son las únicas que la empresa opera en América, a la par de otras en Vietnam, China, Taiwán, Jordania, Camboya, Etiopía, Lesoto y Suazilandia.

7. FEDEX - ESTADOS UNIDOS

FedEx iniciará un servicio de carga entre Estados Unidos y Cuba. La empresa estadounidense FedEx anunció el inicio de un servicio de carga entre Estados Unidos y Cuba a partir del 15 de enero de 2017.Tras la autorización del Departamento de Transporte de Estados Unidos (DOT, por sus siglas en inglés), FedEx confirmó un servicio aéreo de lunes a viernes entre los aeropuertos de Miami, Estados Unidos, y Matanzas, Cuba. La licencia otorgada por el DOT a la compañía de logística estadounidense se extiende hasta el 15 de julio de 2018. Además, trascendió que FedEx planea ofrecer un servicio de transporte por carretera de Varadero a La Habana, la Zona Especial de Desarrollo del Mariel y Santiago de Cuba. Si bien FedEx viene tomando ventaja sobre United Parcel Service (UPS), su principal competidor en el transporte rápido de cargas, el DOT ya aprobó a seis líneas aéreas estadounidenses para realizar servicios regulares a diferentes puntos de la isla. Entre las compañías aéreas que obtuvieron autorización se incluyen: Alaska Airlines, American Airlines, Delta Air Lines, Frontier Airlines, JetBlue Airways, Southwest Airlines, Spirit Airlines y United Airlines.

8. EL CORTE INGLÉS - ESPAÑA

El Corte Inglés revoluciona la compra *online* con entrega en el día y a la hora elegida. La compañía española de distribución El Corte Inglés anunció la ampliación de su servicio de compra *online* con entrega en el mismo día y en la franja horaria que el cliente elija. La iniciativa se suma a la entrega en menos de dos horas, que empezó a funcionar en diciembre pasado. El servicio "a la carta" está disponible en 37 ciudades españolas y permite acceder a más de 120.000 artículos, que se ven diferenciados indicando que están incorporados al nuevo régimen de compra. Asimismo, el servicio con entrega en menos de dos horas o en una franja horaria determinada por el cliente está vinculado a un sistema de geolocalización en tiempo real, lo que permite monitorear en todo momento en qué fase se encuentra el pedido. La novedad complementa otros servicios de la compañía, como el Click&Collect, que permite a los clientes realizar el pedido *online* y recoger su compra en los centros comerciales de El Corte Inglés y de Supercor o seleccionar entre otros 3.000 puntos de conveniencia. Además, el servicio Click&Car facilita la compra en el supermercado.

9. COSCO SHIPPING LINE - CHINA

Cosco Shipping Lines incorpora los puertos de Vigo y Bilbao en su servicio MAF1. A través de Vasco Shipping Services –que representa a la naviera china Cosco en el norte de España–, se puede acceder al servicio que conectará una rotación *feeder* semanal entre los puertos de Vigo y Bilbao con Algeciras. Así, la compañía abre una nueva conexión entre los puertos del norte de España con el servicio Mediterráneo y los puertos de África Occidental, como Dakar, Lagos, Tema, Takoradi y Abidjan. En agosto, la naviera había mejorado el servicio incorporando escalas en los puertos de Tarragona y Valencia, asegurando además un mejor enlace entre España e Italia con la costa occidental africana. Actualmente, se estima que Cosco Shipping Lines, nacida de la fusión de Cosco y China Shipping Container Lines (CSCL), posee una cuota del mercado de 8%, ubicándose como la cuarta mayor naviera en el mundo.

10.UBER - ESTADOS UNIDOS

Uber planea estrenar servicio de transporte de mercancías en 2017. La polémica empresa estadounidense tiene previsto incursionar el próximo año en el transporte terrestre de mercancías con camiones autónomos.El pasado agosto, con ese objetivo, la compañía de transporte adquirió la firma Otto, especializada en desarrollo tecnológico, por 680 millones de dólares. "Uber prevé rentabilizar la inversión ampliando su flota de camiones de seis a 15 e incorporar un nuevo servicio de repartos en 2017", señaló el ingeniero de Otto, Lior Ron. Para completar la estrategia, Volvo desarrollará los modelos XC90 que implementará Uber con su nueva tecnología de conducción autónoma. "Para suministrar servicios digitales en el mundo físico, debemos montar una sofisticada logística, inteligencia artificial y sistemas robóticos", aseguró el presidente de Uber, Travis Kalanick. En ese sentido, según Reuters, Uber evaluó el sistema de forma previa y comenzará dando sus primeras maniobras mediante el uso de tecnologías de navegación y seguimiento como paso previo a la generación de camiones sin conductores. ■

VIVÍ MENDOZA

HYATT
HOTELS & RESORTS

REGENCY CASINO
MENDOZA

RESERVAS

PARK HYATT MENDOZA HOTEL
CASINO & SPA

Chile 1124 · Mendoza, Argentina, (5500)
Tel: (+54 261) 441 1234 - Fax: 441 1235
mendoza.park@hyatt.com

Calendario de ferias

Una selección de las últimas ferias del este año y las primeras del próximo, los eventos que no hay que perderse en cada sector. Novedades, citas de negocios y *networking* en juegos, barcos, urbanismo y construcción, entre muchos otros.

1 Salon Nautique

3 - 11 de diciembre, 2016
París, Francia

Reúne todos los sectores de la industria marina, convirtiéndose en el puerto interior más grande de Francia. En este evento se podrán encontrar tanto las mejores empresas y profesionales del sector náutico como las principales novedades en barcos de vela, motor y náutica deportiva. Es la feria de referencia en el Atlántico.

Paris Expo Porte de Versailles
www.salonnautiqueparis.com

2 Midest

6 - 9 de diciembre, 2016
París, Francia

Es la única feria internacional de la subcontratación industrial, con un papel decisivo en la relación de abastecimiento y el desarrollo entre contratistas y subcontratistas. Permite iniciar, poner en práctica y desarrollar oportunidades para la colaboración entre los actores involucrados en el diseño y fabricación de piezas.

París Nord Villepinte
www.midest.com

3 Feria internacional de artesanías

7 - 11 de diciembre, 2016
Buenos Aires, Argentina

Hace 11 años, los artesanos logran aquí el contacto directo con el público calificado, que a su vez se encuentra con artesanías únicas y exclusivas. Es un acontecimiento cultural y económico que fortalece la labor artesanal, un punto de encuentro entre artesanos y visitantes donde se unen la cultura y el comercio.

La Rural Predio Ferial
www.artesaniasbue.com.ar

4 Asia TV Forum & Market

7 - 9 de diciembre, 2016.
Singapur

En esta feria se reúnen los vendedores de contenidos internacionales y los compradores asiáticos más importantes, además de distribuidores de contenidos, nuevas formas de financiamiento, nuevos socios de coproducción. Todo lo que hay que saber acerca de la industria del entretenimiento asiático en evolución.

Marina BaySands
www.asiatvforum.com

5 CapUrba 2016

8 - 9 de diciembre, 2016
Lyon, Francia

Reúne todas las soluciones innovadoras para la construcción y equipamiento de las ciudades y territorios. En ella se muestran las últimas novedades de planificación urbana, como iluminación y desarrollo de espacios arquitectónicos, redes inteligentes, ordenación del territorio, ahorro de energía, alumbrado público.

Eurexpo Lyon
www.capurba2016.com

6 VTN Encotur

8 - 9 de diciembre, 2016
Montevideo, Uruguay

La feria del turismo de Uruguay nuclea importantes naciones, embajadas y empresas internacionales y locales de la industria del turismo. Diversas actividades académicas, atracciones culturales, reconocimientos y muchos sorteos poblarán el evento, punto de encuentro cultural y turístico para profesionales y público general.

Radisson Montevideo, Victoria Plaza Hotel
www.expovtn-uruguay.com

7 BAUMA CONEXPO

12 - 15 de diciembre, 2016
Nueva Delhi, India

Desde su primera edición, en 2011, esta feria internacional de maquinaria de construcción, máquinas de material de construcción, máquinas de minería y vehículos de la construcción, proporciona a la industria una plataforma profesional para la creación de redes, la inversión y el intercambio de ideas e información.

HUDA Ground, Gurgaon
www.bcindia.com

8 CES

5 - 8 de enero, 2017
Las Vegas, Estados Unidos

Organizado por la Consumer Electronics Association, asociación comercial dedicada a la promoción del crecimiento de la industria de tecnología de consumo, es la feria más grande e importante del mundo en el sector. Allí se muestran las novedades electrónicas y se presenta todo tipo de objetivos de electrónica de consumo.

Las Vegas Convention Center
www.ces.tech

9 London Boat Show

6 - 15 de enero, 2017
Londres, Reino Unido

En su 63° edición, es uno de los salones náuticos más importantes de Europa. En esta ocasión contará con más de 500 expositores mostrarán las últimas novedades e innovaciones del sector. También se expondrán barcos de motor y vela, lanchas neumáticas, motores, equipamiento de cubierta y electrónica, cursos de vela y más.

ExCeL London
www.londonboatshow.com

10 PPAI Expo

8 - 12 de enero, 2017
Las Vegas, Estados Unidos

El evento más importante del año para la industria de productos promocionales, tanto en América del Norte como en el mundo. Con más de 11.000 distribuidores y cerca 1.300 empresas expositoras, es la plataforma perfecta de contacto entre para proveedores y distribuidores, constituyendo un gran foro de encuentro.

MandalayBay Convention Center
www.expo.ppai.org

11 ArabPlast

8 - 10 de enero, 2017
Dubái, Emiratos Árabes Unidos

La feria industrial sobre el plástico de Oriente Medio celebra una nueva edición, con las últimas novedades e innovaciones relacionadas con el sector en sus diferentes vertientes. Se darán cita las mejores empresas y profesionales del plástico y el caucho, con soluciones innovadoras de productos y tecnologías de vanguardia.

Dubai International Convention and Exhibition Centre
www.arabplast.info

12 Hong Kong Toys & Games Fair

9 - 12 de enero, 2017
Hong Kong, China

Organizada por el HKTDC, es la mayor feria de la industria del juguete en Asia y una de las plataformas internacionales más importantes del sector. Se muestran las últimas novedades de juguetes de marca, educativos, electrónicos, de control remoto, tecnología inteligente, peluches y muñecas, juegos de video, entre otros.

Hong Kong Convention and Exhibition Centre
www.hktdc.com

13 Heimtextil

10 - 13 de enero, 2017
Frankfurt, Alemania

Con más de 2.500 expositores de 60 países, es la feria internacional más grande e importante para el hogar, textiles, diseño y tendencias. Es la primera del año para el sector, en la que fabricantes internacionales, distribuidores y diseñadores presentan sus productos e innovaciones a una gran audiencia de profesionales.

Messe Frankfurt GmbH
www.heimtextil.messefrankfurt.com

14 Truck & Transport

13 - 16 de enero, 2017
Bruselas, Bélgica

Dedicada a la industria de la logística y el transporte pesado por carretera, su objetivo es proporcionar un entorno propicio para el establecimiento de una red B2B y de negocios. Estarán presentes las grandes marcas de camiones, así como expertos en desarrollo de tecnología, carrocería, remolques, accesorios y piezas.

NPO Brussels Expo
www.truck-transport.be

15 Couromoda

15 - 18 de enero, 2017
São Paulo, Brasil

La Feria Internacional de Calzado, Marroquinería y Accesorios de Moda promueve negocios y fomenta el *networking*. Reúne expositores grandes, medianos y micro, para presentar las colecciones otoño-invierno. Para los compradores internacionales, es una fuente de inspiración y una importante plataforma para negocios.

Expo Center Norte
www.couromoda.com

16 SteelFab

16 - 19 de enero, 2017
Sharjah, Emiratos Árabes Unidos

La feria internacional de metalurgia, siderurgia y maquinaria para el trabajo de los metales es la mejor plataforma de comercio de la región, con tecnología de vanguardia de todo el mundo. Con el nuevo impulso a la diversificación económica, la industria del acero es una gran oportunidad para distribuidores y fabricantes.

Expo Centre Sharjah EAU
www.steelfabme.com

17 World Future Energy Summit

16 - 19 de enero, 2017
Abu Dabi, Emiratos Árabes Unidos

Es el evento más influyente del mundo sobre energías renovables, eficiencia energética y tecnologías limpias. Este año se centrará en las nuevas tendencias de financiación de proyectos de energía renovable, la importancia de la eficiencia energética en edificios, la infraestructura inteligente y la innovación.

Abu Dhabi National Exhibition Centre
www.worldfutureenergysummit.com

18 FITUR

18 - 22 de enero, 2017
Madrid, España

Es el punto de encuentro global para los profesionales del turismo y la feria líder para los mercados receptivos y emisores de Iberoamérica. Con un récord de 9.605 empresas expositoras, 124.659 participantes profesionales y 107.213 visitantes de público no profesional, en 2016 se gestionaron allí 6.200 citas de negocio.

IFEMA
www.ifema.es

19 International Jewellery Tokyo

23 - 26 de enero, 2017
Tokio, Japón

Es la feria internacional de joyería más grande de Japón, en la que se muestra todo tipo de accesorios y artículos de joyería. Allí se dan cita las mejores empresas y profesionales del sector, con sus últimas novedades y creaciones. Reúne a más de 1.300 expositores y un público potencial de hasta 31.000 compradores.

Tokyo International Exhibition Venter, Tokyo Bigsight
www.ijt.jp/en

20 INTERPLÁSTICA

24 - 27 de enero, 2017
Moscú, Rusia

INTERPLÁSTICA es la feria del plástico y caucho referente para el sector, cita de casi inexcusable asistencia para las mejores empresas y profesionales, tanto por las novedades que en ella se presentan como por los contactos que se pueden establecer. Allí se reúnen las mejores empresas y profesionales del sector.

Expocentre Internacional Moscú
www.interplastica.de

21 Expo Energy

31 de enero - 2 de febrero, 2017
Ciudad de México, México

Es el primer evento en México que abre el debate sobre el presente y futuro del sector de la energía nacional desde una perspectiva global, ofreciendo una plataforma única de interacción entre el sector público y el privado. Incluye una agenda de clase mundial, con los más altos representantes nacionales y globales.

Centro Banamex México
www.energymexico.mx

22 Milano Unica

1 - 3 de febrero, 2017
Milán, Italia

La galería de accesorios textiles para prendas de vestir y alta gama de hombres y mujeres es la principal feria internacional de comercio en Italia, dedicada a la presentación de colecciones de telas y accesorios. Relaciona a los productores de materias primas con clientes en todos los sectores de la industria de la moda.

Feria de Milán
www.milanounica.it

23 Bebexport

4 - 5 de febrero, 2017
Ciudad de Panamá, Panamá

La feria ofrece una alternativa para las familias que buscan información de la salud y el sano esparcimiento de sus hijos, en un ambiente ideal para las empresas que promueven productos y servicios en el sector. Tras más de 12 años de exitosa trayectoria, Bebexport reúne a más de 200 empresas participantes e instituciones.

MEGAPOLIS Convention Center
www.feriadelbebepanama.com

24 PacGraf

7 - 9 de febrero, 2017
La Habana, Cuba

Es el salón profesional de referencia de la industria del envase, el embalaje y las artes gráficas en Cuba. Una plataforma profesional que reúne en un mismo espacio a todos los actores que intervienen en cada etapa de la cadena de valor: desde el diseño gráfico hasta la impresión en embalajes o el reciclaje del vidrio.

Recinto Ferial PABEXPO
www.firacuba.com

25 Prodexpo

6 - 10 de febrero, 2017
Londres, Reino Unido

Es la mayor exposición anual de Rusia y Europa del Este especializada en la industria nacional de alimentos. Juega un papel importante en la estimulación de la industria rusa, con la promoción de productos alimenticios de alta calidad, innovadores, de alta tecnología, deshidratados, envasados al vacío, entre otros.

Expocentre Internacional Moscú
www.prod-expo.ru/en

26 ABIMAD

7 - 10 de febrero, 2017
São Paulo, Brasil

Es la principal feria del sector mobiliario y de accesorios de alta decoración en América Latina, en la cual que dan cita las más importantes empresas y profesionales relacionados con el sector. Presenta las últimas novedades e innovaciones en el ámbito mobiliario, aquellas que serán tendencia en los meses siguientes.

Expo Center Norte
www.abimad.com.br

27 India International Travel & Tourism

9 - 11 de febrero, 2017
Bombay, India

En sus primeros tres años, se ha convertido en la mayor feria de la industria del viaje y del turismo en India. En la pasada edición reunió a más de 15.000 profesionales en algo más de 400 expositores. Es una gran oportunidad para abrir nuevas perspectiva de negocio a los profesionales de la industria mundial del turismo.

Bombay Exhibition Centre (BEC)
www.tourismfair.asia

28 AfricaBuild

14 - 16 de febrero, 2017
Lagos, Nigeria

La feria se celebra en el corazón de la capital comercial de Lagos, donde se realizaron grandes proyectos infraestructurales. Allí se dan cita los más importantes constructores e inversores de Nigeria –donde el sector es el segundo más grande– y los principales proveedores de la industria de la construcción de todo el mundo.

Landmark Centre
www.africabuild-lagos.com

29 Export Home

15 - 18 de febrero, 2017
Oporto, Portugal

La feria de mobiliario, iluminación, decoración y hotelería apuesta desde sus inicios a la promoción del mobiliario y los diseñadores portugueses en todo el mundo. Allí, los visitantes profesionales pueden obtener una visión global del mercado de referencia, incluyendo sus diferentes áreas sectoriales especializadas.

EXPONOR - Feria Internacional de Oporto
www.exporthome.exponor.pt

30 Graphics Of The Americas Expo

16 - 18 de febrero, 2017
Miami, Estados Unidos

Las mejores empresas y profesionales relacionados con el sector de la industria gráfica y la impresión muestran las últimas novedades e innovaciones en una excelente oportunidad para los visitantes de interactuar, establecer relaciones de negocios y encontrar todos los medios que maximicen los beneficios en su negocio.

Miami Beach Convention Center
www.goaexpo.com

31 Mobile World Congress

27 de febrero - 2 de marzo, 2017
Barcelona, España

La industria móvil tiene altos niveles de crecimiento y oportunidad. MWC es el evento más importante del mundo para este sector, con un programa de conferencias de líderes de opinión de las empresas más importantes del sector que cubre la industria actual y futura, destacando áreas específicas de crecimiento y oportunidades.

Fira de Barcelona
www.mobileworldcongress.com

Publicaciones

Para buscar y descargar en forma gratuita. La bibliografía editada por prestigiosos organismos internacionales ayuda a conocer y profundizar temas de la actualidad comercial iberoamericana.

Las reglas de origen y el aprovechamiento de las preferencias arancelarias

El estudio evalúa la influencia de las reglas de origen –criterios que determina la procedencia nacional de un producto– en el aprovechamiento de las preferencias arancelarias establecidas en los acuerdos comerciales gestionados en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Según los autores, "el grado de exigencia de las reglas de origen que establece un acuerdo tiene efectos directos en el aprovechamiento de las preferencias arancelarias". Aseguran que "la decisión económica de canalizar o no una determinada operación comercial a través de un acuerdo depende, principalmente, de dos factores: el arancel exonerado y el grado de exigencia de la regla de origen establecida". Para el análisis se seleccionaron seis flujos del comercio interregional que incluyen: Argentina-Bolivia, Brasil-Colombia y Perú-Chile, entre otros. En ese sentido, entre las conclusiones se afirma que "los países hacen uso de una de cada 10 de las preferencias arancelarias que reciben". Las razones principales determinadas por los analistas destacan la escasez y concentración de la oferta exportable de la mayoría de los países miembros de la ALADI, además de otros factores de importancia, como la distancia geográfica y la falta de infraestructura que existe entre los países o los años de vigencia de los acuerdos contraídos.

Autor: Makuc, Adrián, Duhalde, Gabriela y Rozemberg, Ricardo.
Editor: ALADI
Montevideo (Uruguay), 2016.
aladi.org

Hacia una nueva gobernanza de los recursos naturales en América Latina y el Caribe

Los recursos naturales desempeñan un papel fundamental para el desarrollo de América Latina y el Caribe. En ese sentido, *Hacia una nueva gobernanza de los recursos naturales*, publicación editada por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), contribuye al debate sobre la eficaz intervención del Estado en el manejo de los mismos. Para los autores "la gobernanza vigente de los recursos naturales no ha logrado llevar a la región a un proceso virtuoso para el aprovechamiento sostenible de esa riqueza". Por esa razón, el estudio propone desarticular estereotipos y prejuicios en torno a la relación entre los recursos naturales y el progreso económico, para plantear la importancia de institucionalizar mecanismos destinados al ahorro. Asimismo, se analiza la tendencia de los precios de los productos primarios, particularmente el petróleo y los beneficios de la minería, con miras a una nueva etapa de inversiones y gobernanza, esta última entendida como acciones conjuntas de las autoridades públicas que permitan un aprovechamiento sostenible de los recursos.

Autor: Altomonte, Hugo y Sánchez, Ricardo J.
Editor: CEPAL.
Santiago (Chile), 2016
cepal.org/es/publications

Dimensión económico social de la Comunidad Andina

A casi 50 años de vigencia del proceso de integración de la Comunidad Andina –conformada por Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú–, el documento editado por su Secretaría General presenta un completo panorama de los avances económicos y sociales alcanzados por el bloque. Apoyado en gráficos y fotografías, los textos dan cuenta de asuntos técnicos de manera didáctica. Gravámenes y restricciones, sanidad agropecuaria o transformación productiva son apenas algunos de los temas que atraviesa la publicación. Además, se abordan aspectos de los procesos de exportación con valor agregado y encadenamientos productivos y de internacionalización de pequeñas y medianas empresas, entre otros. El bloque de países andinos conforma un sólido mercado regional, unido por fuertes lazos culturales, que alcanzó 7.613 millones de dólares de exportaciones intracomunitarias en 2015.

