

Nº 7 | DICIEMBRE DE 2017

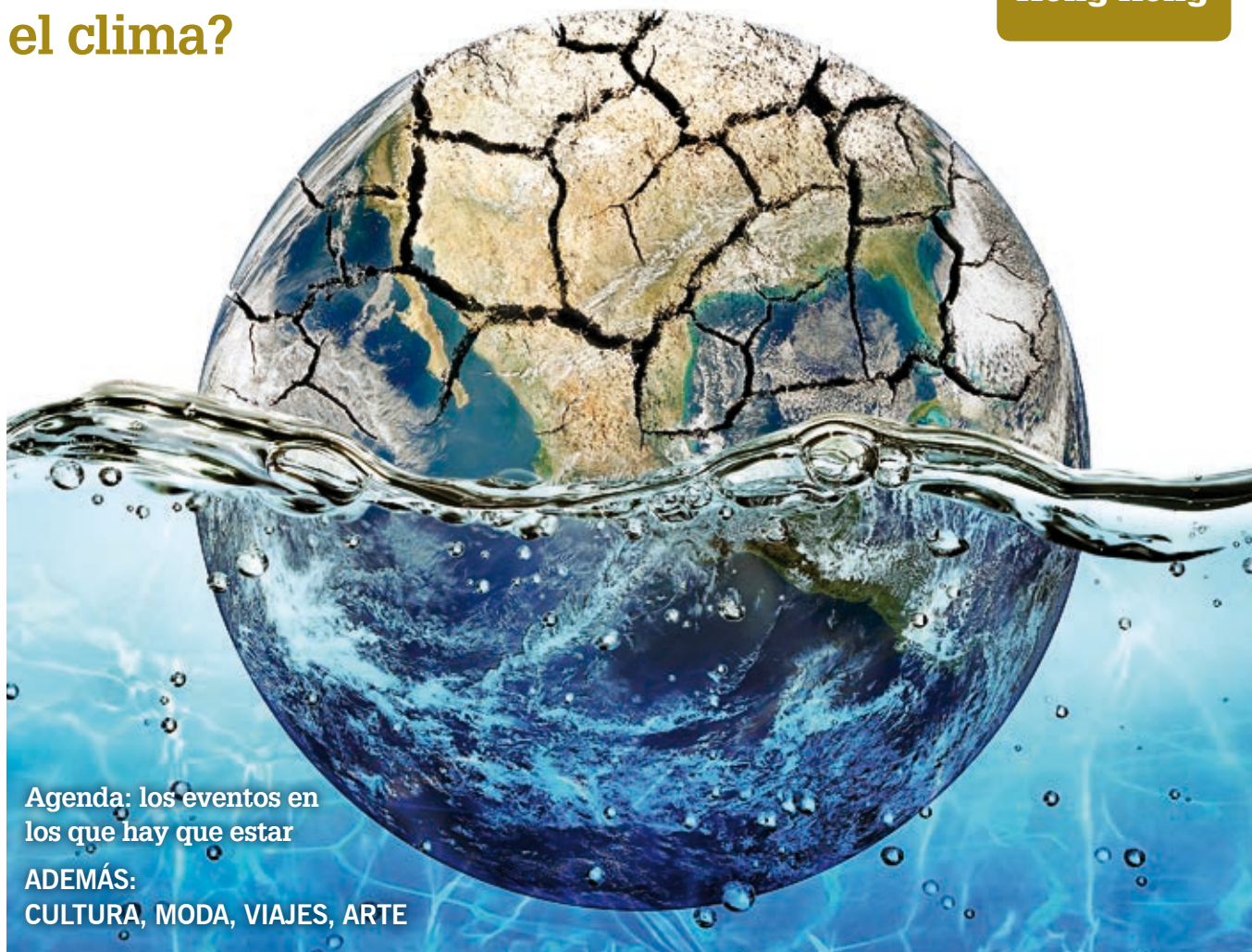
MARCO **revista** **TRADE**

COMERCIO GLOBAL DIPLOMACIA COMERCIAL REAL ESTATE CULTURA LIFESTYLE AGENDA

INFORME OICEX:

¿Cuánto nos cuesta el clima?

Trade City:
Hong Kong



Agenda: los eventos en los que hay que estar

ADEMÁS:
CULTURA, MODA, VIAJES, ARTE



Hacia una economía mundial abierta e inclusiva



Sal, la roca comestible



Hong Kong,
la más libre del mundo

An all-around International Trade Platform

Global Selling
Global Sourcing



China Import and Export Fair International Pavilion

April 15th - May 5th, 2018

www.cantonfair.org.cn/international/

PHASE 1

123rd Apr. 15-19, 2018
124th Oct. 15-19, 2018



Electronics & Household
Electrical Appliances



Building Materials &
Hardware



Machinery Equipment

PHASE 3

123rd May 1-5, 2018
124th Oct. 31 - Nov. 4, 2018



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

internationalpavilion@cantonfair.org.cn



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



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

Asia África América Europa Países Árabes

STAFF



Director:

Bruno Masier

Editor Jefe:

Antonio López Crespo

Coordinación:

Miriam Bilbao

Redacción:

Desde Buenos Aires

Lucía Marroquín

Laura Raquel Martínez

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

EDITORIAL

A rribamos al último mes de 2017, un año en que el mundo ha vivido acontecimientos trascendentes. La llegada de **Donald Trump** al Salón Oval, con su particular diagnóstico de la realidad mundial que atrasa más de medio siglo y su defensa de valores vinculados al populismo y a nacionalismos radicales, ha sido equilibrada por una verdadera lección de los europeos: la consagración de líderes democráticos como **Angela Merkel**, **Emmanuel Macron** o **Mark Rutte** en sus respectivos países, el **rechazo al Brexit** y a cualquier otro intento de fracturar la unidad territorial de sus naciones, confirmando la voluntad de defender sociedades abiertas y libres pese a las acechanzas de la época.

A ello contribuyó de manera significativa la dirigencia china, que reafirmó, en Davos primero y luego en el XIX Congreso del Partido, su decisión de **liderar una globalización justa e impedir el avance del proteccionismo**. Esto confirma la disposición de China a ser, en 2035, “**una nación con importancia mundial y también el líder global en innovación tecnológica**”, lo que la pondría en el centro estratégico del planeta. Esa defensa del libre comercio, de férrea oposición al proteccionismo, también quedó reflejada en las reuniones de ASEAN y APEC en noviembre y en la 11ª Conferencia de la OMC en Buenos Aires, donde el “grupo de los 47” reclamó una globalización más justa e inclusiva.

Pese a Trump, el mundo comprende que el comercio ofrece extraordinarias oportunidades de crecimiento, que es una poderosa herramienta en la lucha contra la pobreza y que ciertas posturas antiglobalización –xenófobas y asentadas en falsos nacionalismos– solo tenderán a agudizar nuestros problemas globales.

El año que concluye también ha deparado éxitos y fracasos en la lucha más difícil que afronta el mundo civilizado:



el combate al terrorismo. La derrota del califato del grupo yihadista Estado Islámico (ISIS) no puede ocultar la multiplicación de atentados que llevaron la tragedia a ciudades como Barcelona, Londres, París, Niza, Estocolmo o Berlín y provocaron miles de víctimas en Asia y África, los continentes más afectados. **Solo en el primer cuatrimestre del año se registraron casi 400 actos terroristas a nivel global.**

Pero, como verán los fieles seguidores de *Marco Trade revista*, en este número hemos puesto el acento en un tema que,

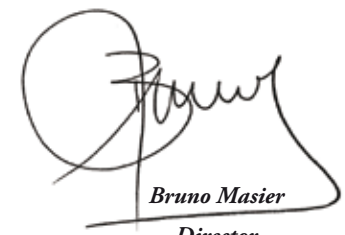
a nuestro juicio, reviste la mayor trascendencia: **el cambio climático.**

Somos testigos de la acelerada transformación del mapa económico mundial en las últimas décadas, impulsada por la globalización tecnológica. Pero no siempre advertimos los peligros que suponen los costos crecientes de las bruscas alteraciones climáticas para el desarrollo mundial y el comercio. Y hemos realizado una amplia cobertura de **los impactos económicos que han tenido los desastres naturales provenientes del incremento de las temperaturas planetarias.**

Las coincidencias de Bruselas y Beijing en materia de globalización, paz mundial y cambio climático, compartidas por las empresas tecnológicas más avanzadas del mundo, son promisorias. Los avances científicos en la lucha contra el calentamiento global también están camino de serlo.

Como en cada número, pretendemos compartir con ustedes, no solo los desafíos de nuestro tiempo sino también algunas notas apasionantes sobre viajes, gastronomía, arte y cultura. En definitiva, esa “buena vida” para todos, por la que brindaremos estas fiestas.

¡Feliz 2018!



Bruno Masier
Director

✉ masier@marcotrade.news

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

Esta es una publicación de



Velázquez, 53 2-Izq.
28001 Madrid, España

www.oicex.org

En asociación con



Depósito legal M-38955-2015
ISSN 2444-9113

Derechos reservados.

Con el apoyo de



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.

SUMARIO

Diplomacia Comercial

10 Hacia una economía mundial abierta e inclusiva

En la Conferencia de la OMC en Buenos Aires se impone la necesidad de salvaguardar una economía mundial abierta e inclusiva.

Comercio Global

14 Las low cost: una puerta al comercio regional

Los avances e inversiones en el sector aéreo son una herramienta para el crecimiento de la región.

22 Hong Kong

Las mejores ferias y exposiciones para hacer negocios en una ciudad que no para.

24 AAPA: optimizar el desempeño logístico

El Congreso Latinoamericano de Puertos planteó, entre otros temas, la logística como aspecto clave para mejorar la competitividad de las exportaciones.

26 CIEMF, la importancia de los servicios para el desarrollo

El Centro de Investigación y Entrenamiento Marítimo y Fluvial (CIEMF) se destaca en dar respuestas de excelencia técnica a empresas en materia de consultoría marítima y fluvial.

28 Publicaciones

Bibliografía sobre la actualidad comercial iberoamericana editada por prestigiosos organismos internacionales para buscar y descargar en forma gratuita.

30 Calendario de ferias

Una selección de ferias y exposiciones para no perderse.



14



50



33

33 Informe OICEX ¿Cuánto nos cuesta el clima?

El impacto del cambio climático sobre la economía y el comercio global ocasiona graves pérdidas para las empresas y acarrea importantes costos para los gobiernos.

48 Actualidad empresarial

Las últimas novedades del mundo empresarial en diferentes latitudes.

Trade City

50 Hong Kong, la más libre del mundo

La región administrativa especial china atrae a inversores y empresarios con una economía abierta y grandes facilidades para hacer negocios.

56 El quinto puerto más importante del mundo

Un puerto clave para el desarrollo económico de la ciudad y una puerta de acceso a China continental.

62 Trade cities

Actualidad de las ciudades clave para el comercio global.

Lifestyle

66 El clúster riojano de calzado apuesta a la innovación

En la comunidad española de La Rioja, 132 empresas locales trabajan con asociaciones de tecnología y desarrollo económico.

69 Apps

Aplicaciones para mejorar la productividad laboral, potenciar capacidades y aprovechar el tiempo de la mano del smartphone.

70 Sal, la roca comestible

Base de la alimentación y utilizada en innumerables industrias, se exportó por 2.287 millones de dólares en el mundo en 2016.

76 10 razones para visitar Bogotá

Desde el verde de su Jardín Botánico hasta las obras de Botero y la explosión de su arte urbano.

78 The Chairman, un paladar refinado

Un restaurante fiel a la tradición cantonesa y a la frescura de los mejores ingredientes locales.

80 Viajes gourmet: pueblo Garzón

A 65 kilómetros de Punta de Este, combina alta cocina, hotelería y arte entre viñedos y olivares.

Cultura

82 Agenda cultural

Eventos culturales imperdibles en todo el mundo.

84 Crowdfunding, comunidad de negocios

La financiación colectiva gana seguidores y abre nuevas vías de emprendimiento.



66



70



80



94

88 West Kowloon, convergencia cultural

La ciudad busca construir un nuevo modelo cultural a través del Distrito Cultural de West Kowloon.

91 Cómic, ilustrando el mercado español

Con una ligera baja en el volumen de la producción española, las ventas se mantienen sobre los 60 millones de euros.

93 Cinco historias dibujadas

Desde Yellow Kid, su primer fenómeno comercial, hasta llegar a los superhéroes, el manga y la novela gráfica, el cómic se ganó un lugar en el mercado del entretenimiento. Cinco historias para combatir el aburrimiento.

94 Jim Avignon

Una de las figuras más excéntricas del arte contemporáneo alemán, que apuesta a obras accesibles en lugares públicos.

98 La Guerra del Opio y la historia hongkonesa

La derrota de la dinastía Qin dio origen a la colonia de Hong Kong y a un proceso mediante el cual Oriente perdió fuerza y Occidente consolidó su hegemonía mundial.



Hacia una economía mundial abierta e inclusiva

En la Conferencia de la OMC en Buenos Aires se impone la necesidad de salvaguardar el sistema multilateral de comercio y una economía mundial abierta e inclusiva, que enfrenta importantes retos en el contexto internacional actual.

Por Antonio López Crespo

En sus rondas preparatorias de la 11ª Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio (OMC), que por primera vez se desarrolla en Iberoamérica, el **director general, Roberto Azevêdo**, coincidió con sus interlocutores en la necesidad de **promover una economía mundial abierta e inclusiva** y en el papel decisivo del **sistema multilateral de comercio** en esa tarea.

Tanto en su visita a Beijing (China) en septiembre, donde participó del Diálogo 1+6, organizado por el **primer ministro chino Li Keqiang**, con la asistencia de los jefes de las cinco grandes organizaciones internacionales económicas y financieras –Fondo Monetario Internacional (FMI), Banco Mundial (BM), Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), Organización Internacional del Trabajo (OIT) y el Consejo de Estabilidad Financiera–, como en sus reuniones con la ministra de Comercio e Industria de la India, Nirmala Sitharaman en julio,

el Grupo Africano de la OMC y el Grupo de Estados de África, el Caribe y el Pacífico-ACP en octubre o en sus visitas a Brasil, Panamá, Guatemala y Nicaragua en agosto, **Azevêdo insistió en la necesidad de salvaguardar el sistema multilateral de comercio basado en la OMC, que enfrenta importantes retos y que debería ser uno de los logros de la conferencia en Buenos Aires.**

Ya en Beijing, los dirigentes de las principales instituciones financieras internacionales habían destacado la importancia del compromiso de China con el libre comercio y su liderazgo global ante el temor de que la recuperación económica se vea amenazada por el proteccionismo y la incertidumbre política. **Li Keqiang había sido explícito: el libre comercio es el camino para afrontar las dificultades y retos actuales, ya que puede ayudar a transformar a las empresas y dar más opciones a los consumidores.**

En realidad, la preocupación de Azevê-

do reflejaba la notoria inquietud de un grupo de países dentro de la OMC, preocupados por la actitud adoptada por algunos países de poner barreras al comercio global. A fines de julio, casi la mitad de los miembros (47 países tanto desarrollados como en vías de desarrollo sobre un total de 117) formularon un llamamiento al resto con dos reclamos básicos: **salvar la integridad del Sistema Multilateral de Comercio y asegurar el pleno y eficiente funcionamiento de la organización.**

El "grupo de los 47" –integrado por Albania, Argentina, Australia, Bangladesh, Benín, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Ghana, Guatemala, Hong Kong, Islandia, Israel, Kazajstán, Corea del Sur, Laos, Liechtenstein, Malasia, México, Montenegro, Moldavia, Myanmar, Nueva Zelanda, Nigeria, Noruega, Pakistán, Panamá, Papúa-Nueva Guinea, Paraguay, Qatar, Rusia, Singapur, Sri Lanka, Suiza, Taipéi China, Tailandia, Macedonia, Tonga, Turquía, Ucrania, Uruguay, Vanuatu y Vietnam– reclamaba que si bien “la OMC sigue siendo esencial para lograr un crecimiento global inclusivo y sostenible, con una mayor integración de los países menos adelantados (PMA) al comercio mundial (...) en los últimos meses, no hubo voluntad para lograr compromisos y forjar consensos (...) ni para el desenvolvimiento normal del sistema de solución de controversias”.

Las preocupaciones eran compartidas por el director general de la OMC, en tanto “la retórica proteccionista extendida en varios países es muy fuerte”, generando el riesgo de que se pudiera traducir en acciones concretas contra el multilateralismo. Y reclamaba para la reunión de Buenos Aires “**más comprensión, más cooperación y más comercio mundial**”. La coincidencia quedó expresada en la designación que hizo de los tres vicepresidentes de la 11ª Conferencia Ministerial para acompañar a la ex canciller argentina **Susana Malcorra**, llamada a presidir las deliberaciones: Oke-chukwu Ene-lamah, ministro de Industria, Comercio e Inversión de Nigeria, David Parker, ministro de Comercio de Nueva Zelanda, y Edward Yau, secretario de Comercio y Desa-

El comercio y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU
ODS que incluyen referencias directas a las actividades de la OMC y a la función que puede desempeñar el comercio en la promoción del desarrollo sostenible.

2 HAMBRE CERO

3 SALUD Y BIENESTAR

8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO

10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES

14 VIDA SUBMARINA

17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS

rollo Económico de Hong Kong, todos miembros del "grupo de los 47".

La **elección de una capital de América del Sur de la trascendencia de Buenos Aires parece haber sido un acierto estratégico.** El presidente argentino, **Mauricio Macri**, tiene una clara posición en favor de una mayor integración de las economías y la región, tras un ciclo de populismos antiglobalizadores, vive la recuperación de dos países de la dimensión de Brasil y Argentina y avanza a través de la Alianza del Pacífico hacia posiciones de mayor apertura económica, mejor comprensión de la dinámica económica mundial y una apuesta a una globalización más inclusiva, lo que ha generado

La elección de Buenos Aires parece haber sido un acierto estratégico: el presidente argentino, Mauricio Macri, tiene una clara posición en favor de una mayor integración de las economías.

un contexto favorable a las intenciones centrales de la conferencia.

A lo largo de los últimos años, la OMC se ha propuesto alcanzar una serie de metas vinculadas a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que los países miembros de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) han aprobado como parte de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

Los ODS tienen por finalidad estimular, en los próximos 15 años, acciones para poner fin a la pobreza y el hambre, proteger el planeta contra la degradación medioambiental y propiciar sociedades prósperas, pacíficas, justas e inclusivas. Retoman los Objetivos de Desarrollo del Milenio, una serie de ocho puntos acordados para alcanzar en 2015, que pocos países cumplieron. El caso excepcional ha sido China, que logró sacar de la pobreza a más de 800 millones de habitantes, una cifra enorme y una hazaña extraordinaria. De hecho, ningún otro país ha logrado tal nivel de reducción en tan corto período. El Gobierno de China se ha comprometido a terminar la tarea, con el objetivo de reducir la pobreza rural a cero para 2020.

Muchos ODS incluyen referencias directas a las actividades de la OMC y a la función que puede desempeñar el comercio en la promoción del desarrollo

sostenible, entre ellos los relativos al hambre, la seguridad alimentaria, la nutrición y la agricultura sostenible (ODS 2), a la vida sana y el bienestar (ODS 3), al crecimiento económico, el empleo y el trabajo (ODS 8), a las desigualdades en los países y entre ellos (ODS 10), a los océanos, los mares y los recursos marinos (ODS 14) y al fortalecimiento de la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible, que contiene una sección específica sobre el comercio, incluido el compromiso de promover un “sistema de comercio multilateral universal, basado en normas, abierto, no discriminatorio y equitativo” (ODS 17).

Con la finalidad de aprovechar el comercio para promover el crecimiento y reducir la pobreza, **la integración de los países en desarrollo en los mercados regionales y mundiales es un tema central de los ODS y de la OMC.** Para contribuir al logro de este objetivo, se trata de garantizar que el comercio desempeñe una función prioritaria en la reactivación del crecimiento, la lucha contra la pobreza y la promoción del desarrollo sostenible.

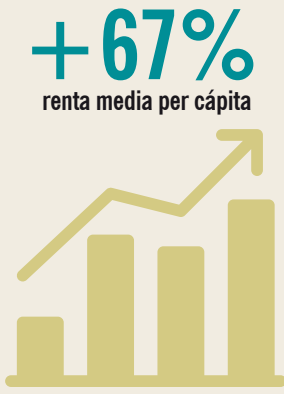
Para ello resulta prioritario, en primer lugar, **augmentar la ayuda para el comercio en los países en desarrollo**, en particular los PMA. En segundo lugar, **aplicar el principio del trato especial y diferenciado para los países en desarrollo**, en particular los PMA.

Otra de las prioridades es el **aumento significativo de las exportaciones de los países en desarrollo**, en particular con miras a duplicar la participación de los PMA en las exportaciones mundiales antes del 2020 (ODS 17). Por último, **lograr la consecución oportuna del acceso a los mercados libre de derechos y contingentes de manera duradera para todos los PMA**, incluso velando por que las normas de origen preferencial aplicables a las importaciones de los PMA sean transparentes y sencillas y contribuyan a facilitar el acceso a los mercados.

Además, es necesario **aprovechar el comercio como parte de una estrategia a largo plazo de lucha contra el hambre.** Los ODS reconocen que un mercado mundial de productos agrícolas más abierto, transparente y eficiente es un elemento esencial de una estrategia más

La globalización y el aumento de la renta

Según un estudio de Martin Wolf sobre **73 países en desarrollo durante el ciclo 1980-1997**, con una población conjunta involucrada en el último año de 4.000 millones de personas, **el grupo de 24 naciones (2.900 millones de habitantes) que mostró una mayor apertura al comercio y una creciente integración internacional vio crecer su renta media per cápita un 67%**, mientras que los 49 restantes, cuyo comercio internacional en relación al PIB conjunto disminuyó, solo creció en términos de renta per cápita un 10%.



amplia que ponga fin al hambre, logre la seguridad alimentaria y una mejor nutrición y promueva la agricultura sostenible. Políticas distorsivas de la producción y el comercio de productos agrícolas pueden debilitar el logro de estos objetivos y favorecer una producción menos eficiente y más costosa, impidiendo que los productores más competitivos, en especial de países en desarrollo, participen en el comercio mundial. Por ello es decisivo eliminar restricciones y distorsiones del comercio en los mercados mundiales de productos agrícolas (ODS 2).

La falacia del proteccionismo y la antiglobalización

La globalización fue el resultado de una serie sincrónica de fenómenos tecnológicos como la expansión informática, la fibra óptica, el desarrollo de las TICs y de los buques portacontenedores, que posibilitaron la integración de las economías nacionales en la economía internacional, facilitaron el comercio, la inversión directa, los flujos de capital a corto plazo, las corrientes migratorias y las transferencias de tecnología.

El riesgo sobre el que llamó la atención Azevêdo proviene del crecimiento de una corriente antiglobalizadora y proteccionista que tiene su expresión más lacerante en la propia presidencia actual de Estados Unidos. Por ello, parece imprescindible enfrentar las falacias del movimiento antiglobalización, mostrar la banalidad de su argumentación económica, los peligros sociales que encierra su puesta

en práctica —como ha quedado demostrado en algunos de los países de nuestra región— y preguntarse sobre las posibilidades y ventajas que tendría retornar a un mundo de economías fragmentadas con un comercio restringido entre ellas.

Las críticas antiglobalización se expresan en dos corrientes centrales: las que se asientan en los aspectos económicos y las consecuencias sociales de la globalización, que reconocen el crecimiento de la riqueza —aumenta el tamaño de la torta— pero con un reparto cada vez más desigual, y los que plantean una “nueva sociedad”, con escasa formulación teórica que no abreve en las diversas corrientes marxistas del siglo XIX.

Una de las claves del argumento antiglobalizador, en el que asienta su manipulación emocional e intelectual, se inscribe en la dificultad de conjugar el desarrollo económico con una reducción de la desigualdad y la pobreza en lo que fuera la primera fase de la economía globalizada.

Sin embargo, **la conclusión de que la globalización ha incrementado la pobreza en el mundo y exacerbado la desigualdad es insostenible**, como demuestra Martin Wolf. El crecimiento siempre reduce la pobreza, como sucedió en China, aunque haya modelos de crecimiento más o menos eficaces en su combate, cuya eficacia siempre dependerá de la aplicación de adecuadas políticas económicas complementarias.

Wolf, sobre un estudio de 73 países en desarrollo durante el ciclo 1980-1997, con una población conjunta involucrada

en el último año de 4.000 millones de personas, muestra que el grupo de 24 naciones (2.900 millones de habitantes) que mostró una mayor apertura al comercio y una creciente integración internacional vio crecer su renta media per cápita un 67%, mientras que los 49 restantes, cuyo comercio internacional en relación al PIB conjunto disminuyó, solo creció en términos de renta per cápita un 10%. **Si es cierto que la globalización puede aumentar en más o en menos la renta de los países pobres, es incuestionable que la antiglobalización claramente la reduce.**

Los países que se han negado a participar en el proceso de globalización son los que se han sumido cada vez más en la pobreza y registrado mayores desigualdades. Esa falacia del mensaje antiglobalizador se complementa con la idea de que lo más importante no es el crecimiento sino la redistribución de la riqueza, como si se pudiera redistribuir lo que no se genera.

La conferencia en Buenos Aires significa la ratificación de la libertad de comercio y una oposición férrea a los avances del proteccionismo. Tal como se hace visible en la lógica de Trump, el manejo de los aranceles es uno de los más claros peligros de la actual situación. Como señala Raimundo Ortega en el brillante artículo *Antiglobalización: «In memoriam»*: “Si esos obstáculos, además, se manejan por los países ricos como un medio de forzar a las naciones pobres a abrir sus mercados a los productos por ellos fabricados al tiempo que se dificulta la exportación de los bienes provenientes de aquellas —generalmente productos agrícolas y otras materias primas—, entonces la acusación de hipocresía estaría bien fundada.”

En esa dirección, el presidente chino, Xi Jinping, fue muy firme en Davos, en enero pasado, al expresar la importancia de “permanecer comprometidos con el desarrollo del libre comercio y la inversión para promover la liberalización y la facilitación del comercio, a través de la apertura”. Apelando a los líderes mundiales, Xi señaló que la economía global “es un gran océano del que uno no puede escapar” y por eso el mundo debe decirle “no” al proteccionismo. “Cualquier intento de cortar el flujo de capitales, bienes

y personas entre economías y redirigir las aguas hacia lagos aislados simplemente no es posible”, afirmó.

Si no es posible retroceder y son innegables los enormes beneficios que ha brindado el proceso globalizador, se requiere **gestar ahora las condiciones de una globalización más justa e inclusiva.** Grandes sectores de la población, e incluso decisores políticos relevantes, se muestran perplejos e indignados ante cambios tecnológicos que transforman en obsoletas a industrias que habían sido exitosas, mientras olas de migrantes económicos y refugiados políticos y de guerra sacuden el espacio urbano en muchos países. Pero, en lugar de encarar nuevas soluciones para los nuevos problemas que plantea la globalización, dan una respuesta banal y buscan retroceder un siglo a la era de la manufactura.

El propio presidente Xi reconoció que su país también había tenido dudas sobre la globalización al comienzo del proceso y frente a su incorporación a la OMC, pero **comprendió que la integración en la economía global “representaba una tendencia histórica” irreversible.** Retroceder hoy hacia los esquemas cerrados de estados-nación operando aisladamente en el mundo ya no es posible.

La liberalización del comercio mundial es un objetivo global de prosperidad. De hecho, hoy son los países en vías de desarrollo los mayores defensores de su expansión. El proteccionismo responde a una lógica que atrasa respecto del proceso de integración planetaria (ver Marco

Si no es posible retroceder y son innegables los enormes beneficios que ha brindado el proceso globalizador, se requiere **gestar ahora las condiciones de una globalización más justa e inclusiva.**

Trade revista n°5). Pero debe quedar claro que, **a la hora de hacer concesiones, deben ser los países ricos los que ofrezcan más y las naciones en vías de desarrollo las que deben acometer responsablemente las reformas internas** que les permitan recoger los máximos beneficios de la liberalización y mitigar sus riesgos.

Tal como refleja la ONU en sus ODS y recomienda un estudio conjunto de la FAO y la OMC, para que esos países se beneficien con el mercado mundial, es necesario que participen en el desarrollo de normas internacionales para el comercio y se preparen para los extraordinarios cambios tecnológicos que se avecinan. En particular, deben desarrollar las capacidades para una participación eficaz en instituciones y organismos multilaterales dedicados al establecimiento de las regulaciones internacionales de comercio.

En la 34° Reunión Ordinaria del Consejo Agropecuario del Sur (CAS) en São Paulo, Brasil, un importante número de miembros de la OMC tomó el compromiso de enfrentar, en Buenos Aires, las políticas comerciales proteccionistas del sector agrícola y alimentario, “alentando a la búsqueda de **reglas de comercio no discriminatorias, más justas, transparentes y abiertas**, que favorecerán el desarrollo de la agroindustria de la región y contribuirán a la **seguridad alimentaria mundial**”. Asimismo, acordaron trabajar de forma coordinada, dificultando la adopción y aplicación de restricciones arbitrarias e injustificadas en el comercio bajo la forma de medidas sanitarias o fitosanitarias, así como reglamentos técnicos, establecidos de forma inconsistente con las reglas de la OMC, lo que resulta promisorio.

El acceso a nuevos mercados debe ser una prioridad (ODS 17) . Pero no solo en el ámbito de la agricultura. Debe tenerse en cuenta que **en los últimos años, los productos no agrícolas representan cerca del 90% de las exportaciones mundiales de mercancías.** Durante los próximos 15 años, tal como plantea la Agenda 2030, **promover una "verdadera" liberalización del comercio más eficaz y transparente permitirá avanzar hacia una globalización más justa e inclusiva.** ●



Las low cost: una puerta al comercio regional

Los avances e inversiones en el sector aéreo, con especial participación de las aerolíneas de bajo costo, se presentan como una herramienta para el crecimiento de la región, superar su rol histórico como abastecedora de materias primas.

Por Antonio López Crespo

En junio de 2016 (en *Marco Trade revista* n°3), planteábamos que América Latina enfrentaba una etapa de incertidumbre política, económica y financiera provocada por una serie de acontecimientos en

tonces en curso: el resultado del Brexit, la resolución de la crisis griega, las elecciones presidenciales en Estados Unidos, la decisión de la Reserva Federal sobre el alza de las tasas y el redireccionamiento de la economía china. A esos factores, se agregaban algunos que afectaban especialmente a la región: la resolución de la crisis de Brasil, la caída –en el último quinquenio– de los precios de sus materias primas, el probable agravamiento de la crisis institucional y social de Venezuela, el impacto de la desaceleración económica mundial sobre sus exportaciones y la reacción social de vastos sectores acostumbrados a un consumo interno expansivo, fruto de años de bonanza económica por el precio de los *commodities*, incentivado por gobiernos populistas poco propensos al ahorro y a prevenir las consecuencias de una retracción mundial.

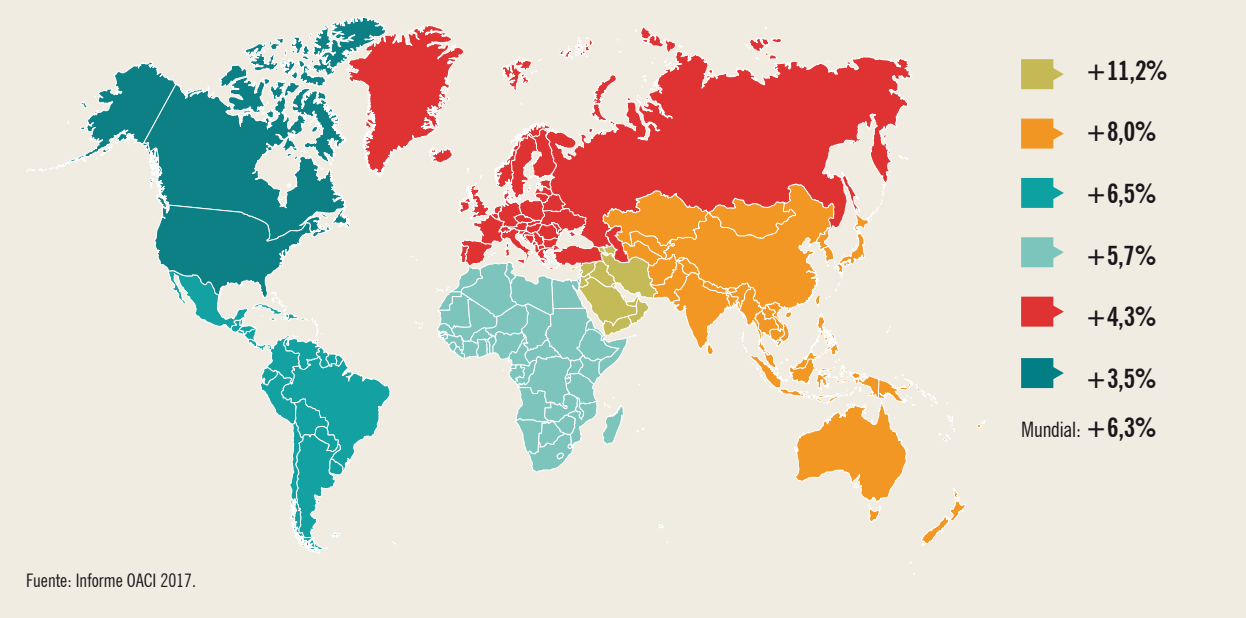
Advertíamos entonces que, ante la incertidumbre, era posible y necesario intentar convertir en oportunidades los tiempos de crisis, buscando vías alternativas de crecimiento. En ese contexto, el mercado externo se presentaba como una salida estratégica, no solo coyuntural

sino de largo plazo: la puerta de salida para la región requería multiplicar sus exportaciones. Pero producir manufacturas con mayor valor agregado supone un cambio estructural que implica políticas fiscales activas y estímulos a la inversión. Ello requiere una inteligente labor estatal, una política crediticia que favorezca el desarrollo y una enorme energía creativa de los empresarios de la región para sortear las restricciones de un mundo que crece más lento.

En las economías menos desarrolladas, las exportaciones de mayor valor agregado son un medio para generar oportunidades de producción. El acceso a nuevos mercados crea condiciones para estimular la instalación, ampliación y desarrollo de estructuras de producción, generan producto interno y permiten que las economías domésticas multipliquen su capacidad de empleo y, por tanto, de consumo. Pero, mientras los países de América Latina mejoran sus condiciones de acceso a los mercados más desarrollados, deben redoblar sus vínculos comerciales con aquellos donde los requisitos de entrada son menores y cuyas complementariedades favorezcan el de-

FOTO: PHOTONCATCHER / ISTOCKPHOTO.COM

Incremento de pasajeros 2016



sarrollo mutuo. En ese contexto, *Marco Trade revista* señalaba la importancia de que América Latina y el Caribe incrementara los intercambios comerciales con países africanos y con el propio entorno regional.

Pero ese objetivo estratégico tropieza con un dato duro de la realidad: el comercio intrarregional, de significación mayúscula en las áreas económicas más importantes del mundo –Asia Pacífico, bajo el paraguas de integración China-Asean+4, genera un comercio intrarregional del 58%, la Unión Europea (UE) un comercio intrazona del 66% y el Nafta, pese a los embates de Donald Trump, mantiene intercambios del 56%–, muestra una débil *performance* en América Latina, donde el intercambio intrarregional es algo menor al 20%.

Las condiciones de la historia

Esa baja participación del intercambio regional en el destino de sus exportaciones responde a dos condicionantes históricos, fruto del lugar que los países de la región han ocupado en la división internacional del trabajo como meros abastecedores de materias primas: la **dotación factorial** y la **carencia de infraestructura interna** para ese intercambio.

Las ventajas comparativas en actividades intensivas en recursos naturales, que insertaron a los países de la región en el mercado internacional como abastecedores eficientes, los convierten en competidores en lugar de potenciales socios. Ello se agrava por la **carencia de un intercambio intra-industrial** en las estructuras productivas de la región, limitadas para el intercambio y la integración por los bajos niveles de complementariedad. Ese primer condicionante requiere un arduo e inteligente proceso de exploración de

El rol histórico de la región como abastecedora de materias primas condicionó una infraestructura al servicio del transporte y las vías de conexión con los centros económicos del mundo en los dos últimos siglos.

encadenamientos productivos como los que ha planteado Chile en relación a Argentina, demostrando que es posible incrementar aquella complementariedad.

La carencia de una infraestructura regional que responda a los propios intereses regionales constituye el segundo condicionante. El rol histórico de la región como abastecedora de materias primas condicionó una **infraestructura puesta al servicio del transporte y las vías de conexión con los centros económicos del mundo**. Si bien ha crecido la conciencia de lo imperioso de contar con una infraestructura capaz de reducir las grandes distancias geográficas que obstaculizan el intercambio intra-regional, la disponibilidad de financiamiento internacional y de inversiones destinadas a facilitar las conexiones internas ha estado frecuentemente condicionada y ha sido escasa.

Acuerdos de enorme importancia estratégica, como la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), se han visto demorados una y otra vez con argumentos incansablemente repetidos: las grandes inversiones en infraestructura que requieren las enormes distancias regionales y la escasa rentabilidad de estas frente a las actividades destinadas al mercado ex-

tra-zona. Argumentos sesgados y caren-
tes de perspectiva de largo plazo.

Las economías más desarrolladas del
mundo difícilmente compren manufac-
turas de alto valor agregado a los países
de la región. Y consolidar el *statu quo*
ataría el futuro regional al rol histórico
de proveedor de materias primas, limi-
tando sus posibilidades de desarrollo in-
tegral. Desarrollo que, en cambio, puede
potenciarse frente a mercados como el
intrarregional y el africano, por sus volú-
menes y sus menores exigencias.

El **intercambio comercial de bienes
con mayor valor agregado** tiene diver-
sas consecuencias positivas: favorece el
acceso a nuevas tecnologías y procesos
de producción, sobre todo en los paí-
ses menos avanzados, incorpora *stock*
de conocimientos técnicos relacionados
con economías de escala, incrementa la
rentabilidad y la llegada de nuevas inver-
siones, favorece la creación de empleo e
impulsa a un mejoramiento del nivel de
los recursos humanos. Pero, sobre todo,
sirve de **campo experimental para la in-
ternacionalización de las empresas re-
gionales y sus productos.**

Apostando a volar

En los últimos 25 años, **la economía glo-
bal tuvo una extraordinaria expansión:**
creció 134%. Pero lo hizo con una par-
ticularidad que supuso un cambio drás-
tico en el escenario internacional: mien-
tras los países desarrollados crecieron un
63%, los países en desarrollo lo hicieron
un 206%, lo que implicó que **los desarro-
llados perdieran significación en el PIB
mundial, cayendo del 81,3% al 60,8%.**
En ese contexto, **casi todo el crecimiento
total proviene de Asia,** donde China in-
crementó 13,1% mientras América Lati-
na avanzó apenas 1,5%, representando el
6,9% del PIB mundial actual.

Tras algunos años de crecimiento lento
en las economías avanzadas, bajos precios
de los productos básicos y una reducción
del flujo de capitales –fruto de la crisis fi-
nanciera de 2008, que provocó una mer-
ma en el comercio mundial– organismos
internacionales como el Banco Mundial
prevén un mejoramiento de las condicio-
nes económicas –tal como se revela en la

eurozona– y un crecimiento del intercam-
bio internacional.

Según la Organización Mundial del
Comercio (OMC), el comercio interna-
cional ha sido un factor decisivo para la
expansión de la economía global de las úl-
timas décadas y **el movimiento de carga
aérea ha sido uno de los elementos fun-
damentales en la cadena logística inter-
nacional,** pues define esa expansión.

Los signos de recupero se hacen visibles:
la Organización de Aviación Civil Inter-
nacional (OACI) señaló en un reciente
informe que la cantidad total de pasaje-
ros transportados en servicios regulares
en 2016 alcanzó los 3.700 millones (6%
más que en 2015), que más de la mitad
de los turistas que atravesaron fronteras
internacionales lo hicieron por vía aérea.
Más del 90 % del *e-commerce* de la empre-
sa al consumidor (B2C) transfronterizo se
transportó por vía aérea y **el transporte
aéreo distribuyó un 35% del valor del
comercio mundial.**

En la misma dirección, el Consejo In-
ternacional de Aeropuertos (ACI) destacó
que el tráfico global de pasajeros en el pri-
mer tercio de 2017 aumentó 6,7% y que
todas las regiones registraron aumentos,
debido a una mayor solidez en los mer-
cados globales. Europa mostró una espe-
cial recuperación respecto de 2016. Los
principales aeropuertos del continente,
como Londres-Heathrow, Ámsterdam y
Frankfurt, experimentaron crecimientos
de 11,3, 11,3 y 10% respectivamente.
Mientras la región Asia-Pacífico, que aco-
ge algunos de los aeropuertos de mayor
crecimiento mundial, creció en prome-
dio un 7,6%, con excepciones significati-
vas como Kuala Lumpur (20,2%), Delhi
(13%) y Yakarta (10,1%).

El **menor costo de los viajes** por el des-
censo de las tarifas aéreas a causa de la caí-
da del precio del petróleo y una **mayor
presencia de las aerolíneas low cost** en las
economías emergentes contribuyeron a ese
crecimiento, aún bajo el período más agu-
do de recesión mundial, con un índice de
ocupación del orden del 75%. Ese mismo
proceso se reflejó en los servicios aéreos re-
gulares interiores, que crecieron un 6,2%
en 2016, con picos del 10% –fruto de la
gran demanda en India, China y la región

Crecimiento económico mundial



En los últimos 25 años, la economía
global tuvo una extraordinaria expansión:
creció **134%.**

Los países desarrollados aumentaron un **63%**
Los países en desarrollo lo hicieron un **206%**

Significación en el PBI mundial



Los países desarrollados perdieron,
cayendo del **81,3%** al **60,8%**



China incrementó **13,1%**
América Latina avanzó **1,5%**, representa
el **6,9%** del PIB mundial actual.

Tráfico aéreo

El tráfico global de pasajeros aumentó en el primer
tercio de 2017 un **6,7%**

Europa

Londres-Heathrow **11,3%**

Amsterdam **11,3%**

Frankfurt **10,0%**

Asia-Pacífico

Kuala Lumpur..... **20,2%**

Delhi..... **13,0%**

Yakarta..... **10,1%**

La cantidad total de pasajeros transportados en
servicios regulares en 2016 alcanzó los **3.700
millones** (6% más que en 2015).

Más del **50% de los turistas** que atravesaron
fronteras internacionales lo hicieron por vía aérea.

Más del **90% del e-commerce B2C
transfronterizo** se transportó por vía aérea.

El transporte aéreo distribuyó un **35% del valor
del comercio mundial.**

Presencia de las low cost

En 2016 las *low cost* representaron un **28% del
total mundial** de pasajeros de vuelos regulares,
superando los **1.000 millones de viajeros.**

Europa..... **32%**

Asia-Pacífico **31%**

América del Norte **25%**

Aeropuertos españoles

Movimiento de carga aérea

Año	Toneladas	Incremento
2016	795.575	+11,2% (respecto 2015)
2015	715.552	+4,7% (respecto 2014)
2014	638.339	+6,9% (respecto 2013)

Los 5 aeropuertos españoles que más carga gestio-
naron en 2016, fueron **Barajas, El Prat, Zarago-
za, Vitoria y Gran Canaria.**

Fuente: Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI),
Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y AENA.

Mercado de carga aérea

Junio 2017 (% interanual)					
	Cuota Mundial ¹	FTK	AFTK	FLF (%-pt) ²	FLF (nivel) ³
Total Mercado	100%	11%	5,2%	2,4%	45%
África	1,6%	31,6%	7,6%	4,8%	26,5%
Asia-Pacífico	37,4%	10,1%	7,8%	1,1%	55,5%
Europa	23,5%	14,3%	6,1%	3,3%	45,9%
Latinoamérica	2,8%	9,8%	2,9%	2,1%	33,5%
Oriente Medio	13,9%	3,7%	2,2%	0,6%	44,4%
Norteamérica	20,7%	12,7%	3,0%	3,1%	36,2%

1. % FTK de la industria en 2016, 2. Variación interanual del factor de ocupación, 3. Nivel del factor de ocupación.