Autor: Secretaría General de la Comunidad Andina
Editor: Comunidad Andina de Naciones (CAN)
Lima (Perú), 2016.
comunidadandina.org/Publicaciones.aspx

Alimentos orgánicos en Alemania

El mercado de orgánicos se encuentra entre los de mayor crecimiento dentro del sector alimentos, siendo Alemania el principal en Europa. Además, el consumo de productos orgánicos se ha vuelto una tendencia a nivel mundial, en la que los consumidores están dispuestos a pagar por calidad e innovación. Particularmente, según el informe "el mercado alemán de productos orgánicos representa ventas anuales por 7.900 millones de euros, alcanzando el 4% del total del consumo de alimentos y bebidas del país". El estudio de mercado, elaborado por la Fundación ExportAr, aborda aspectos vinculados al consumo, la distribución y requisitos de importación.

Autor: Agustín Bozzoi
Editor: Fundación ExportAr
Buenos Aires (Argentina), 2016.
exportar.org.ar

Zubizuri, puente diseñado por el arquitecto Santiago Calatrava.

Bilbao, modernidad y tradición vasca

Con un alto grado de autonomía y el mayor puerto atlántico del sur de Europa, la ciudad apuesta a la innovación, los *clusters* de empresas y la conectividad.

Por Lucía Marroquín

"Siempre decimos que en Euskadi –País Vasco– los mejores acuerdos se sellan con un apretón de manos –afirma Juan Mari Aburto, alcalde de Bilbao–, y es una gran verdad." Según el gobernante, la seña de identidad de la ciudad vasca, capital de la provincia de Bizkaia, se basa en dos valores clave: **la seguridad jurídica y la confianza**.

Con una posición geográfica estratégica y un alto valor añadido en transporte y distribución, la ciudad **cuenta con el mayor puerto atlántico del sur de Europa**. Según el gobernante, las inversiones y proyectos estratégicos de empresas que buscan mercados con potencial de crecimiento pueden hallar en Bilbao su puerta de entrada a Europa.

> La ciudad dirige sus esfuerzos a oportunidades empresariales e industriales basadas en la especialización, el conocimiento y la internacionalización.

La participación de Bilbao en la economía vasca se percibe en el PIB: **la ciudad representa el 17,6% del PIB de Euskadi y Bizkaia, provincia en la que se encuentra, representa el 50,7% del PIB de la comunidad autónoma vasca**.

Con una política activa de internacionalización –basada en el modelo de transformación urbana que en 2010 le valió el premio Lee Kuan Yew, "el Nobel de las ciudades"– **la apuesta bilbaína se centra en la economía y la atracción de inversiones para generar empleo, calidad de vida y cohesión social**. La arquitectura y la cultura, a su vez, le proporcionan un lugar privilegiado entre las ciudades españolas. El **Museo Guggenheim**, convertido en su ícono cultural más famoso, ha posicionado a Bilbao en el mapa mundial y le aporta más de un millón de visitantes, de los que 64% son extranjeros. La contribución del museo al PIB de la ciudad llegó en 2014 a 297 millones de euros.

"**Bilbao es la capital económica de Euskadi** –afirma Aburto–, con vocación europeísta y abierta al mundo, que cuenta con instituciones propias, gestiona con buen criterio sus competencias en materia fiscal y dispone de un Estatuto de autonomía que es la base de nuestro autogobierno". La región vasca goza de varios beneficios para inversores, como su autonomía fiscal y su bajo impuesto de sociedades.

FOTO: GENTILEZA TURISMO BILBAO

Juan Mari Aburto, alcalde de Bilbao.

Vista aérea del Puerto de Bilbao.

FOTOS: GENTILEZA TURISMO BILBAO Y PUERTO DE BILBAO

A futuro, el Ayuntamiento dirige sus esfuerzos a oportunidades empresariales e industriales basadas en la especialización, el conocimiento y la internacionalización, con el objetivo de modernizar la ciudad, atraer inversión y ayudar a posicionar a sus empresas, **estimulando nichos de en las nuevas industrias creativas y 4.0**.

Bilbao, que es miembro de pleno derecho del Comité Ejecutivo del Foro Global de la Economía Social, ha sido designada como sede del Foro Global de Economía 2018, lo que implica un reconocimiento a su compromiso con la generación de actividad orientada al desarrollo humano sostenible. "**La economía social conecta con nuestro talante emprendedor, clave para generar empleo desde la responsabilidad, la participación y la democratización del entorno laboral** –afirma Aburto–. El peso del empleo en la economía social representa un 8,6% de la población ocupada en la Comunidad".

El Puerto, una apuesta intermodal

Entre los atractivos de Bilbao para los negocios no se puede dejar de destacar el papel del **Puerto, conectado con otros 800 de todo el mundo y que en 2015 registró un tráfico de 32,88 millones de toneladas**. Ubicado en el centro del Golfo de Bizkaia, equidistante de Brest y Finesterre, es una central para el Atlántico Europeo.

Con una larga tradición y servicios de calidad con más de 700 años de historia, cuenta hoy con instalaciones modernas y funcionales, como muelles con hasta 32 metros de calado y la plataforma de comercio electrónico "epuertobilbao".

Hay casi 50 servicios semanales de Shortsea shipping (SSS) –transporte entre puertos cercanos. Las **Autopistas del Mar** –trayecto óptimo entre dos puertos– promovidas por la Unión Europea (UE) hacen frente a los altos costes y los problemas medioambientales del transporte por carre-

10 razones para invertir en Bilbao

01. Una marca de ciudad única y diferenciada, bien posicionada internacionalmente.
02. Localización estratégica en el "Eje Atlántico" de la Unión Europea.
03. Ciudad que se reinventa y mira al futuro.
04. Excelente conectividad interna y externa, gracias a uno de los aeropuertos más importantes del norte de España y un moderno puerto, que es el principal enlace con los de América y el Norte de Europa.
05. Centro de actividad económica de una de las regiones europeas más competitivas: País Vasco.
06. Entorno de negocios atractivo, con compañías de alta tecnología.
07. Alta calidad de vida y atractiva oferta cultural y de ocio.
08. Seguridad legal, sistema fiscal propio y buena gobernanza pública.
09. Talento y una población altamente cualificada, con polos de innovación y conocimiento.
10. Especialización en sectores de actividad innovadores y con alto valor añadido, como arte y creatividad, servicios avanzados, turismo, ecotecnología y soluciones urbanas, tecnología digital, salud y tecnologías aplicadas.

Vista del Museo Guggenheim desde la Torre Iberdrola.

Mikel Arieta-Araunabeña, de la Cámara de Bilbao.

tera. En los tráficos de larga distancia, ha incrementado el transporte marítimo con Lejano Oriente y recibe transoceánicos que operan con América y los mercados asiáticos, especialmente China e India.

Excelente vía de aproximación al mercado europeo occidental, **el puerto bilbaíno apuesta por la intermodalidad: dispone de una eficaz malla de conexiones por tren y carretera en permanente desarrollo**. Esto le brinda acceso directo a varias ciudades por autopista –las A7 y A8 conectan con la **red de carreteras francesa y con el centro de Europa**–. Además, numerosos trenes la conectan con Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Castellón, Burgos y Zaragoza, acercándola a más de **30,6 millones de viajeros al año**.

Inversiones e internacionalización, la clave del desarrollo

"Bilbao y Bizkaia **tienen un ecosistema muy favorable para cualquier inversión extranjera**", asegura Mikel Arieta-Araunabeña, director del Área de Internacionalización de la Cámara de Bilbao, y agrega: "Existe voluntad política de acompañar y **hay autonomía normativa y fiscal para poder regular los marcos de las hipotéticas inversiones**. Además de un **ambiente político general de apoyo, tenemos infraestructuras y capacidades profesionales**".

A la hora de atraer negocios extranjeros, esta ciudad tiene con qué. El grupo Financial Times sitúa a Bilbao como **cuarta ciudad europea de tamaño medio para la inversión extranjera** y décima ciudad del sur del continente en la categoría general. Además de su **localización** estratégica en el Eje Atlántico y su moderna red de **conectividad**, Bilbao está identificada en el marco europeo como una ciudad competitiva y atractiva para los negocios. Su **sistema fiscal propio** –que ofrece a las empresas diversas deducciones–, un impuesto de sociedades menor que el del resto de España –del 28% y 24% para pymes–, y la buena gobernanza pública impulsan inversiones en sectores innovadores, en los que resalta su tradición emprendedora.

Además del sistema fiscal, **el País Vasco cuenta con su propia Hacienda** y tiene transferidas las competencias relacionadas con la sanidad, la educación y la cultura, la industria y comercio, transportes y obras públicas, la policía, el medio ambiente, la agricultura, el turismo, protección social y recursos del agua.

Esos beneficios han rendido sus frutos: hay casi 700 compañías extranjeras implantadas en el País Vasco, procedentes de países como Alemania, Francia, Estados Unidos y Japón, muchas de ellas situadas en el área metropolitana de Bilbao. La región recibió **432 millones euros en inversión extranjera directa (IED) en 2012**, posicionándose en tercer lugar en España –por detrás de Madrid y Cataluña.

La Cámara de Bilbao es el lugar de acogida para todos aquellos agentes económicos que puedan estar interesados en invertir o instalarse en Bilbao. Asegura Arieta-Araunabeña: "La transversalidad que ocupa y desarrolla nuestra corporación nos permite redirigir a las empresas, y también a las instituciones, hacia objetivos definidos". Para el director, **la Cámara es un *hub* para la empresa que llega a Bilbao y Bizkaia**.

Además, la ciudad ha puesto en marcha una **oficina operativa dedicada a la atracción de capital y empresas llamada Invest in Bilbao**, que pretende dar atención integral y personalizada, con propuestas de ubicación y contacto con profesionales, bonificaciones fiscales y vías ventajosas de financiación.

La apuesta a futuro está en el **desarrollo digital, nuevos modelos productivos, redes colaborativas o plataformas creativas**. Los principales sectores industriales vascos se organizan en *clusters* sectoriales prioritarios –electrodomésticos, máquinas y herramientas, automación, electrónica y tecnologías de la información, medioambiente, energía aeronáutica, industria marítima, papel e industria audiovisual–, desarrollando la innovación colaborativa e iniciativas comerciales y técnicas con más de 900 empresas y más de 34.405 millones de euros de facturación. Existen también 11 *preclusters* en otros sectores que agrupan un total de 650 compañías.

FOTOS: GENTILEZA TRURISMO BILBAO Y CÁMARA DE BILBAO

En el sector de la tecnología, se destaca el **Parque Tecnológico y Científico de Bizkaia**, referente de la investigación, el desarrollo y la innovación (I+D+i), con una gran concentración de empresas innovadoras en el área aeroespacial, de automoción, electrónica, de energía y medioambiente, investigación y desarrollo, de ingeniería, de medicina y biociencias, de servicios avanzados, generales y tecnologías de la información. El Parque es parte de la Red Vasca de Ciencia, Tecnología e Innovación y se ha constituido en un **polo de competitividad del Arco Atlántico, región con altos índices de desarrollo empresarial**.

El impacto del Brexit

Dado que el Reino Unido es el principal mercado por volumen para el conjunto de empresas que operan desde el puerto de Bilbao –el año pasado significó cerca del **15% del tráfico total portuario**– se impone la pregunta de qué pasará con la economía bilbaína luego de que un referéndum haya arrojado un **resultado favorable a la salida de la UE con 51,9% de los votos**. A pesar de que la Corte Suprema haya decidido que el Parlamento debe autorizar el Brexit, se espera que la salida se haga efectiva a principios de 2017.

Según el Informe de Coyuntura Económica de segundo trimestre de 2016 elaborado por Bilbao Observatorio, **el Fondo Monetario Internacional (FMI) rebajó en julio las perspectivas crecimiento estimado de 2016 (3,1%) y en dos décimas para 2017 (3,4%)** con respecto de lo previsto en abril, aludiendo directamente al impacto del Brexit como argumento de esta rebaja. Señala, explícitamente, la afectación de este fenómeno en las economías desarrolladas de Europa y, sobre todo, con relación a la componente de confianza de los agentes políticos y económicos.

Para el alcalde Aburto, sin embargo, **no es todavía posible evaluar el impacto del Brexit**. "A priori, esta decisión genera incertidumbre en la economía europea y lógicamente también en Bilbao, una ciudad que mantiene vínculos estrechos con el Reino Unido y especialmente con Londres", dice, e insiste en la necesidad de **confiar en el diálogo y la negociación** antes de hacer pronósticos.

> La apuesta a futuro está en el desarrollo digital, nuevos modelos productivos, redes colaborativas o plataformas creativas.

"**Bilbao cree en un proyecto europeo común** y continuará defendiendo esta idea sin minimizar, por supuesto, las consecuencias del Brexit –afirma el gobernante–. **La economía, siendo clave para generar empleo y calidad de vida, no puede ser el único motor de la UE**".

Por último, Aburto recalca: "Me consta el compromiso firme de las instituciones de Euskadi por proteger los intereses comerciales de las empresas vascas que operan en el Reino Unido y también de las personas que trabajan y residen allí".

Desde la Cámara de Bilbao, Arieta-Araunabeña adelanta que las consecuencias estarán sujetas al status de las relaciones comerciales que se establezca entre la UE y el Reino Unido. "**La fluctuación de la libra es algo ya tangible** –dice–. La devaluación de la divisa genera amenazas y oportunidades en función de comprar o vender, de exportar o importar, de ir a invertir o que vengan a nuestro país".

Sin embargo, adelanta: "**El impacto del Brexit en la economía vasca será moderado**, más acusado en el caso de las empresas exportadoras. Llegado el caso, si el Reino Unido se retira del mercado común, tendrá la consideración de tercer país con los correspondientes procesos administrativos asociados".

Por ahora, apuesta a la paciencia y considera que la incertidumbre puede ser una oportunidad: "**Euskadi está bien situada por la industria, su motor económico, la innovación y la formación para afrontar un nuevo escenario**". ●

RANKING

4° ciudad europea de ciudades del sur en la categoría general y en las categorías estratégicas del *ranking* de fDi European Cities and Regions of the Future 2014.

9° ciudad europea de tamaño medio en la categoría general del *ranking* de fDi European Cities and Regions of the Future 2014.

1° ciudad con mejor e-Administración en España según la Asociación de Usuarios de Internet (2010).

1° ciudad más transparente de España en 2008, 2009, 2011, 2012 y 2014 según Transparencia Internacional.

Ganadora del Premio Europeo al Sector Público - EPSA (2011).

BILBAO, EDUCACIÓN Y TALENTO

3.822 Personas trabajando en I+D en 2013 en la Ciudad.

24% de la población tiene título universitario.

La **Universidad del País Vasco** tiene el mayor número de **programas de doctorado con mención de "excelencia"** en España.

BILBAO Y LA CALIDAD DE VIDA

La ciudad tiene un **promedio de calidad de vida de entre 7 y 7,5 sobre 10** y sus 345.642 habitantes tiene un **PIB per cápita de 30.890 euros**.

1° Premio LivCom en la categoría de **Mejora de los Paisajes Natural y Construido** (2011).

3° ciudad más sostenible de España (2012).

3° ciudad con mejor reputación en España según el Estudio Merco Ciudad (2010).

1.340.000 metros cuadrados de espacios abiertos y 21 parques urbanos.

PAÍS VASCO

2º país del *ranking* de la UE en productividad por persona empleada.

3 º país del *ranking* de la UE en renta per cápita (PIB) por detrás de Luxemburgo y Holanda.

1 º Índice Humano y Económico de las Naciones Unidas (0,981 de 1).

En el primer semestre de 2016 las exportaciones en País Vasco han crecido un 1,3%. Las **exportaciones con destino a la UE** representan el **66,1% del total** y destaca el incremento de las **exportaciones a Japón**, con un aumento del **411,5%**.

El País Vasco **se sitúa en la octava posición en el Índice de Desarrollo Humano elaborado por Naciones Unidas**, solo por detrás de Noruega, Australia, Suiza, Dinamarca, Países Bajos, Alemania e Irlanda y emparejada con Estados Unidos. España, por su parte, ocupa la posición 26° en este mismo informe.

Guía de la ciudad

Una selección para aprovechar lo mejor de Bilbao: su alma vasca y su pujante corazón moderno. Hoteles, restaurantes, compras y recomendaciones de qué ver, leer o escuchar antes de ir.

Para orientarse

Guía Viva País Vasco
Anaya Touring, 2016
184 págs.
En el apartado "El País Vasco de la A a la Z" se encuentran los lugares turísticos y espacios naturales con transportes, alojamientos, tapeo, cafés, la noche, compras y fiestas. Incluye un mapa de carreteras con todas las localidades y planos de las grandes ciudades. Presenta los mejores itinerarios por la región: el Camino de Santiago alavés, las costas vascas, la ría del Nervión y la Rioja alavesa.

Bilbao y San Sebastián de cerca
Geo Planeta Libros, 2016
152 págs.
La guía se dedica a estas dos ciudades que comparten el alma vasca y su amor por el arte culinario. También incluye los pueblos costeros que existen entre ambas y una selección de los lugares de interés imprescindibles, apartados de vida local para descubrir la ciudad desde el punto de vista autóctono, mapas de todos los barrios, circuitos a pie e itinerarios para varios días.

Trotamundos País Vasco
Anaya, 2014
328 págs.
Una exhaustiva selección de alojamientos, restaurantes y locales de ocio para sacar el máximo partido a la estancia en la costa, los valles y los pueblos de Vizcaya, Guipúzcoa y Araba. Además, cuatro mapas y siete planos de ciudades.

Hoteles

Bussiness

Jardines de Albia (1)
Ubicado en el distrito financiero de Bilbao, este moderno hotel y spa está cerca del Guggenheim, el Palacio de Congresos y el casco antiguo. Su restaurante, Zuria, sirve comida tradicional vasca y también cuenta con un bar. Tiene tres salas para reuniones, *parking*, gimnasio y *spa*.

San Vicente 6, Abando | +34 944 354 140 | www.hoteljardinesdealbia.es

Gran Bilbao (2)
Este cuatro estrellas se encuentra a 500 metros del centro histórico, cerca del centro comercial y financiero. Posee siete grandes salones para eventos, equipados con medios tecnológicos y audiovisuales, cabinas de traducción simultánea y equipos de videoconferencia. Además, cuenta con un restaurante, *parking*, gimnasio y masajes.

C/ Indalecio Prieto 1, Atxuri | +34 944 328 575 | www.hotelgranbilbao.com

Hesperia Bilbao (3)
Perteneciente a la cadena NH, está justo enfrente al Guggenheim y a 15 minutos del aeropuerto. Su restaurante, Ría, sirve platos vascos y en La Orilla bar suele haber música en vivo. Los ocho salones del hotel cuentan con un equipo de eventos que organiza desde una conferencia de negocios hasta una fiesta de bodas.

Campo Volantín 28, Castaños | +34 944 051 100 | http://www.hesperia.es/

Boutique

Palacio Urgioti Hotel & Golf (4)
Se encuentra en un palacio del siglo XVII a 12 kilómetros del centro. Cuenta con un campo de golf de nueve hoyos, lagos y árboles, una piscina cubierta y gimnasio. Su restaurante ofrece platos tradicionales y la cafetería tiene una terraza con vistas.

Calle Arritugane s/n, Mungia | +34 946 746 868 | www.palaciourgoiti.com

Basque Boutique (5)
En pleno casco viejo, las habitaciones de este hotel están decoradas con muebles hechos a mano y símbolos de la tierra vasca. Se puede disfrutar de toda la ciudad a pie, con los transportes a pocos metros. Hay wifi gratis y aire acondicionado en todas las habitaciones.

Calle de la Torre 2, Bilbao la Vieja - 1º | +34 944 790 788 | www.basqueboutique.es

Miró (6)
Cada una de las 50 habitaciones es un refugio para los sentidos, en un entorno íntimo y agradable. El hotel cuenta con una cafetería donde trabajar o descansar, una biblioteca con libros sobre arte y una magnífica colección de fotografía contemporánea.

Alameda Mazarredo 77, Ensanche | +34 946 611 880 | www.mirohotelbilbao.com

Lujo

Ercilla López de Haro (7)
Abierto en 1990 tras la completa renovación de un edificio histórico, anteriormente sede del conocido diario local El Hierro, se consolidó rápidamente como auténtico cinco estrellas de la ciudad. El arquitecto Frank Gehry dibujó allí su primer boceto para el Guggenheim. Las habitaciones están completamente equipadas y las *amenities* de son de la famosa Anne Semonin.

Obispo Orueta, 2 Ensanche | +34 944 235 500 | www.hotellopezdeharo.com

Carlton (8)
Construido en 1926, fue el primer hotel de España en integrar los baños en las habitaciones. De hecho, uno de sus primeros *slogans* fue "Hotel Carlton 200 habitaciones, 200 baños". La *suite* imperial, de 250 metros cuadrados, cuenta con dos dormitorios dobles, dos baños, sala de *fitness* con baño de vapor, cocina, sala de lectura y *home cinema*.

Plaza Federico Moyúa 2, Ensanche | +34 944 162 200 | hotelcarlton.es

Gran Hotel Domine Bilbao (9)
Este hotel de cinco estrellas está situado frente al Guggenheim y cerca de los principales atractivos de la ciudad. Un espacio de diseño con un salón versátil, con capacidad para entre 20 y 500 personas. La habitación presidencial tiene la mayor terraza frente al Guggenheim.

Mazarredo Zumarkalea 61, Ensanche | +34 944 253 300 | es.hoteldominebilbao.com

1

2

3

4

5

6

7

8

9

Un día en la ciudad

1 El recorrido comienza en el Teatro Arriaga (1). Por la calle Bidebarrieta se llega al Casco Viejo y desde la Catedral se desemboca en las "siete calles", llenas de tiendas y bares (3).
El Puente de la Ribera lleva a Bilbao la Vieja y por el Muelle de Marzana se puede ver el Mercado de la Ribera y la iglesia de San Antón.
La Plaza Nueva es un buen lugar para comer unos pinxtos (2). Por el arco de la calle Correo se llega a El Arenal, corazón verde de la ciudad histórica. Cruzando el Puente del Ayuntamiento, la parada en los Jardines de Albia es obligada.
Ya en el Ensanche, atravesando Ledesma y sus bares se llega a la Gran Vía, arteria comercial de la ciudad.
El Palacio Foral indica el camino hacia la Plaza Moyúa y desde allí se alcanza el Puente de la Salve, con su nuevo arco rojo.
El Guggenheim, magnífico museo de titanio y cristal a la orilla de la Ría, es el emblema de la ciudad.