Fuente: IATA.

de Asia-Pacífico en general– que represen-
taron el 40% del tránsito interior mundial.
En 2016, esas líneas aéreas representaron
un 28% del total mundial de pasajeros de
vuelos regulares (Europa 32%, Asia-Pacífi-
co 31% y América del Norte 25%), supe-
rando los 1.000 millones de viajeros.

No sólo viajeros

**La carga aérea a nivel global también
mostró signos positivos.** Tras un perío-
do de crecimiento más lento, los volú-
menes de carga aérea entre 2016 y 2017
recuperaron un mayor impulso, a la
par de la recuperación de la economía
mundial, que se produjo pese a las in-
certidumbres creadas por el Brexit y los
embates proteccionistas de la adminis-
tración Trump.

De acuerdo a un informe publicado
el pasado agosto por la Asociación de
Transporte Aéreo Internacional (IATA),
**la demanda de carga aérea mundial en
el primer semestre de 2017 creció un
10,4% respecto al año anterior,** lo que
representa el mejor resultado desde la
crisis financiera mundial. Según IATA, el
crecimiento sostenido de la demanda de
carga aérea mundial es consistente con la
mejora actual del comercio global. **Shan-
ghái, Incheon y Hong Kong,** principales
centros mundiales de carga para exporta-
ción, **elevaron sus volúmenes totales en
relación al año anterior y las aerolíneas**

**africanas registraron el crecimiento más
rápido en los volúmenes de carga inte-
ranual.** Esto contribuyó a que la deman-
da de carga aumentara un **25,9% en el
primer semestre de 2017,** la más rápida
de todas las regiones. La demanda fue
impulsada por un crecimiento muy fuer-
te en las rutas comerciales hacia y desde
Asia, que aumentaron casi un 60% en los
primeros cinco meses de 2017, una ten-
dencia que se estima que permanecerá en
dos dígitos.

Por el contrario, las aerolíneas latinoa-
mericanas –afectadas, como toda la re-
gión, por las condiciones económicas y
políticas de Brasil– experimentaron un
menor crecimiento de la demanda.

El proceso de internacionalización de
las empresas españolas, en especial las
pymes (ver *Marco Trade revista* n°3), y su
apuesta al mercado exterior queda refle-
jado en los datos de AENA sobre los ae-
ropuertos españoles. En 2016 movieron
795.575 toneladas de carga aérea –con
un incremento de 11,2% respecto de
2015, que a su vez representó un 4,7%
de aumento respecto de 2014– mostran-
do una trayectoria ascendente como res-
puesta a la recesión. Los cinco aeropuer-
tos españoles que más carga gestionaron
en 2016 fueron: Barajas, El Prat, Zarago-
za, Vitoria y Gran Canaria.

**Según todas las previsiones a nivel glo-
bal, en los próximos años la cantidad de**

Precios comparativos

En dólares

1.000 kilómetros

Madrid-París (Transavia) **106**

Lima-La Paz (Latam) **599**

2.000 kilómetros

Dallas-Los Ángeles (Spirit Airlines) **293**

Río de Janeiro-Buenos Aires (Gol) **475**

3.000 kilómetros

Kuala Lumpur-Taipéi (AirAsia) **86**

Bogotá-México (Avianca) **470**

Fuente: .

**pasajeros y de carga aérea se multiplica-
rá, y con ella la presión por nuevas in-
fraestructuras.** Tanto aeropuertos como
cadenas de suministro deberán adaptarse
a flujos cada vez más intensos. Debe re-
cordarse que el segmento internacional
del tránsito aéreo de carga representa casi
el 87% de la carga aérea total. La necesi-
dad económica de la región de abrir nue-
vos mercados para sus productos obliga a
incrementar su capacidad de tráfico aé-
reo a menores costos.

**En América Latina, la expansión del
transporte aéreo será crucial para con-
solidar su desarrollo.** Pero hoy, volar
una distancia de 1.000 kilómetros en
la región cuesta seis veces más que en
Europa, en parte porque **las low cost no
tienen una presencia regional signifi-
cativa,** a lo que contribuye también la
escasez de aeropuertos secundarios, re-
gulaciones estatales más rígidas que en
otras regiones del mundo, un fuerte
proteccionismo a empresas de capital
nacional, altos costos de servicios aero-
portuarios e impuestos elevados.

Un estudio comparativo hecho por la
agencia de noticias AFP es concluyen-
te: los 1.000 kilómetros del tramo Ma-
drid-París, que cuestan 106 dólares por
Transavia, se quintuplican para una dis-
tancia equivalente como Lima-La Paz, a
599 dólares por Latam. Para 2.000 kiló-
metros, el trayecto Dallas-Los Ángeles

Evolución de las principales aerolíneas en el período 2010-2015

Aerolínea	Pasajeros 2010	Pasajeros 2015	Variación en %
Norwegian	1.343.320	5.252.531	291
Vueling	10.330.397	20.531.371	99
Ryanair	22.887.857	30.425.416	33
Air Europa	8.850.690	10.293.075	16
easyJet	11.692.987	12.865.080	10
Air Nostrum	4.464.749	4.127.717	-8
Iberia+ Express	20.294.090	16.682.735	-18
Air Berlin	10.112.113	8.150.303	-19
Iberia	20.294.090	12.534.171	-38
Iberia Express	No existía	4.148.564	

Fuente: Informe OACI 2017.

cuesta 293 dólares por Spirit Airlines, mientras el costo regional se duplica en el tramo Río de Janeiro-Buenos Aires, a 475 dólares por Gol y casi se sextuplica en los 3.000 kilómetros: el trayecto Kuala Lumpur-Taiwán cuesta 86 dólares por AirAsia y el equivalente tramo Bogotá-México llega a 470 dólares por Avianca.

Las low cost: una herramienta para el comercio regional

En la última década, países como México, Brasil y Colombia han dado pasos decisivos tanto en la carga como en el transporte de pasajeros, entendiendo que una mayor participación regional de las aerolíneas de bajo costo puede constituir una importante opción que contribuya a enfrentar aquellas limitantes históricas de la infraestructura regional.

Para el Banco de Desarrollo de América Latina-CAF, los avances en el sector aéreo, con especial participación de las low cost, han permitido que el tráfico de pasajeros de vuelos intrarregionales y domésticos se duplicara en el período entre 2006 y 2015 (de 162 millones a 320 millones) y prevé que el tráfico aeroportuario se triplique en los próximos 25 años, lo que supondrá para la región pasar de los actuales nueve aeropuertos “de clase global” a 25.

Según el CAF, la infraestructura aero-

portuaria regional (incluyendo el Caribe), con todos sus proyectos actuales y futuros concretados, no será suficiente para cubrir el aumento del tráfico aéreo previsto para las próximas dos décadas. De la capacidad aeroportuaria actual –739 millones de pasajeros, incluyendo salidas y llegadas, sin conteo doble, en su mayoría concentrados en México (23,3%) y Brasil (36,4 %)– el volumen de tráfico anual estimado para 2040 será de 1.784 millones de pasajeros, es decir casi el triple de lo que hoy moviliza América Latina.

Inversiones necesarias hasta 2040 (CAF)

53.000 millones de dólares

Aplicadas a:	
Terminales	69%
Pistas	17%
Plataformas	8%
Cargas	6%
Países:	
México	32%
Brasil	21%
Colombia	16%
Perú	10%
Chile	6%
Resto de América Latina	15%

El CAF estima que la región debería contar en los próximos 25 años con una moderna y eficiente red de 25 terminales de clase global –con capacidad cada una de mover más de 25 millones de pasajeros anuales–, apoyadas por otros 25 aeropuertos secundarios con capacidad de entre cinco y 10 millones de pasajeros por año.

Ello exigirá, por tanto, inversiones estimadas en 53.000 millones de dólares hasta 2040, lo que implica una activa participación de nuevos capitales privados en la que las low cost tienen mucho que aportar. La mayor demanda de inversión deberá ser aplicada a terminales (69%), pistas (17%), plataformas (8%) y cargas (6%).

Según el estudio, de acuerdo a los proyectos en curso, la inversión se concentrará básicamente en México (32%), Brasil (21%), Colombia (16%), Perú (10%) y Chile (6%), distribuyéndose el 15% restante en el resto de América Latina. Solo los tres primeros tienen líneas low cost desde el año 2000, pero con conexiones principalmente locales y a precios menos económicos que en Europa o Estados Unidos.

Según los especialistas, el modelo low cost tiene un enorme potencial de crecimiento, incluso sobre el mercado de los pasajeros de autobús. Y constituye el futuro en materia de transporte, en tanto congenia dos demandas de nuestro tiempo: ahorro de tiempo y de dinero. Para Enrique Beltranena, CEO de la mexicana Volaris, el transporte aéreo “fue concebido para un segmento de la población con capacidad adquisitiva alta, aunque había personas que, por muchas razones, necesitaban volar. Las low cost hemos democratizado el sector aéreo para las clases medias, que hoy representan el 30% de la población y que se calcula que en el 2022 serán el 50%”.

En los 10 años que llevan de operaciones, las low cost de México ya mueven casi la mitad de los pasajeros (Volaris 31% y VivaAerobus 15%), el doble que hace cinco años. Además, ganan cada vez más terreno debido a sus tarifas y a una agresiva estrategia de crecimiento en flota de aviones y apertura de rutas.

Las aerolíneas tradicionales que supieron adecuarse a los cambios mantienen altas

cuotas de mercado, pese a que casi duplican el valor de sus tickets en relación a las low cost, son Aeroméxico (29,4%) e Interjet (20,1%). Otras empresas desaparecieron, como Aerocalifornia, Azteca, Avolar, Alma, Aviacsa y Mexicana de Aviación.

En el período entre 2011 y 2016, las low cost lograron 53% del crecimiento de la actividad aerocomercial en la región, especialmente en Brasil, México y Colombia, que son los tres mayores mercados latinoamericanos para el sector.

La experiencia mexicana no es singular. El fenómeno de las low cost se reproduce también en mercados maduros como el europeo, donde Ryanair, pionera de este modelo de negocio, superó a la alemana Lufthansa como la empresa que mueve más pasajeros en el continente. En Estados Unidos, más del 50% de los viajeros utilizan las aerolíneas de bajo costo.

La expansión de estas empresas en América Latina puede significar además un importante avance en la disminución de los costos de la carga aérea para la exportación de la producción regional. Debe recordarse que, en términos generales, en el mundo solo un 40% de la carga aérea se mueve en aeronaves full cargo, mientras que un 60% lo hace en los compar-

timientos de equipajes (bellies) de las aeronaves de pasajeros. La oferta de enlaces aéreos directos con aeronaves full cargo para el tráfico internacional de carga aérea es relativamente escasa a nivel regional y se complementa en parte con enlaces full cargo trans-continetales, lo que dificulta el intercambio intrarregional.

La posibilidad de carga aérea en passenger low cost airlines, aprovechando la multiplicación de nuevas rutas, presenta un enorme campo de oportunidades –aún en proceso de desarrollo de alianzas exitosas con operadores logísticos terrestres– para introducir carga utilizando la capacidad remanente de las aeronaves de pasajeros, como lo realizara en Alemania Air Berlin.

Brasil, México, Colombia y Chile son los países con mayor movimiento de carga aérea en América Latina y los tres primeros son los de mayor penetración de las low cost, mientras el aeropuerto de São Paulo-Guarulhos es el que más carga aérea mueve en América Latina, seguido del aeropuerto internacional de Ciudad de México.

Danza de inversores

El impresionante incremento del volumen de tráfico anual estimado por el

CAF para 2040, triplicando lo que hoy moviliza América Latina, los requerimientos de infraestructura que ello dispensa, las oportunidades que manifiesta el negocio de la carga aérea en un subcontinente hoy desconectado y, en general, el enorme potencial de crecimiento de la región, ha despertado el interés de los inversores, sobre todo los extra-regionales.

El gigantesco conglomerado chino HNA Group –con participación en más de una decena de aerolíneas chinas y que forma parte de la primera alianza mundial de compañías de bajo costo, U-FLY Alliance y de las cadenas de hoteles NH y Carlson– adquirió el 24% de Azul, una de las mayores low cost brasileñas, que en 2016 trasladó más de 28 millones de pasajeros a 100 destinos. Azul posee la unidad de transporte de carga Blue Cargo, que utiliza la misma aeronave del transporte de pasajeros y a la vez opera algunos aviones full cargo.

Tras un informe de la Federal Aviation Administration estadounidense, que prevé que en los próximos 20 años América Latina será el mercado de mayor crecimiento para los viajes de salida y entrada a Estados Unidos, las grandes aerolíneas del país se han lanzado a invertir en la re-



FOTO: EASYJET.COM

Qatar Airways es parte de la ola inversora en América Latina. A finales de 2016 adquirió en 608 millones de dólares el 10% de **Latam Group**, la mayor firma de transporte aéreo de la región, con unidades de operación en Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay y Perú. Su entrada representa, según los directivos de Latam, una oportunidad de relación a largo plazo y nuevas opciones de conectividad con Asia y Medio Oriente. En marzo de 2017, las autoridades de Brasil aprobaron el *joint business agreement* entre Latam e International Airlines Group (IAG), *holding* resultado de la fusión de Iberia y British Airways. El acuerdo, según Enrique Cueto, CEO de Latam, tiene por objetivo “contar con una mejor



gión. **United Airlines** adquirió el 5% de Azul y está interesada en entrar en Avianca —segunda aerolínea más grande de América del Sur, después de Latam—, la aerolínea que controla el grupo Synergy, donde también pretende entrar su rival **Delta Airlines**. Según *The Wall Street Journal*, las dos aerolíneas estadounidenses se encuentran entre las empresas interesadas en comprar parte o toda Avianca Holdings. La empresa posee Avianca Cargo (antes Tampa Cargo), que cubre 12 destinos en América Latina además de Estados Unidos, Italia y Países Bajos.

En septiembre de 2017, **Aeroméxico** y **Delta** formalizaron un *joint venture* estimado en 1.500 millones de dólares, que permitirá a ambas empresas operar en destinos entre Estados Unidos y México como si fueran una sola aerolínea durante cinco años e incrementar sus operaciones. Aeroméxico se posiciona como la aerolínea que transporta más pasajeros al extranjero: un 21%, a lo que ahora agrega el 9,2% de Delta.

También **Qatar Airways** es parte de esta ola inversora en la región. A finales de 2016 adquirió en 608 millones de dólares el 10% de Latam Group, la mayor firma de transporte aéreo de América Latina, con unidades de operación en Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay y Perú. La entrada de Qatar a la propiedad representa, según los directivos de Latam Airlines, una oportunidad de relación a largo plazo y la posibilidad de

conectividad, nuevas rutas, mayor competencia y menores precios para viajar entre Brasil y Europa, lo que además aumentará el turismo y el comercio mutuo”. Latam prevé ofrecer vuelos a precios más accesibles en varios países, a fin de afrontar la competencia creciente de las *low cost*.

explorar nuevas oportunidades de conectividad con Asia y Medio Oriente.

En marzo de 2017, las autoridades de Brasil aprobaron el *joint business agreement* entre **Latam** e **International Airlines Group** (IAG), el *holding* resultado de la fusión de Iberia y British Airways. El acuerdo, según **Enrique Cueto, CEO de Latam**, tiene por objetivo “contar con una mejor conectividad, nuevas rutas, mayor competencia y menores precios para viajar entre Brasil y Europa, lo que además aumentará el turismo y el comercio mutuo”.

Latam prevé, además, ofrecer vuelos a precios más accesibles en varios de los países en los que está presente, a fin de afrontar la competencia creciente de las *low cost*. IAG, como propietaria además de Air Lingus y Vueling, se plantea comenzar a operar vuelos de bajo coste desde Barcelona hacia Estados Unidos, Asia y América Latina utilizando los recursos existentes de las compañías aéreas del grupo o creando una nueva compañía *low cost*. Entre los destinos bajo estudio están Los Ángeles, San Francisco, Buenos Aires, Santiago de Chile, La Habana y Tokio.

Gran parte de esas operaciones que involucran a las grandes aeronáuticas de la región responden precisamente a la presión de las *low cost*, que reducen su *share* de mercado y obligan, a la vez, a la reducción de sus tarifas.

Según un estudio realizado por la consultora **Roland Berger Strategy** junto con la Escuela de Negocios de Leipzig, las *low*

cost seguirán creciendo hasta superar la participación total de las compañías en red, dominando el mercado. Hoy ya tienen más de un tercio del mercado europeo y avanzan rápidamente en Estados Unidos, Asia y América Latina.

En España, las *low cost* ya operan el 50% de viajeros desde el exterior, con 18 millones contra 18,1 millones de pasajeros de las compañías tradicionales. Ryanair, el líder, mantiene una cuota del 18% del mercado, Vueling 7,9% e easyJet 7,5%.

El modelo inicial de las compañías de bajo costo con vuelos “punto a punto” y destinos de distancias moderadas (no superiores a los 2.000 kilómetros) se ha expandido a vuelos transoceánicos y de largo recorrido, una estrategia inaugurada por Ryanair y Air Europa, los primeros en combinar redes de corto y largo radio. La misma senda siguieron easyJet y Norwegian, aliándose en septiembre pasado. **Thomas Ramdahl, director general comercial de Norwegian**, asegura que esa alianza con otra *low cost* de “alta calidad” como easyJet ofrecerá amplias opciones combinando “la creciente red de larga distancia de Norwegian y la extensa red europea de easyJet” y conexiones con otros vuelos de compañías asociadas. **Kenny Jacobs, director de marketing de Ryanair**, asegura que “el *low cost* de largo radio es una gran idea” y reconoce que ha forzado a compañías como a IAG a crear una nueva aerolínea de bajo costo para afrontar la competencia. Tal como señalan ejecutivos y especialistas, este es el camino por el que discurrirá la industria.

El transporte aéreo, tanto de carga como de pasajeros, ha aumentado su volumen de manera constante en los últimos años. Su crecimiento y modernización son claves para el desarrollo regional, tanto por su efecto facilitador de la inserción internacional de nuestros países como por su impacto multiplicador en la competitividad y el crecimiento de otros sectores (turismo, tecnología, desarrollo empresarial y sector financiero, entre otros). **La mejora de la conectividad no solo permitirá terminar con el aislamiento de grandes áreas de la región, sino que permitirá poner en vinculación nuestras economías y a estas con el resto del mundo.** ●

FOTO: LATAM.COM

El caso argentino

En el contexto de expansión del comercio aéreo, Argentina asoma como una gran oportunidad. Cuando la nueva administración de Mauricio Macri anunció que abría el país a las *low cost*, una lluvia de inversores se hizo presente, pese a la oposición de sectores sindicales y políticos que, con argumentos arcaicos, intentan condenar al país —como lo han hecho en el pasado— al populismo y el atraso, al punto de que siendo la tercera economía región, está en el quinto lugar de América del Sur en cantidad de viajes aéreos per cápita, por detrás de Brasil, Colombia, Chile y Perú.

Argentina sufre un importante atraso en su desarrollo aerocomercial, siendo el octavo país del mundo en extensión territorial, con unos 5.000 kilómetros de norte a sur y más de 40 millones de habitantes, por lo que ofrece condiciones interesantes para el desembarco inversor.

Las *low cost*, ante las previsiones de duplicar en dos años el tráfico aéreo, se manifiestan dispuestas a invertir pese al rechazo de los sindicatos, la falta de infraestructura y las regulaciones gubernamentales obsoletas que prohíben ofertas de *tickets* baratos. **El gobierno argentino, bajo la presión de los reclamos, no ha suprimido los precios mínimos pero ha dejado de actualizarlos**, con lo que su valor en dólares se reduce al ritmo de la inflación que soporta el país desde hace una década.

Cinco compañías low cost, nacionales y extranjeras, buscan operar en el país y revolucionar el mercado aeronáutico, tal como ha ocurrido en buena parte del mundo en los últimos 15 años.

El proceso parece imparable a largo plazo. El gobierno ya había adjudicado este año 135 nuevas rutas a las *low cost* y está en curso de aprobar 503 más.

Entre los inversores se destaca **Norwegian**, tercera *low cost* más grande de Europa, elegida en 2016 como la “mejor *low cost* de largo alcance del mundo” por segundo año consecutivo. Su un plan de inversiones es de 4.300 millones de dólares en ocho años, para desarrollar 155 rutas domésticas e internacionales y acrecentar la infraestructura aeroportuaria. La segunda destacada es **Flybondi**, con 75 millones de dólares inversión, una flota de 30 aviones cero kilómetro y el desarrollo de una base operativa que moderniza el viejo aeropuerto militar de El Palomar, en la provincia de Buenos Aires.



La política de apertura del gobierno argentino enfrenta también la resistencia de las empresas de autobuses de larga distancia. Los viajes aéreos a menor costo amenazan su negocio, que traslada casi 40 millones anuales de pasajeros, cuatro veces más que el aéreo. Como explica **Andy Ricover, economista especializado en transporte aéreo**, autor del excelente estudio *Integración del Transporte Aéreo* (BID): “Con que solo un 20% de esos viajeros comience a usar el avión, el cambio será explosivo para la industria aerocomercial y habrá lugar para muchos jugadores nuevos”. Es lo mismo que piensa **Nancy Piazza, gerente regional de Cargo de Air New Zealand**, que el año pasado se instaló en Buenos Aires: “La apertura de una nueva ruta genera nuevos negocios, o al menos incrementa sustancialmente las posibilidades de hacerlos. No se trata de una máxima de la teoría comercial sino de lo que muestra la práctica”, dice.

La estrategia de la empresa neozelande-

sa tiene como objetivo transformar al país en el *hub* regional, cerrando lo que llaman “el anillo del Pacífico” (enlazando Oceanía con América del Sur a través de Buenos Aires para conectar Asia con el resto de América). “En Chile ya estaba operando una aerolínea australiana y, dadas las similitudes y coincidencias con la Argentina, se decidió completar el anillo con Buenos Aires como puerta de entrada para América del Sur”, afirma Piazza. Con cuatro vuelos semanales, 13 toneladas de carga en promedio y Auckland como aeropuerto con un altísimo porcentaje de conexión, las cargas previstas llegan y conectan con su vuelo. Esto permite que varios productos de alta gama que buscan y necesitan llegar en el menor tiempo de tránsito posible y con una alta garantía de entrega tengan un servicio eficiente.