De compras

2 **Barrios**
El Casco Viejo concentra las tiendas de moda más antiguas, el Ensanche alberga las más elegantes y en el triángulo formado por la Gran Vía, Marqués del Puerto y Rodríguez Arias, "la Milla de Oro", están las más exclusivas.

3 **Mercado de la Rivera**
Junto a la Ría, es una referencia comercial para todo Vizcaya: 10.000 metros cuadrados donde se puede conseguir una infinidad de productos (4).

4 **Grandes almacenes**
Las principales marcas internacionales de moda, tecnología, salud y belleza, deportes y aire libre en un solo lugar: El Corte Inglés, Opencor y Zubiarte son los grandes almacenes bilbaínos.

1. Teatro Arriaga.

2. Pintxos.

Restaurantes, cafés y bares

5 **Zortziko**
Menú degustación de alta cocina vasca en un comedor con chimenea, a cargo del chef Daniel García. Su bodega es ideal para tomar un buen vino como aperitivo (5).

Alameda Mazarredo 17, Ensanche | +34 944 239 743 | www.zortziko.es

6 **Café Iruña**
Inaugurado en 1903 frente a los Jardines de Albia, este bar de inspiración mudéjar ofrece desayunos, pintxos y aperitivos. Es un referente obligado para bilbaínos y turistas (6).

Colon de Larreategui 13, Abando | +34 944 237 021 | www.cafeirunabilbao.net

7 **Abadía del Gin & Tonic**
En el barrio de Indautxu, este bar permite probar y conocer el mundo de los destilados, ofreciendo gran variedad de ginebras exclusivas que no dejarán indiferente a nadie (7).

María Díaz de Haro 16, Indautxu | +34 944 010 180 | abadiadelgintonic.es

3. Calle Jardines en el Casco Viejo

4. Mercado de la Rivera.

5. Zortziko.

6. Café Iruña.

7. Abadía del Gin & Tonic

Antes de viajar

UN disco: *El viaje de Copperpot*, La oreja de Van Gogh, 2000. El disco con el que la banda de San Sebastián logró once discos de platino y dos de diamante.

UN libro: *Melocotones helados*, Espido Freire, 1999. Esta novela, que le valió a su autora vasca el Premio Planeta, cuenta la historia de una pintora obligada a abandonar su casa y a vivir con su abuelo. En un clima opresivo, la protagonista redescubre las relaciones humanas y una historia familiar plagada de secretos.

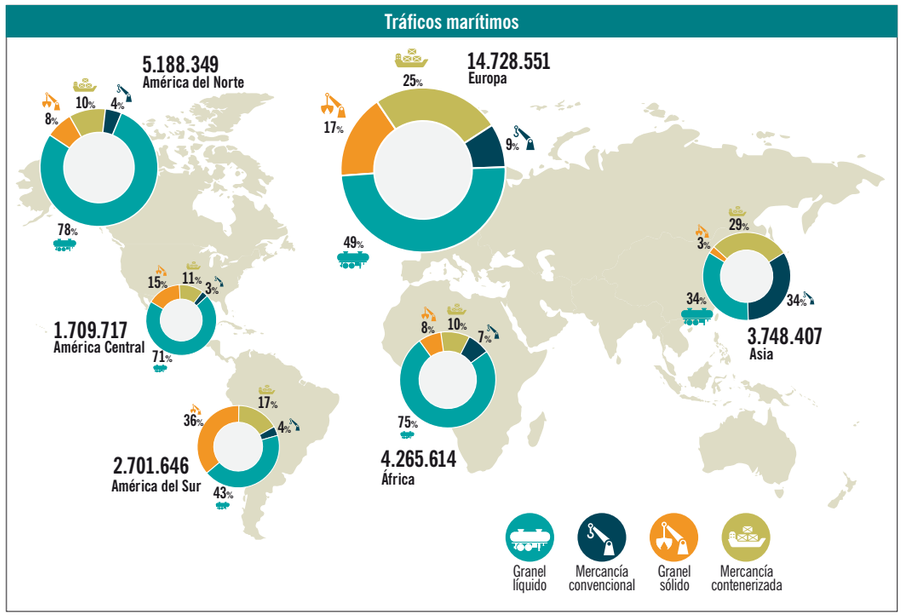
UNA película: *Ocho apellidos vascos*, Emilio Martínez-Lázaro, 2014. Un sevillano de pura cepa se enamora de una vasca, la sigue hasta el pueblo en el que ella vive y, haciéndose pasar por vasco, dice tener ocho apellidos de este origen: Gabilondo, Urdangarín, Zubizarreta, Arguiñano, Igartiburu, Erentxun, Otegi y Clemente.

El puerto de Bilbao en números

Coordenadas: latitud 43°21'09"N y longitud 3°02'56"O

Estadística de tráfico			
	2015	2014	%VAR
BUQUES			
Número	2.816	2.862	-1,61
G.T. (*Gross Tonnage*)	42.766.934	42.543.289	0,53
NÚMERO DE PASAJEROS	**165.522**	**161.242**	**2,65**
NÚMERO DE CONTENEDORES (TEUs)	**627.302**	**630.888**	**-0,57**
MERCANCÍAS*			
Cargadas	11.935.572	11.399.165	4,71
Descargadas	20.464.252	19.421.165	5,37
MERCANCÍAS POR ENVASES			
1.1 Productos petrolíferos	15.319.084	14.026.604	9,21
1.2 Otros graneles líquidos	1.179.323	1.111.975	6,06
1.3 Gas natural	1.701.400	1.206.321	41,04
1. GRANELES LÍQUIDOS*	**18.199.808**	**16.344.900**	**11,35**
2. GRANELES SÓLIDOS*	**4.528.219**	**4.593.976**	**-1,43**
3.1 Mercancía general en contenedores	6.462.608	6.608.054	-2,2
3.2 Otra mercancía general	3.209.188	3.273.401	-1,96
3. MERCANCÍA GENERAL*	**9.671.797**	**9.881.454**	**-2,12**
CARGA SECA (2) + (3)	14.200.016	14.475.431	-1,9
TRÁFICO (1) + (2) + (3)	**32.399.824**	**30.820.331**	**5,12**
Tráfico local	359.016	60.624	492,2
Avituallamiento	115.903	126.392	-8,3
TRÁFICO TOTAL*	**32.874.742**	**31.007.347**	**6,02**
* Datos en toneladas			

Tráficos marítimos



Fuente: Autoridad Portuauria de Bilboa.

Yusen Logistics
TOTAL LOGISTIC SOLUTIONS
Arte y Piezas Delicadas - Carga de Proyecto - Exposiciones Internacionales y Ferias - Handling y Gestión Aduanera - NVOCC - Plantas Llave en Mano Puerta a Puerta - Transporte Aéreo, Marítimo y Terrestre - Transporte Multimodal - Suministros Just in Time - Zonas Francas
www.ar.yusen-logistics.com
Somos la cadena más completa de soluciones al servicio del exportador / importador.
Oficinas en: Córdoba - Mendoza - San Juan - Red de Cobertura Mundial
Oficina Central
Av. Corrientes 327 13° Piso (C1043AAD), CABA, Argentina
Tel. 54.11.5217.6000 Fax. 54.11.5217.6005 argentina@ar.yusen-logistics.com

FOTO: CAVALLAPAZZA/ISTOCKPHOTO.COM

Museo Guggenheim Bilbao

Diseñado por Frank Gehry, es la estrella del *skyline* de la ciudad vasca y atrae cada año a más de un millón de visitantes. Detalles de una de las claves de la revitalización bilbaína.

Ícono arquitectónico y cultural de Bilbao, el Museo Guggenheim ha superado las expectativas más ambiciosas a nivel artístico y cultural, y ha contribuido, de forma extraordinaria, a la regeneración urbanística, económica y social de la ciudad y su entorno inmediato. Su pertenencia a una red internacional de museos le permite acceder a una extensa colección permanente que comprende la totalidad de los fondos artísticos de los Museos Guggenheim, incluidas las obras de la colección propia de Bilbao. Estos fondos se complementan entre sí y en conjunto pueden ofrecer una visión más exhaustiva y completa del arte moderno y contemporáneo. La programación comprende tanto presentaciones de la colección permanente como exposiciones temporales.
Su creación fue el resultado de una colaboración entre las Administraciones Vascas y la Solomon R. Guggenheim Foundation, que firmaron el acuerdo de servicios de desarrollo y programación en 1991. El Gobierno vasco lo propuso como parte de su plan de revitalización de Bilbao y del País Vasco en general, mientras que la Guggenheim Foundation ya había aprobado un programa de desarrollo a largo plazo basado en una estructura con varios emplazamientos en todo el mundo, para crear un grupo coordinado de instituciones culturales.
El museo se inauguró en 1997 y, transcurrido menos de un año, más de 1,3 millones de personas ya lo habían visitado.

El edificio

El edificio, proyectado por el arquitecto norteamericano Frank Gehry, ganó el premio al mejor diseño de de 1997 de la revista *Time*. Hoy, la gran escultura de titanio, piedra y cristal que lo compone es el ícono más reconocible de la ciudad de Bilbao. Las galerías, algunas de sorprendentes configuraciones y otras de formas regulares, se articulan en torno a un espectacular atrio coronado por un lucernario cenital en forma de flor metálica. El complejo y enriquecedor diálogo que se produce entre el arte expuesto y la singularidad y versatilidad de los espacios propician una experiencia museística única e irrepetible.

Trade cities

1. Zhuhai, China

En Hengqin avanza centro comercial chino-portugués. La compañía Xinbaijia Investment, una de las empresas del Parque Industrial de Cooperación Guangdong-Macao, avanza en la construcción del centro comercial chino-portugués, que ofrecerá servicios de comercio electrónico transregionales. La iniciativa se apoya en las ventajas de Hengqin como Zona de Libre Comercio y de Macao como plataforma comercial para atraer usuarios interesados en ingresar sus productos al mercado chino. "Siguiendo el ejemplo de Nansha, los bienes se dividirán en productos en régimen de derechos pagados y en productos transfronterizos", señaló el director ejecutivo de Xinbaijia, Ma Zhiyi. Asimismo, se prevé que el centro empresarial tenga dos pisos de oficinas, servicios de secretaria, traducción y consultoría legal.

2. Beijing, China

Spanish Meat Association instaló una delegación en Pekín. La Spanish Meat Association (SMA) anunció la apertura de su primera oficina técnico-comercial en Beijing, China. La representación, que se ubica en el distrito financiero de Chaoyang, cubre los mercados de China, Hong Kong, Taiwán y Sudeste Asiático, los principales destinos de la carne española. Asimismo, la plataforma comercial brinda salas para reuniones, servicios de traducción, resolución de trámites administrativos, asesoramiento en exportación y gestión de encuentros empresariales.

3. Tel Aviv, Israel

Costa Rica suma una nueva sede a su red de promoción comercial en el exterior. El gobierno de Costa Rica inauguró este año varias oficinas comerciales, ampliando su red a más de 35 sedes. La última incorporación fue el centro ubicado en Tel Aviv, Israel, que se integró al nuevo modelo de gestión para el fomento de las exportaciones que el país centroamericano comenzó a desarrollar en 2015. "Estamos rompiendo paradigmas al explorar mercados no tradicionales", afirmó el gerente general de Procomer, Pedro Beirute Prada. Actualmente, trascendió, el país centroamericano evalúa también tener presencia comercial en Colombia.

4. Punta del Este, Uruguay

Uruguay será sede de la cumbre empresarial China-LAC en 2017. El principal encuentro empresarial entre China y América Latina y el Caribe se realizará en la ciudad balnearia de Punta del Este, Uruguay. Así lo anunció el canciller uruguayo, Rodolfo Nin Novoa, tras firmar un Memorando de Entendimiento con el presidente del Consejo Chino para la Promoción del Comercio Internacional (CCPIT), Jiang Zengwei. El encuentro empresarial –que este año se realizará el 14 y 15 de octubre en Tangshan, China–, es un mecanismo de promoción y una plataforma que impulsa el diálogo y la cooperación entre ambas regiones. Especialmente enfocado en el comercio y la inversión, la cumbre empresarial reunió a más de 700 empresas e instituciones en su última edición.

5.Barcelona, España

El Prat de Llobregat albergará un nuevo centro logístico. Con el objetivo de gestionar la creciente demanda de sus clientes en Europa, Amazon tiene previsto abrir un nuevo centro logístico en Barcelona en otoño de 2017. "La localización de este centro logístico no es casual", señaló el presidente de la Generalitat de Catalunya, Carles Puigdemont, quien precisó que la región dispone de "unos activos territoriales preparados: el Puerto de Barcelona, el aeropuerto, los sectores de actividad económica del delta de Llobregat". El centro de Amazon en Barcelona se suma a la red logística europea de la empresa, integrada por más de 29 centros, y se enlaza –según Puigdemont– con el Corredor Mediterráneo, reforzando sectores económicos estratégicos para la región.

6. Buenos Aires, Argentina

Buenos Aires será epicentro del debate económico y comercial internacional en 2017. El presidente argentino, Mauricio Macri, anunció que la ciudad de Buenos Aires será la sede de la próxima edición del Foro Económico Mundial para Latinoamérica. La nueva edición del foro regional se prevé para el mes de abril de 2017, como parte de la agenda de trabajo global que el Foro Económico Mundial de Davos impulsa todos los años en las regiones de África, Asia y América Latina. Además, se confirmó que la capital argentina también recibirá a la Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio (OMC) en diciembre de 2017, que buscará definir nuevas reglas de intercambio global.

7. Tánger, Marruecos

Acuerdo estratégico público-privado permitirá desarrollar una ciudad industrial en el norte de Marruecos. En el marco de la asociación estratégica entre Marruecos y China, el gobierno marroquí firmó un acuerdo con el grupo chino Haite que le permitirá a este último desarrollar una zona logística y residencial en la región de Tánger. El proyecto podrá albergar a más de 300.000 personas en lo que se espera que sea una pequeña ciudad industrial. El grupo Haite expresó su interés en la región debido a las conexiones que ofrece entre África y Europa con los mercados extranjeros. El acuerdo forma parte de una serie de 15 convenios que prevén, entre otras inversiones, el desarrollo de zonas logísticas en África.

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

8. La Habana, Cuba

Puerto Rico busca abrir oficina comercial en Cuba. El gobernador de Puerto Rico, Alejandro García Padilla, confirmó que será inaugurada una nueva oficina comercial puertorriqueña, esta vez en La Habana, Cuba. Con el objetivo de lograr nuevas oportunidades económicas, el funcionario destacó que "la apertura de una oficina comercial en La Habana aumentaría las oportunidades de negocios" para los empresarios. Tras obtener el aval del gobierno estadounidense, García Padilla explicó que el plan forma parte de la política pública que busca reactivar la economía puertorriqueña y que lleva adelante oficinas similares en República Dominicana, Panamá, Colombia y Perú.

9. Málaga, España

Destacan la capacidad de Málaga en la captación de empresas tras el Brexit. Expertos en comercio exterior y empresarios con experiencia en el mercado internacional destacaron los atractivos de Málaga como posible destino para las empresas británicas que, como consecuencia del Brexit, buscan nueva ubicación dentro del territorio de la Unión Europea. En ese sentido, la consultora Gartner –que incluyó a Málaga entre las cuatro ciudades españolas más atractivas para ubicar una empresa–, explicó que el impacto real del Brexit podría sentirse recién en 2018 o 2019. Según el vicepresidente regional de la Cámara Británica en España, Derek Langsley, "existen oportunidades de negocio en la coyuntura del Brexit".

10. Ciudad de Panamá, Panamá

El Centro de Convenciones de Amador estará listo en 2018. La Autoridad de Turismo de Panamá (ATP) anunció que el Centro de Convenciones de Amador, obra retomada en el mes de febrero por el Consorcio CCA-COCIGE –integrado por las empresas CCA Building Panamá S.A., China State Construction Engineering Corporation Ltd., y Construcciones Civiles Generales S.A.–, estaría concluido en junio de 2018. "Los congresos y convenciones son una industria próspera y pujante", destacó la ATP, al tiempo que precisó que la actividad reporta al país centroamericano ingresos anuales por 700 millones de dólares. ■

Trabajadores en la fábrica de Joya de Nicaragua.

Puros *premium*, totalmente a mano

En una tradición liderada por Cuba y seguida de cerca por Nicaragua y República Dominicana –con Honduras en cuarto lugar–, los cigarros o puros *premium* son un objeto de lujo cuya calidad depende de un largo proceso artesanal y su disfrute es todo un ritual.

Por Lucía Marroquín

Fumarse un puro *premium* es, para muchos, equivalente al placer de tomar un buen whisky o degustar un vino de calidad. Desde cortarle el gorro para encenderlo hasta aspirar sin tragar el sabroso humo de un robusto o un Churchill. **El ritual tiene infinitas variantes, hay puros para todos los gustos**.

Para que el tabaco llegue hasta las manos del fumador hacen falta cientos de pasos y el cuidado artesanal infinidad de trabajadores. **Los puros *premium* están compuestos de hojas enteras de tabaco, sin aditivos ni químicos, y se elaboran completamente a mano**. Eso los diferencia de los cigarros maquinados y de los que se hacen a base de tabaco picado.

Las hojas se cultivan con diferentes técnicas –al sol o tapado– de acuerdo a la parte del puro a la que están destinadas. Luego de ser curadas y fermentadas, humectadas y oreadas, ya clasificadas y añejadas, unas se plisarán para obtener la **tripa**, otras la envolverán formando el **capote** y las más finas se volverán el vestido del puro, su **capa**.

Cuba, la Francia de los puros

Si la palabra "puro" suele confundirse con "habano" es, simplemente, porque los cigarros cubanos son los más famosos del mundo. **El título Habanos es la Denominación de Origen Protegida (DOP) reservada para una selección de las marcas cuyos puros se confeccionan a partir de hojas también protegidas como denominación de origen**. Los habanos se elaboran aplicando métodos cubanos con más de dos siglos de historia y se transmiten de generación en generación, manteniéndose casi invariables hasta nuestros días.

Uno de los personajes que sobrevive a pesar del paso del tiempo es el **lector de tabaquería**. Se trata de **hombres y mujeres que tres veces al día leen en voz alta ante las mesas alineadas de las fábricas**. Con textos de periódicos pero también literarios, son los encargados de entretener y a veces instruir a los tabaqueros de diferentes ciudades. En 2012, las lecturas de tabaquería –que surgieron en 1865 y cuentan hoy con unos 300 trabajadores en la isla– fueron declaradas Patrimonio Cultural de la Nación.

Distinguidos por la variedad de Tabaco Negro Cubano –que crece mayormente en Pinar del Río, conocida como la tierra del mejor tabaco del mundo– **y el *know how* de sus artesanos**, varias marcas se distinguen entre las demás. **Cohiba**, la de mayor prestigio, fue creada en 1966 y durante muchos años estuvo destinada únicamente para regalo a las personalidades de gobierno nacionales o extranjeras y para el entonces presidente Fidel Castro. Además, se destacan **Montecristo** –se cuenta que en su fábrica se leen capítulos de la famosa novela de Alejandro Dumas que le da nombre–, **Romeo y Julieta** –que era la preferida de Winston Churchill–, **Partagás** –situada justo detrás del Capitolio habanero– y **Hoyo de Monterrey** –opción atractiva para quienes gustan de un habano de menor fortaleza.

FOTO: GENTILEZA JOYA DE NICARAGUA

Campos de tabaco de Joya de Nicaragua.

Alejandro Turrent, director comercial de Casa Turrent.

FOTOS: GENTILEZA JOYA DE NICARAGUA Y CASA TURRENT

En Cuba, los habanos son uno de los principales productos de exportación, aunque el bloqueo comercial, económico y financiero impuesto por Estados Unidos en 1962 impide vender lo que se calcula que serían 170 millones de habanos.

Sin embargo, en octubre pasado las autoridades estadounidenses anunciaron disposiciones que eliminan, por ejemplo, los límites a los productos comprados en la isla para consumo personal. Aunque el restablecimiento de los lazos con Cuba necesita la aprobación del Congreso, **en la última votación de la Asamblea General de la ONU, Estados Unidos se abstuvo por primera vez de votar en contra del levantamiento del bloqueo**, reforzando una línea de apertura que comenzó en 2014 y que el presidente Barack Obama calificó de "irreversible". Queda por saber el destino de esas políticas tras la victoria de Donald Trump en las últimas elecciones.

> República Dominicana, primer exportador de puros *premium* del mundo, vende al exterior cerca de 210 millones de unidades, lo que representa un 42% del mercado mundial.

República Dominicana, Nicaragua y Honduras, puros de origen

En **República Dominicana**, además de tierra fértil y mano de obra calificada, se ha creado una plataforma ideal para la industria de derivados del tabaco. Se trata de **Santiago de los Caballeros**, llamado "el *cluster* del cigarro", donde se concentran unas 80 fábricas de productos derivados del cultivo, muchas de ellas operando bajo el régimen de zonas francas.

El país, que desde1990 es el primer exportador mundial de puros hechos a mano, **vende al exterior cerca de 210 millones de unidades, volumen que representa un 42% del mercado mundial**. El año pasado, la industria tabacalera nicaragüense empleó a 35.000 trabajadores permanentes directos en la zona norte del país. **Se exportaron 185 millones de dólares en cigarros, el 80% de eso al mercado estadounidense, uno de los 90 países en los que se comercializa**.

República Dominicana es el primer exportador de puros *premium* del mundo: **vende al exterior cerca de 210 millones de unidades, lo que representa un 42% del mercado mundial**.

La Asociación para el Desarrollo Incorporada (Apedi) inició allí un plan estratégico del sector tabacalero junto con el Instituto del Tabaco (INTABACO), que apunta al fortalecimiento institucional,

Con qué maridar un puro *premium*

por Juan I. Martínez, de Joya de Nicaragua

Los maridajes clásicos son los rones oscuros, whiskies o coñac. Luego, a medida que los consumidores han sido más aventureros, también se han comenzado a maridar con cervezas artesanales o vinos. En un día de trabajo se pueden tomar con agua, café o té negro o verde.