Las posibilidades de intercambio comercial son enormes y **Air New Zealand** constituye un gran ejemplo de ello.

En palabras de Piazza: “Traemos repuestos, carga general, sobre todo desde Shanghai y Hong Kong —y Bangkok, que se consolida en Asia—. Y de salida (exportación) tenemos un *mix* de Argentina con el resto de América del Sur. Llevamos salmón y fruta fresca (arándanos y cerezas de Argentina y Chile), carga general y derivados como el cuero, flores de Ecuador y Colombia. El pescado es un nuevo proyecto de negocio que hay entre Argentina y Nueva Zelanda. Creo que con esta ruta surgirán nuevos negocios. Tenemos acuerdos con otras compañías aéreas mediante los que concentramos toda la mercadería en Buenos Aires y desde acá sale para Auckland y el mundo”.

FOTO: AIRNEWZEALAND.COM



Hong Kong

En una ciudad caracterizada por la frenética actividad de los negocios, las ferias y exposiciones son una cita ideal para el *networking*, la entrada al mercado asiático y las últimas novedades de sectores como licencias, alimentos, electrónica, *packaging* y otros.

8 - 10 de enero, 2018

HKILS

El Salón Internacional de Licencias de Hong Kong es el más grande evento de su tipo en Asia. Es una plataforma de *marketing* eficaz para proveedores de servicios profesionales, que se benefician de las actividades de negociación de propiedad intelectual involucradas en la concesión de licencias que se producen en la feria. m.hktdc.com/fair/hklicensingshow-en

1 - 5 de marzo, 2018

Hong Kong International Jewellery Show

En su 35 edición, esta exclusiva exposición organizada por el Consejo de Desarrollo Comercial presenta las mejores piezas terminadas de joyería a compradores de todo el mundo. En el evento, pueden encontrar desde las piezas más exclusivas hasta las más actuales o asistir a la presentación de una colección de moda. m.hktdc.com/fair/hkjewellery-en

13 - 16 de marzo, 2018

Hong Kong Electronics Fair

La Feria de la Electrónica (Edición de Primavera), evento imprescindible en su sector, presenta más de 2.900 expositores globales. Es la oportunidad perfecta para mostrar al mundo los productos de vanguardia y el escaparate de tecnología líder de la industria, ya que el año pasado recibió a más de 63.000 compradores internacionales. m.hktdc.com

18 - 24 de julio, 2018

Hong Kong Book Fair

En la pasada edición el evento reunió a más de 670 expositores de 37 países y regiones, organizando multitud de actividades culturales (en 2017 fueron 320) que buscan fomentar el hábito de lectura y el desarrollo del mercado literario. Además de los prestigiosos expositores, hay diversas actividades culturales que la enriquecen. www.hkbookfair.hktdc.com

16 - 20 de agosto, 2018

Food-Expo

En esta feria de la industria alimentaria se presentan todos los tipos de procesamiento de alimentos y máquinas de embalaje, productos y materiales, además de seminarios informativos. Es una oportunidad para fabricantes y comerciantes extranjeros y locales para promover sus productos en la región de Asia-Pacífico. www.hkfoodexpo.hktdc.com

4 - 8 de septiembre, 2018

Hong Kong Watch & Clock Fair

Este evento cuenta con la presencia de los mejores profesionales del sector. Expositores de todo el mundo se suman a las connerarios informativos. Es una oportunidad para fabricantes y comerciantes extranjeros y locales para promover sus productos en la región de Asia-Pacífico. m.hktdc.com/fair/hkwatchfair-en

25 - 28 de octubre, 2018

Eco Expo Asia

La feria internacional especializada en protección medioambiental es una plataforma de comercio internacional que muestra las últimas innovaciones en las industrias de protección ambiental de todo el mundo, en áreas como tecnología y gestión del reciclado y residuos, calidad del aire y del agua y energías renovables. m.hktdc.com/fair/ecexpoasia-en



Inauguración del pabellón Holanda.

AAPA: optimizar el desempeño logístico

El Congreso Latinoamericano de Puertos planteó, entre otros temas, la logística como aspecto clave para mejorar la competitividad de las exportaciones.

Por Laura Raquel Martínez

Los más de 400 líderes del sector portuario convocados por la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA por su sigla en inglés) en torno al 26° Congreso Latinoamericano de Puertos –que se realizó del 6 al 9 de noviembre en la ciudad uruguaya de Punta

del Este – trazó una ruta hacia la optimización del desempeño logístico en el sector.

Durante 2016 se observaron alianzas y fusiones en las estrategias de las navieras que dieron como resultado una mayor concentración en el negocio del transporte marítimo de contenedores.

En ese sentido, **Juan Carlos Muñoz Menna, presidente del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Pa-**

En 2018, la AAPA, organizadora del congreso, realizará un nuevo encuentro de especialistas en el marco de su convención anual en Valparaíso (Chile).

raguay, resaltó que **cuatro grandes grupos navieros concentran el 50% de la capacidad mundial del transporte marítimo de contenedores:** Maersk Line, Hanjin CYK, Grand Alliance y New World Alliance. Y **tres alianzas navieras controlan más del 90% de la capacidad de transporte en contenedores en las principales rutas comerciales:** 2M (Maersk Line y MSC), Ocean Alliance (CMA CGM, Cosco, Evergreen Line y OOCL) y The Alliance (Hapag Lloyd, Mitsui OSK Lines, KLines, NYKLine y Yang Ming Line).

Para Muñoz Menna: “Los efectos de este nuevo escenario de oferta y demanda se evidencian con más fuerza en América Latina y el Caribe, donde las limitaciones de conectividad y el mal desempeño logístico son barreras importantes para la integración y el crecimiento del comercio marítimo”.

Menna asegura que la solución no es únicamente incrementar las inversiones en infraestructura sino que pasa por la



Kurt Nagle, Presidente y CEO de la AAPA.

mejora de la eficiencia portuaria y una mejor planificación regional.

La fuerte irrupción de la tecnología, además, aceleró las soluciones digitales en la logística del comercio exterior. Así, las asociaciones estratégicas entre navieras y empresas de tecnologías, estimuladas por el *e-commerce*, impulsan una revolución digital en la industria marítimo-portuaria.

Jaime Vindel García, del Puerto de Cartagena (Colombia), resaltó la asociación de Maersk con Alibaba para permitir a los clientes reservar espacio en sus buques a través de la compañía china, ilustrando la creciente cooperación entre empresas del comercio electrónico y logístico.

Con este panorama, los panelistas pusieron el acento en perfeccionar la función logística del transporte fluvial. “El transporte fluvial aporta un inmenso potencial integrador dentro del sistema logístico sudamericano”, destacó **Rafael Farromeque Quiroz, vicepresidente del Programa Regional para el Desarrollo de las Hidrovías Sudamericanas del CAF.**

América del Sur tiene la mayor red fluvial del mundo, con 110.000 kilómetros de vías navegables. Además, cuenta con tres de las 24 cuencas más grandes del mundo: Orinoco, Amazonas y Del Plata. En este contexto, el CAF busca im-



Autoridades del puerto de Valparaíso junto a la coordinadora internacional de AAPA.



El stand de Dredging International.



El stand de BEDESCHI.

plementar en 2018 una agenda logística fluvial común para la región.

Para el **director del programa santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná, Juan Carlos Venesia**, el transporte fluvial presenta mayores ventajas que el transporte ferroviario y vial: menor costo de inversión y mantenimiento, menor consumo de energía y mejor capacidad de carga.

“Desde la implementación de la hidrovía ha ocurrido una baja sustancial en los precios del transporte de carga y una fuerte expansión, tanto de la superficie sembrada como de los volúmenes producidos y exportados”, dijo Venesia. No obstante, aseguró que el sistema de transporte y logística del Mercosur no ha sabido aprovechar hasta el momento el potencial que ofrece la hidrovía.

El encuentro, además, contó con la participación de más de 40 representantes comerciales del sector, facilitando el desarrollo de nuevas alianzas y negocios entre los diferentes actores marítimo-portuarios.

Para 2018, la AAPA, organizadora del congreso, resolvió realizar su Convención Anual del 21 al 24 de octubre en Valparaíso (Chile), donde convocará a los más destacados representantes del ámbito portuario y logístico del mundo para continuar debatiendo y reflexionando acerca del desarrollo logístico en la región. ●

FOTOS: GENTILEZA DE AAPA LATINOAMÉRICA. FOTÓGRAFO: JAVIER ARMENTANO.

FOTOS: GENTILEZA DE AAPA LATINOAMÉRICA. FOTÓGRAFO: JAVIER ARMENTANO.

CIEMF, la importancia de los servicios para el desarrollo

Por Antonio López Crespo

Cuando en nuestra región hablamos de comercio o exportaciones, con frecuencia lo asociamos con cargas marítimas o aéreas, con puertos o transporte por carretera, pero no solemos tener presentes otros bienes menos visibles y cuya exportación reviste una enorme importancia estratégica: el **comercio de servicios**. Ello se debe, en parte, a nuestro condicionamiento histórico de grandes proveedores de materias primas, pero también a las propias características del sector.

"Vender" servicios implica vender "confianza". El bien es intangible y su valor difícil de medir, dos características que pueden transformarse en una verdadera barrera para quienes pretenden exportarlo desde países en desarrollo.

El comercio de servicios ha alcanzado en 2016 la cifra de 4,7 billones de dólares, de los cuales las economías desarrolladas aportan todavía dos tercios. Pero su rápido crecimiento global (8% anual desde 1980) constituye una extraordinaria posibilidad para los países en desarrollo, no solo por su potencial para elevar el nivel de vida de amplios sectores de la sociedad sino por el impacto multiplicador sobre el desarrollo tecnológico en los espacios de implantación.

Pese a que América Central y del Sur solo significan el 3,1% del total, en Brasil, Argentina, México y Chile hay importantes desarrollos con posibilidades de crecimiento, tanto por la calificación de sus recursos humanos como por una infraestructura tecnológica actualizada.

Los segmentos que ofrecen nuevas oportunidades para los exportadores de servicios de países en desarrollo son mu-



Guillermo Delamer frente al simulador equipado con el software NAUTIS.

chos y en diversos sectores. Y van más allá de los conocidos servicios externalizados de atención al cliente o soportes jurídicos o administrativo-contables. Las revolucionarias transformaciones en materia de TICs y transporte han sido factores determinantes para un enorme campo de actividades que suponen un aporte de alto nivel técnico y científico en materia de medicina, diseño, informática, biotecnología y servicios de ingeniería.

Es el caso del Centro de Investigación y Entrenamiento Marítimo y Fluvial (CIEMF) en Buenos Aires (Argentina), dedicado a dar respuestas de excelencia técnica a empresas en materia de consultoría marítima y fluvial, en grandes proyectos, implementación de nuevos puertos y operación de terminales marítimas, tanto en lo que hace a las instalaciones e infraestructura necesaria como a la operatoria de nuevos buques, condiciones de seguridad y reglamentaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Vinculado a Servicio Integral de Prácticos S.A. (SIPSA) desde 1994, el CIEMF realiza también cursos de perfeccionamiento y entrenamiento para oficiales de la Marina Mercante argentina e internacional, con más de 1.000 egresados en 100 cursos distintos.

Con 15 años de experiencia en simulación náutica, es un centro único en la

región y sinónimo de innovación tecnológica. Fue el primer centro en América Latina en implementar el software de simulación marítima NAUTIS en su simulador Full Mission Bridge, desarrollado por la empresa holandesa VSTEP –con la que concretó una alianza estratégica en febrero de 2011–, y el primero en la región que utilizó su simulador de alta gama para capacitar a profesionales marítimos e intercambiar información y experiencias con la empresa europea.

Como señala su director, el contraalmirante Guillermo Delamer: "El CIEMF es un pionero en el uso de esta tecnología innovadora. En el futuro, se convertirá en un jugador clave para ayudar a otros a adoptar estas innovadoras soluciones de simulación en todo el continente. El simulador consiste en un puente de navegación principal completo en escala real, de elevada tecnología, que incluye las consolas y controles que se encuentran en el puente de un buque moderno, incluida la columna de gobierno, los telégrafos de máquinas, propulsores transversales de proa y popa y del tipo acimutal, los sistemas de comunicaciones, de control e informática. Además, contamos con otros puentes de menores dimensiones físicas pero con similares prestaciones que el primero, que trabajan en relación y coordinadamente con el puente principal, lo que permite la

FOTO: GENTILEZA CIEMF.



Embraport en Santos (Brasil).

interacción entre buques en un mismo escenario".

Con estos sistemas, se pueden simular toda una gama de situaciones, muchas de ellas de alto riesgo y de ocurrencia infrecuente, sin poner en peligro los recursos humanos y materiales. "El sistema –explica Delamer– puede simular maniobras de navegación, atraque a muelles, boyas de amarre, empleo de cabos y remolcadores, todo tipo de fallas y eventos, navegación en aguas restringidas, tanto en el espacio horizontal del espejo líquido del agua, como vertical en profundidad. Simula asimismo diferentes condiciones hidro-meteorológicas, con buena y mala visibilidad, tanto diurna como nocturna. Cuenta con la capacidad de grabar las maniobras que se lleven a cabo de modo de extraer, posteriormente, a través de un análisis pormenorizado, las conclusiones técnicas que correspondan."

El empleo de simuladores en actividades que no admiten error es un concepto que ha ido revolucionando todos los quehaceres del ser humano. En el ámbito marítimo y fluvial, los vertiginosos cambios tecnológicos registrados han llevado a la necesidad de utilizar esta poderosa herramienta para la investigación profesional y la capacitación del personal.

Para el director del CIEMF: "Nuestro software NAUTIS, certificado por la Det Norske Veritas (DNV) de Noruega, permite incorporarle escenarios y barcos diseñados por nuestro equipo, que ha realizado los cursos especializados en Países Bajos. Ello nos da una importante libertad para desarrollar y modificar los esce-

FOTOS: GENTILEZA CIEMF.



Modelo de barco del CIEMF.

narios, como asimismo cambiar las características dinámicas de los barcos".

A través de sus simuladores náuticos, la actividad de este centro de innovación tecnológica no se agota en la capacitación y el entrenamiento o perfeccionamiento del personal embarcado en el adecuado empleo de las nuevas tecnologías y en la ciencia y arte de la navegación, sino que desarrolla tareas de investigación y consultoría en materia de diseño de puertos y terminales marítimas, diseño de buques, operación de nuevos buques en canales y terminales, análisis de maniobras náuticas complejas y otras.

El CIEMF ha participado en importantes proyectos nacionales e internacionales, como el realizado para Dubai Port World Embraport en el estuario del puerto de Santos (Brasil), con acceso directo a aguas profundas, para evaluar su futura terminal, verificando varias configuraciones de muelles con diferentes tipos de buques o el estudio encargado por la misma empresa de la viabilidad –mediante simulación– de operar en la Dársena B Sur del Puerto de Buenos Aires, para buques full container y Pos-Panamax de de 275 y 294 metros de eslora.

También ha desarrollado nuevas terminales cerealeras para importantes empresas del sector –Los Grobo S.A. en San Pedro, Bunge Argentina S.A. en Ramallo, Dreyfus en Puerto Timbúes y Noble Argentina S.A.– y estudios de simulación práctica en condiciones hidro-meteorológicas adversas extremas para amarre a boyón en la Bahía de San Sebastián, en Tierra del Fuego, con buques de hasta

100.000 toneladas de desplazamiento, para la empresa petrolera sino-argentina Pan American Energy (PAE).

Como señalara el vicepresidente de desarrollo comercial de VSTEP, el capitán Mark Woolley, al cerrar su asociación con el CIEMF, este constituye para la empresa europea "un proveedor de formación marítima con mucha experiencia". Según Woolley: "Su decisión de utilizar el software de simulación NAUTIS es un signo de los poderosos beneficios que esta nueva generación de tecnología de simulación puede aportar en manos de instructores experimentados. Estamos trabajando en estrecha colaboración con el centro para desarrollar aún más el software de simulación para satisfacer sus expectativas. La experiencia de CIEMF en este proceso es invaluable".

Vincular el crecimiento de los servicios con la planificación del desarrollo podría significar, en América Latina, una herramienta para fortalecer sus economías y reducir el desempleo y la pobreza. Pero ese potencial, en buena medida, sigue sin aprovecharse.

Es necesario que, a nivel de los gobiernos en la región, se comprenda que la exportación de servicios como vía de desarrollo tiene la mayor significación estratégica. Esto implicará, de su parte, la promoción internacional para favorecer su credibilidad, el acceso a financiamiento blando para su equipamiento tecnológico y de formación y la defensa de los intereses de las empresas exportadoras de servicios en las negociaciones de la Organización Mundial del Comercio (OMC). ●

Publicaciones

Bibliografía editada por prestigiosos organismos internacionales para buscar y descargar en forma gratuita. Material que permite conocer y profundizar temas vinculados a la actualidad comercial iberoamericana.



Exportación de bienes desde zonas francas

Las Zonas Francas tienen un importante rol en la captación de inversiones, en la generación de empleo calificado y en la diversificación de las exportaciones de un país. El informe de Uruguay XXI se centra en la importancia que estas tienen en las exportaciones de bienes, la utilización de las mismas como centros logísticos o como locaciones de procesamiento industrial. Las Zonas Francas permiten el desarrollo de diversas actividades comerciales, industriales o de servicios, implicando la transformación de mercancías, almacenamiento, armado y desarmado de embarques. En el caso de Uruguay, las inversiones realizadas en las Zonas Francas –favorecidas por el marco normativo vigente– acumulan un monto superior a 5.745 millones de dólares entre 2005 y 2014. Por ejemplo, en 2016 las exportaciones totales de bienes del país sudamericano superaron los 8.267 millones de dólares, de los cuales cerca del 31% fue enviado al exterior desde alguna de las Zonas Francas. En el caso uruguayo, hay que señalar que los destinos de las exportaciones desde Zonas Francas presentan un alto contenido regional, con América Central y América del

Sur, concentrando un 49% y 44% de las ventas totales respectivamente.
Editor: Uruguay XXI - Promoción de Inversiones y Exportaciones Montevideo (Uruguay), 2017
uruguayxxi.gub.uy



Evolución del comercio internacional de servicios en los países miembros de la ALADI
Período 1995-2015

El Comercio Internacional de Servicios (CIS) es uno de los fenómenos económicos que demostró mayor dinamismo a nivel global en las últimas décadas. Las exportaciones totales pasaron de 1.200 millones de dólares en 1995 a casi cuatro veces más en 2015. Desde la entrada en vigor del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) de la Organización Mundial del Comercio (OMC), se produjo una creciente demanda de información estadística. En ese sentido, la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) observó la necesidad de fortalecer las estadísticas del comercio de servicios en la región. La base de datos de la ALADI, compilada en esta edición, se presenta como un recurso útil para entender la evolución del comercio de servicios. Asimismo, aporta un análisis de las principales tendencias

de dicho sector. Según el informe, los países miembros de la ALADI acompañaron las tendencias mundiales, tanto en las exportaciones como en las importaciones de servicios, y evidencian tasas de crecimiento significativas en los últimos 20 años.
Editor: ALADI Montevideo (Uruguay), 2017
aladi.org



Manual de empaque y embalaje para exportación

Los empaques y embalajes no deben subestimarse, especialmente cuando las exportaciones se dirigen a mercados industrializados, con altos estándares de calidad de vida. En ese sentido, ProColombia recomienda en la presente edición diferentes aspectos técnicos, operativos, medioambientales, legales y comerciales que se deben tener en cuenta para el empaque y embalaje de un producto. Cabe mencionar que la información del documento se actualiza regularmente debido a los cambios en los requisitos y reglamentos de cada país. No obstante, conforma una base útil para adaptar los productos a las exigencias del mercado de destino.
Editor: ProColombia Bogotá (Colombia), 2016
procolombia.co



Caminos para crecer en un nuevo mundo comercial

El informe valora los acontecimientos recientes en la economía global y proyecta cómo podrían afectar a América Latina y el Caribe. Asimismo, analiza la forma en que los países se están adaptando a condiciones externas y cómo se podrían mejorar las políticas. Para los analistas, “ningún momento ha sido más importante que el presente para adoptar iniciativas osadas” con miras a una verdadera integración comercial. “Para crecer en un nuevo mundo comercial, sostenemos que una integración comercial más profunda podría proporcionar un mecanismo que impulse el crecimiento sin grandes desembolsos fiscales”, asegura el estudio. Hay que recordar que hoy, alrededor del 80% del comercio se encuentra bajo régimen de preferencias, de modo que en ese sentido la región no se encuentra lejos del libre comercio. Sin embargo, el informe advierte que, en la práctica, el comercio se ve asfixiado por la complejidad y las inconsistencias entre los diferentes acuerdos comerciales preferenciales.

Coordinador: Andrew Powell
Editor: Banco Interamericano de Desarrollo (BID) Washington (Estados Unidos), 2017
publications.iadb.org



OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Calendario de ferias

Ferias y exposiciones del sector marítimo y portuario en todo el mundo, para ponerse al día con las novedades y posibilidades de negocios.

1 TOC Asia

24 - 25 de abril, 2018
Singapur



Esta conferencia forma parte de una cartera global de eventos que reúne a los más importantes fabricantes y proveedores de bienes y servicios relativos al transporte marítimo, puertos y terminales de la industria, desplegando los últimos desarrollos y tecnologías en el sector. Es un escaparate en el que muchos proveedores se reúnen para presentar soluciones de vanguardia.

Marina Bay Sands
www.tocevents-asia.com

2 NAVEXPO

15 - 17 de mayo, 2018
Lorient, Francia



NAVEXPO es una innovadora reunión de negocios que presenta, además de los stands de exposición, muchos barcos profesionales a flote, a los que se puede acceder mediante visitas a bordo para descubrir las características concretas de los equipos. Los exhibidores organizan periódicamente demostraciones en el puerto o en las gradas y pruebas en el mar para mostrar, en una situación real, las cualidades técnicas y los materiales de los barcos.

Puerto de Lorient La Base
www.navexpo.com

3 Black Sea Ports and Shipping

08 - 10 de mayo, 2018
Varna, Bulgaria



Es la mayor exposición y conferencia anual sobre puertos y transporte marítimo en la región del mar Negro. El evento tendrá lugar por primera vez en Bulgaria, con un programa de más de 30 conferenciantes de clase mundial, que abordarán los desafíos actuales del transporte y la logística a nivel mundial. Se trata de una excelente oportunidad comercial, con representantes de todas las ramas del sector: altos funcionarios gubernamentales, directores de industrias, académicos, maestros de puertos ejecutivos, ingenieros portuarios y proveedores de servicios.

International Hotel Casino & Tower Suites
www.transporteevents.com

4 TOC Europe

12 - 14 Junio
Rotterdam, Países Bajos



TOC Europe es el lugar de encuentro mundial para puertos, terminales, líneas navieras, 3PL y embarcadores. Ha evolucionado, afianzándose como uno de los eventos más importantes del sector, donde se muestra la última tecnología portuaria y de terminales. El puerto está firmemente establecido como el enlace crítico dentro de la cadena de suministro de contenedores. Por lo tanto, los puertos necesitan procesar la carga de manera oportuna y rentable, para lo que TOC presenta las últimas novedades del mercado.

Ahoy Rotterdam
www.tocevents-europe.com

5 ASEAN Ports & Shipping

4 - 5 de Julio, 2018
Johor Bahru, Malasia



Es el evento más grande sobre puertos, transporte marítimo y logística en la región de Asia Pacífico, con conferencias que analizan las últimas tendencias mundiales del sector. Su objetivo es promover las inversiones en el desarrollo de la industria naviera, las instalaciones portuarias, mantenimiento y gestión. Es una plataforma perfecta para mostrar productos y servicios, ofreciendo oportunidades a empresas y profesionales para aumentar el conocimiento de sus marcas, lanzar nuevos productos y establecer contactos comerciales.

Renaissance Johor Bahru Hotel
www.transporteevents.com

6 INAMARINE

25 - 27 de julio, 2018
Yakarta, Indonesia



Es la feria internacional más importante de Indonesia en cuanto a la construcción naval e industria marítima. Apoyada por el gobierno y numerosas asociaciones, la anterior edición reunió a más de 25.000 visitantes y 350 expositores locales e internacionales. Allí se muestran los últimos productos, tecnologías y servicios relativos a la construcción y reparación naval, tecnología marina, equipos marinos y offshore. Una excelente oportunidad para hacer contactos de negocios.

Jakarta International Expo Kemayoran
www.inamarine-exhibition.net

7 SHIPTEC CHINA

23 - 25 de octubre, 2018
Dalián, China



Es el evento del sector marítimo más sobresaliente, influyente y bien reputado en el norte de China. En su 13ª presentación, y a través de sus múltiples programas estructurados, ofrece una inmejorable oportunidad para favorecer las relaciones B2B entre los operadores de buques, los astilleros y las industrias de equipos y servicios. La construcción de puentes entre las personas y las tecnologías ha sido la fórmula de éxito para esta gran reunión de comercio marítimo.

Dalian World Expo Center
www.shiptec.com.cn

8 Seatrade Maritime Middle East

29 - 31 de octubre, 2018
Dubái, Emiratos Árabes Unidos



Este evento atrae a más de 7.000 asistentes de 69 países, que lo utilizan como plataforma para hacer negocios con propietarios, operadores, gerentes, fletadores, superintendentes, altos directivos y otros actores relevantes en la adquisición de equipos y servicios de la industria marítima, offshore, de petróleo y gas y puertos. Celebrado bajo el patrocinio del jeque Hamdan bin Mohammed bin Rashid Al Maktoum, príncipe heredero de Dubái, al evento asisten ejecutivos del más alto nivel con autoridad para tomar decisiones en todos los sectores.

Dubai International Convention and Exhibition Centre
www.seatrademaritimeevents.com

9 TOC Americas

13 - 15 de Noviembre 2018
Panamá, Panamá



TOC Américas, dirigido a los profesionales que poseen, mueven y manejan carga en contenedores, celebra su 18ª edición en 2018. Este evento líder cubre la totalidad de la cadena logística contenerizada de la región, congregando a propietarios, proveedores logísticos, líneas navieras, puertos, terminales y todos sus principales involucrados para aprender, debatir y hacer contactos. Se ha convertido en el principal evento empresarial y de redes para transportistas, operadores globales y autoridades portuarias en América.

Hard Rock Hotel
www.tocevents-americas.com

Fuente: www.feriasinfo.es



WORLD TRADE CENTRE MUMBAI

THE ULTIMATE TRADE RESOURCE

Committed to Excellence in Trade and Investment Through Global Linkages

A Member of World Trade Centers Association, New York

CONDUCTS RESEARCH

PROMOTES TRADE AND INVESTMENT

OFFERS TRADE DIPLOMA AND TRAINING

PROVIDES VENUES FOR MEETING ROOMS

OFFICE SPACES AND EXHIBITIONS

Awarded as the Asia's Fastest Growing Exhibition Venue at Exhibition Excellence Award 2017



Centrum



Expo Center



South Lounge



Garden Lawn

60,000 sq.ft. Exhibition Area Available

State-of-the-Art Facilities for Exhibitions & Conferences

- » Centrally Air Conditioned
- » Ample Car Parking
- » High Quality Infrastructure
- » Electrical and Engineering Support
- » Panel of Contractors for Stall Design and Construction
- » 24x7 Security Arrangement with CCTV Surveillance
- » Catering Services, Branding Spaces within complex, Store Rooms, Telephone Facility & Freight Elevators
- » Wi-Fi Service

Join us at the 7th Global Economic Summit 2018 in Mumbai



GLOBAL VALUE CHAINS:
Accelerating MSME Growth and Development
22-24 February 2018

Venue: World Trade Centre Mumbai, India

FOCUS SECTORS

- Agribusiness and Food Processing
- Auto and Auto Components
- Construction and Infrastructure
- Education and Vocational Training
- Electrical and Electronics
- Energy and Environment
- Gems, Jewellery and Handicrafts
- Information and Communication Technology
- Life Science and Biotechnology
- Mechanical and Metallurgical
- Textile and Leather
- Trade Promotion and Development
- Transportation and Logistics



SUMMIT HIGHLIGHTS



CONFERENCE



B2B MEETINGS



EXHIBITION



FIELD VISITS

For Further Details
Please Contact

MVIRDC World Trade Centre Mumbai
World Trade Centre, 31st Floor, Centre 1 Building,
Cuffe Parade, Mumbai - 400 005 Tel: 91 22 66387272/378 | Fax: 91 22 2218 8385

Follow us on

marketing@wtcmumbai.org
www.wtcmumbai.org



CHINA BEIJING INTERNATIONAL FAIR FOR TRADE IN SERVICES

HOSTS

China International Center For Economic And Technical Exchanges
Beijing International Trade in Services Center

SUPPORTING ORGANIZATIONS

Chambers of commerce and institutions in the field of trade in services from China and abroad

CONTACT INFORMATION

www.ciftis.org

Email: exhibition@ciftis.org | international@ciftis.org

Add: Building No. 6, Main Building, Chaoyang Park XiliNanqu, Chaoyang District, Beijing, China. Code: 100125

¿Cuánto nos cuesta el clima?

El impacto del cambio climático sobre la economía y el comercio global.

Por Antonio López Crespo



FOTO: RONNIECHUA/ISTOCKPHOTO.COM



Informe realizado para MARCO TRADE revista por:



¿Cuánto nos cuesta el clima?

El impacto del cambio climático sobre la economía y el comercio global.

Por Antonio López Crespo

Cuando los líderes mundiales se reunieron en diciembre de 2015 y firmaron el Acuerdo de París para reducir el cambio climático, pretendían enviar un mensaje al planeta: **es urgente recorrer el camino hacia un mundo sostenible y eso solo es posible con cambios drásticos en la economía global.**

Plantearon reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para contener el aumento de la temperatura global “muy por debajo de los 2° centígrados”, para 2025 o 2030. Un objetivo muy ambicioso y difícil de alcanzar.

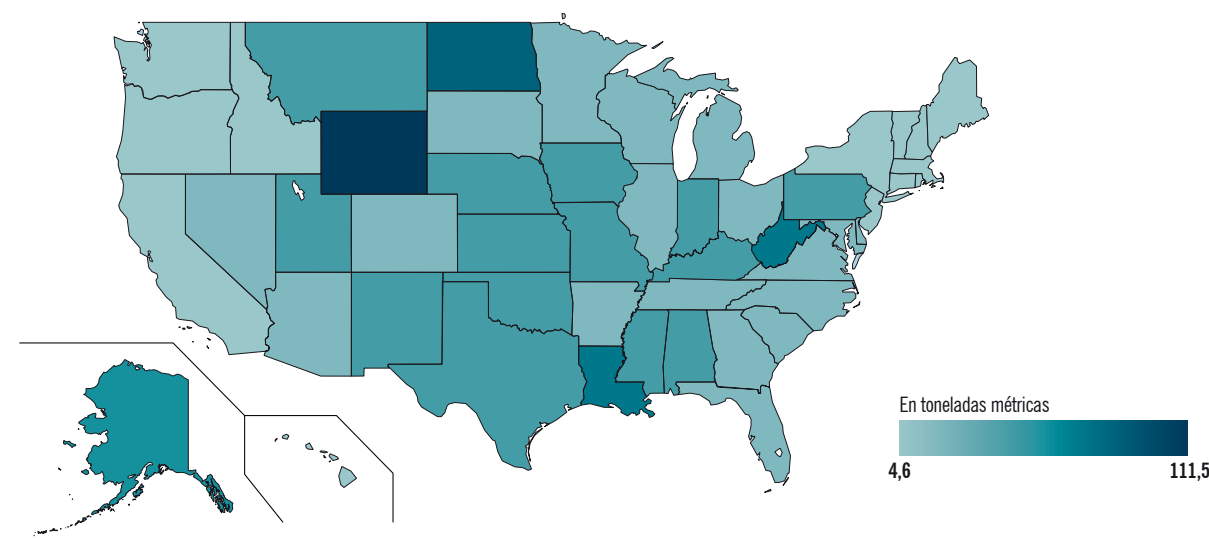
Estados Unidos es el principal causante del calentamiento global. Con solo el 4% de la población mundial, produce el 27% de la contaminación por emisión de dióxido de carbono

Pero respondían a las urgentes recomendaciones de los expertos del Panel Intergubernamental del Cambio Climático (IPCC), que insisten en que solo reduciendo esas emisiones entre un 40% y 70% en ese período, es posible permanecer por debajo de los 2° y evitar una catástrofe.

Si no se logran esos objetivos: “Nos encaminamos hacia un desastre económico mundial. (...) Y pagaremos un precio muy alto si no actuamos rápido”. Tal era la advertencia del entonces secretario general de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) **Ban Ki-moon** en 2009, que reflejaba los preocupantes resultados de sus visitas ese año a la base de Ny Alesund, en el Ártico noruego –donde pudo percibir el impacto del deshielo– y a la Bóveda Global de Longyearbyen –donde se conservan millones de semillas en

FOTO: IGORZH/ISTOCKPHOTO.COM

Emisión de dióxido de carbono per cápita por estado en Estados Unidos (2014)
Emisiones de dióxido de carbono debido a la actividad humana.



Fuente: U.S. Environmental Protection Agency/ Tableau Public.

previsión de un cataclismo planetario—. El aumento del nivel del mar, según sus previsiones “podría oscilar entre 50 y 200 centímetros de aquí a finales de siglo. (...) Nuestro pie está puesto en el acelerador y nos dirigimos al abismo”.

Semejante advertencia ya tiene casi una década. Mientras expertos de la Universidad de Chicago señalan que **una acción insuficiente para recortar las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero puede producir una catástrofe climática global**, los líderes mundiales siguen tropezando con dificultades para implementar medidas globales de corrección.

En este contexto, el presidente de Estados Unidos, **Donald Trump**, cree y afirma que **el cambio climático es un mito inventado por China y resuelve retirar a su país del Acuerdo de París, recortando los fondos para las investigaciones relacionadas con el clima.**

Claro que esa torpe afirmación no es inocente: **Estados Unidos es el principal causante del calentamiento global** ya que, siendo el 4% de la población mundial, produce el 27% de la contaminación por emisión de dióxido de carbono debido a la combustión de combustibles

fósiles, superando en mayor grado a las emisiones de cualquier otro país. De hecho, emite más dióxido de carbono que China, India y Japón juntos, debido a una matriz energética con fuerte presencia del carbón, altamente contaminante y bandera de la campaña de Trump.

Un “invento chino”

El mito, para desgracia de todos, está siendo contestado por la naturaleza con una creciente sucesión de catástrofes naturales que muestra los riesgos de desatender las previsiones científicas del IPCC sobre las consecuencias del cambio climático. A nivel global, **los aumentos en la temperatura en océanos y atmósfera acrecientan las probabilidades de eventos extremos**. En los últimos años, esas probabilidades crecieron un 20% y de llegar a un clima 2° más caliente, estos fenómenos serán 40% más probables.

En 2017, esos riesgos se han reflejado de manera brutal. **Ciclones y huracanes, inundaciones y sequías han azotado todos los rincones del planeta**. De Estados Unidos a India y China, el impacto humano sobre el clima ha provocado resuestas cada vez más severas.

Las **tormentas y monzones arrastraron a millones de personas fuera de sus hogares en Bangladesh, Nepal e India** el pasado septiembre. Según la Organización de las Naciones Unidas (ONU), cerca de 40 millones han sido los afectados por las inundaciones en el Sudeste Asiático y soportan problemas de abastecimiento de alimentos por el daño a las cosechas. Solo en Bangladesh, afectaron a más de 7,5 millones de personas.

Las escenas de comunidades inundadas en Asia parecían ser el espejo de muchos pueblos de Texas, bajo los 65 millones de litros de lluvia descargados por el huracán Harvey (unas 26 millones de piscinas olímpicas). **Clint Dawson, profesor en la Universidad de Texas en Austin**, señala: “De acuerdo a expertos, la cifra total de daños podría alcanzar hasta 60.000 millones de dólares y pasarán muchos años antes de que volvamos a ver la ciudad de Houston como era antes de Harvey”.

Los científicos insisten en que tales extremos no pueden explicarse solo como fenómenos estacionales y que serán cada vez más devastadores, fruto del aumento de las temperaturas mundiales y de lluvias cada vez más intensas, como las que provocaron, en agosto, centena-



Consecuencias del huracán Irma en Naples, Florida.

res de muertos por deslizamientos de tierra en Sierra Leona, donde Ernest Bai Koroma, su presidente, reconoció que “comunidades enteras han sido destruidas”.

También la temporada de huracanes en el Atlántico se caracterizó este año por ser extremadamente activa, la mayor de los últimos 12 años en términos de la Energía Ciclónica Acumulada (ECA). Dos huracanes de categoría 5: Irma, el más fuerte jamás registrado en el Atlántico fuera del Golfo de México y el Mar Caribe, y María, seguidos de los huracanes Katia y José. A esto se sumó la aparición temprana –casi un mes y medio antes de lo habitual en la región– de las tormentas tropicales Arlene en abril, Bret en junio –que golpeó a Trinidad y Tobago–, Cindy en junio –que afectó a Louisiana–, Don y Emily en julio, junto a la tormenta tropical Dora en julio y los huracanes Franklin, Gert en agosto y Nate en octubre.

Las consecuencias fueron catastróficas: la infraestructura eléctrica de Cuba arrasada, 6 millones de evacuados y 800.000 casas sin electricidad en Florida, Saint-Martin, Anguila y las Islas Vírgenes destruidas, miles de personas con sus viviendas desmanteladas en Puerto Rico, grandes áreas de México dañadas –a lo que se sumaron las trágicas consecuencias de dos terremo-

tos sucesivos–, muertos y decenas de carreteras y puentes destruidos por el desbordamiento de ríos en Costa Rica y Antigua y Barbuda completamente devastada y casi inhabitable tras el paso de Irma, que destruyó o dañó gravemente el 95% de las viviendas. Gaston Browne, su primer ministro, confesaba: “Rompe el corazón. Toda la isla está totalmente devastada y bajo el agua”.

Aunque siempre ha habido tormentas y huracanes en el área del Golfo de México, la actual situación del mar, con aguas más calientes que se evaporan más fácilmente, los hace más húmedos, poderosos y destructivos. La temperatura superficial en el Golfo de México es más de un grado mayor que hace 30 años

La temperatura superficial en el Golfo de México es más de un grado mayor que hace 30 años y los niveles del mar han subido 20 centímetros como resultado del calentamiento global.

y los niveles del mar han subido 20 centímetros como resultado de décadas de calentamiento global.

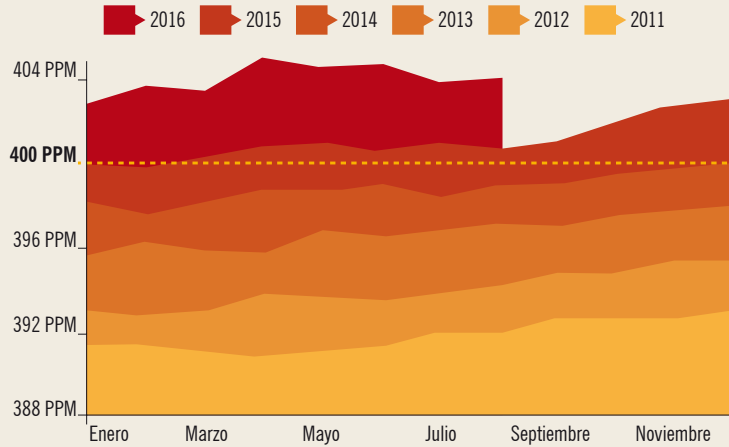
Hoy, el planeta sufre una era de registros de temperaturas con picos nunca vistos desde el nacimiento de la meteorología y una cantidad de dióxido de carbono en el aire en su nivel más alto en 4 millones de años. Ello acarrearán, según los expertos, ciclos de calor y frío extremo, precipitaciones intensas, sequías más severas y tormentas más destructivas.

Desde su mismo inicio, 2017 ofreció respuestas climáticas preocupantes. En enero, los países de Asia meridional sufrieron importantes olas de frío. India soportó temperaturas de más de 12° bajo cero en varios estados con centenares de muertos. También en Europa se hizo presente la ola de frío a comienzos del año, con decenas de víctimas, suspensión de vuelos y servicios de navegación y un importante colapso del suministro eléctrico y de otras infraestructuras. La ola polar se extendió desde Rusia –donde las temperaturas llegaron a estar por debajo de los 40° bajo cero–, Ucrania y la península escandinava hacia Alemania y los Balcanes, con fuertes nevadas y frío intenso en Croacia, Grecia, Italia, República Checa, Bulgaria y Turquía. Polonia soportó temperaturas por debajo de los 20° bajo cero, lo mismo que Albania. Los servicios de navegación en el Bósforo, Estambul y el Danubio se vieron afectados y casi 700 vuelos fueron cancelados.

Tras el frío, el verano azotó a Europa con olas de extremo calor. Italia registró una de las sequías más graves de su historia reciente: 10 regiones fueron declaradas en estado de calamidad natural mientras el campo enfrentaba daños considerables y Roma debió racionar el agua corriente. La emergencia hídrica en la península italiana fue consecuencia de una temporada extremadamente seca, la más aguda en los pasados 60 años. De acuerdo con cálculos oficiales, el país perdió en el semestre anterior unos 20.000 millones de metros cúbicos de agua, es decir el equivalente a un lago de Como desde principios de año, como consecuencia del incremento de 0,9° de la temperatura promedio.

FOTO: FELIXMIZIONNIKOV/ISTOCKPHOTO.COM.

Nivel de dióxido de carbono en la atmósfera, por encima de los 400 ppm



Fuente: Scripps Institution of Oceanography.

La falta de humedad en Montana, Dakota del Norte y Dakota del Sur, tres de los seis estados estadounidenses productores de trigo de primavera, provocó importantes pérdidas por el estrés sufrido por los cultivos, algo similar a los ocurrido con los cultivos de maíz y de soja en el Medio Oeste, lo que repercutió en el alza del precio de esos alimentos.

Producto de las sequías, California soportó en octubre una ola de incendios –los más letales de la historia del estado– que se cobró la vida de medio centenar de personas, provocó el desplazamiento de más de 100.000 habitantes, la destrucción de 5.700 edificios y 86.000 hectáreas arrasadas por un fuego que Dennis Rein, portavoz del cuerpo de bomberos de Santa Rosa, en el condado de Sonoma, definió como “una bestia sin control”. El gobernador de California, Jerry Brown, reconoció que ha sido “una de las peores tragedias porque la devastación es increíble, un horror que nadie podría haber imaginado”.

Gran parte del área afectada correspondió a la zona vitivinícola, el emblemático valle de Napa y Sonoma, al norte de San Francisco. El impacto económico es incalculable. La industria del vino genera allí miles de puestos de trabajo, más de 13.000 millones de dólares en ganancias solo en el condado de Napa y atrae a la región unos 3,5 mi-

llones de turistas al año. Joe Nielsen, de la Donelan Family Wines, declaró: “La gente ha perdido todo, viñedos con mucha historia han sido barridos por las llamas (...)”. Frente de nosotros, vecindarios donde nuestros amigos y vecinos viven se redujeron a cenizas (...). Solo quedaron chimeneas, carros quemados y árboles calcinados”. Prestigiosas bodegas como Stag's Leap Cellars, Signorello Estate, Patland Estate Vineyards, Roy Estate y Paradise Ridge quedaron gravemente dañadas.

Segassia Vineyard, una bodega de Napa que produce cabernets de alta gama cuyas botellas pueden venderse por hasta 750 dólares, perdió sus edificios principales –lo único que quedó fue la chimenea de ladrillo de la casa– y toda la cosecha 2017 que debía recogerse cinco días después del incendio. White Rock Vineyards, una importante bodega, propiedad de la familia Vandendriessche desde 1870, resultó completamente destruida por el incendio que devastó la cercana Soda Canyon Road.