Cohiba Majestuosos 1966, edición especial por el 50 aniversario.

Placeres Reserva de la Compañía Hondureña de Tabacos.

Cuatro Cinco, de Joya de Nicaragua.

Antaño Dark Corojo, de Joya de Nicaragua.

el mejoramiento de la calidad del tabaco y sus productos y el desarrollo de mercados. En total, se establecieron **45 proyectos para ser ejecutados en cinco años, con un presupuesto total de 768 millones de pesos dominicanos** (unos 16 millones de dólares).

Las marcas dominicanas más conocidas son **Avo** –de OK Cigars–, **Davidoff**, **La Aurora**, **VegaFina** –de La Romana–, **Macanudo** –fabricados por General Cigar Dominicana–, entre otras. La mayoría están nucleadas en la **asociación de manufactureros de puros Procigar**.

Para Juan I. Martínez, presidente de la Cámara Nicaragüense de Tabacaleros (CNT) y presidente ejecutivo de Joya de Nicaragua, los puros nicaragüenses son al mundo del tabaco lo que California es al del vino: "Seis de los 10 mejores cigarros del mundo son de Nicaragua y muchos países usan tabaco nicaragüense para sus puros", dice.

La marca, fundada en 1968, acompañó la historia del país. La empresa está poblada de trabajadores que integran la producción desde los inicios, como Panchita González y Marta Gutiérrez, que empezaron como tabaqueras y hoy son jefa de control de calidad y jefa de recursos humanos respectivamente. **El primer tabaquero del país, Rosendo, se retiró de Joya de Nicaragua hace cuatro años y todavía los visita una vez a la semana**.

Hoy, la empresa es una de las más importantes productoras de puros artesanales y ciertamente la más antigua del país. Exporta a más de 50 países, entre los que Estados Unidos es el principal, seguido por España, Suiza, Alemania y otros países europeos.

En ese panorama, cada cliente tiene sus preferencias: "La marca más popular de la familia de Joya de Nicaragua en Estados Unidos es **Antaño 1960**, 100% nicaragüense, con mucho sabor y un carácter muy fuerte. En el caso de Europa, los consumidores fuman marcas más ligeras y la más popular es **Joya de Nicaragua Clásica**, que tiene un sabor muy delicado", cuenta.

En **Honduras**, el tabaco se cultiva en la región de Danlí y se vende en su mayoría a Estados Unidos pero también en países europeos y de Medio Oriente.

Según la **Asociación de Productores de Tabaco y Fabricantes de Puros de Honduras (Aprotabacoh)**, en el país se elaboran alrededor de 250 marcas de puros, entre las que se destacan Flor de Selva, J. Fuego, Rocky Patel y otras. En 2015, el país exportó 21,4 millones de dólares en puros. **Plasencia Tabacos S.A. y Agroindustrias LaEpe**, ubicadas en el departamento de El Paraíso, poseen el 90% de la industria, según el Deloitte & British American Tobacco Central America.

La familia **Plasencia**, con cinco generaciones dedicadas al cultivo del tabaco, tiene una historia que comenzó en las Islas Ca-

Torcido de un puro en la fábrica de Joya de Nicaragua.

FOTO: GENTILEZA JOYA DE NICARAGUA.

Hoja de tabaco de Plasencia Cigars.

Puros de la Compañía Hondureña de Tabacos.

FOTOS: GENTILEZA PLASENCIA CIGARS Y COMPAÑÍA HONDUREÑA DE TABACOS.

narias, pasó por Cuba, México y Nicaragua hasta establecerse en Honduras e iniciar la producción de puros hechos a mano.

Hoy, **Plasencia Group cultiva más de 1.200 hectáreas de tabaco entre Nicaragua, Honduras, Costa Rica y Panamá y en sus cuatro fábricas se produjeron y exportaron el año pasado más de 40 millones de puros** de marcas como Plasencia Reserva Orgánica o Alma Fuerte y otras privadas como Rocky Patel, Alec Bradley y Casa Magna.

La Compañía Hondureña de Tabacos (CHT) se encuentra en la región de Danlí y elabora sus puros a mano con tabacos de Honduras, Nicaragua y otras procedencias. **Tabacalera Zapata, Miró, Placeres Reserva y Kuuts** son sus marcas *premium*.

Fely Guerrero, *export manager* de CHT, cuenta que el tabaco de sus puros crece en el Valle de Jamastrán, entre Honduras y Nicaragua. **"De ahí sale lo mejorcito"**, dice. El grupo, cuyos principales mercados son Estados Unidos, España y Alemania, también exporta a Canadá, Argentina, Venezuela, casi todos los países de Europa, Japón, Qatar, China, Rusia y Líbano.

Para Guerrero, una de las características de la CHT es el tipo de mezclas: "En el Miró Capa Negra usamos capa San Andrés, que es muy oscura y contundente y que rompe un poco con lo típico que sería la Habano o la Connecticut". Eso se logra, entre otras cosas, gracias al "maestro de mezclas", que es capaz de reproducir un cigarro con solo probarlo.

México, en busca del reconocimiento

"El tabaco del Valle de San Andrés tiene un gran sabor, un dulzor, buena apariencia y características organolépticas que afortunadamente hacen que se obtenga un resultado excelente", afirma **Alejandro Turrent, director comercial de Casa Turrent**. La región, al sureste del Estado de Veracruz, cerca de las costas del Golfo de México, tiene una cultura de más de **tres siglos en la siembra de tabaco y más de 150 años en la fabricación de puros hechos a mano**.

Su familia siembra tabaco desde 1880 y en 1963 se asoció a Te Amo, empresa que adquirió en los '90. Esa es la marca más popular de la fábrica hoy en día, seguida por A Turrent, Casa Turrent –insignia de la compañía–, Andreas, Matacan, La prueba y Macarena. Hoy **producen aproximadamente cinco millones de unidades anuales, de las que exportan unos tres millones**, principalmente a Europa y Estados Unidos –mercado aún por conquistar.

A pesar de que el desconocimiento a veces juega en contra del tabaco mexicano, Turrent confía en que la calidad de sus puros y la tradición que los respalda, junto al trabajo de buenos distribuidores, llevarán la marca cada vez a más destinos: **"Este año ha habido un *boom* en la utilización de tabaco mexicano en muchos puros de marcas ya instalados en el mercado** –cuenta–. Y eso nos ayuda a tener entrada en muchos mercados".

El puro palmero, del otro lado del mundo

Si bien los principales países productores están en América Central, **hay un rincón de Europa donde se elaboran puros *premium*: La Palma, en Islas Canarias, España**. Se utilizan **hojas de fortaleza suave o media, en contraste con las centroamericanas, que son más fuertes**.

Con distribuidores oficiales en Venezuela, Tenerife, Malta, Chipre y clientes en Egipto, Israel, China, Rusia, Francia, Suiza y Estados Unidos, **Kolumbus está posicionada entre las principales marcas del mercado palmero**. "Todos los cigarros cuentan en su ligada con hoja de Breña, caracterizada por su aroma intenso a tabaco añejado y maderas nobles, por su sabor floral, con notas a vainilla y romero, y recuerdos a frutos rojos, nuez moscada y cedro –cuenta **Marc Ripoll, CEO y cofundador de Kolumbus**–. Estas características vienen definidas por la propia naturaleza y la tierra volcánica donde crecen nuestras plantas de tabaco en La Palma."

Los cigarros de Kolumbus se fabrican en **Breña Alta**, una zona con características de clima y suelo que, sumadas a la técnica de cultivo y torcido, definen una tradición con gran arraigo en la historia local. ●

Anatomía de un puro

Por María Cecilia Lozano y Lucía Marroquín

1 Cultivo

Las hojas de la capa se cultivan tapadas con telas, para que sean más grandes y finas. Las de la tripa y el capote crecen al sol. La cosecha es a mano.

2 Curación

Las hojas recién cosechadas se cuelgan en pares en la casa de tabaco. Allí se secan y ganan color, bajo un estricto control de humedad y temperatura.

3 Fermentación

Las hojas ya secas se atan en mazos, se colocan en pilones y sufren un proceso natural de fermentación que reduce la acidez, el alquitrán y la nicotina.

4 Selección

Las hojas se separan según su tamaño, color, textura y su función en el puro. Luego serán despalilladas y añejadas, antes de llegar a manos del torcedor.

5 Torcido y manufactura

Primero se coloca el capote y encima la tripa, con los extremos de sabor más suave hacia lo que será la punta encendida del puro. Luego se envuelven en la capa, con el lado más suave hacia afuera, y se corta el puro del tamaño deseado.

VITOLAS

Los puros *premium* oscilan entre menos de 10 centímetros y más de 23 de longitud, mientras que el **cepo** o grosor va entre los números 26 y 52. La **vitola** indica las dimensiones de cada puro: la **de galera** es el nombre de fábrica, independientemente de la marca, y la **de salida** es el nombre comercial que se encuentra en la caja.

	VITOLA	DIMENSIONES	CEPO	DURACIÓN
	Petit Corona	129 mm x 16,67 mm de diámetro (51/8")	42	30 minutos
	Corona	142 mm x 16,67 mm de diámetro (55/8")	42	más de 30 minutos
	Lancero	192 mm x 15,08 mm de diámetro (71/2")	38	una hora
	Siglo VI	150 mm x 20,64 mm de diámetro (5 7/8")	52	casi una hora
	Petit Edmundo	110 mm x 20,64 mm de diámetro (4 3/8")	52	20 a 25 minutos
	Edmundo	135 mm x 20,64 mm de diámetro (5 1/3")	52	50 minutos
	Churchill	178 mm x 18,65 mm de diámetro (7")	47	más de una hora
	Doble Corona	194 mm x 19,45 mm de diámetro (7 5/8")	49	una hora y 15 minutos
	Robusto	124 mm x 19,84 mm de diámetro (4 7/8")	50	30 a 40 minutos
	Torpedo	156 mm x 20,64 mm de diámetro (6 1/8")	52	casi una hora
	Doble Figurado	145 mm x 18,26 mm de diámetro (5 3/4")	46	más de 30 minutos
	Tres Petit Coronas	102 mm x 15,87 mm de diámetro (4")	40	20 minutos
	Panetela	115 mm x 10,32 mm de diámetro (4 1/2")	26	15 minutos

Cómo encender un puro

El corte
El puro debe cortarse por encima de la línea donde el gorro se une a la capa, a tres milímetros del borde, con un instrumento llamado cortaperillas.

El encendido
Debe utilizarse siempre un encendedor de gas butano, un fósforo de madera o un pedazo de lámina de cedro, para no contaminar el aroma del puro.
Primero, mantener la boquilla a unos 90 grados de la llama y hacer girar el puro. Luego, colocarlo entre los labios manteniendo la llama a un centímetro de la boquilla y aspirar hasta que la llama llegue al tabaco sin dejar de rotarlo. Soplar suavemente sobre la parte encendida, para comprobar que esté encendido uniformemente. No se debe inhalar el humo, sino aspirar suavemente hasta que llene la boca y llegue a las papilas gustativas.
Siempre permitir que la ceniza caiga por sí misma sobre un cenicero y nunca intentar deslizar o retirar la anilla. Si el puro se apaga, puede volver a encenderse, retirando la ceniza suelta.

El adiós
Como indica la compañía cubana Habanos SA: "Cuando llegue el triste momento de separarse de su Habano, no lo aplaste. Déjelo descansar sobre el cenicero y él se apagará solo. Permítale morir con dignidad".

FOTOS: GENTILEZA PLASENCIA CIGARS, JOYA DE NICARAGUA Y VREILLY/ISTOCKPHOTO.COM

Las hojas

Tripa: se mezclan tres tipos de hojas para conformar la tripa, que es la fuente de los sabores y aromas que distinguen a cada puro:
- *Seco*, hoja de fortaleza media, la más importante para el aroma, llamada también Fortaleza 2.
- *Ligero*, la hoja de mayor fortaleza, de quema lenta, para darle el toque de sabor, conocida como Fortaleza 3.

Capote: es una hoja especial que envuelve a las que forman la tripa. Define la forma del puro y le da un toque final a su calidad a la hora de fumarlo.

Capa: es una hoja exquisitamente fina y elástica. Forma la superficie exterior del puro. Contribuye en poco al sabor de un cigarro, pero culmina su elaborada confección.

El arte del torcedor

Todos los puros *premium* se hacen históricamente 100% a mano. Los torcedores y torcedoras, cuyas experimentadas manos no pueden ser igualadas por ninguna máquina, comienzan su carrera con no menos de dos años de aprendiz. Luego de unos seis años más se llega a dominar el oficio y pueden tardarse hasta 20 años en alcanzar la categoría de maestro torcedor. Solo ellos confeccionan los puros de mayor tamaño y complejidad.
Como herramientas solo usan una tabla de madera, dos cortadores –la chaveta y un pequeño casquillo–, una guillotina, un pomo de goma vegetal natural insípida e incolora y el cepo, para verificar longitud y diámetro del puro.
Este tradicional arte se ha modificado muy poco desde sus inicios. En Cuba, por ejemplo, el único cambio ha sido que en la actualidad la gran mayoría de los torcedores son mujeres, es decir torcedoras.

Cómo influyen la forma y el tamaño en el sabor

Cada marca de puros presenta su propio estilo característico de sabor, pero a su vez las diferentes vitolas pueden proporcionar sabores distintos. Los puros más gruesos arden lentamente y producen una mayor cantidad de volutas de humo, que llenan el paladar con una gran intensidad de aromas y sabores. Los más finos, en cambio, se fuman más rápidamente y concentran los sabores en la lengua, proporcionando un sabor más punzante. El ligador podrá compensar, en cierta medida, estas diferencias, por ejemplo, al omitir la hoja de ligero –con un sabor más fuerte– en la ligada de los puros más delgados.

Países productores

Los principales países productores de puros *premium* son:

- República Dominicana
- Cuba
- Nicaragua
- Honduras
- México

TOP 10 habanos cubanos

Del XVIII Festival del Habano (Cuba, 29 de febrero al 4 de marzo de 2016)

1. **Montecristo No. 4**
2. **Churchill** de Romeo y Julieta
3. **Lancero** de Cohiba
4. **Espléndido** de Cohiba y **Montecristo No. 2**
5. **8-9-8** de Partagás
6. **Robusto** de Cohiba
7. **Serie D No. 4** de Partagás
8. **Siglo VI** de Cohiba y el **Montecristo A**
9. **Sir Winston** de H.Upmann
10. **Exhibición 4** de Romeo y Julieta, y **Doble Corona** de Hoyo de Monterrey

Frases de personajes célebres

Groucho Marx:
"*Si me dan la opción entre una mujer y un puro, siempre escogeré el puro.*"

Mark Twain:
"*Al cumplir los 70 años me he impuesto la siguiente regla de vida: no fumar mientras duermo, no dejar de fumar mientras estoy despierto y no fumar más de un solo cigarro a la vez.*"

Winston Churchill:
"*Fumar un puro es como enamorarse. En primer lugar, te sientes atraído por su forma, te quedas por su sabor y siempre se debe recordar, nunca dejar que la llama se extinga.*"

Raymond Chandler:
"*Se puede conocer a un hombre por la manera en que enciende y apaga un cigarro.*"

FOTOS: XLARGE Y ROBERT VAN BEETS/ISTOCKPHOTO.COM

Influencers, la nueva publicidad

En el entorno digital, dominado por las redes sociales, las tendencias y modas vienen de la mano de blogueros, *instagrammers*, *youtubers* y tuiteros, que han cosechado audiencias sólidas y leales a sus recomendaciones.

Por Lucía Marroquín

La española Isabel Del Barrio, autora de *On my training shoes*, en una de sus rutinas deportivas.

Cada vez más, la decisión de qué zapatos comprar, qué marca de ropa deportiva elegir o qué maquillajes sientan mejor está influenciada por la opinión de miles de usuarios que comentan en la *web*. Entre todos ellos, **un puñado de blogueros, *instagrammers*, *youtubers* y tuiteros dictan tendencia**.

Más allá de Kim Kardashian –la estrella de *reality* que se transformó en ícono mundial de la moda y lleva 85,5 millones de seguidores en Instagram– o Gianluca Vacchi –el millonario italiano que cosecha *followers* con sus fotos de aviones privados y hoteles de cinco estrellas–, **los llamados *influencers* son cualquier persona que, por su experiencia y credibilidad, tiene el poder de influir en otras, independientemente de la plataforma**.

Desde sus espacios, **los *influencers* prometen recomendaciones sinceras a sus seguidores y una audiencia fiel a las marcas que los contactan**.

"El *boom* de Internet y el éxito de las redes sociales han permitido a ciertos perfiles de usuarios crearse una base de seguidores fuerte y poderosa", explica **Mayte González-Gil**, directora general de la agencia de comunicación y relaciones públicas PowerAxle y presidente de desarrollo de IPREX, red internacional de agencias independientes de comunicación y relaciones públicas.

Desde su punto de vista, **cada día es mayor el peso de los *influencers* en las decisiones y actitudes del consumidor**. De hecho, este tipo de figura y sus opiniones son mucho más convincentes para determinados consumidores que los formatos publicitarios tradicionales.

"Un buen bloguero –afirma– **tiene capacidad de persuasión, es crítico y sus comentarios tienen un componente de credibilidad que hace que sus seguidores confíen en sus opiniones**. Puede poner de moda un producto o, por el contrario, barrer del mercado uno que presenta a sus ojos defectos inasumibles para un consumidor". La experta considera que un *blog* puede aportar notoriedad, visibilidad y sobre todo credibilidad a una marca, a menor costo.

> Desde sus espacios, los *influencers* prometen recomendaciones sinceras a sus seguidores y una audiencia fiel a las marcas que los contactan.

Muy pocos *influencers* tienen el alcance de un *spot* televisivo, pero la importancia de esta variable es relativa: "Si es un producto dirigido a gente joven, usuaria de las redes sociales, **una campaña bien dirigida a *influencers*, blogueros, *instagrammers*, *youtubers* o *viners* tendrá un éxito asegurado con una menor inversión**".

Isabel Del Barrio .

FOTOS: GENTILEZA ISABEL DEL BARRIO

Tres blogueros, tres audiencias

"**Trabajamos con marcas todo el tiempo** –cuenta **Brian Sacawa**, que lleva adelante He Spoke Style, espacio dedicado al estilo masculino– y tenemos la suerte de poder ser muy selectivos. Para nosotros, lo más importante al elegir una marca es que sea una buena combinación con nuestro sitio".

He Spoke Style tiene como eje la moda, pero a lo largo del tiempo ha incorporado categorías como viajes, whisky, cigarros, relojes y otros bienes y servicios de lujo. Sus lectores –de Estados Unidos, Reino Unido, Japón y Australia– tienen entre 18 y 45 años, formación universitaria y una vida cómoda.

Lulu Biaus, bloguera argentina.

Brian Sacawa, estadounidense autor de *He spoke style*.

Lulu Biaus.

FOTOS: GENTILEZA LULU BIAUS Y BRIAN SACAWA

Según él, los *influencers* son una fuerza extremadamente poderosa en el mercado: "**Hemos construido audiencias leales que realmente confían en nosotros y buscan nuestras opiniones**", dice. Considera que **un bloguero puede ofrecer a una marca una conexión personal con la audiencia, con un retorno sobre la inversión (ROI) robusto, duradero y significativo**.

Como muchos otros *influencers*, Sacawa vive de lo que hace: "Para quienes se lo toman en serio, lo tratan como un negocio y crean contenido relevante y útil para su audiencia, **definitivamente puede transformarse en su única fuente de ingreso**".

La argentina **Lulu Biau**, bloguera argentina que se dedica a la moda femenina y estilo de vida, recibe constantemente propuestas de diferentes marcas, aunque aclara que es ella quien elige con cuáles trabajar: "**El desafío es no dejar de ser genuino, real y auténtico mas allá de la marca con la cual decidas laburar**".

Para ella, los *influencers* no compiten con la publicidad tradicional: "**Creo que nuestra influencia es un nuevo lenguaje, otra manera de comunicar que tiene que ver con el consejo real, genuino y la experiencia**".

La experta española en *fitness* **Isabel Del Barrio, autora del *blog* On My Training Shoes**, publica sobre metodología de entrenamiento y hace especial foco en el *running*. "Me siento afortunada de poder colaborar con marcas que buscan mi trabajo como profesional del *fitness* –dice–, para dirigir entrenamientos en presentaciones de producto, *masterclasses*, charlas y demás".

Para ella, **es importante que el bloguero tenga en claro lo que quiere comunicar**: "Todo aquello que no encaje con lo que hago no tiene cabida en mi *web* ni en mis redes sociales –aclara–, les tengo un profundo respeto a mis seguidores y **solo publico aquello que verdaderamente uso en mis entrenamientos o en mi día a día**". ●

El mundo del *blog*

Los canales de *social media* mejor posicionados para promocionar *blogs* son Facebook e Instagram.

Tres cuartos de los *bloggers* son mujeres y dos tercios tienen menos de 35 años.

Los temas más populares en los *blogs* están centrados en el consumo y el estilo de vida, con tópicos como belleza, moda, comida y viajes.

Fuente: IPREX Blogbarometer 2015.

Azurmendi
vasco y actual

En un complejo sustentable con una bodega y un bistró, el proyecto de Eneko Atxa combina las tradiciones vascas con la cocina internacional.

Por Lucía Marroquín

Vista exterior de Azurmendi.

El chef vasco Eneko Atxa cuenta que en 2005, cuando nació Azurmendi, la idea era clara: "**Crear un espacio de interés eno-gastronómico donde elaborar nuestros vinos y poder realizar una gastronomía con identidad propia y con miras al mundo**". El sueño se materializó en un complejo a las afueras de Bilbao, que alberga el restaurante, un bistró, una bodega y un espacio para eventos.

Cada temporada, Azurmendi busca presentar su potente cocina de una manera distinta. El comensal es recibido personalmente por Atxa y el espíritu de bienvenida toma forma de aperitivo. Luego de una pasada por el jardín, en el comedor tendrá lugar la experiencia que Azurmendi ha preparado ese día, siempre con platos coloridos y formas cuidadas con celo. Se trata de una **cocina intensa, identitaria, en la que las fuerzas interactúan de forma equilibrada** para homenajear los sentidos de cada comensal.

Para Atxa, **el origen vasco y el presente internacional** son componentes indisociables: "Hacemos una gastronomía muy actual, con nuestro propio estilo –cuenta–, pero **siempre inspirada en nuestras tradiciones**". Entre los ingredientes del menú hay aceitunas, huevos de las gallinas criadas allí, ostras, anchoas en salazón, pescados. Los colores vienen de la mano del perejil, la sandía, el melocotón y varias flores y los postres apuestan al chocolate, el cacahuete y el regaliz.

Patio del restaurante.

Eneko Atxa.

Ostra tartar con emulsión, manzana picante, trazos de algas y hojas.

El trabajo en el restaurante, que apuesta fuerte a la sostenibilidad y busca **integrar el territorio con sus recursos, las raíces culturales y el recetario tradicional vasco**, les ha valido **tres estrellas Michelin y el puesto 16 entre los mejores del mundo** según The Diners Club. Pero para Atxa, luego de un premio todo comienza de cero: "El desafío es despojarse cada día de todos los galardones, halagos... Y volver a conquistar a tus clientes. **En su felicidad se encuentra la verdadera recompensa**".

La intención es recibir a los clientes como en el propio hogar: "El espacio es el contexto que ayuda a poner en valor nuestro trabajo y que para mí **significa la casa, mi casa, donde debo acoger a mis clientes y hacerles sentir bien**".

La bodega Gorka Izagirre es otra de las patas del proyecto: allí se produce **vino *txakoli* o chacolí, típico del País Vasco**. En las más de 40 hectáreas de viñedos propios se trabaja exclusivamente con las variedades *Hondarrabi Zuri* y *Hondarrabi Zerratia*, para recuperar y dar valor a las variedades autóctonas.

El ambicioso poyecto de Axta cierra con el **bistró Prêt À Porter** –una propuesta gastronómica de formato casual con reminiscencias vascas y un menú de 38 euros– y **Eneko at One Aldwych**, el restaurante informal que inauguró este año un en Londres. ■

Legina Auzoa s/n, Larrabetzu **+34 944 558 866** **azurmendi.biz** **info@azurmendi.biz** **AzurmendiEnekoAtxa** **@Azurmendi_Atxa**

FOTOS: GENTILEZA AZURMENDI

Bogavante asado y descascarillado, su jugo, crujiente y emulsión

Un plato con emulsión de mejillón, teja de bogavante, americana, bogavante y flores. Se trata del sexto de los trece pasos del menú actual de Azurmendi. Viene justo después de las setas "al ajillo" y antes de la Castañeta glaseada en su jugo y queso de Etxano.

Para 4 personas

1 Emulsión de bogavante
Ingredientes:
- 1/2 huevo
- 15 gr pinzas y carne de la cabeza del bogavante
- 150 gr aceite de bogavante
- sal

Proceso:
En Thermomix o similar, mezclar el huevo, la sal, las pinzas y carne de la cabeza del bogavante. Añadir el aceite de bogavante (obtenido de confitar las carcasas de bogavante en el aceite) hasta conseguir una emulsión.

2 Teja de bogavante
Ingredientes:
- 35 gr salsa americana de bogavante
- 7 gr azúcar isomalt
- 1 plancha de obulato (elaboradas con almidón de patata, lecitina de soja y aceite de girasol)

Proceso:
Calentar la americana y en ella disolver el isomalt. Enfriar. Poner el obulato sobre un papel sulfurizado y pintar con americana, colocar otro papel de obulato y repetir la operación tres veces. Una vez terminado, dejar secar 30 minutos (no se puede secar demasiado). Cortar en rectángulos de 18 x 5 cm. Dejar secar durante 24 horas en una mesa caliente. Poner en la freidora durante tres segundos hasta que burbujee y retirarlo.

Una vez fuera, separarlo del papel sulfurizado con pinzas y sumo cuidado. Volver a freír dos segundos y darle forma tubular estirándolo. Reservar en una mesa caliente.

3 Caldo de bogavante
Ingredientes:
- media cebolla
- 1 zanahoria pequeña
- 1 tomate pequeño
- carcasas de bogavante

Proceso:
Rehogar las verduras picadas en pequeños dados, añadir las carcasas de bogavante previamente tostadas. Cubrir con agua y hervir a fuego lento durante tres horas. Colar.
Poner a punto de sal y texturizar si fuera necesario.

4 Bogavante
- 2 unidades bogavante

Proceso:
Escaldar, refrescar y con sumo cuidado pelar y separar lomos y pinzas. Cortar cada lomo de bogavante en dos y reservar.

Flores de verbena roja
- 36 flores de verbena roja

5 Final y presentación:
Colocar el pedazo de bogavante marcado en la parte izquierda del plato. A su alrededor verter la americana. Hacer seis puntos de emulsión en el exterior del plato, sobre los cuales irán las flores de verbena. Hacer dos puntos más en la parte opuesta a los anteriores, donde irá apoyada la teja. Sobre ella poner dos puntos más.

FOTOS: GENTILEZA AZURMENDI

La moda apuesta a la exportación

Las pymes españolas del sector textil, tanto de cabecera como de productos terminados, ven en la internacionalización un modo de sortear la crisis y abrir nuevas oportunidades de negocio.

Por Lucía Marroquín

Prendas de la última colección de Sita Murt, que confecciona prendas de punto desde 1924.

En los últimos años, decenas de pymes españolas –con menos de 250 trabajadores y 50 millones de euros de volumen de negocio anual– han creado marcas con arraigo fuera de España. De hecho, el Observatorio de la Empresa Multinacional Española (OEME), contaba en 2013 unas 1.180 empresas españolas de menos de 100 empleados que tenían al menos una filial fuera.

Para muchas, exportar ha sido la única vía posible en un contexto político y económico que no las acompaña. La recesión, que comenzó en 2008, todavía arrastra sus consecuencias.

Como cuenta **Andrés Borao, secretario general de la Confederación de la Industria Textil** (**Texfor**): "Las empresas han tenido que adaptarse a un mercado cada vez más global y más exigente. Han estado obligadas, **las que no lo ha hecho han perdido el carro y han tenido que cerrar**".

Texfor, que nuclea empresas textiles de cabecera, tiene un departamento de promoción internacional que ayuda a las empresas a iniciar o consolidar el proceso de internacionalización. "Se comienza visitando ferias, dándose cuenta de que sus productos con competitivos en otros mercados –dice Borao–. Empiezan por los países más cercanos y van ampliando su red comercial en un proceso muy lento. Ya cuando se plantean inversiones en el extranjero o deslocalizaciones, las dejamos seguir solas."

De 3.500 empresas del sector textil de cabecera español, entre 90 y 95% son pymes. Para muchas, la oportunidad de **aunar empresas y crear grupos** permite adquirir una mayor capacidad de negociación con proveedores, crecimiento de ventas y mejoras de rentabilidad.

El sector exporta especialmente en Europa –Francia, Alemania, Italia, Portugal– y otros países del área de influencia, como Marruecos, ya que muchos clientes confeccionistas producen allí. "**Aunque entre 60 y 70% de las exportaciones va al mercado europeo, los mayores incrementos han sido en aéreas como América del Sur, Estados Unidos, Oriente Medio y Asia**", afirma Borao. Se suele exportar como mínimo el 50% de la facturación y las hay que exportan hasta el 90%. "**Hoy en día exportar no es una opción, es necesario", concluye**.

> Aunque existe un **grupo de siete grandes compañías**, con ventas por encima de los **1.000 millones de euros**, encabezado por Inditex, Mango, Cortefiel y Desigual, **el tejido empresarial del sector de la moda en España está constituido principalmente por pymes y micro-pymes**.

Cada marca una estrategia

En el sector de productos terminados, las marcas también han visto la necesidad de exportar para hacer frente a la crisis. Según un informe publicado este año por la Asociación Creadores de Moda de España (ACME), **la moda en España es el cuarto sector que más exporta, con más de 6.500 exportadores y unos 6,5 millones de euros, un 8,4% del total**.

Aunque existe un grupo de siete grandes compañías con ventas por encima de los 1.000 millones de euros, encabezado por Inditex, Mango, Cortefiel y Desigual, **el tejido empresarial del sector está constituido principalmente por pymes y micro-pymes**.

Entre los motivos que llevan a las empresas a abrir fronteras se encuentran **la globalización, superar la saturación de sus mercados locales y la llegada masiva de competencia con una insuperable ventaja competitiva en costes**.

Sita Murt, empresa de la familia Esteve que confecciona prendas de punto desde 1924, está presente en más de **20 países, con 1.000 puntos de venta y 25 *showrooms* en el mundo**. Sus mercados más fuertes y prioritarios son Europa, Estados Unidos y Asia, donde aún están en expansión.

"El modelo que más hemos utilizado consiste en **visitar el país, conocerlo, participar en las mejores ferias y contactar con un agente comercial local** para que represente la marca", cuenta Toni Palmés, su director general. Sita Murt apuesta a los canales más potentes de cada país, como tiendas multimarca y grandes almacenes.

FOTO: GENTILEZA SITA MURT

Collar de la diseñadora Patricia Nicolás.

Patricia Nicolás.

Si bien la vocación de la marca siempre ha sido internacional, las características de un mundo globalizado la han impulsado aún más: "**Las nuevas tecnologías y la globalización nos permiten acercar nuestra marca a nuevos públicos** y eso ha permitido dar a conocer más fácilmente nuestro trabajo a nivel nacional e internacional", afirma Palmés.

Otro caso es el de **Patricia Nicolás**, marca de joyería y accesorios de alta gama cuya diseñadora estudió en Boston y luego en Londres, donde vivió nueve años. La marca apuesta a las redes sociales como Instagram, en la que tiene más de 25.000 seguidores.

"**Prácticamente un 80% de nuestros puntos de venta y colaboraciones con marcas son a nivel internacional**", cuenta Cristina Ramos, su directora de prensa en España. "En la actualidad estamos colaborando con la National Portrait Gallery, Patricia ha diseñado varias colecciones para Topshop, la marca ha desfilado en Londres y Madrid Fashion Week en colaboración con diseñadoras y empresas como Toro Osborne, LG, Diesel o British Vogue". Además, entre sus clientas se encuentran Dree Hemingway, Cara Delevingne, Sienna Miller o Alexa Chung.

Castañer, marca nacida en 1927 que transformó un zapato tradicional de campo en *fashion icon*, está presente en más de 50 países. **Aunque sus primeras tiendas abrieron en Europa, también las hay en Asia y América, con recientes aperturas en Atenas, Bogotá, Hong Kong, Singapur y Santiago de Chile**. Su estrategia de expansión incluye próximas aperturas en América del Sur, Oriente Medio y Miami, además de la consolidación de su presencia en España y París.

La pyme de calzados llegó en 2015 a una facturación de 26 millones de euros, 13% más que el año anterior. La venta *online*, que en la temporada actual está experimentando un crecimiento del 200%, ayuda a mantener el crecimiento, con España, Italia, Francia y Reino Unido a la cabeza en las compras por medio de este canal.

Carina, icónico modelo de Castañer.

Botín bicolor de Castañer.

Pablo, un clásico de Castañer.

FOTOS: GENTILEZA PATRICIA NICOLÁS Y CASTAÑER

Perú, cultura inca y fusión

Con ingredientes básicos como el maíz, una gran variedad de papas y condimentos únicos, la gastronomía peruana conquista el mundo.

por Lucía Marroquín

En los últimos cinco años, **el turismo hacia Perú por motivos gastronómicos creció de 8 a 20%.** Y es que este país conquista los más variados paladares con productos como la quinua y el pisco, platos como el cebiche y el lomo saltado.

Ya en 2011, la Organización de Estados Americanos (OEA) nombró la gastronomía peruana Patrimonio Cultural de las Américas y los World Travel Awards (WTA) han reconocido a Perú como **mejor destino culinario del mundo** en cuatro años consecutivos.

Con **tres restaurantes entre los mejores 50 del mundo**, Perú quedó posicionado en el panorama gastronómico internacional. Su cocina, que trae una larga **historia de mestizaje e intercambio cultural**, contiene elementos incas fusionados con las influencias española, africana, china, japonesa e italiana que fueron llegando junto con los migrantes al Puerto del Callao.

El icónico **cebiche** –pescado crudo con limón, cebollas y ají– nació, por ejemplo, por la fusión con la cocina nipona. Hoy en día proliferan en el mundo los restaurantes peruanos-*nikkei*, como se llama a los emigrantes japoneses y su descendencia.

Todas las regiones de este gigante país andino tienen sabores para destacar. Y, en cada rincón, la comida viene de la mano con bellezas naturales, joyas arqueológicas y riqueza cultural.

La **Amazonía**, por ejemplo, sorprende a los viajeros con la biodiversidad de sus paisajes, miles de especies animales y vegetales, lagunas y cataratas. La región deleita con carnes y platos exóticos como los **juanes, trozos de gallina envueltos en arroz y cocidos en hojas de plátano**.

Cusco, punto de partida para visitar Machu Picchu, ofrece carnes guisadas como el **chuño cola o el olloquito con charqui**.

Cosecha de papas en la comunidad de Lamay, en el Valle Sagrado.

Causa rellena.

Cebiche de pescado.

Ají de gallina con queso de cabra.

Anticuchos.

En **Arequipa**, al sur, pueden visitarse lugares como Yanahuara, con los volcanes Misti, Chachani y Pichu Pichu y disfrutar de una gastronomía en la que reinan las **picanterías, restaurantes de platillos típicos y chicha**.

Al norte, entre las playas de **Trujillo**, las pirámides de Tucumé y el Museo Tumbas reales de Sipán –llamado museo del oro por las más de 2.000 piezas que alberga– se puede disfrutar de un buen **cebiche de mero, un sudado de pescado o seco de chabelo**.

Mientras que la cocina andina trae consigo las herencias de los antiguos habitantes de Perú y la novoandina busca redescubrir los ingredientes autóctonos, **Lima** hace gala de un paisaje gastronómico en el que todo se encuentra y se mezcla. **El mar y el centro histórico son el marco perfecto para una de las ciudades culinarias más ricas de América Latina**. Allí, a pesar del crecimiento de la oferta más sofisticada, todavía se mantiene un espacio para los "huariques" tradicionales –espacios familiares con comida sencilla y autóctona.

FOTOS: GENTILEZA PROPMPERÚ, ENRIQUE CASTRO-MENDÍVIL, GIHAN TUBBEH, MANUEL MEDIR, RENZO TASSO, ENRIQUE CASTRO-MENDÍVIL.

FOTOS: GENTILEZA PROPMPERÚ, ENRIQUE CASTRO-MENDÍVIL, ASTRID Y GASTÓN

Lomo saltado.

Rocoto relleno.

Gastón Acurio, de Astrid y Gastón, con productores de papa.

Plato de Astrid y Gastón.

No solo comida

Además de sabrosos platos, Perú ofrece una bebida que simboliza costumbres y tradiciones, el **pisco**. Considerado la **"bebida bandera"**, es un aguardiente de uva que se produce allí desde el siglo XVI, solo en la región costera.

El pisco, con denominación de origen peruana desde 1991, se puede beber solo, **como aperitivo o maridado con cebiches u otros platos picantes**. También se toma en cocteles como el **"pisco *sour*"**, con jugo de limón, jarabe de goma, clara de huevo, hielo y amargo de Angostura, y el **"sol y sombra"**, clásico limeño con licor de guinda, *ginger ale*, hielo y limón.

Experiencias imperdibles

Amazonía. Embarcadero Bellavista Nanay: en la margen derecha del río Nanay, a 4,5 kilómetros al norte de la ciudad de Iquitos, se pueden degustar variedad de pescados asados al carbón, juanes, tacachos con cecina y chorizos suri.

Arequipa. Picantería La nueva Palomino: un restaurante familiar que prepara una de las mejores comidas en Yanahuara, de acuerdo a las antiguas técnicas de la cocina regional. En Leoncio Prado 122, Yanahuara.

San Martín. La ruta del cacao: en esta zona están las mejores productoras de cacao y se pueden visitar las empresas cacaoteras de Tarapoto, Juanjui, Saposoa, Pucacaca, Chazuta y Lamas.

Piura. Catacaos: a 12 kilómetro de la ciudad, es una zona de artesanos en la que se destacan los platillos tradicionales. Una de las opciones es comer en La Chayo, en San Francisco 497.

Lima. El verídico de Fidel: una de las mejores cebicherías de la ciudad, en Abtao 935.

TRES entre los 50 mejores

Los establecimientos peruanos incluidos en The World's 50 Best Restaurants.

Astrid y Gastón
www.astridygaston.com | Av. Paz Soldán 290, San Isidro, Lima | +511 442 2777 | lun. a sáb. de 10 a 21

Central
www.centralrestaurante.com.pe
Santa Isabel 376, Miraflores, Lima | +511 242 8515

Maido
www.maido.pe
San Martín 399, Miraflores, Lima | +511 447-9333 | Lun. a sáb. de 12.30 a 16 y de 19 a 23; dom. de 12.30 a 17

5 platos

1. Cebiche: Es uno de los platos más exquisitos de Perú, considerado patrimonio cultural de la nación. Se trata de un pescado crudo aderezado en limón peruano, cebolla, sal, ají limo y pimienta, aunque hay una gran variedad según la región y el pescado.

2. Olluquito con charqui: Este clásico de la sierra tiene dos ingredientes exclusivamente peruanos: olluco, un tipo de papa que crece en los Andes, y el charqui, carne seca de llama o alpaca.

3. Lomo saltado: Una comida muy popular que nace de la mezcla de la gastronomía peruana y la chinocantonesa. Esta carne cocinada en la sartén con vegetales, es uno de los platos criollos más pedidos por extranjeros en Perú.

4. Ají de gallina: Surge de la mezcla de ingredientes españoles y quechuas. El pollo se desmenuza y se mezcla con un preparado a base de caldo, ají verde, leche y pan. Se sirve con papa amarilla, aceituna y huevo duro, es algo picante.

5. Papa a la huancaína: Típico de la ciudad de Huancayo, en Junín, es la clásica entrada peruana en un día de fiesta. Es muy fácil de preparar, con ingredientes básicos como la papa amarilla, el ají, leche y pan.

GESTIÓN HOTELERA

Revenue management: la mejor tarifa

La herramienta parte de un análisis minucioso de datos históricos, los canales de venta y los clientes para generar una estrategia de optimización tarifaria a medida para cada hotel.

"Los hoteles son productos muy particulares, porque su "producto" no se puede *stockear*: si no vende las habitaciones hoy, ya las perdió, no se pueden guardar para venderlas mañana", dice Agustín Grasso, de RevHoteles. La empresa trabaja con *revenue management*, herramienta para la venta del servicio adecuado al cliente adecuado, en el momento preciso, al precio y en el canal correctos. Aplicada a la gestión hotelera –pero también a restaurantes, *spas*, campos de golf o *ski resorts*–, promete optimizar las tarifas y mejorar la ocupación tanto de grandes cadenas como de pequeños hoteles.

Con el ojo puesto en los nuevos canales de venta, el posicionamiento *web*, el "clic-keo" y la comunicación en redes sociales, un plan de *revenue management* promete poner al hotel al día en cuanto a las nuevas herramientas que ofrece el entorno digital. Es que, con la aparición de las agencias *online* y sobre todo de las redes sociales, el sector hotelero ha cambiado radicalmente.

El análisis de los datos históricos del establecimiento es el punto de partida de una estrategia que puede transformarse en un asesoramiento permanente en la toma de decisiones tarifarias y de comunicación. "La idea es vender la mayor cantidad posible de habitaciones al mayor precio posible –dice Grasso, que trabaja con clientes en Colombia, Bolivia, Argentina y Brasil–. El ideal es el hotel siempre completo a una tarifa alta".

MTR: *¿Qué necesidad viene a cubrir el* ***revenue management*** *en el sector hotelero?*

AG: La de enfrentar un mercado mucho más dinámico, en el que las tarifas, la oferta y la demanda se mueven más rápido, la gente tiene más información y puede compararla en el momento. Hay que ser más agresivos en el mercado para optimizar los beneficios del hotel.

> Los hoteles que implementan *revenue management* aumentan entre un 20% y un 50% sus ingresos. Un pronóstico de disponibilidad bien analizado incrementa un 15% la tarifa promedio.

MTR: *¿Cómo han lidiado los hoteles con los cambios que impuso la tecnología?*

AG: Muchos se quedaron atrás. Las herramientas están, las redes sociales están ahí pero hay que saber sacarles el jugo: conocer a la audiencia, saber en qué momento postear o qué campañas hacer. Tener una *web* atractiva y nueva, que se adapte a *smartphones*, ya que la mitad de las reservas se hacen a través de teléfonos o tabletas.

MTR: *¿Cómo es el trabajo de un revenue manager en un hotel?*

AG: Lo primero que hacemos es un análisis de situación: cómo se está vendiendo el hotel, en qué canales, los clientes a los que apunta, como está posicionada su imagen. Elaboramos un plan de trabajo y se necesitan mínimo tres meses para ver algún resultado. Luego el trabajo es continuo, porque la información retroalimenta las decisiones que se toman.

MTR: *¿Cuáles son los factores que tienen en cuenta para la estrategia?*

AG: Analizamos el mercado, los datos históricos, las tendencias, la existencia de eventos, la ocupación y todo lo que pueda afectar la oferta y la demanda. A medida que se ocupa el hotel, se van optimizando las tarifas. Es comparable con una aerolínea: cuando se compra un boleto de avión, hoy tiene un precio y mañana otro, de acuerdo a cuán ocupado está, las restricciones que tiene, con cuánta anticipación se está comprando. A veces los hoteleros no tienen el tiempo de analizar todas esas variables, que son cada vez más detalladas.