Para Christian Butzke, profesor de enología de la universidad Purdue, que trabaja en la región desde hace 25 años, las consecuencias fueron graves: “De las mejores uvas –cabernet y merlot, que dan el mejor y más costoso vino–, solo la mitad había sido recolectada. Muchos frutos estarán afectados por el humo y serán inutilizables. Eso genera-



rá que la producción caiga y los precios suban en los próximos dos o tres años. (...) Tomará años replantar las viñas quemadas”.

El cambio climático conllevará “más olas de fuerte calor, evaporación aún más importante y, en consecuencia, una sequía más importante en los suelos”, recuerda Michèle Blanchard, climatóloga de Météo-France: “Cuando hablamos de sequía, pensamos en la ausencia de agua, pero hay que insistir también en la temperatura, que favorece la evaporación y hace que la ausencia de agua sea más crucial. (...) En el futuro, a causa del calentamiento global, nos dirigimos hacia sequías más marcadas, principalmente en verano”.

La contracara de las sequías, y fruto del mismo proceso de cambios bruscos en el clima, se da con las fuertes lluvias e inundaciones.

En América del Sur, el fenómeno de El Niño afectó de manera severa a Perú y Ecuador por un calentamiento anómalo del mar que acrecentó la humedad de las costas, desencadenando fuertes tormentas, inundaciones y deslizamientos de tierra. El suceso había sido precedido por una fuerte sequía –la mayor en siete años– que perjudicó a ambos países y que puso a 17 regiones de Perú en emergencia hídrica, con un fuerte impacto



en la actividad agropecuaria y más de un millón de afectados a nivel nacional.

Otros países de la región también tuvieron repercusiones de ese fenómeno. Las regiones del Pacífico y Amazonas colombiano y el norte de Chile sufrieron fuertes lluvias con reiterados desbordes de sus ríos que dejaron aislados muchos poblados andinos. En Mocoa (Colombia), un deslizamiento de tierra por las tormentas provocó centenares de muertos y heridos. Intensas marejadas en Chile, con olas de hasta cinco metros de altura, provocaron daños graves en comercios y viviendas de la zona central del país, afectando el suministro eléctrico. Tormentas intensas provocaron en Bolivia inundaciones en la cuenca del Amazonas, afectando el 66% de su territorio.

El año no fue más piadoso con Brasil: mientras una de las sequías más severas asolaba el nordeste y norte del país, las lluvias dejaron un rastro de destrucción en el otro extremo, la región sur y sudoeste. Un cuarto de los municipios de Brasil soportó situaciones de emergencia y 1.296 ciudades tuvieron que pedir auxilio del gobierno federal. La mayor parte por sequía (71%) y el resto por tempestades, inundaciones, aludes y aluviones. Brasil, un inmenso país de más

de 8,5 millones de kilómetros cuadrados, soporta desde hace años la carencia de agua, en especial en las áreas más pobres del país, como el nordeste, que “sufre la peor sequía en un siglo”, que ya dura cinco años y afecta a los estados de Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba y Pernambuco.

Según el experto Marcelo Seluchi “implicará severos impactos en la agricultura y la ganadería y en el abastecimiento de agua para la población”. Para el Potsdam Institute for Climate Impact Research and Climate Analytics, encargado por el Banco Mundial de los Informes Bajemos la temperatura: “El Nordeste de Brasil sufre, en particular, los impactos de la sequía relacionados con el fenómeno El Niño, que puede llegar a ser muy frecuente en un planeta 4° más caliente”. El climatólogo Donald Wilhite aconseja prestar singular atención a las muchas caras de la sequía, si se quiere evitar pérdidas como las sufridas en el siglo XX, cuando la falta de agua afectó a 2.000 millones de personas y dejó 11 millones de muertos en todo el mundo.

Tampoco Argentina ha podido evitar las consecuencias del cambio climático. El año se inició con inclemencias climá-

ticas en Río Negro, La Pampa, Santa Fe y Buenos Aires, lo que provocó pérdidas por más de 3.000 millones de dólares, según estimaciones oficiales. Intensas lluvias y desbordes de ríos y lagunas han dejado varias ciudades bajo el agua, rutas anegadas y pérdidas millonarias en el sector de la producción agrícola. Según un informe de la Confederación de Asociaciones Rurales de Buenos Aires y La Pampa (Carbap), una importante asociación de productores, entre las cuatro provincias más afectadas –Buenos Aires, La Pampa, Santa Fe y Córdoba–, hay “casi 22 millones de hectáreas de campo anegadas, lo que complica no solo la agricultura sino también la ganadería, ya que están afectados unos 14 millones de cabezas, el 26% del rodeo nacional”. Los daños causados por el agua equivalen cada año al 0,7% del PIB del país.

La voz de los que saben

Prestigiosas instituciones en el estudio del clima, como la Agencia Nacional de Océanos y Atmósfera de Estados Unidos (NOAA) y el Instituto Goddard (de NASA), muestran en sus informes anuales que año a año las temperaturas se elevan a niveles nunca vistos. En 2017 se ha

alcanzado la mayor media (un aumento de 0,83°) desde que empezaron a tomarse registros hace 137 años, con regiones especialmente afectadas como centro de China, norte de Australia, Oriente Medio y el noreste de Estados Unidos.

En marzo, la Organización Meteorológica Mundial anunció que se había alcanzado un récord de altas temperaturas en la Antártida (17,5°), haciendo saltar todas las alarmas y, en simultáneo, la NASA advertía que la extensión del hielo en el Ártico había llegado al mínimo desde que empezó a monitorizarse, en 1979.

La situación presenta una gravedad que muchos prefieren ignorar. Según un estudio liderado por James Hansen y otros científicos de la NASA, la temperatura media de la superficie terrestre es actualmente –debido al calentamiento de los últimos 30 años– la más alta registrada en el planeta en los últimos 12.000 años. Hansen advierte que la temperatura actual está a 1° del máximo registrado en el último millón de años, que es el nivel crítico a partir del cual los cambios en el planeta pueden ser catastróficos. El nivel seguro de dióxido de carbono atmosférico –según el estudio– no debería sobrepasar las 350 partes por millón (ppm), pero hoy ha superado el umbral simbólico de 400 y aumenta alrededor de 2 ppm por año. Considerando el período entre 1850 y 2011, el Centro de Análisis de Información sobre Dióxido de Carbono determinó que Estados Unidos es responsable del 27% de las emisiones de dióxido de carbono del mundo y contamina más que toda Europa junta.

El ex director del Instituto Goddard no duda en advertir: “El objetivo declarado de mantener el calentamiento global a menos de 2° es una receta para el desastre mundial, no la salvación”. Para Hansen, que junto al climatólogo Syukuro Manabe recibió el Premio Fundación BBVA 2016 por sus aportes al cambio climático, se ha creado una gran brecha entre lo que percibe la comunidad científica y lo que quieren admitir los responsables políticos: “La evaluación franca de las conclusiones de los datos científicos resulta estremeceadora para el cuerpo político”.



Fuertes tormentas azotan las zonas costeras.

Las violentas alteraciones del clima son consecuencia de la acción descontrolada de la era industrial. Pero el abismo hacia el que marchamos, según la advertencia de Ban Ki-moon, pareciera tener un efecto contrario a acelerar las soluciones. De hecho, existen innumerables estudios sobre las sorprendentes variaciones del clima, pero se presta muy baja atención desde la economía y el comercio internacional a las consecuencias y costos económicos de esos cambios. Como señala Amanda Ruggeri, periodista de BBC: “Pareciera que es parte de la naturaleza humana posponer la preparación para algo si creemos que es relativamente poco probable que suceda”. Aunque en realidad, ya esté sucediendo...

Según un estudio liderado por James Hansen y otros científicos de la NASA, la temperatura media de la superficie terrestre es actualmente la más alta registrada en los últimos 12.000 años.

Ruggeri pone el acento en un estudio que demuestra que cada dólar invertido por la Federal Emergency Management Agency de Estados Unidos en prevención y mitigación de desastres, genera un ahorro posterior que cuadruplica ese valor. Y la previsión es posible: las medidas tomadas en Florida para no repetir las consecuencias del huracán Andrew en 1992 demostraron la importancia de planificar para una catástrofe. Frente a la terrible potencia de Irma, se logró evacuar a 6 millones de personas y se evitó una masiva destrucción de viviendas, con una serie de cambios en los códigos de edificación rigurosamente aplicados y que habían sido considerados demasiado costosos en su momento.

La contracara fueron los casos recientes y trágicos de Houston y Ciudad de México (sumados a Morelos, Puebla y otros) con la destrucción de innumerables edificios y un enorme saldo de víctimas, por ausencia de esas políticas o debilidades en su implementación. El monto de las pérdidas provocadas por las consecuencias del cambio climático sólo en Estados Unidos en 2016 representaron unos 210.000 millones de dólares, cifra que será superada holgadamente por lo ocurrido durante este año.

Tal como aseguran la mayor parte de los científicos y ha demostrado acabadamente el IPCC, el cambio climático



El tsunami que golpeó a Japón en 2011.

constituye el mayor desafío que enfrenta hoy la humanidad. Supone una seria amenaza para su supervivencia, poniendo en riesgo el suministro de agua, la producción de alimentos, la salud, el uso de las tierras y el medio ambiente. Y un serio peligro para el mundo en desarrollo y las poblaciones más vulnerables.

Uno de los errores más frecuentes en su análisis es considerarlo un problema futuro, sin advertir que sus consecuencias se manifiestan cada vez con mayor violencia entre nosotros y suponen ya enormes pérdidas económicas. El calentamiento global no solo está costando mucho dinero hoy, sino que pone en riesgo el desarrollo económico global. Se hace imperioso, por tanto, el monitoreo de las consecuencias económicas a largo plazo así como de los riesgos e incertidumbres que provocará en la economía mundial.

Recalculando

Hace más de una década, Nicholas Stern, por encargo del gobierno británico, realizó un estudio (Informe Stern, 2006) sobre el impacto del cambio climático y el calentamiento global sobre la economía. Según Stern, las condiciones climáticas extremas podrían reducir el PIB mundial en un 1% de aquí al 2050 y los costos del cambio climático podrían ascender como mínimo al 5% del PIB cada año.

Y hacía tres advertencias: las consecuencias de las medidas correctivas solo tendrían efectos sobre el clima de los próximos 40 o 50 años, la puesta en práctica de medidas para reducir su impacto deberían entenderse como una inversión global para evitar gravísimas consecuencias en el futuro y si no se atendían sus efectos, los costos del impacto podrían llegar a superar el 20% del PIB global. Es decir que lo más caro que podemos hacer es no hacer nada.

En el mismo sentido, los análisis de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) estiman que cerca del 40% de las inversiones destinadas al desarrollo están actualmen-

Las consecuencias económicas y ambientales del cambio climático son ya abrumadoras y serán aún más gravosas si no somos capaces de reducir nuestras emisiones globales de carbono.

te en peligro y advierten que, sin embargo, los riesgos climáticos apenas se tienen en cuenta de forma explícita en los proyectos y programas de desarrollo.

Las consecuencias económicas y ambientales del cambio climático son ya abrumadoras y serán aún más gravosas si no somos capaces de reducir nuestras emisiones globales de carbono. Los costos que implica, cada año, la reparación y reconstrucción de viviendas e infraestructuras (viales, aerocomerciales, eléctricas y de telecomunicaciones, ferroviarias, puentes y diques) dañadas por tormentas extremas, inundaciones, sequías e incendios forestales son una parte del problema. Las alteraciones climáticas severas suponen además una notable merma de la productividad en muchísimas áreas, tanto en el sector agropecuario como en transporte, turismo, comercio, producción de energía y construcción. A ello se agrega el costo importantísimo que deben afrontar gobiernos y sociedades para dirigir las evacuaciones, el control de las amenazas a la seguridad y el refugio de los desplazados. Un balance somero y parcial muestra la dimensión extraordinaria de los costos actuales que provoca el cambio climático a ciudadanos, empresas y gobiernos.

Queda aún evaluar el costo de las medidas que se tomen para mitigar sus efectos. El Banco Mundial calcula que los costos adicionales, solo para los países en vías de desarrollo, que implican las inversiones para adaptarse o mitigar el cambio climático, rondan los 30.000 millones de dólares anuales.

Un informe del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) sitúa esos costos de adaptación en torno a 37.000 millones de dólares anuales. Y para Oxfam, la confederación internacional de ONGs, los costos de adaptación al cambio climático para todos los países en desarrollo superarían los 50.000 millones de dólares anuales. La Convención Marco de la ONU sobre el Cambio Climático ha estimado que los costos de esas inversiones adicionales, estimadas entre los 30.000 y 67.000 millones de dólares, se elevarán a 100.000 millones anuales en las próximas déca-

FOTO: YANKANE/ISTOCKPHOTO.COM.

das. Estas cifras revelan la magnitud del problema económico que representa el cambio climático a estas alturas.

Condenados a desaparecer

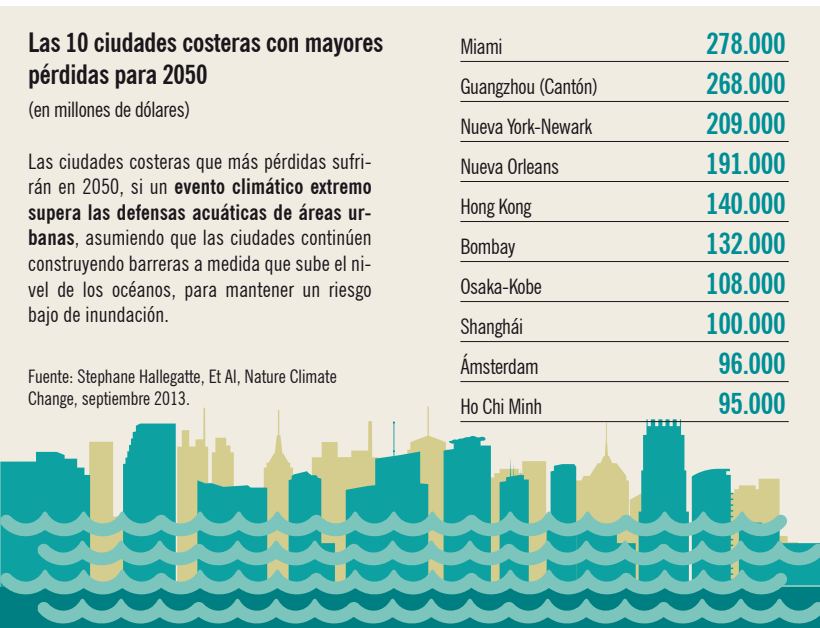
No deberían omitirse, asimismo, los costos que implicarán los desplazamientos significativos de población en los próximos 30 o 50 años, especialmente en las zonas costeras, tal como señalan los informes del IPCC.

El impacto del calentamiento global está aumentando el número de “refugiados climáticos”, personas o comunidades que se ven obligadas a abandonar sus hogares a causa de desastres vinculados con el clima. Y eso tampoco es un problema futuro: los habitantes de Tuvalu, Kiribati, Vanuatu o Maldivas saben que pronto sus países se hundirán en el mar.

El ciclón Pam, catalogado como “uno de los peores en la historia del Pacífico”, con vientos de categoría 5 (hasta 270 kilómetros por hora) arrasó Vanuatu, causando numerosas víctimas y destruyendo el 90% de Port Vila, la capital del país. Tuvalu también soportó el impacto del Pam y casi el 45% de sus habitantes tuvieron que emigrar. Los más de 300.000 habitantes de la pequeña nación isleña de Maldivas, uno de los lugares más hermosos del planeta, que cada año atrae a miles de turistas, prevé tener que abandonar para siempre su hogar antes del fin de este siglo, dejando una cultura de 2.000 años de antigüedad bajo el agua. Y buscan, como sus vecinos de Kiribati, un país que los reciba o adquirir a alguna isla o territorio para volver a comenzar. Son un ejemplo de la gran paradoja del cambio climático: las naciones que menos contaminación generan son las que más sufren sus consecuencias.

John Campbell, geógrafo de la Universidad de Waikato, Nueva Zelanda, calcula que 1,7 millones de personas del Pacífico Sur podrían convertirse en refugiados climáticos para 2050 y la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) sitúa en 200 millones la posible cifra global de desplazados para esa fecha.

Recientes investigaciones ponen de ma-



nifiesto que el costo total del calentamiento global ascenderá al 3,6% del PIB mundial si continúan las actuales tendencias. Solo a Estados Unidos, los daños por huracanes en inmuebles e infraestructura, costos de energía, comunicaciones y agua, significarán pérdidas equivalentes al 1,8% de su PIB para finales de siglo. Los impactos sobre la infraestructura han sido generalizados en todo el planeta. En Bangladesh —uno de los países más pobres— la destrucción alcanzó a 700.000 viviendas, 4,7 millones de hectáreas de cultivos y miles de kilómetros de vías férreas.

Un estudio dirigido por Tord Kjellstrom, de la United Nations University, sobre 43 economías emergentes de las

zonas del planeta más expuestas a calores extremos, estima que, para el año 2030, el clima podría generar pérdidas por 2 billones de dólares en la economía mundial.

Lo cierto es que, a lo largo del siglo XXI, el calentamiento global producirá impactos macroeconómicos a gran escala en todo el mundo. Las inundaciones ocasionadas por el huracán Harvey dejaron un saldo estimado por AccuWeather de 160.000 millones de dólares en pérdidas, sin contar los daños producidos en Louisiana. El temporal está considerado entre los más costosos de Estados Unidos. Para expertos en seguros las pérdidas se calculan en unos 90.000 millones de dólares, solo en bienes asegurados. Katrina (2005) había ocasionado, según el Swiss Re Institute, pérdidas por 176.000 millones de dólares y Sandy (2012) daños por 75.000 millones. En el último lustro, solo la aseguradora Lloyd's tuvo que enfrentar pagos por 6.300 millones de dólares a damnificados por tormentas en Estados Unidos. Y las pérdidas estimadas en el país para los huracanes Irma y Harvey se calculan en unos 290.000 millones, equivalentes a 1,5 puntos del PIB estadounidense, según Accuweather.

Recientes investigaciones ponen de manifiesto que el costo total del calentamiento global ascenderá al 3,6% del PIB mundial si continúan las actuales tendencias.



Secuelas del huracán Harvey en Houston, Texas.

A medida que el clima mundial continúa cambiando y los fenómenos meteorológicos se hacen más extremos, los costos y daños derivados se acrecientan e impactan más duramente sobre las naciones en desarrollo. Según un informe del Banco Mundial y el Fondo Mundial para la Reducción de los Desastres y la Recuperación (GFDRR) publicado en noviembre de 2016, **el impacto de los desastres naturales graves equivale a una pérdida de 520.000 millones de dólares en el consumo mundial y empujan a unos 26 millones de personas a la pobreza cada año.** “Las tormentas, las inundaciones y las sequías tienen graves consecuencias humanas y económicas, y a menudo son los pobres quienes pagan el precio más alto. Generar resiliencia frente a los desastres no es solo un objetivo razonable desde el punto de vista económico, es también un imperativo moral”, explica en el estudio **Jim Yong Kim, presidente del Grupo Banco Mundial.** “En el curso de los últimos 30 años, los desastres naturales han ocasionado la muerte de más de 2,5 millones de personas y pérdidas por valor de casi 4 billones en todo el mundo –agrega–. Las pérdidas económicas van en aumento en el último decenio”.

El diagnóstico coincide con un estudio de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), que señalaba que, **entre 2003 y**

el 2013, los desastres naturales habían causado un total de 1,5 billones de dólares en daños en todo el mundo, es decir un promedio de 150.000 millones por año, lo que, en los últimos años, fue más que triplicado.

Pero, además, los costos del cambio climático se disparan si se le incorporan los necesarios gastos de adaptación. Los cálculos actuales llevan esos costes a 500.000 millones de dólares al año hasta 2050, según Naciones Unidas (Pnuma), cifras que cuadruplican o quintuplican los cálculos previos del Banco Mundial. Los cálculos anteriores situaban el coste de adaptación al cambio climático entre 70.000 y 100.000 millones de dólares anuales para el mismo período. Por otra parte, los costos derivados de la contaminación ambiental costarán el 1% del PIB mundial en 2060, de no tomar urgentes medidas, tal como lo revela el informe OCDE *Consecuencias económicas de la contaminación ambiental.*

La economía y el comercio en un mundo impredecible

La necesidad de estabilidad y predictibilidad han sido condiciones incuestionadas para el desarrollo de la economía y el comercio. Pero el cambio climático nos enfrenta a un mundo nuevo donde es y será difícil predecir hasta dónde pueden llegar los costos resultantes de

las graves perturbaciones meteorológicas venideras en términos de vidas humanas, daños materiales y alteraciones económicas. Y una pregunta que desvela al sector es hasta qué punto esos daños podrían ser asegurables.

Como advierte un anuncio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) de septiembre de este año: **“Este tipo de eventos son tan devastadores que pueden afectar la economía de un país de la misma forma en que una herida grave en la cabeza afecta el cerebro.** La herida se expande rápidamente en una reacción en cadena desde el lugar donde se produjo el impacto a regiones distantes; se alteran funciones clave; se paralizan actividades. Un desastre natural severo no solo arrasa con la agricultura y la industria. Hay una necesidad abrumadora de volcar recursos a asistencia humanitaria y reconstrucción. Y cuando gran parte de su base de ingresos queda destruida y actividades básicas como recaudar impuestos se ven limitadas, el gobierno avanza con dificultad y poca capacidad de ayudar al país a recuperarse”.

En el bienio 2010-11, una combinación de ola de calor en Rusia, inundaciones en Australia y sequía en Canadá provocó un aumento del precio de los granos que acarreó desórdenes y tensión en África. **¿Qué reacciones en cadena, qué convulsiones podría desencadenar en la seguridad alimentaria del planeta un hipotético daño catastrófico por alteraciones climáticas en cosechas de cereales de fuertes productores como Estados Unidos, Brasil o Argentina?** ¿Y qué efectos podría tener sobre la estabilidad política de un país o de una región la imposibilidad gubernamental de compensar ingresos ante la destrucción de actividades industriales básicas para su supervivencia? La respuesta hasta ahora ha sido una asistencia internacional que ha funcionado como un exiguu paliativo para la emergencia, pero sin cubrir los costos reales del desastre natural.

En el presente, no solo se registra el doble de desastres naturales que hace 40 años sino que su severidad también va en

aumento. El incremento de la frecuencia y la dimensión de esos desastres a escala planetaria, por efecto del cambio climático, hacen de cualquier futura ayuda una quimera.