MTR: *¿Cuál es el costo del servicio?*

AG: Nos pagamos solos. El servicio no tiene riesgo, porque no cobramos por la asesoría ningún *fee* fijo ni gastos de implementación. Cobramos una comisión de las ventas que se hagan, por lo que nos obligamos a rompernos el alma para que gane el hotel y nosotros también.

revhoteles.com info@revhoteles.com +54 11 5425 9598 /revhoteles1 @RevHoteles

FOTO: DRAGONIMAGES/ISTOCKPHOTO.COM

Apps

A la hora de preparar una comida, ya sea en el día a día o para ocasiones especiales, el *smartphone* puede ser un gran aliado. Con estas aplicaciones gratuitas se puede buscar, compartir y guardar recetas, trucos y listas de compras para platos, postres y bebidas.

1 Epicurious

Posee más de 30.000 recetas separadas por temas, con todos los pasos necesarios para realizar el plato. Además, comentarios de quienes ya lo probaron, fotos y lista de *shopping*, a la que se puede ingresar en el supermercado para comprar todo lo necesario.

Gratis | Tamaño: 62.6 MB | Desarrollador: Condé Nast Digital

2 Adrià en casa

Creada por el famoso chef Ferran Adrià y su equipo, permite elaborar los menús que comía el *staff* del restaurante catalán El Bulli de la misma manera que en el mundo profesional. Ayuda a comer cada día de forma variada, razonable y barata, con elaboraciones que nadie imagina que se pueden hacer con tanta facilidad.

Gratis | Tamaño: 312 MB | Desarrollador: Telefónica España SAU

3 Our Groceries

Permite hacer lista de compras, agregando ítems o recetas y guardarlas para poder añadirlas a la nueva si es necesario. Tiene sincronización entre dispositivos, por lo que se pueden enviar las listas y compartir entre miembros de la familia.

Gratis | Tamaño: 9.8 MB | Desarrollador: HeadCode

4 Food planner

Permite organizar un plan integral de comidas, lista de compras y una colección de recetas que para sincronizar entre múltiples teléfonos, tabletas y la *web*. Se pueden usar recetas propias o de sitios en ocho idiomas diferentes y ordenarlas con etiquetas.

Gratis | Tamaño: 36.0 MB | Desarrollador: MiniMobile

5 Big Oven

Una de las bases de datos más extensas del mercado, con más de 170.000 recetas y un diccionario con términos relacionados a la cocina. Explica qué es cada cosa y si puede suplantarse por otra en caso de no tenerla. También ofrece una función para ingresar los ingredientes que hay en casa y ver qué se puede cocinar con eso. Tiene unos 600.000 usuarios que comentan las recetas.

Gratis | Tamaño: 35.9 MB | Desarrollador: BigOven.com

6 Canal cocina

Es la *app* del canal de la televisión española especializado en gastronomía. Además de consultar las recetas del canal, se pueden subir las propias, consultar las que suben los usuarios, comentarlas y valorarlas. Incluye platos de cocina española tradicional, rápida, cocinas del mundo, *light* y de autor.

Gratis | Tamaño: 5.9 MB | Desarrollador: Multicanal Iberia, S.L.

7 Baker's Percentage

Permite almacenar y calcular las recetas para hacer todo tipo de panes y masas. Tiene un listado de recetas muy comunes, como el pan básico o *croissants*, y una función para obtener una fórmula equilibrada variando cualquiera de los ingredientes base.

Gratis | Tamaño: 2.4 MB | Desarrollador: Rodrigo Varela

8 Nestlé Postres

Ya sea un *brownie* o una *mousse*, los video talleres de la aplicación lo explican de manera fácil, rápida e intuitiva. Además, permite recopilar recetas y trucos en un área personal y compartirlas con amigos. Ante cualquier duda, una repostera está a disposición de los usuarios para responderles.

Gratis | Tamaño: 24.2 MB | Desarrollador: Nestlé España, SA

9 Cocktail Flow

Para poner el broche de oro a una buena comida, en esta aplicación se pueden preparar tragos escogiendo entre etiquetas como "clásico", "tropical" o "sin alcohol". También identifica los combinados que se pueden elaborar con los ingredientes que el usuario tenga en su cocina.

Gratis | Tamaño: 18.1 MB | Desarrollador: Distinction Informatikai Szolgaltato Kft.

10 Great coffee app

Permite ampliar el horizonte y abrir un abanico de bebidas hechas a base de café. Propone recetas y videos de cada paso del proceso, datos interesantes sobre el café y mucho más. Café irlandés, vienés y cócteles de todo tipo, además de los diferentes modos de preparación.

Gratis | Tamaño: 49.2 MB |Desarrollador: Baglan Dosmagambetov

ILUSTRACIÓN: JENI RODGER

10 razones para visitar México

La capital mexicana lo tiene todo: desde una gastronomía exquisita y barrios bohemios donde disfrutarla, hasta sitios arqueológicos aztecas y grandes museos para conocer su historia. Sus muralistas y las fiestas del Día de Muertos son su marca cultural ante el mundo.

1

2

1 Teotihuacán. A 45 kilómetros de la ciudad, es el enclave arqueológico más famoso del país. La ciudad fue levantada entre los siglos II y VII y más tarde los aztecas la llamaron "Ciudad de los Dioses". En la famosa Calzada de los muertos se alzan las monumentales pirámides del Sol y la Luna.

2 Castillo de Chapultepec. Con más de 229 años, ha sido casa de virreyes, un observatorio, el Colegio Militar, casa presidencial y actualmente sede del Museo Nacional de Historia. Está en el parque urbano más grande de América Latina y, además de patios, escalinatas y jardines, tiene 19 salas de exposición sobre la historia de México.

3 Gastronomía. Con condimentos y sabores picantes, ingredientes básicos como el maíz, los frijoles y los chiles adquieren miles de matices. Hay puestos callejeros por toda la ciudad, mientras los grandes restaurantes se concentran en el centro histórico y los barrios de Polanco, Roma, Condesa y Tlalpan.

4 Zócalo. Es la Plaza de la Constitución, corazón de la ciudad. Está rodeada de imponentes construcciones coloniales y vestigios aztecas, entre las que se destacan la Catedral Metropolitana, el Palacio Nacional y el Templo Mayor, que fue el centro religioso de la antigua ciudad de Tenochtitlán.

3

5 La Casa Azul, casa de Frida Kalho. En La Casa Azul, en Coyoacán, se accede al universo privado de esta gran pintora mexicana. Además de sus objetos personales, allí se encuentran obras importantes de la artista, como *Viva la Vida*, *Frida y la cesárea* y *Retrato de mi padre Wilhem Kahlo*.

6 Palacio de Bellas Artes. Localizado en el centro histórico, este imponente edificio *art nouveau* es la sede del teatro lírico más importante de México. Para no perderse: las obras de grandes muralistas mexicanos como Diego Rivera y David Alfaro Siqueiros en su interior.

4

5

6

7

8

9

10

10

FOTOS: 6. ENRIQUE GRANDOS SALAS, 8. MIKE PEEL

7 Celebración del Día de Muertos. Entre el 31 de octubre y el 2 de noviembre, la capital se viste de flores y olor a incienso. Hay desfiles de catrinas, calaveritas, música tradicional, paseos nocturnos en bicicleta y una gran ofrenda en el Zócalo.

8 Museo Nacional de Antropología. Considerado uno de los museos más importantes de América Latina, alberga colecciones de las diversas culturas prehispánicas de México. Entre las piezas más famosas se encuentran la enorme Piedra del Sol o calendario azteca.

9 Xochimilco. Un área de canales e islotes artificiales construidos con varas y troncos, llamados "chinampas", en los que desde tiempos prehispánicos se han cultivado vegetales, legumbres y flores. Hoy se pueden recorrer en barcazas conocidas como "trajineras", con espectáculos de mariachis y gastronomía local.

10 Tres barrios. Colonia Condesa y Colonia Roma, cosmopolitas y vanguardistas, son ideales para pasear y disfrutar de su vida cultural y nocturna: parques, glorietas y bulevares con cafés, librerías, restaurantes, galerías de arte y *boutiques*. A ellos se suma Coyoacán, conocido por su ambiente bohemio, con bares, cantinas y cafés.

Agenda cultural

Ciudad de México / hasta diciembre, 2016

Las apariencias engañan: Los vestidos de Frida Kahlo

Organizada por el Museo Frida Kahlo y Vogue México, la muestra descubre en 22 atuendos de Frida Kahlo (México, 1907-1954) la preferencia de la artista por la indumentaria tradicional, también reflejada en obras como *Las dos Fridas* (1939) o *Mi vestido cuelga ahí* (1934).

Museo Frida Kahlo | Londres 247, Del Carmen Coyoacán | Mar. y jue. a dom. de 10 a 17.30, mié. de 11 a 17.30 | www.museofridakahlo.org.mx

Buenos Aires / a partir del 21 de septiembre, 2016

Verboamérica

En la nueva exposición de la colección permanente del MALBA, los curadores Andrea Giunta y Agustín Pérez Rubio proponen un recorrido por la historia poscolonial del arte latinoamericano, a partir de los nombres que los artistas formularon cuando crearon sus programas estéticos.

MALBA| Av. Figueroa Alcorta 3415 | Jue. a lun. de 12 a 20, mié. de 12 a 21, mar. cerrado | www.malba.org

Treviso / 6 de noviembre, 2016 - 19 de febrero, 2017

Geografía, ¿sirve para la guerra?

En el contexto de la celebración del fin de la Gran Guerra, la exposición indaga, en tres secciones –rocas y agua, signos humanos y cartas de guerra–, la frontera natural que da forma a los Estados, el conocimiento geográfico que define la idea de nación y la coexistencia de los enfoques culturales de cada lado del límite geográfico.

Fondazione Benetton Studi Ricerche | Via Cornarotta 7 | Mar. a vie. de 15 a 20, sáb. y dom. de 10 a 20 | www.fbsr.it

Nueva York / 29 de noviembre - 17 de diciembre, 2016

Pedro Almodóvar, retrospectiva

En una gran retrospectiva del reconocido cineasta Pedro Almodóvar (España, 1949), se proyectarán largometrajes como *Pepi, Luci, Bom y otras chicas del montón* (1980), *Mujeres al borde de un ataque de nervios* (1988) y *Todo sobre mi madre* (1999) y se presentará *Julieta* (2016), su última producción.

MoMA | 11, West 53 St.| Sáb. a jue. 10.30 a 17.30, vie. de 10.30 a 20 | www.moma.org

París / 2 de julio, 2016 - 8 de enero, 2017

The Great Animal Orchestra

La propuesta –conversación entre la gran orquesta polifónica de animales y una orquesta visual de artistas inspirada en el trabajo del músico Bernie Krause (Estados Unidos, 1938)– reúne a Pierre Bodo, Cai Guo-Qiang, Manabu Miyazaki, Claudine Nougaret, Ryuichi Sakamoto, Hiroshi Sugimoto, Mauricio Rocha y Adriana Varejão.

Fondation Cartier pour l´art contemporain | 261, Bvd. Raspail | Mar. de 11 a 22, miér. a dom. de 11 a 20 | www.fondation.cartier.com

Santa Fe / 16 de julio, 2016 - 8 de enero, 2017

SITElines.2016: Much wider than a line

En su segunda edición, la bienal enfocada en el arte contemporáneo de las Américas reúne a 30 artistas de 16 países. Cinco nuevos curadores articulan expresiones como la influencia indígena, la relación con el territorio y el legado colonial.

SITE Santa Fe | Paseo de Peralta 1606 | Vie. y sáb. de 10 a 17 | www.sitesantafe.org

Francis Bacon. Tres estudios para una Crucifixión, 1962. © The Estate of Francis Bacon.

Bilbao / 30 de septiembre, 2016 - 8 de enero, 2017

Francis Bacon: de Picasso a Velázquez

Una selección de 90 pinturas de Francis Bacon (Irlanda, 1909 - España, 1992), y de maestros clásicos que influyeron en su carrera. La mirada de Bacon sobre la cultura francesa y española se descubre en cuadros como *Figura tumbada* (1966) o *Retrato de George Dyer en un espejo* (1968).

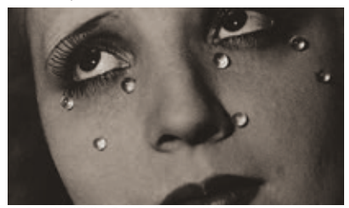
Guggenheim Bilbao | Av. Abandoibarra 2 | Mar. a dom. de 10 a 20, lun. cerrado | www.guggenheim-bilbao.es

Londres / 10 de noviembre, 2016 – 7 de mayo, 2017

The radical eye: Modernist photography from the Sir Elton John Collection

Más de 50 artistas y 150 obras de la colección privada de Sir Elton John (Inglaterra, 1947), una de las mayores del mundo de la fotografía, se exhiben en una muestra única. Las imágenes, de artistas como Man Ray, Berenice Abbott, Alfred Stiegliz, André Kertész y Aleksander Ródchenko, comprenden la época modernista de la fotografía (1920-1950).

Tate Modern | Bankside| Dom. a jue. de 10 a 18, vie. y sáb. de 10 a 22 | www.tate.org.uk



Man Ray 1890-1976 Glass Tears (Les Larmes) 1932 Photograph, gelatin silver print on paper 229 x 298 mm Collection Elton John © Man Ray Trust/ADAGP, Paris and DACS, London 2016.

Gargantilla de oro con rubíes, zafiros, lapislázulis y brillantes, 1979. Bvlgari Heritage Collection.

Madrid / 30 de noviembre, 2016 - 26 de febrero, 2017

Bvlgari: Tesoros de Roma

Con una selección de entre 60 y 100 joyas, algunas pertenecientes a la Colección Heritage Bulgari y otras a la colección personal de la baronesa Carmen Thyssen, la muestra traza sutiles relaciones entre las piezas exhibidas y las obras romanas que las inspiraron.

Museo Thyssen-Bornemisza | Paseo del Prado 8 | Lun. de 12 a 16, mar. a dom. de 10 a 19 | www.museothyssen.org

Washington / 23 de febrero - 14 de mayo, 2017

Yayoi Kusama: Infinity Mirrors

Seis salas de espejos y más de 60 piezas que no han sido exhibidas se podrán ver en la primera gira que realizará la artista Yayoi Kusama (Japón, 1929) por Estados Unidos y Canadá. Le siguen Seattle, Los Ángeles, Ontario y Cleveland.

Hirshhorn Museum | 700, Independence Ave.| Todos los días de 10 a 17.30 | www.hirshhorn.si.edu

Telenovelas, la trama del negocio

Mientras aún hay quien las subestima, las telenovelas latinoamericanas son el formato más significativo para el flujo de importación y exportación de programas televisivos de ficción en Iberoamérica.

Por Laura Raquel Martínez

Mesa de negocios en la Feria NATPE Europe 2015.

Sin querer ser melodramáticos, pese a que **las telenovelas mantienen el liderazgo en la exportación y consumo de la ficción iberoamericana**, las realizaciones regionales registraron una caída en los últimos años. Así lo advirtió en su último informe el Observatorio Iberoamericano de la Ficción Televisiva (Obitel).

La consolidación de las ficciones extranjeras en la región, la migración de la audiencia a nuevas pantallas y los cambios en las políticas públicas son algunos de los principales motivos de la baja producción, según se desprende de los diferentes estudios de Obitel.

Y, si bien en términos generales la inversión publicitaria registró un incremento en los formatos televisivos de ficción, las empresas apenas alcanzan a cubrir los costos de producción, con lo cual muchas encuentran en **el mercado externo un espacio interesante para consolidar su crecimiento**.

Protagonistas del *prime time*

Desde hace cuatro décadas, la telenovela es la preferida de la programación televisiva latinoamericana y uno de los formatos que mejor se adaptó al mercado, permitiendo a la región competir en el sector de ficción televisiva con Europa y Estados Unidos.

Según Obitel, en 2015, **ocho de las 10 ficciones más vistas en la región fueron telenovelas**. Precisa, además, que casi un 32% de esos productos fueron exportaciones, destacándose las de origen mexicano, brasileño y colombiano.

Para Claudia Sahab, directora para Europa de Televisa Internacional, **el secreto del éxito de la telenovela radica en el poder que tienen las historias para captar a la audiencia.** "A quien le ha funcionado la telenovela, termina emitiéndola siempre. **Es un producto muy noble**", asegura.

Más exportadas en 2015 en los países OBITEL:

- **Rastros de mentiras** (Brasil)
  CP: Globo - CE: Teledoce (Uruguay), Ecuavisa (Ecuador), Telefé (Argentina), Canal 13 (Chile)
- **Imperio** (Brasil)
  CP: Globo - CE: Globo (Brasil), Teledoce (Brasil), Ecuavisa (Ecuador)
- **Lo imperdonable** (México)
  CP: Televisa - CE: Canal 2 (México), América (Perú), Televisa (Estados Unidos)
- **La gata** (México)
  CP: Televisa - CE: América (Perú), Televisa (Estados Unidos)
- **Amores con trampa** (Chile)
  CP: Televisa - CE: Canal 2 (México), Televisa (Estados Unidos), Venevisión (Venezuela)
- **Pasión y poder** (México)
  CP: Televisa - CE: América (Perú), Canal 2 (México), Televisa (Estados Unidos)
- **Celia** (Colombia)
  CP: FoxTelecolombia - CE: Canal 13 (Chile), TC Televisión (Ecuador)

CP: casa productora CE: canal de exhibición.
Fuente: OBITEL

De la mano de Televisa, líder en el mercado regional y europeo, la telenovela latinoamericana ocupa importantes *slots*, destacándose en Europa el canal español Nova, de Atresmedia, donde –explica Sahab– la compañía mexicana "tiene una gran presencia y sostiene un éxito que rebasa el promedio del canal, consolidándose como proveedor principal".

En 2015, con un total de 82 títulos producidos solo en Iberoamérica, la telenovela latinoamericana se ha vuelto la heroína indiscutida de la ficción televisiva. Sin embargo, las "súper series" –un formato que mezcla características de telenovela y serie– van ganando un papel estelar.

Nuevas estrellas del mercado

Impulsadas por la tecnología y las nuevas generaciones, que están abandonando la forma tradicional de mirar televisión, las empresas buscan adaptar sus contenidos de ficción a la nueva demanda.

"**A partir de 2016, estamos haciendo contenidos de telenovelas más cortas** –dice Sahab–. Si normalmente las telenovelas duran 120 a 130 episodios, los estamos haciendo de 60 a 80, para acceder a otro tipo de canal de distribución".

En ese sentido, Televisa lanzó dos telenovelas cortas: *Las Amazonas*, en febrero, y *Corazón que miente*, en mayo, de 61 y 70 episodios respectivamente. Además, como parte de su estrategia presentó *Blim*, un servicio de entretenimiento de video bajo demanda por suscripción (SVOD) destinado al público latinoamericano.

FOTO: GENTILEZA NATPE

> En 2015, con un total de 82 títulos producidos solo en Iberoamérica, la telenovela latinoamericana se ha vuelto la heroína indiscutida de la ficción televisiva.

Por su parte, el director general de TV Azteca, Benjamín Salinas, declaró en el marco del Content Capital (primera edición del foro internacional en México), **que tras 20 años de hacer telenovelas dejarán ese formato para adaptarse a la nueva demanda**.

"Tres meses con el producto más exitoso de Netflix en Estados Unidos: 4,8 millones de personas, cuando en tres horas: 12,6 millones solo vieron TV Azteca…", ejemplificó Salinas al momento de evaluar la capacidad de propuestas como Netflix para atraer al público.

No obstante, advirtió que se asiste a una "**pulverización de la audiencia**", en la cual todo el mundo está viendo algo, ya no concentrado en un solo lugar. "Cuanto más perdemos audiencia en los medios tradicionales, también la pierden los demás", aseguró.

La estrategia que se plantea TV Azteca consiste en coproducir. "Frenamos toda nuestra programación. Ahorita, todo lo que estamos haciendo lo estamos coproduciendo", explicó Salinas, quien **apela a un exhaustivo conocimiento de la audiencia y a la colaboración para reunir el talento, como la esencia del futuro de la televisión**.

Las coproducciones, junto a las súper series, las ficciones policiales, las adaptaciones de ideas generadas en otros medios y el intercambio cultural son cinco de las tendencias más fuertes del mercado televisivo internacional, en el que la trama del negocio se teje a punto de creatividad e hilando la relación con la cambiante audiencia.

Para Kenny Bae, *Senior Producer Marketing Content Business* **para KBS World (Corea), la quintaesencia del formato televisivo hoy radica en ser "*global, social and mobile*"** y asegura que el móvil es la clave de la producción de contenidos a futuro.

Según Bae, quien ofreció una videoconferencia organizada por el Festival y Mercado de Televisión Internacional (FyMTI) en Buenos Aires, **desde KBS World están elaborando formatos específicos para el móvil**.

Además, destacó que trabajan para llevar el proceso creativo a lo técnico: "Pensamos y creamos en función del formato", dijo. No obstante, consultado por el público presente, admitió que **uno de los dos contenidos más visto en Corea hoy sigue siendo la telenovela.**

Guía de Ferias

16 - 18 de noviembre, 2016 | Cancún, México
MIP Cancún
Celebrado en español e inglés, MIP Cancún está enfocado al mercado latinoamericano e hispano de Estados Unidos, reuniendo a más de 300 ejecutivos de producción y programación bajo un formato de intermediación.
www.mipcancun.com

28 - 30 de noviembre, 2016 | Buenos Aires, Argentina
FyMTI
Desde su primera edición en 2010, FYMTI logró convocar a ejecutivos, productores y profesionales de la industria audiovisual especialmente interesados en contenidos latinoamericanos.
www.fymti.com

6 - 9 de diciembre, 2016 | Marina BaySands, Singapur
ATF – Asia Televisión Forum
Único mercado de entretenimiento en Asia que reúne a vendedores y compradores de contenido internacional, para financiar, distribuir y coproducir a través de todas las plataformas.
www.asiatvforum.com

17 - 19 de enero, 2017 | Miami, Estados Unidos
NATPE
Líder en el desarrollo de los mercados internacionales de contenido dinámico, NATPE realiza cada año dos encuentros: Miami y Budapest, creando entornos favorables para las relaciones comerciales.
www.natpe.com

8 - 19 de marzo, 2017 | Río de Janeiro, Brasil
Rio Content Market
Fundado en 2011, RCM reúne a más de 3.500 profesiones de televisión y medios digitales de 36 países, constituyendo uno de los mayores mercados del continente.
www.riocontentmarket.com

3 - 6 de abril, 2017 | Cannes, Francia
MIP TV
Cada abril, cerca de 11.000 distribuidores y compradores de todo el mundo asisten a la MIPTV para negociar nuevos acuerdos, asistir a conferencias y participar de las tendencias.
www.miptv.com

Paula Kuschnir

Realizadora audiovisual, fotógrafa y docente, integra la Federal Distribución Internacional (FDI), una asociación de realizadores y productores argentinos dedicados a potenciar sus producciones en el mercado extranjero.

Por Laura Raquel Martínez

Paula Kuschnir.

Marco Trade revista: *¿Cuáles son los principales inconvenientes para exportar?*
Paula Kuschnir: El idioma, las historias localistas y la estética demasiado cinematográfica que podría salirse de los estereotipos y narrativas clásicas. También la renovación de catálogo, porque la producción desde los distintos lugares del país varía en función de los recursos. Justamente, ese fue uno de los motivos para conformar la distribuidora. Pero lo cierto es que el público homogéneo no existe. Por eso, lo que a veces es una barrera cultural termina siendo un puente.
MTR: *¿Cómo es la relación con la competencia?*
PK: En Argentina hay un monopolio de medios que piensa en importar contenidos a precios accesibles y para un público masivo, como el de telenovelas. Detrás de la industria del entretenimiento hay un aparato económico y de *marketing* que trabaja para instalar tendencias. Por eso resulta difícil competir contra mega producciones muy promocionadas. Además, otra discusión que hay que tener es la de las audiencias. Hoy estamos prácticamente colonizados con los contenidos de afuera, por ejemplo los de Netflix –de excelente calidad narrativa y de producción– son entre 80 y 90% producciones estadounidenses. Hasta que no estén dadas las condiciones para competir en igualdad, la comparación, además de injusta, es casi imposible. Por otro lado, internamente existe una asimetría histórica entre quienes están radicados en Buenos Aires, con fácil acceso a representantes de la industria comercial consolidada, y quienes no.
MTR: *¿Qué se espera de las producciones de ficción, particularmente de las telenovelas?*
PK: La tendencia siempre son los clásicos, los grandes mitos jamás pasan de moda. Pero hoy hay que sumar el componente de lo extranjero o lo exótico. Las culturas lejanas nos acercan algo del mundo del otro, aunque sea una postal colorida del lugar.
MTR: *¿A qué se atribuye el éxito de las telenovelas extranjeras en el mercado regional?*

> "Siempre hay oportunidades en el mercado extranjero porque hay más heterogeneidad de compradores y distribuidores. Sin embargo, los comportamientos de los mercados varían de un año a otro."

PK: Más a moda que a calidad, aunque hay excepciones. Los contenidos que se producen desde el FDI responden a la calidad internacional exigida técnicamente, pero no son masivos. Además, no existe un aparato propagandístico que los mueva en forma continua y no hay decisión de los canales y programadores locales ni regionales de darle el *prime time* o una frecuencia idéntica.
MTR: *¿Qué valoración se puede hacer del mercado actual?*
PK: Siempre hay oportunidades, principalmente en el mercado extranjero, porque hay más heterogeneidad de compradores y distribuidores. Los mercados internacionales ofrecen la posibilidad de que pasemos de una reunión con la TV pública rusa a canales temáticos de Suiza.
MTR: *¿Qué cambios se advierten en el mercado en los últimos meses?*
PK: Viene mutando a la par de la economía y la política. Esos cambios impactan en la industria del entretenimiento y marcan las tendencias actuales también: qué historias, qué personajes, qué temas atraviesan las producciones. El mundo está inestable y hostil, eso se pone de manifiesto en lo que programa Netflix pero también en las producciones independientes. ●

Federal Distribución Internacional – FDI
federaldistribucion.com federaldistribucion@gmail.com

FOTO: GENTILEZA PAULA KUSCHNIR

Viajes sobre rieles con encanto español

Cada una de las rutas que ofrecen los trenes turísticos españoles –los paisajes costeros o el interior de la península ibérica–, invitan a descubrir costumbres arraigadas a un delicado maridaje entre paisaje y gastronomía.

por Laura Raquel Martínez

Tren Al Andalus.

Salón del tren.

Coche restaurante.

Suite superior.

Servicio a bordo del tren.

FOTOS: GENTILEZA RENFE

España tiene una de las mayores ofertas de trenes turísticos, entre las que se destacan sus servicios de lujo: el Transcantábrico y Al Andalus, con una gran variedad de alternativas en duración de viaje y tarifas que permite planear trayectos a medida.

Ambos circuitos, administrados por la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), conectan con Madrid y **ofrecen coches con una cuidada decoración, selecta gastronomía y excursiones programadas**, que garantizan el confort y calidad de sus prestaciones.

Para Álvaro López-Guijarro, de The Luxury Train Club, **los trenes españoles se caracterizan por realizar "la mayor variedad de recorridos a través de un solo país"**. Además, destaca que el valor histórico y cultural de las ciudades que se visitan "son difíciles de igualar por cualquier otro tren de lujo en el mundo".

"La excelente red ferroviaria de la que disponemos en España permite unos trayectos más completos", asegura López-Guijarro, y explica que eso hace posible "sacar el máximo rendimiento a la hora de organizar itinerarios".

Por su parte, Carlos González Sánchez, de *Turismo en tren*, coincide y resalta que **los trenes turísticos y de lujo proponen "un viaje con muchos valores añadidos"**, permitiendo descubrir paisajes, historias y sabores locales.

Según González Sánchez, "la gastronomía merece un apartado especial". **Durante los viajes se degustan los mejores productos de cada región por la que se transita**, tanto en los coches salón como en los típicos restaurantes incluidos en el servicio.

El Transcantábrico Gran Lujo, que comenzó a operar en 1982, está catalogado como uno de los mejores trenes turísticos del mundo. Atravesando la Cornisa Cantábrica, desde San Sebastián a Santiago de Compostela, **la formación se interna en la España Verde para ofrecer imponentes paisajes costeros y platos regionales**, como la fabada, el cocido montañés y los pescados al horno.

Viajar en tren "permite conocer diferentes lugares sin necesidad de hacer y deshacer equipaje", sugiere González Sánchez. Entre los encantos del recorrido se incluyen visitas tan diversas como la Playa de Las Catedrales (Galicia), la Cueva de Altamira (Cantabria) o el Museo Guggenheim (Bilbao).

Para López-Guijarro una **opción de "belleza extraordinaria" resulta el itinerario de Al Andalus**, que, inaugurado en 2012, recorre varias ciudades de Andalucía, teniendo a Sevilla como principal.

El Archivo de Indias (Sevilla), bodegas de Jerez (Jerez de la Frontera), La Alhambra (Granada) –el monumento más visitado de España–, ciudades tan enigmáticas como Cádiz, Toledo o Aranjuez forman parte del programa del Al Andalus.

La gastronomía andaluza tiene productos de reconocimiento mundial como el aceite de oliva, el vino de jerez o el jamón ibérico de Jabugo, algunos de los cuales se utilizan para preparar platos de la región, como el gazpacho o el rabo de toro.

Considerados **auténticos hoteles cinco estrellas, los trenes de lujo evocan el encanto de los grandes expresos de principios del siglo XX**, aunque con las comodidades propias del siglo XXI. Los operadores coinciden en distinguir la experiencia turística, en la que el ferrocarril constituye la razón del viaje, no solo el medio para realizarlo. ●

Tren Transcantábrico.

Suite Gran Lujo.

Salón del tren.

Chef Ramón Celorio a bordo del Transcantábrico.

Coche restaurante.

FOTOS: GENTILEZA RENFE

TEMPORADA 2017

Transcantábrico Gran Lujo

Sus modernizados coches *Pullman* de 1923 acogen a 28 pasajeros en 14 amplias suites. Tiene cuatro coches salón y siete coches cama.

Itinerarios: Santiago de Compostela-San Sebastián / San Sebastián-Santiago de Compostela.
8 días, 7 noches
Costo: Entre 2.000 y 4.900 euros.

Al Andalus

Con cinco salones de estilo *Belle Époque* construidos entre 1928 y 1930, es uno de los trenes turísticos más espaciosos del mundo. Con capacidad para 64 pasajeros, ofrece un cuidado equilibrio entre la vida social y el recogimiento.

Itinerarios: Andalucía: Sevilla-Sevilla y Sevilla-Granada / Ruta Extremeña: Sevilla-Madrid
7 días, 6 noches / 6 días, 5 noches / 4 días, 3 noches
Costo: Andalucía: Entre 1.800 euros y 4.400 euros // Ruta Extremeña: Entre 1.500 y 3.700 euros.
Ambos incluyen:
Servicio *suite* estándar: Alojamiento en *suite*, desayunos con platos a la carta, cenas y comidas a bordo o en restaurantes, copa y aperitivo de bienvenida, cena de gala de fin de viaje, agua mineral en el *minibar*, actividades a bordo, entradas a museos y espectáculos, excursiones y visitas, autocar, dos traslados con 50% de descuentos en trenes de Renfe, tasas y servicios, prensa diaria y revistas.
Servicio *suite* superior: Además de lo incluido en la *suite* estándar, ofrece dos cenas/comidas privadas, bebidas no alcohólicas en el *minibar*, recogida y orden del equipaje.
El Transcantábrico Gran Lujo tiene una opción económica: el Transcantábrico Clásico, que en 2017 prevé operar de Santiago de Compostela a León y a Santander, de León a Santander y viceversa.

Renfe

Empresa oficial que brinda información sobre servicios, itinerarios, precios y reservas, de trenes turísticos en España.

www.renfe.com/trenesturisticos | trenesturisticosdelujo@renfe.es | +34 902 555 902

The Luxury Train Club

Sistema inglés de reservas *online* exclusivo para viajes en tren de lujo. Suscripción gratuita a través del *newsletter*.

www.luxurytrainclub | consultas@luxurytrainclub.com | +44 (0) 1249 890205

Turismo en tren

Empresa española del Grupo Crucemar, especializada en turismo mayorista y minorista sobre trenes.

www.turismoentren.com | info@turismoentren.com | +34 913 095 131

Rail Europe

Combina mapas, cronogramas y tarifas de más de 50 compañías de tren en Europa. Permite crear itinerarios reservar *online*.

www.raileurope.com | +1 800 726 1936

Game on: perspectivas del videojuego

Considerado como el producto cultural con mayor proyección de crecimiento global, el videojuego se consolida por encima de la música o el cine. Según Desarrollo Español de Videojuegos, el mercado mundial podría llegar a los 118.000 millones de dólares en 2019.

En comparación con otras industrias culturales, **el videojuego se consolidó como un floreciente sector global y uno de los pocos que alcanzó un crecimiento sostenido a lo largo de los años**, advierte Desarrollo Español de Videojuegos (DEV), una asociación que representa a las empresas de videojuegos españolas e internacionales con sede en España.

"**El mercado global del videojuego seguirá creciendo a una tasa anual de 6,6%, hasta llegar en 2019 a los 118.000 millones de dólares**", asegura el *Libro Blanco del Videojuego 2016*, informe editado por DEV.

En 2015, el mercado mundial del videojuego generó ventas por **91.800 millones de dólares**. Según la consultora Newzoo citada por DEV, **la región Asia Pacífico lidera el mercado** con una proyección de 46.600 millones de dólares en 2016, lo que representa el 47% del total de los ingresos globales del sector.

Para la consultora, **China superará en ingresos al mercado estadounidense en 2018**, con estimaciones de 32.800 millones de dólares contra 24.100 millones. No obstante, los expertos de Newzoo advierten que ese crecimiento en el país asiático responderá al desarrollo de los videojuegos para móvil.

En tanto, el mercado norteamericano –descrito prácticamente por Estados Unidos– se ubica en segundo lugar tras el asiático, con 23.500 millones de dólares en 2016. Sin embargo, DEV destaca que **la región latinoamericana es la de mayor perspectiva de crecimiento en el mundo**.

"A pesar de tener una tasa de conexión a Internet inferior a otros lugares del mundo, se trata de una región muy interesante para los inversores que quieren lanzar sus proyectos", explica DEV.

México, Brasil, Colombia, Chile y Argentina son los principales países para el comercio de los videojuegos en la región, afirma el *Libro Blanco*. Por su parte, España se ubica en cuarto lugar en Europa, detrás de Alemania, Reino Unido y Francia, según datos de Newzoo.

La industria española sigue experimentando un destacado ritmo de crecimiento, impulsado por las ventas internacionales, que concentran el 52% del total de los ingresos.

Mientras que América del Norte y Europa representan los principales mercados, América Latina y Asia son los que tienen mayores oportunidades de expansión.

Por su parte, América Latina cuenta con más de 100 empresas dedicadas al desarrollo de videojuegos, con ingresos estimados sobre los 4.500 millones de dólares. Actualmente, la industria local, que se caracteriza por orientarse a la exportación, está en plena etapa de crecimiento.

Mesa de juego: ¿dónde se disputa la acción?

Si bien se estima que existen cerca de 1.500 millones de jugadores en el mundo, solo **unos 300 millones conformarían el núcleo que genera la mayor parte de las ventas directas**, asegura el último informe de la firma de investigación de mercado *DFC Intelligence*.

Los jugadores, según DEV, utilizan principalmente plataformas *mobile* –*smartphones* y tabletas– y PC. Para 2016, la firma Newzoo anticipa que el segmento con mayor peso en el mercado global será el ordenador, seguido por las consolas de sobremesa.

Sin embargo, los *smartphones* y las tabletas, que se ubican en tercer lugar, son las plataformas con mayor perspectiva de crecimiento. "**El segmento *mobile* es el que crecerá de forma más contundente, llegando a representar un tercio del total global** –unos 52.500 millones de dólares– en 2019", advierte DEV.

Jugadores del mercado: ¿cuáles son las nuevas apuestas?

El auge del videojuego tiene a los programas de desarrolladores de talento en la mira y **tanto el sector público como el privado apuestan por los emprendedores independientes**.

En ese sentido, en 2012, Sony PlayStation lanzó en América Latina 20 estudios que se propagaron hasta alcanzar los 150 en 2015.

En 2016, la compañía japonesa firmó un convenio de colaboración con la Junta de Andalucía para instalar en la Isla de la Cartuja **la segunda incubadora de videojuegos en España**, sumándose a la existente en Madrid.

Para los expertos del sector, la industria del videojuego seguirá expandiéndose en los próximos años, impulsada no solo por el desarrollo y consumo recreativo, sino también por la aplicación de sus métodos y procedimientos en otros sectores ajenos al entretenimiento. ■

Las principales tendencias del mercado

- **Realidad virtual y realidad aumentada**. El 30% de las empresas está llevando a cabo desarrollos en este sentido, mientras dos tercios quieren hacerlo a corto y mediano plazo.
- ***Cloud Gaming***. Prospera el multi-jugador *online*. La transmisión directa y bajo demanda permite el acceso al juego que, sin necesidad de videoconsola, se almacena en el servidor de la compañía.
- ***eSports***. La competición deportiva, por su gran popularidad, prevé una perspectiva de crecimiento de 40% anual. Los torneos son retransmitidos vía *streaming*, con premios que superan el millón de euros.
- **Dispositivos móviles**. El segmento de *mobile* se proyecta con el mayor crecimiento, alcanzando un tercio del mercado global en 2019.

Fuente: DEV.

FOTO: MICKO1986/ISTOCKPHOTO.COM

Videojuegos, la realidad del entretenimiento

El videojuego abre una puerta para integrar e interrelacionar narrativas propias de los lenguajes cinematográfico, televisivo o literario con el audiovisual. Aquí, cinco títulos conectados con la televisión y la literatura para cruzar al mundo de la diversión.

Acción

Batman

Compuesto por cinco episodios, el juego explora las aventuras de *El caballero oscuro*, introduciendo argumentos originales. Asimismo, toma elementos de las clásicas historias del cómic –bien conocidas por sus fans–, y las entrecruza con diversas tramas personales y singulares, ajenas a las propuestas conocidas. *Batman* cuenta con una narrativa sustentada en la ramificación de decisiones, lo que genera que cada jugador avance afrontando situaciones particulares. Cada decisión tomada hará que el argumento varíe y los personajes se relacionen de manera sorprendente. La serie también permite la opción de varios jugadores, pudiendo interactuar entre dos y 24 personas. La historia tiene una duración de entre 60 y 90 minutos, dependiendo del nivel de atención de los jugadores, siendo que quienes más tiempo se dediquen a los detalles, más demorarán en alcanzar el objetivo final.

Desarrollador: Telltale Games
Plataforma: PlayStation 4, Xbox One, Android, PlayStation 3, Xbox 360, iOS, Microsoft Windows, MacOS

Estrategia - Acción

Star Trek

El clásico de las series de televisión –que prevé un nuevo lanzamiento televisivo en 2017– tiene su adaptación al videojuego.

Con más de 50 juegos dedicados en casi 50 años de historia, por primera vez los jugadores interpretan a James Kirk o Spock en una experiencia original que demanda la cooperación y el trabajo conjunto para ganar el combate. La propuesta permite jugar individualmente y ponerse al mando de una tripulación virtual o, también, sumar a otros participantes y disfrutar en equipo. Para la crítica especializada, *Star Trek* desafía los límites del juego cooperativo con una aventura nunca experimentada, donde los participantes pueden crear su propio capitán y ser los protagonistas de una de las 130 experiencias basadas en los episodios de la serie.

Desarrollador: Digital Extremes
Plataforma: PlayStation 4, PlayStation 3, Xbox 360, Microsoft Windows

Logic puzzles

The Franz Kafka Videogame

Un homenaje a Franz Kafka desarrollado por el diseñador ruso Denis Galanin, que recrea a través de una aventura gráfica varios relatos del autor checo, como *El castillo* y *La metamorfosis*. El juego propone un viaje junto con un hombre llamado K, a través de laberintos cargados de obstáculos. Respondiendo a una oferta de empleo, K inicia un viaje que lo enfrenta con un mundo eventual y, por momentos, absurdo.

Para la gráfica, Galanin se inspira en la estética del artista René Magritte (Bélgica, 1898-1967), que imprime a los escenarios un estilo surrealista. *The Franz Kafka Videogame* no pasó desapercibido a la crítica especializada, que lo reconoció con dos importantes premios: Game of the Year Intel Level Up 2015 y Best Aventure Role Playing Game Intel Level Up 2015.

Desarrollador: Denis Galanin
Plataforma: iOS, Microsoft Windows, MacOS, Linux, Android

Puzzle

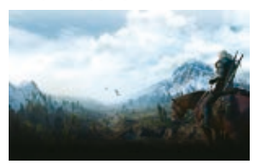
The Stacks

Inspirado en la novela *Ready Player One*, de Ernest Cline, *The Stacks* propone transitar un laberinto urbano en 2044, en el que la civilización se ve atraída por un evasivo juego virtual que incita una vida paralela en busca de la fortuna. El libro, publicado en 2011 por Random House, fue distinguido con el premio Prometeo en 2012. Según trascendió, Steven Spielberg está dirigiendo la versión cinematográfica, que estrenaría en marzo de 2018.

Desarrollador: Sean Foreman
Plataforma: PC

Role-playing

The Witcher



Basado en la saga del escritor polaco Andrzej Sapkowski, *The Witcher* narra las aventuras en torno al brujo Geralt de Rivia, quien, a través de sus habilidades sobrenaturales, combate contra un grupo llamado La Salamandra para recuperar la memoria robada de los brujos. La tercera entrega, lanzada en 2015, fue distinguida –entre otros premios– como Mejor Videojuego del Año 2015. *The Witcher* es uno de los 100 videojuegos más vendidos para PC, con un récord de ventas de 1,2 millones en todo el mundo. Con el título *The Hexer* se pueden encontrar los 13 episodios de la serie televisiva y corren rumores de una posible nueva versión cinematográfica.

Desarrollador: CD Projekt RED
Plataforma: PlayStation 4, Xbox One, Microsoft Windows

Asociaciones estratégicas entre arte y ciudad

Desde el paradigmático Guggenheim Bilbao hasta el misterioso Distrito Cultural Saadiyat de Abu Dabi –que contará con el Guggenheim y el Louvre–, la relación entre ciudad y arte encontró un nuevo camino para estimular la economía.

Por Laura Raquel Martínez

Fuente de Fuego, de Yves Klein, en el Guggenheim Bilbao.

Puppy, de Jeff Koons, en el Guggenheim Bilbao.

El Museo Guggenheim Bilbao.

FOTOS: GENTILEZA MUSEO GUGGENHEIM

Hoy, los grandes museos de arte están impulsando una estrategia de descentralización, transformando las ciudades en prestigiosos centros turísticos y focos vivos de la cultura global.

Teniendo como antecedente la serie de satélites de la colección Guggenheim, y en particular el caso de Bilbao, ciudad que se transformó de puerto industrial a centro turístico, **el modelo de museo descentralizado continúa expandiéndose por todo el mundo, especialmente en España**.

Internacionalización local

Como si se tratara de una ecuación inversa, las ciudades se asocian con los grandes museos del mundo para consolidar un espacio propio y, a su vez, proyectarse. Así lo confirma **el director del Centro Pompidou Málaga, José María Luna Aguilar**, quien reconoce "la importancia de llamar la atención sobre la ciudad, que además del Centro Pompidou y de la Colección del Museo Ruso, está desarrollando una apuesta decidida que la reposicione en el ámbito nacional e internacional".

Los museos de arte se están convirtiendo en elementos de una estrategia global pensada para la revitalización económica y urbana de las ciudades. El ejemplo más paradigmático sigue siendo la colección Guggenheim que, en asociación con Bilbao, Venecia, Berlín y recientemente Abu Dabi, conforma una red de museos independientes que cuenta con recursos comunes –fondos, colecciones y programación–.

Hay que aclarar que **en ningún caso se trata de una franquicia sino de asociaciones estratégicas, siendo que los museos gestionan su propia imagen y línea de actuación**.