Para el australiano Robert Glasser, representante especial del secretario general de la ONU para la Reducción del Riesgo de Desastres, los desastres naturales podrían acarrear a la economía mundial un costo anual de 1 billón de dólares en dos décadas –el doble de lo que cuestan hoy– si los países no mejoran sus políticas de prevención de riesgos y combaten el cambio climático. La falta de nuevas acciones “duplicaría” los 520.000 millones de dólares que los efectos de huracanes, inundaciones, sequías, terremotos y otros peligros naturales cuestan cada año en la actualidad. Y esa estimación parecería muy conservadora si advertimos que solo la industria del vino pierde 10.000 millones de dólares anuales por desastres naturales. Lo mismo sucede con diversas industrias fuertemente vulnerables a modificaciones climáticas, como la agroindustria, la minería, las hidroeléctricas, el turismo, la actividad portuaria, el transporte marítimo, entre otras.

Si es inmenso el reto que el cambio climático le plantea a la humanidad, ese desafío se hace visible, de manera específica, en el sector del **transporte marítimo.** Las medidas de adaptación necesarias para al menos minimizar los efectos de los cambios irreversibles del clima, suponen una importante adaptación a diversos factores: en primer lugar, las condiciones meteorológicas extremas impactarán en la **infraestructura y los equipos marítimos,** en tanto las grandes variaciones de temperaturas podrían provocar el **deterioro de equipos** como grúas de embarque, contruidos con materiales de menor resistencia térmica. Esas mismas condiciones extremas acelerarán el proceso de **deterioro de pavimentos y otras instalaciones portuarias.** Además, los aumentos de temperatura impondrán mayores requerimientos de **aire acondicionado y refrigeración de mercancías** y el aumento del nivel del mar obligará a **adecuar la infraestructura marítima**

(muelles, terminales, áreas de almacenamiento y depósito) para limitar los daños ocasionados por inundaciones y crecidas e incluso, en determinados puertos, afrontar el movimiento de los sedimentos próximos a los canales de acceso, imponiendo costosas operaciones de dragado. Asimismo, los **fenómenos climáticos extremos** podrán afectar tanto las condiciones de una navegación segura como el desarrollo de los servicios portuarios y podrán generar perturbaciones en la cadena de suministro intermodal por desacoples en la conectividad del sistema de transporte. Todos estos factores provocarán el **incremento de los costos de seguros y reaseguros** de puertos, navíos, instalaciones, equipamientos y operaciones portuarias en zonas vulnerables. Por último, como consecuencia del deshielo en el mar Ártico, es posible que se abran **nuevas rutas marítimas,** con la consiguiente transformación del sector.

Todo ello supondrá un fuerte proceso de **adaptación para el transporte marítimo,** que implicará la revisión de los estándares de la construcción naval, de las reparaciones y el mantenimiento de la infraestructura portuaria, cambios en la operatoria (patrones de la carga y descarga, velocidad y frecuencia del servicio, sistemas de refrigeración más eficientes en buques, terminales y depósitos, gestión del tráfico y gestión de las emergencias con alertas tempranas) y, en los casos más extremos, la reubicación de determinadas instalaciones portuarias como

Para alcanzar las urgentes reducciones de emisión, se requieren profundas transformaciones en la producción y el comercio global de muy compleja implementación.

depósitos y áreas de almacenamiento o construcciones defensivas como las que se encuentran en Maeslant, Rotterdam.

Las zonas costeras en las que están localizados los puertos marítimos son las más susceptibles a los impactos del cambio climático. Según estimaciones del BID (2015), el aumento del nivel del mar, el incremento de temperatura y los cambios en el régimen de lluvias se traducirán, para 2050, en un **costo anual entre 2 y 4% del PIB de América Latina y el Caribe.** El cambio climático ya ha comenzado a perturbar la disponibilidad de recursos, la oferta y demanda de productos y servicios y el desempeño de activos físicos. Si no se atienden de manera urgente las secuelas del cambio climático, pueden verse afectados los rendimientos financieros y las estrategias de inversión, con un alto impacto sobre el desarrollo económico y las condiciones sociales y ambientales.

Para **Hans Schulz, vicepresidente del Sector Privado y Operaciones sin Garantía Soberana del BID,** los 340 fenómenos meteorológicos extremos observados solo en el período 2007-2012 en América Latina y el Caribe dejaron un saldo de casi **8.000 muertos,** afectaron a más de **37 millones de personas** y ocasionaron pérdidas económicas por más **32.000 millones de dólares.** Schulz resalta la importancia de llevar a cabo una evaluación *ex-ante*, en colaboración con los proveedores logísticos clave y/o los gobiernos locales para hacer frente a la vulnerabilidad ante el cambio climático, considerando la trascendencia de los puertos en la cadena de suministro y la logística global.

Hay que tener en cuenta que **“más del 80% de los bienes comercializados en todo el mundo son transportados por vía marítima** y que los puertos de los países en desarrollo manejan más del 40% del total del tráfico de contenedores, del cual una parte importante se refiere a la exportación de bienes producidos en dichos países. El sector de transporte e infraestructura marítima es fundamental para el crecimiento del comercio en la mayoría de la región”, ya que supone alrededor del 7% del total mundial.

Una luz al final del túnel

La mayoría de los modelos de análisis muestran que, para alcanzar las urgentes reducciones de emisión y no seguir corriendo hacia el abismo, se requieren profundas transformaciones en la producción y el comercio global de muy compleja implementación.

A esa dificultad debe agregarse una manifiesta “brecha de financiación para la adaptación” denunciada por la ONU, que impide contar con los fondos necesarios.

Como ha señalado **Raymond Kopp**, vicepresidente de **Resources for the Future**: “Creer que pueden estabilizar las emisiones en concentraciones que protegerían una meta de 2° significa que uno cree que se puede succionar dióxido de carbono de la atmósfera a un costo que la población del mundo aceptaría. Estos son el tipo de problemas que parecen de ciencia ficción”.

Pero algunos expertos en energías limpias y medio ambiente renuncian al pesimismo y adelantan una mirada esperanzadora. La mayor parte de los modelos económicos no permite predecir lo que las revoluciones tecnológicas podrían conseguir en cuanto a decisivas reducciones de dióxido de carbono. Y los cambios ocurren inesperadamente. Sucedió con la evolución del precio de las celdas fotovoltaicas de silicio y está sucediendo con la rápida expansión de los autos eléctricos o con los avances realizados por China en tecnologías limpias del carbón.

Un informe del **Massachusetts Institute of Technology (MIT)** expone algunas de las grandes ideas que podrían salvar

nuestro planeta y que van a la vanguardia de la lucha contra el cambio climático. Desde **convertir las emisiones de carbono en plástico** (un avance de **Newlight Technologies** que permite capturar esas emisiones y combinarlas con aire para convertirlas en un material similar al plástico denominado **AirCarbon**, biodegradable y tan fuerte como el plástico que puede derretirse o modelarse) al **bio-concreto autorreparable** (una invención de la Universidad de Delft, en los Países Bajos, que puede regenerar el desgaste de las edificaciones) o al **papel electrónico** (una tecnología que permite crear pantallas planas, tan delgadas como el papel, de gran flexibilidad y que permite luchar contra la deforestación, una de las causas del cambio climático).

Las energías limpias han logrado importantes avances en los últimos años en el camino de lograr una energía sostenible cada vez más eficiente y accesible, un almacenamiento más barato y sistemas eficaces para capturar los gases de efecto invernadero. En esa dirección, científicos de la **Universidad de Harvard** trabajan en la búsqueda de un **combustible líquido y limpio** que pueda reemplazar la gasolina y otros combustibles del transporte a través de la fotosíntesis artificial, imitando a la propia naturaleza para convertir la luz solar, el dióxido de carbono y el agua en combustible. Y en el MIT y otros centros de investigación se avanza en **energía solar termofotovoltaica** y en el perfeccionamiento de **células solares de perovskita**.

Asimismo, existen avances en las investigaciones sobre el almacenaje de las casi 40.000 millones de toneladas de dióxido de carbono que el mundo produce cada año. El proyecto **CarbFix de Reykjavik Energy en Islandia, que entierra dióxido de carbono a gran profundidad bajo tierra para convertirlo en piedra**, empieza a dar resultados. En un artículo publicado en *Science* (junio 2016) se revela que el **95% del dióxido de carbono se ha mineralizado en menos de dos años**, mucho más rápido que lo previsto, aunque quedan aún más investigaciones para comprobar su total eficacia. Otra opción prometedora para el dióxido de carbono capturado parece ser su posibilidad de convertirlo en etanol, algo en lo que trabajan investigadores del Laboratorio Oak Ridge de Estados Unidos.

Por otra parte, se han comenzado a **usar sensores, inteligencia artificial y big data para hacer más eficiente la gestión del agua del planeta**, lo que permitiría, en menos de una década, ahorrar hasta 70.000 millones de dólares reduciendo a la mitad las pérdidas hídricas.

Existen extraordinarias innovaciones en curso, como el proyecto **e-Future 13000C**, un buque portacontenedor de 13.000 Teus con paneles fotovoltaicos y baterías de almacenamiento de gran capacidad que permite un 30% de reducción de gases de efecto invernadero y combustible fósil, desarrollado por **IHI Marine United Inc.**

O el **Aeroscraft**, una especie de Zeppelin o dirigible, con varias décadas



Aeroscraft, presentado en 2013.

de investigación y cuyo prototipo “Pelikan” se presentó con éxito en 2013. Se trata de una nave confeccionada en aluminio y fibra de carbono, que utiliza helio no inflamable, absolutamente compatible con el medioambiente. Aeros Corp, empresa responsable de su desarrollo, prepara el modelo definitivo, que será de 120 metros y podrá transportar 66 toneladas, aunque pretende fabricar también modelos capaces de llevar 250 y 500 toneladas. Si bien son más lentos que un avión, los **Aeroscrafts se posicionan como una excepcional al-**

ternativa para el transporte del futuro por su capacidad de carga, su economía de consumo y su habilidad para despegar y aterrizar en vertical.

Algunos puertos, como el de Los Ángeles y el de Milwaukee ya han encarado un dinámico proceso de adaptación, instalando el primero paneles solares para la producción de energía fotovoltaica en un acuerdo de largo plazo con Hecate Energy Harborside LLC y programas de recompensas para los operadores de buques que reduzcan las emisiones de dióxido de carbono de sus barcos y, en el



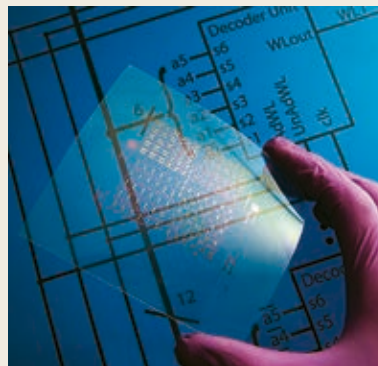
FOTOS: GENTILEZA AEROSCRAFT Y STOCKHOLM ROYAL SEAPORT.

Vista del proyecto Stockholm Royal Seaport Vision 2030. (Aaro Designsystem)

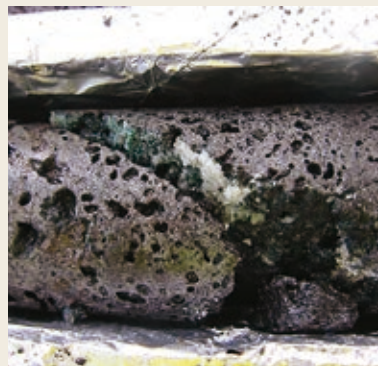
caso de Milwaukee, instalando turbinas eólicas para proveer de energía a la operatoria del puerto.

Pero quizás el ejemplo más esperanzador sea el **Stockholm Royal Seaport**, el nuevo distrito urbano de Estocolmo que se está construyendo en la zona del puerto y que ha sido seleccionado por la Clinton Climate Initiative como programa ejemplar de desarrollo urbano, positivo para el clima. Será una de las áreas de desarrollo urbano más grandes del norte de Europa, con 12.000 nuevas viviendas y 35.000 lugares de trabajo, cuyos trabajos de planificación se iniciaron a principios de 2000 y estará concluido completamente hacia 2030. Desarrollado junto al Real Parque Nacional de la ciudad, un oasis verde con bosques y playas, interactúa con la zona industrial y el área de infraestructura estratégica y tráfico portuario internacional. Su objetivo es constituirse en un ejemplo a seguir por otras ciudades, conformando un **distrito urbano ambiental** —contaminación cero— de clase mundial, como lo define Ulla Hamilton, una reconocida política local, presidenta de la Región Comercial de la ciudad y ex directora de Medio Ambiente y Tráfico de Estocolmo.

Para Al Gore, ex vicepresidente de Estados Unidos y referente global en la materia, hay motivos para el optimismo. En una charla TED en 2016, anunció: “¿Podemos cambiar? Esa es la noticia maravillosa. Las mejores proyecciones en el mundo hace 16 años anunciaban que, para 2010, el mundo sería capaz de instalar 30 giga-vatios de capacidad eólica. Superamos esa cifra 14,5 veces y vemos el costo bajando drásticamente. Alemania ya tiene 81% de toda su energía proveniente de recursos renovables, principalmente solares y eólicos. (...) Con la energía solar, la noticia es aún más emocionante: los mejores proyecciones de hace 14 años eran que instalaríamos un giga-vatio por año para 2010. Cuando llegamos a 2010, superamos dicha marca 17 veces. El año pasado, 58 veces. Este año estamos en camino de superarla 68 veces. **Vamos a ganar esta. Vamos a prevalecer**”.



Papel electrónico de Plastic Logic.



El proyecto CarbFix en Islandia convierte con éxito las emisiones de carbono en roca.



El eFuture 13000C de IHIMU, portacontenedor a energía solar.

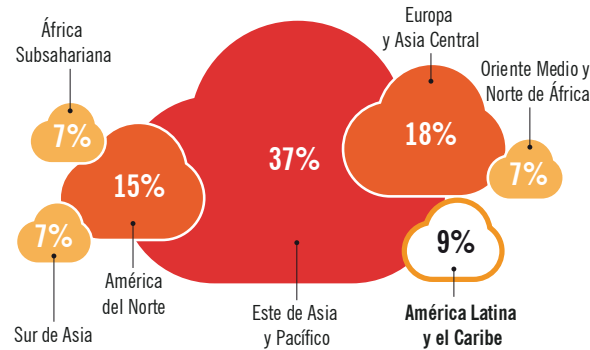
FOTOS: GENTILEZA PLASTIC LOGIC, CARBFIX, IHI.

El cambio climático en América Latina y el Caribe

Diferentes dimensiones de un fenómeno que afecta no solo al medio ambiente sino a las economías latinoamericanas.

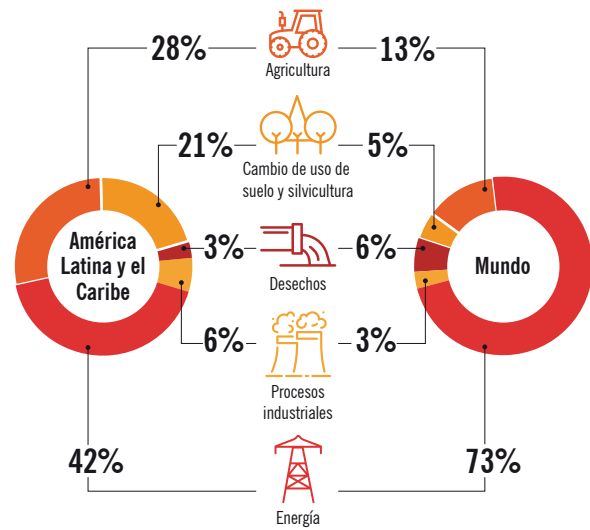
Participación regional en las emisiones de gases de efecto invernadero (en %)

América Latina y el Caribe no es un emisor históricamente significativo de gases de efecto invernadero pero es altamente vulnerable a su acción.

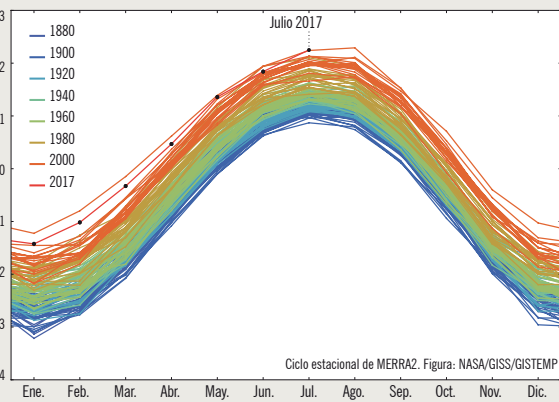


Estructura de las fuentes de emisiones (en %)

La estructura de las fuentes de emisiones en América Latina y el Caribe es más limpia que el promedio global pero incluye más emisiones de cambio de uso de suelo.



Consecuencias del cambio climático para la región

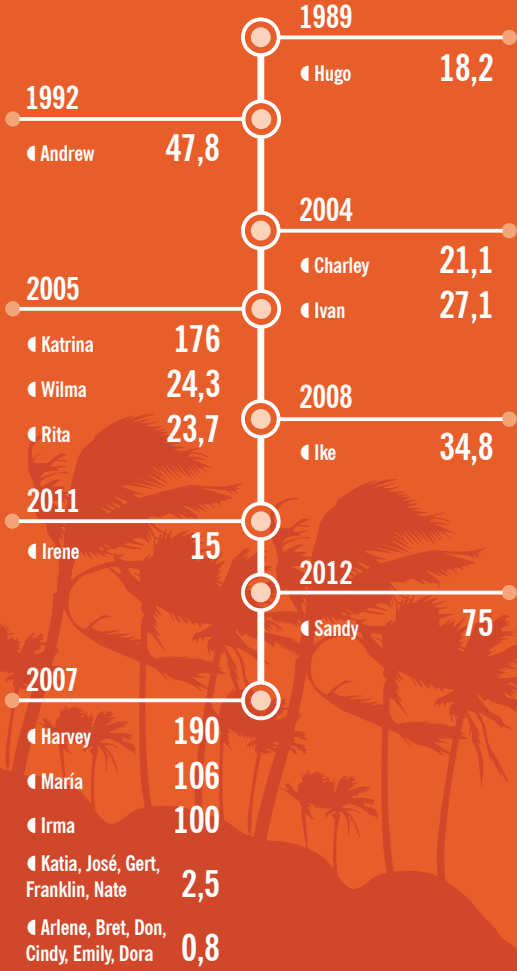


Ciclo estacional GISTEMP desde 1880
Análisis del Instituto Goddard de Estudios Espaciales (GISS) de la temperatura de la superficie

Como muestra el gráfico elaborado por la Nasa sobre el aumento de la temperatura global desde 1880 hasta 2017, **el incremento estival supera los 2° y el promedio anual ronda los 1,5°**. En un escenario de 2°, algunas consecuencias para América Latina y el Caribe serían altamente dañinas para su desarrollo:

- La **frecuencia de huracanes severos aumentaría en un 40%**, con un incremento del 100% de su energía respecto al promedio actual.
- Los **cambios ecológicos supondrían una amenaza** para el 70% de la soja brasileña y el 45% del maíz mexicano y la soja argentina.
- Aumentaría el número de eventos anuales de **blanqueamiento del coral** y el volumen de **pesca del Caribe disminuiría hasta un 50%**.
- Las gigantescas **sequías amazónicas** de 2005 y 2010 se incrementarían y **se perdería del 90% de los glaciares tropicales**.

Incremento del costo de los huracanes en el Atlántico (en miles de millones de dólares)



Impactos del cambio climático en la región ante un aumento de la temperatura de 2,5° en la segunda mitad del siglo XXI (en % del PIB regional)

Según estimaciones preliminares, los **costos económicos** del cambio climático se ubicarían entre un **1,5% y un 5% del PIB anual de América Latina y el Caribe** en caso de que la temperatura aumentara 2,5° respecto del promedio histórico.

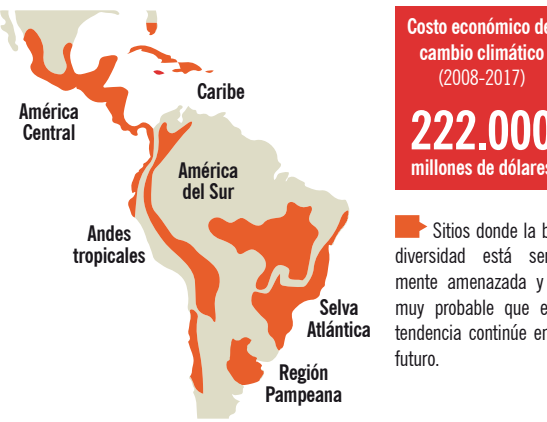
Gasto público en salud

3,9% del PIB

Gasto público en educación

5,2% del PIB

Áreas más vulnerables de América Latina y el Caribe



Fortalezas de la región ante el cambio climático

- Ha conservado más bosques que cualquier otra región.
- Es la región con mayor biodiversidad del mundo.
- Posee las reservas de agua dulce más grandes del planeta.
- Alberga la Amazonía, el mayor sumidero mundial de carbono.
- Ha tenido históricamente la matriz energética más limpia de cualquier otra región.

Actualidad empresaria

1. PUERTO DE BILBAO - ESPAÑA



Puerto de Bilbao suma dos nuevas firmas para optimizar costes logísticos. Las empresas CESPA Gestión de Residuos y SAISA Port se unen a la lista de firmas que en los últimos años se instalaron en el puerto de Bilbao para optimizar al máximo los costes logísticos. Según el comunicado, ambas empresas se instalarán en el Muelle AZ-1 de la ampliación en el Abra exterior. CESPA Gestión de Residuos ocupará 7.000 metros cuadrados para la creación de una planta de tratamiento de residuos industriales, mientras que SAISA ocupará una superficie de 3.400 metros cuadrados para el almacenamiento y distribución de graneles sólidos, principalmente carbonato y bicarbonato. Además, el proyecto contempla la construcción de un almacén de 2.800 metros cuadrados con capacidad para un máximo de 16.000 toneladas. La terminal contará también con un silo exterior para la carga de camiones cisterna y una báscula para pesaje de camiones.