En ese sentido, la **subdirectora de Comunicación y Marketing del Museo Guggenheim Bilbao, Begoña Martínez Goyenaga**, destaca: "Cada uno tiene su propio órgano de gobierno, su propio comité de programación y son totalmente independientes unos de otros".

Para referirlo en términos empresariales, Luna Aguilar admite que se está frente a una ***joint venture*, una valiosa alianza en la que los socios intercambian recursos y experiencia**. La iniciativa entre el Centro Pompidou y el Ayuntamiento de Málaga, asegura Luna Aguilar, establece "una apuesta que está reconstituyendo la imagen de la ciudad, una ciudad muy importante desde el punto de vista cultural, enfocada también a impulsar la relación con el turismo".

El **Centro Pompidou Málaga**, que se inauguró en 2015, fue el primero de la familia Pompidou fuera de Francia y se ubica dentro de la zona portuaria en un espacio conocido como El Cubo. Cada año

El Centro Pompidou Málaga.

Una de las salas del Pompidou Málaga.

FOTOS: GENTILEZA CENTRO POMPIDOU

recibe más de **220.000 visitantes**, de los cuales alrededor de un 40% son turistas internacionales.

En ese sentido, el **Guggeheim Bilbao** –que en 2014 renovó su alianza por dos décadas más– mantiene vigente el interés de los turistas casi 20 años después de su apertura, consolidando más de un millón de visitantes al año, con un 60% de extranjeros.

La nueva apuesta española, el **Hermitage**, que se ubicará en la ciudad de Barcelona, fue presentado este año con miras a inaugurar en 2019. Los promotores del proyecto –Cultural Development Barcelona y su socio ruso Acceleration Group– anunciaron una inversión de **38 millones de euros para construir un edificio nuevo en terrenos portuarios**.

El Hermitage de Barcelona se sumaría a la red que forman San Petersburgo y Ámsterdam, y que cuenta con más de tres millones de piezas, de las cuales entre 150 y 250 formarán parte del nuevo museo español, que prevé recibir unos **500.000 visitantes anuales**.

Tanto Luna Aguilar como Martínez Goyenaga coinciden en afirmar que se están abriendo proyectos en ciudades que no son capitales, como Bilbao, Barcelona y Málaga, y que **la tendencia de descentralización apunta a aprovechar los espacios culturales y potenciar los diferentes atractivos turísticos**.

"Las que están teniendo mayor éxito en la proyección internacional son precisamente ciudades portuarias", dice Luna Aguilar, quien resalta que Málaga, segunda ciudad más industrializada de España en el siglo XIX detrás de Barcelona, hoy pertenece a la liga de las grandes urbes españolas, compitiendo como destino turístico cultural con Barcelona y Bilbao.

A través de sus colecciones, exhibiciones y otras actividades culturales, **el actual modelo de museo propone abandonar el lugar conservador de receptor de obras para convertirse en un poderoso dinamizador en el negocio de la atracción turística, impulsando la economía local y el arte internacional**.

Buenos Aires inaugura Art Basel Cities

Con el propósito de crear nuevas capitales culturales en todo el mundo, **Art Basel lanzó en marzo de 2016 Art Basel Cities** y Buenos Aires se convirtió en la primera ciudad en participar del programa. Históricamente en la vanguardia de la escena cultural latinoamericana, la capital argentina intenta hoy posicionarse en el ámbito internacional. "Esta iniciativa va a desarrollar el ecosistema más allá del distrito físico", señaló el **ministro porteño de Modernización, Andrés Freire**.

En los próximos meses –como parte del programa Art Basel Cities–, Art Basel y las autoridades de la ciudad de Buenos Aires trabajarán en el desarrollo de un cronograma de actividades específicas que comenzará a ejecutarse en el **segundo semestre de 2017**.

La agenda cultural tendrá en cuenta el panorama actual, la infraestructura y los recursos de la ciudad portuaria para presentar propuestas que fomenten el **establecimiento de relaciones a largo plazo entre Buenos Aires y el ambiente artístico internacional**.

El programa, vigente durante un período de entre dos y cinco años, buscará consolidarse como modelo de monetización. Según el **director de Iniciativas de Negocios de Art Basel, Patrick Foret**, Art Basel Cities espera funcionar como **catalizador del presupuesto cultural de cada ciudad asociada**.

Teniendo la experiencia y la red de Art Basel como principio, el nuevo programa prevé afianzar un tejido de colaboración con los protagonistas del arte locales para desarrollar eventos que atraigan al público internacional y generar un alto impacto económico.

Para aspirar al programa, las ciudades tienen que ser accesibles y contar, además, con un ecosistema cultural compuesto por museos y galerías de arte.

"Nosotros esperamos interaccionar con ciudades como Buenos Aires, que ya cuentan con escenas culturales polifacéticas y que están interesadas en ampliar su compromiso con el arte y la cultura aún más", explicó **Marc Spielger, director global de Art Basel**.

Art Basel - Desde 1970, lidera el negocio del arte a través de la organización de las principales ferias de arte moderno y contemporáneo del mundo, con sede en Miami Beach (1 al 4 de diciembre, 2016), Hong Kong (23 al 25 de marzo, 2017) y Basel (15 al 18 de junio, 2017).

artbasel.com | artbasel.com/cities

PINTURA

Lita Cabellut

Entre los tres pintores españoles contemporáneos más cotizados hoy, una es mujer y gitana. Sus obras evocan un cuerpo universal y, como si se tratara de espejos, devuelven versiones del otro pero también de uno mismo.

Por Laura Raquel Martínez

1

Cada retrato deviene de recomponer el sujeto a través de los ojos del otro. Esta relación entre individuos se debate en la mirada: ¿quién es el otro? ¿soy yo?

Para Lita Cabellut pintar está asociado a la necesidad de insertarse en el mundo, de captar la comunión del espíritu de uno en el otro y viceversa. En un diálogo recurrente la artista evidencia la familiaridad y la alteridad.

Las imágenes seleccionadas, pertenecientes a la serie *Dried Tear* (2013), abordan la influencia del mundo oriental en el Occidente. La fascinación por una cultura aparentemente distante se propagó provocando "una transformación lírica y trágica", dice Cabellut.

Dried Tear –que se presentó en Singapur, Seúl y Moscú, entre otras ciudades–, muestra una vital estampa del japonismo conocido en autores como Siegfried Bing o James Whistler.

En sus pinturas, la figuración y la abstracción están asociadas a los interrogantes que disparan su proceso creativo y, como aclara Cabellut: "tienen la capacidad de percibir y transformar imágenes en realidad".

Así, la artista reconstruye los rasgos de la materialidad sin adornar fisuras, grietas o emoción alguna. No obstante, descubre la belleza de la mancha, del gesto ensimismado y la soledad.

Sus últimas colecciones en pintura: *Chaplin* (2016), *The Figure in Process* (2016), *Disturbance* (2015), *Blind Mirror* (2015), *Trilogy of Truth* (2015) fueron exhibidas en Omán, Estados Unidos, Países Bajos, India, España y Suecia, entre otros países.

Descendiente de una familia gitana, Lita Cabellut nació en Huesca, España, en 1961. Su pasión por el arte está estrechamente ligada a las primeras etapas de su vida, cuando con apenas 12 años vivió en las calles de Barcelona hasta que fue adoptada.

Radica en La Haya, Países Bajos, luego de profundizar sus estudios en la Academia Gerrit Rietveld y desarrollar su particular técnica pictórica: un sincretismo del arte académico y la expresión urbana.

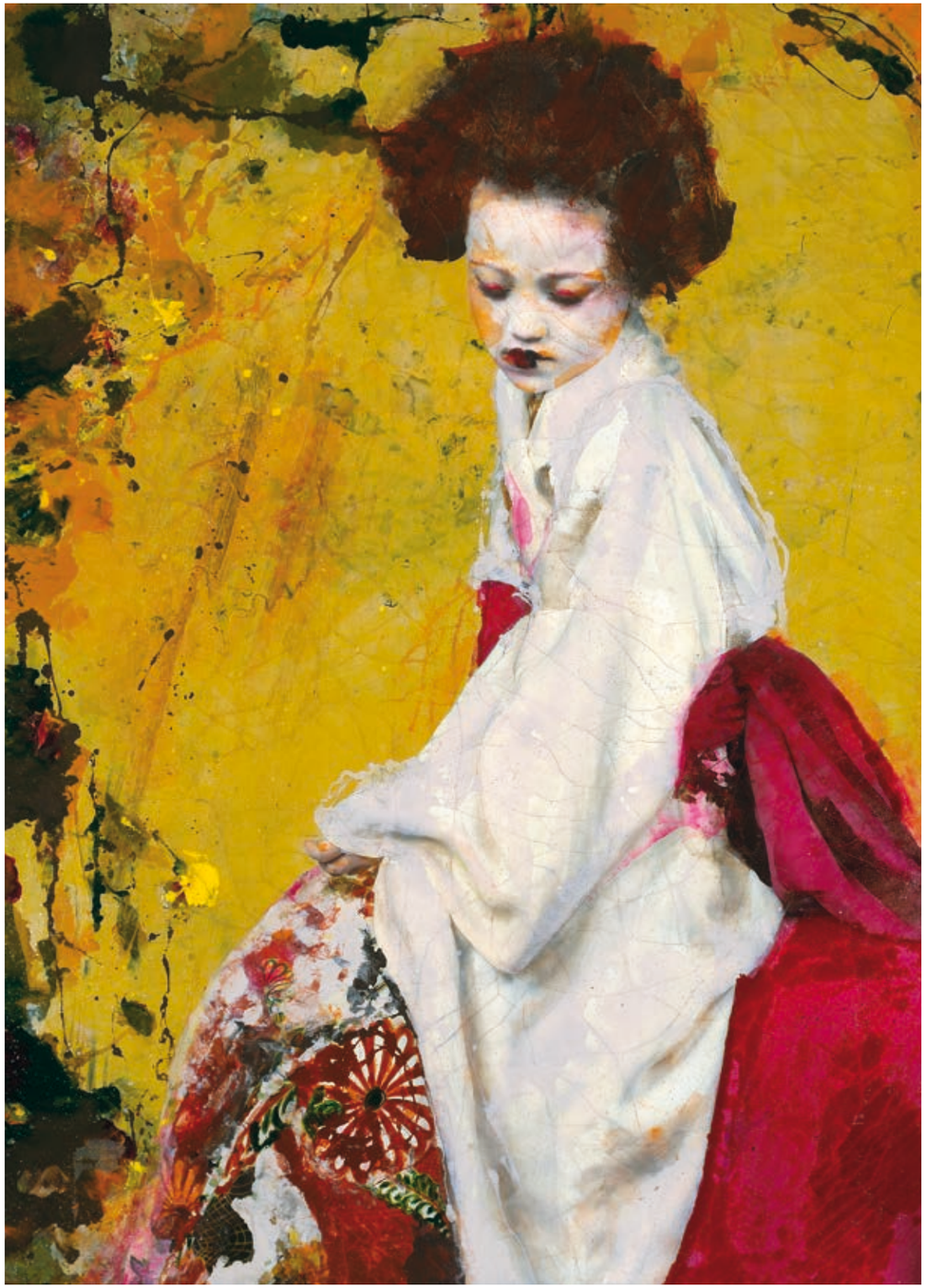
Actualmente, Cabellut –junto a Juan Muñoz y Miquel Barceló– se encuentra entre los tres artistas españoles contemporáneos más cotizados del mundo, según el índice elaborado por *Artprice*, una reconocida base de datos del mercado.

En octubre de 2017, Lita Cabellut volverá a España con dos exposiciones: una retrospectiva en la Fundación Vila Casas, en Barcelona, y una exposición intimista en el Museo de Arte Contemporáneo en La Coruña.

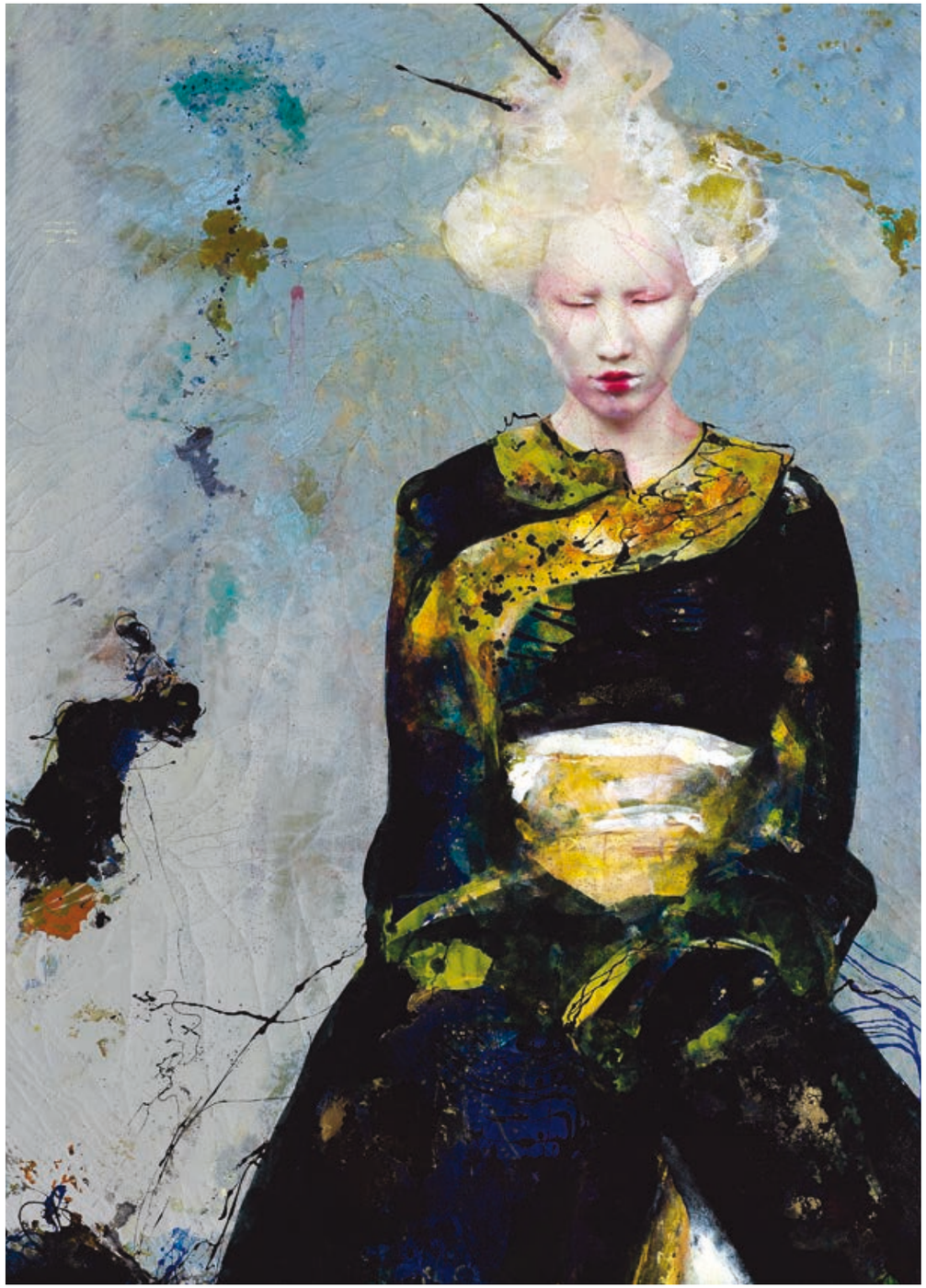
> La artista reconstruye los rasgos de la materialidad sin adornar fisuras, grietas o emoción alguna. No obstante, descubre la belleza de la mancha, del gesto ensimismado y la soledad.

1. Dried Tear 51 | **2.** Dried Tear 05 (pág. 93) | **3.** Dried Tear 62 (pág. 94) | **4.** Dried Tear 66 (pág. 95)

2



3



4

FOTO: WWW.AENA.ES

Arte en Barajas

Una pausa. Entre el despacho del equipaje, el *check in* y las aduanas, después de las compras o durante la espera obligada en una escala, el arte ofrece una pausa. Los aeropuertos se transforman en galerías, el arte abandona el museo y ocupa este espacio de cruces y migraciones.

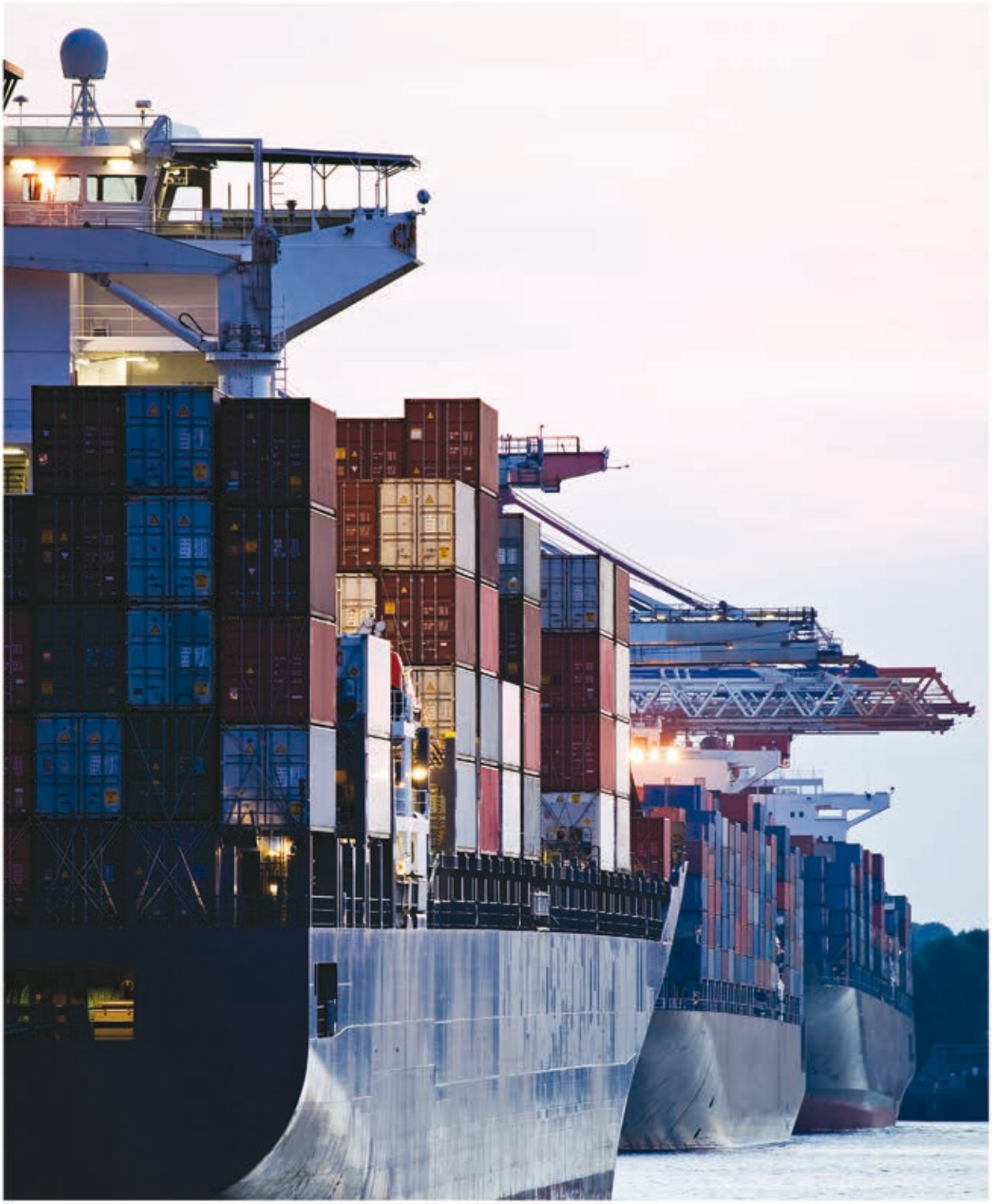
En las mismas terminales que miles de viajeros transitan continuamente, el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas es uno de los que impulsa actividades culturales de diferentes disciplinas. Su acervo de arte incluye una importante muestra de la Colección AENA de Arte Contemporáneo, con pinturas y esculturas de la segunda mitad del siglo XX. En sus instalaciones se encuentran obras de Eduardo Úrculo, Joan Miró, Antoni Tapiés y murales de Oswaldo Guayasamín, Javier Clavo, Joan Pons, Vaquero Turcios, José María Labra o Javier de Juan.

Así como la obra de Fernando Botero, "Rapto de Europa", ya era un emblema del aeropuerto, "Las tres damas de Barajas" (foto), del valenciano Manolo Valdés, se convierten en un símbolo de la ampliación que atravesó Barajas en los últimos años. Ubicadas en la zona de facturación del T4, las tres cabezas de bronce responden a los nombres de La coqueta, La realista y La soñadora y simulan dialogar. Cada una de ellas tiene grabado un texto de Mario Vargas Llosa, ideado expresamente para acompañar el estilo figurativo característico de Valdés.

A la colección permanente se suman varias exposiciones, en una zona del T2 en la que se han expuesto, por ejemplo, las fotografías de viaje del artista Diego Guerra. Sus imágenes de paisajes, habitantes y escenas de la vida cotidiana de lugares como Madagascar, Bután, Nueva Zelanda, Perú, Sri Lanka o el Ártico inundaron de color el pasillo de exposiciones.

Otros aeropuertos del mundo en los que se puede disfrutar de obras de arte son el de Doha, en Qatar –donde se encuentra la instalación del gigante oso de peluche del artista Urs Fischer–, los de Houston y Los Ángeles, en Estados Unidos, el de Ámsterdam, en Países Bajos –con pequeñas exposiciones temporarias en las que dominan las temáticas de los viajes, los negocios y la historia del arte holandés– y el de Changi, en Singapur –en el que 1.216 gotas de bronce de diferentes tamaños componen una instalación móvil del estudio de diseño alemán ART+COM. ■

OICEX
OBSERVATORIO IBEROAMERICANO
DE COMERCIO EXTERIOR



Velázquez 53, 2 izquierda | 28001 |
Madrid | España | www.oicex.org