2. ASTRE OVERSEAS - FRANCIA



Nace Astre Overseas para el transporte intercontinental. El grupo europeo de transporte y logística Astre presentó Astre Overseas, una empresa que surge de la adquisición del transitario Air Cargo International (ACI). Se prevé que la nueva compañía mejore los servicios que ya ofrece Astre hasta el momento. En tanto, el grupo

ACI, que en principio conservará su nombre, cuenta con una gran experiencia que permitirá a los socios de transporte y logística de Astre responder a las solicitudes de sus clientes incorporando la modalidad de transporte ultramarino. Astre Overseas se presenta como una nueva solución de la red del grupo que llega para complementar la oferta junto a Palet System, Astre Location, Astre Chariot, todas herramientas de la empresa francesas dedicadas al comercio de ultramar. Además, Astre Overseas ofrece varios servicios vinculados a la gestión de procedimientos administrativos y aduanas o almacenamiento, así como diversos modos de transporte.

3. WÄRTSILÄ - FINLANDIA



Wärtsilä prueba con éxito la capacidad de operación de un buque a control remoto. El grupo tecnológico Wärtsilä probó con éxito el control remoto de las operaciones de navegación. El test incluyó la navegación del Highland Chieftain a través de una serie de maniobras, utilizando una combinación de sistemas de Posicionamiento Dinámico (PD) y un joystick de control manual. El test se realizó en el mar del Norte, mientras que la navegación por control remoto fue llevada a cabo desde la oficina de Wärtsilä en San Diego, California. “En la era de la digitalización, el futuro del ecosistema marino inteligente implicará conectar buques inteligentes con puertos inteligentes que posibiliten una utilización aún más eficiente de los recursos”, expresó el presidente de Wärtsilä Marine Solutions, Roger Holm. Para el director de Digital Wärtsilä Marine Solutions, Andrea Morgante, el haber podido habilitar el buque

para el funcionamiento remoto en tan solo unas pocas horas es un fuerte respaldo a la posición de vanguardia del desarrollo de la tecnología marítima que lleva a cabo la compañía.

4. COSCO SHIPPING - CHINA



Cosco Shipping inaugura nueva estación de carga en el puerto de Khalifa. La compañía china Cosco Shipping puso en actividad una nueva terminal en el puerto de Khalifa. Además, firmó un acuerdo con Abu Dhabi Ports Company para la construcción de una estación de carga de contenedores, que espera ser la más grande de la región. “La asociación entre Abu Dhabi Ports y Cosco Shipping para desarrollar la mayor estación de carga de contenedores de la región agregará una nueva dimensión a las relaciones comerciales entre Emiratos Árabes Unidos (EAU) y China”, destacó el ministro de Estado y presidente de Puertos de Abu Dhabi, Sultan Ahmad Al Jaber. La nueva terminal agregará 2,4 millones de Teus a la capacidad existente de 2,5 millones de Teus, con la opción de aumentarlo en más de un millón de Teus. Se espera que el desarrollo de la infraestructura demore un año y medio, por lo que comenzaría a operar en el primer trimestre de 2019.

5. EMBRAER - BRASIL



Embraer fabricará 10 aviones E175 para American Airlines. La empresa brasileña Embraer anunció que la aerolínea estadounidense American Airlines encargó 10 aviones E175 por

un valor de 457 millones de dólares. El nuevo pedido de la compañía estadounidense se suma a cuatro E175 que adquirió a principios de abril pasado. Se espera que Embraer –el tercer mayor fabricante de aviones en el mundo– realizará el inicio de la entrega en 2018 y concluirá el encargo a mediados de 2019. Según Embraer, lleva vendidos alrededor de 400 aviones E175 para diferentes empresas aéreas de América del Norte desde 2013, de los cuales al menos 70 fueron encargados por American Airlines.

6. BANKIA - ESPAÑA



Bankia lanza “Soluciona Empresas”, una plataforma digital gratuita para ayudar a las empresas. Bankia lanzó “Soluciona Empresas”, una web gratuita pensada para ayudar a las empresas españolas en la toma de decisiones cotidianas, sean o no clientes de la entidad. “El objetivo es contribuir a que las empresas puedan vender más, gestionar mejor sus riesgos y obtener los recursos necesarios para crecer”, explicó la compañía en un comunicado. El programa inicia con nueve herramientas digitales, pero en la medida que se desarrollen se irán incorporando nuevas. Entre las soluciones que forman parte de la plataforma, Bankia ofrece las herramientas agrupadas en tres finalidades: vender más, gestionar riesgos y obtener recursos, precisó el comunicado. Para acceder solo hay que registrarse con el CIF de la empresa y un correo electrónico. A partir de ahí, cada compañía tiene a disposición de forma gratuita todo el ecosistema de herramientas. Para el director de Productos y Servicios de Empresas de Bankia, Mauro Fernández, son las pymes las que más se pueden beneficiar.

7. LIDL - ALEMANIA



Lidl será el primer distribuidor comercial en utilizar camiones eléctricos y autónomos. El gigante de la distribución comercial, Lidl, cerró un acuerdo con el fabricante Einride para avanzar en la transición hacia el transporte eléctrico sin conductor. Uno de los objetivos de Lidl es reducir los niveles de contaminación en los próximos años. Según el comunicado, varias unidades del modelo eléctrico y autónomo T-Pod estarán disponibles para trasladar palés entre diferentes almacenes de la compañía alemana. El modelo T-Pod no posee ventanas ni puesto para conductor, con el fin de incrementar el volumen de carga y de baterías eléctricas. Expresamente preparado para trasladar un total de 15 palés, el vehículo por el momento tiene autonomía para un máximo de 200 kilómetros con cada ciclo de carga, por lo que está condicionado al transporte de distancias medias. Se espera que Lidl y Einride lancen el programa piloto T-Pod en el tercer trimestre de 2018. La empresa alemana llegó recientemente a los Estados Unidos y planea abrir 100 ubicaciones en la costa este a mediados del próximo año.

8. FEDEX - ESTADOS UNIDOS



FedEx Express abre un nuevo centro de operaciones en la Zona Franca de Barcelona. FedEx Express abre un nuevo centro de operaciones terrestre en la Zona Franca de Barcelona. La compañía está creando la principal red logística de Europa a través de inversiones

estratégicas y, según señala en el comunicado, España tiene un papel clave en ese proceso de expansión. El nuevo centro se encuentra en el área industrial y cuenta con una superficie de 16.905 metros cuadrados, de los cuales 14.505 están destinados a almacén y 2.400 a oficinas. La nueva instalación, además, posee tecnología de punta, incluyendo sistemas de captura de peso y volumen integrados que incrementan la trazabilidad. Asimismo, la infraestructura cuenta con un sistema automático de clasificación de última tecnología *cross belt* con capacidad para procesar hasta 10.000 paquetes por hora. Según la vicepresidente de operaciones de FedEx Express España y Portugal, Paloma Romero-Salazar, el nuevo centro permitirá mejorar el servicio a los clientes de FedEx Express y TNT, en la región y en el extranjero.

9. REDPACK - MÉXICO



Redpack inaugura centro operativo en Cancún. Con una inversión estimada alrededor 500.000 dólares, Redpack inauguró un centro operativo en Cancún, Quintana Roo. La nueva infraestructura permitirá a la empresa mexicana de paquetería triplicar su capacidad operativa, mejorando los horarios de entrega y recolección en la ciudad. Según la compañía, el centro operativo fortalece las conexiones vía aérea con la Ciudad de México en horarios e itinerarios regulares, permitiendo acarrear 7,5 toneladas y llegando a las principales ciudades del país al día siguiente. En tanto, en forma terrestre conecta con Mérida, Campeche, Villahermosa y Ciudad de México con capacidad de ocho toneladas y permite conectar a todas las ciudades principales en un lapso de dos a seis días. ■

10. CHINA TELECOM - CHINA



China Telecom y TPG Capital presentan propuesta para comprar Oi en Brasil. China Telecom, el tercer operador de China por número de suscriptores, junto al fondo de inversión estadounidense, TPG Capital Management LP, anunciaron su interés en la empresa brasileña Oi. La agencia de noticias Reuters informó que representantes de ambos grupos se entrevistaron con la procuradora general de Brasil, Grace Mendonça, a quien presentaron su propuesta para adquirir la compañía de telecomunicaciones Oi. Creada en 1998, la brasileña se convirtió en el proveedor de servicios de telecomunicación más grande del país sudamericano y la región. Según el diario *Folha de São Paulo*, las empresas están dispuestas a invertir algo más de 3 millones de dólares, una vez que se levante la protección por bancarota que pesa sobre Oi. Además, según trascendió, los grupos condicionaron la oferta a la aprobación en el congreso de una ley que transforme la concesión

de telefonía en autorización y la negociación de la deuda cercana a 6 millones de dólares en multas que tiene pendiente Oi con el regulador Agencia Nacional de Telecomunicaciones (Anatel). El acuerdo solo podría concretarse luego de que la compañía brasileña, que solicitó el mayor procedimiento de bancarota en América Latina hace 17 meses, resuelva sus disputas con los acreedores, algo que comenzará a cristalizarse en la primera quincena de este mes de diciembre y los primeros días de febrero de 2018. China Telecom tiene a China Mobile –su competidor– también explorando alternativas en Brasil. Recientemente, esta última abrió oficinas en São Paulo, desde donde tiene previsto atender a los clientes corporativos de la región. Asimismo, China Mobile dejó en claro que está abierta a nuevos negocios de telecomunicaciones en el país sudamericano, los que podrían incluir a Oi, según un informe de la revista *Exame*.



Hong Kong, la más libre del mundo

La región administrativa especial china atrae a inversores y empresarios con una economía abierta y grandes facilidades para hacer negocios.

Por Lucía Marroquín

Con un frenético ritmo de negocios y la economía más libre del mundo, Hong Kong cautiva a inversores de todos los continentes, atraídos por su estilo de vida cosmopolita y una variada y vibrante comunidad de expatriados.

Es que cuenta con una fuerza de trabajo experta y eficiente y universidades líderes a nivel mundial, además de políticas de inmigración liberales que per-

miten atraer profesionales, inversionistas y talentos de cualquier país del mundo.

Esta región administrativa especial china es la segunda mayor inversora y receptora de acciones de inversión extranjera directa (IED) después de los Estados Unidos y está orientada a los servicios, que representan más del 90% de su PIB.

Entre los sectores prioritarios de la ciudad se encuentran los servicios de

La ciudad está conectada por una infraestructura de tecnología de la información y comunicaciones de avanzada y una red global de servicios aéreos y marítimos.

negocios y profesionales, las industrias creativas, los servicios financieros, las tecnologías de la información y la comunicación, la innovación y la tecnología, el turismo y la hotelería, el transporte y la industria.

Hong Kong es un destino popular de sedes regionales u oficinas de representación (ya había 3.731 en 2016), además de ser un centro de telecomunicaciones líder en Asia y el Pacífico.

Un centro regional e internacional

“Hong Kong es un centro financiero y de comercio internacional competitivo en la región, que ha sido rankeado consecutivamente como la economía más libre del mundo en los últimos 20 años”, afirma Pansy Yau, director adjunto de investigación del Hong Kong Trade Development Council (HKTDC).

Yau explica que la ciudad ha sido seleccionada por un número creciente de empresas multinacionales y sedes regionales como base para gestionar

FOTO: DANIELVUNG/ISTOCKPHOTO.COM



Las concurridas calles de la ciudad.



Puerto de Hong Kong.

FOTOS: DANIELVUNG Y LEEVUTUNG/ISTOCKPHOTO.COM, IFC, CORTESÍA DE SUN HUNG KAI PROPERTIES LTD.

sus negocios e inversiones. “Esto se evidencia en el hecho de que Hong Kong está siempre entre las ciudades que más inversión extranjera directa (IED) reciben en Asia –dice–. Más recientemente, impulsada por la aspiración “global” entre las empresas chinas, la ciudad también ha actuado como una plataforma importante para que estas empresas se conecten con los mercados internacionales y socios comerciales”.

Para Yau, la demanda de servicios de finanzas, comercio y otros servicios empresariales o profesionales está creciendo aún más, impulsada por el crecimiento de Asia como mercado, por una cadena de suministro regional cada vez más sofisticada y vibrante y por el impulso en infraestructura e inversión industrial en vista de la Iniciativa la Franja y la Ruta lanzada por el presidente Xi Jinping en octubre de 2014, con proyectos e inversiones que abarcan unos 60 países.

En el esquema hongkonés como cen-

tro internacional de comercio, la logística y el transporte son piezas clave.

La ciudad –que se encuentra a menos de cuatro horas de vuelo de los mercados de mayor potencial en Asia como China continental, Singapur, Malasia, Indonesia, Japón, Corea y Filipinas, lo que le permite acceder a la mitad de la población mundial– está conectada por una infraestructura de tecnología de la información y comunicaciones de avanzada y una red global de servicios aéreos y marítimos, por lo que provee servicios de logística de alta calidad y soluciones de gestión de cadenas de suministro globales.

Eso la transforma en uno de los hubs de transporte más eficientes y con mayor tráfico del mundo. Su aeropuerto ha sido frecuentemente calificado como el mejor del mundo y es el más activo en cargas internacionales. Además, Hong Kong tiene uno de los puertos de contenedores más concurridos del mundo, quinto en cantidad de Teus recibidos (19,81 millones en 2016).



Edificio del International Finance Centre (IFC).

10 razones para invertir en Hong Kong

01. Ubicación estratégica en Asia, con la mayoría de sus mercados dentro de las cuatro horas de vuelo.
02. Proximidad a China continental, el mercado más grande del mundo.
03. Apoyo gubernamental para pequeñas y medianas empresas.
04. La economía más libre del mundo desde hace 23 años, según la Heritage Foundation.
05. Infraestructura de clase mundial en transporte, logística y telecomunicaciones.
06. Régimen fiscal simple, con impuestos entre los más bajos del mundo.
07. Jueces independientes y un sistema legal común que dan protección efectiva a individuos y empresas.
08. Fuerza de trabajo educada y bilingüe con talentos de todo el mundo.
09. Libre flujo de la información, el capital económico y humano.
10. Estilo de vida vibrante, con una mezcla de culturas orientales y occidentales.

Impuestos simples y predecibles

Hong Kong cuenta con un marco regulatorio beneficioso para el inversionista, y está ubicada en el tercer lugar del Forbes Misery Tax Index por su sistema impositivo simple y predecible, con **bajos impuestos sobre la utilidad (16,5%) y el salario (15%)**.

Además, el **sistema fiscal de la ciudad sigue una base territorial**, por lo que solo se gravan los ingresos provenientes de fuentes locales. Los conceptos de residencia y nacionalidad son irrelevantes en este contexto.

En cuanto al **régimen de comercio exterior**, Hong Kong es una de las economías más abiertas y liberalizadas en el procesamiento de importaciones: solo hay aranceles en alcohol por encima de 30 grados, hidrocarburos y metanol.

De acuerdo a *Doing Business* (del Grupo Banco Mundial), Hong Kong es la cuarta economía en el mundo en facilidad para hacer negocios –después de Nueva Zelanda, Singapur y Dinamarca– y la tercera en pago de impuestos y la facilidad para abrir un negocio –las formalidades llevan solo tres días–, ya que permite el flujo libre de bienes, capital, información y recursos humanos.

La puerta de entrada a China

“Hong Kong es una **plataforma de dos vías** para que las compañías extranjeras entren en China continental y para que las compañías chinas se hagan globales a través de la plataforma internacional de Hong Kong –dice **Edith Wong, directora de marketing de InvestHK**–. Y hay dos enormes oportunidades en el futuro”.

Se refiere, por un lado, a la Iniciativa la Franja y la Ruta, que tiene el potencial de reorganizar materialmente la economía global y las cadenas de suministro. “Las compañías de Hong Kong, en muchos sectores, están en una posición única para beneficiarse y contribuir a esta iniciativa”, dice Wong.

La otra gran oportunidad es el **Gran Área de la Bahía**, que promueve una mejor integración entre Hong Kong y el resto del delta del río de las Perlas,

IED en Hong Kong 2015	
En miles de millones de dólares.	
La distribución de IED por actividades económicas importantes está en consonancia con las principales áreas de negocios y oportunidades en Hong Kong.	
Inversiones y <i>holdings</i> , <i>real estate</i> , servicios profesionales y de negocios	1.066
Bancos, seguros y finanzas	238
Importaciones y exportaciones, comercio mayorista y minorista	167
Construcción	39,5
Transporte y logística	21,3
Manufactura	12,5
Información y comunicaciones	10,9
Hotelería y servicios de comida	4,2
Otras actividades	20,4

la región manufacturera más grande el mundo y con con mayor crecimiento dentro de China. "El área cubre 11 prósperas ciudades en **Guangdong**, más **Hong Kong y Macao**, con una población total de 66 millones de personas –explica Wong–. La apertura y fuerza de Hong Kong para las conexiones internacionales, junto con la fuerte base manufacturera de la Gran Área, llevará a

Oficinas y sedes regionales en Hong Kong	
Hong Kong es un destino popular para compañías multinacionales que manejan desde allí sus negocios en Asia-Pacífico. En junio 2016 había 3.731 oficinas y sedes regionales en la ciudad.	
Origen	
Estados Unidos	21%
Japón	18%
Reino Unido	9%
China continental	8%
Actividad	
Importaciones y exportaciones mayorista y minorista	50%
Servicios profesionales, de negocios y educación	17%
Finanzas y banca	14%
Transporte, almacenamiento y mensajería	8%
Fuente: Hong Kong Trade Development Council.	

una economía más dinámica en los años por venir".

Además de ser el **centro de almacenamiento** más importante para China continental –en 2016, el 59% de sus reexportaciones fueron de origen chino y el 54% se destinaron allí–, Hong Kong es su mayor **fuelle de inversión extranjera** –en 2016, el 44,7% de los proyectos financiados por el extranjero aprobados en China continental estaban vinculados a intereses de Hong Kong– y el principal **centro offshore de captación de capital** para empresas chinas. China continental es, a su vez, la mayor fuente de inversión extranjera de Hong Kong.

Una de las estrategias chinas para la atracción de empresas extranjeras es la creación de **zonas de libre comercio (ZLC)**. En los últimos años, la lista inicial de medidas para las ZLC del país se redujo de las iniciales 190 restricciones publicadas en 2013 a las actuales 95. Cerca de 18.000 firmas ya se han registrado en la ZLC de **Shanghái** desde que fue establecida gracias a la fusión de cuatro zonas francas en el área de Pudong.

“Mientras la economía china continua fortaleciéndose, es natural que sus ciudades de más rápido crecimiento como **Shenzhen y Shanghái** atraerán inversiones y compañías extranjeras”, afirma Wong, que considera que Hong Kong continuará jugando un rol complementario con otras ciudades continentales para ayudar al país a crecer en la arena del la economía global.

Para la directora de *marketing* de InvestHK, **Shenzhen tiene su fuerte en la innovación y Shanghái se ha convertido en un centro financiero doméstico dentro de China, mientras que Hong Kong continúa atrayendo a inversores extranjeros en áreas únicas** que no encontrarían equivalencias inmediatas en otras ciudades continentales.

“Las **ventajas duraderas de Hong Kong incluyen un sistema de derecho consuetudinario, un sólido régimen de regulación financiera, una fuerte protección jurídica de los derechos de propiedad intelectual, el libre flujo de información y capital, entre otros**”, dice.



El transporte, una de las principales áreas de negocio en la ciudad.

Iberoamericanos en Hong Kong

En los últimos años, las relaciones entre Hong Kong e Iberoamérica han tenido un gran impulso.

Como advierte el especialista en ciencias políticas Simon Shen en *El papel de las empresas de Hong Kong en las relaciones sino-latinoamericanas*, en 2004 el en-

tonces presidente de China, Hu Jintao, fijó la meta de incrementar el comercio sino-latinoamericano a 10.000 millones de dólares para 2010, meta que quedó superada en 2007.

Hoy, 10 años después, Edith Wong considera que la presencia inversora de Iberoamérica en la ciudad es visible:

"Las inversiones españolas cubren varios negocios como **servicios financieros, electrónica, industrias creativas**. También de **comida y bebida**, ya que el puerto de libre comercio de Hong Kong y los sencillos procedimientos personalizados ayudan a importar los ingredientes de manera rentable y eficiente”.

Muchas empresas de América Latina y España reciben el apoyo de **InvestHK**, cuya misión es confirmar y fortalecer a Hong Kong como el líder asiático en negocios internacionales y centro financiero. La institución busca atraer inversiones tanto de China continental como de otros países: se asocia con clientes a largo plazo y procura estar disponible para ayudar en cualquier etapa de su negocio.

Los empresarios latinoamericanos también trabajan en pos de una relación comercial con más y mejores oportunidades. Un ejemplo de ello es la **Hong Kong Latin-America Business Association (HKLABA)**, que nació en agosto de este año patrocinada por el HKTDC, con el objetivo de promover y re-

Áreas con mayor potencialidad para los negocios entre Hong Kong y América Latina (HKLABA)

Importación

▶ Electrónica

▶ Artículos para el hogar

▶ Equipos de oficina

▶ Maquinaria y herramientas

▶ Equipos de seguridad

▶ Equipos de comunicación

Servicios

▶ Profesionales

▶ Logística

▶ Finanzas

▶ Entretenimiento

▶ Turismo

▶ Infraestructura y transporte

Exportación

▶ Productos mineros, forestales y alimenticios

▶ Productos del mar y algunos bienes intermedios

FOTO: DANIELFUNG / ISTOCKPHOTO.COM

forzar los lazos económicos entre Hong Kong-China y América Latina. Su directorio está conformado por representantes del sector empresarial (Celulosa Arauco, Falabella), bancario (Banco Santander, Banco Security, HSBC, Cencosud) y asociaciones como la Confederación de la Producción y del Comercio de Chile.

Álvaro Echeverría, director de HKLABA y consultor del HKTDC –parte de una red de 41 oficinas existentes a nivel mundial–, explica: “Nos estamos enfocando en conectar la la Iniciativa la Franja y la Ruta de Asia y a Hong Kong como el súper conector de Asia con los corredores bio-oceánicos y principales mercados latinoamericanos”.

Con ese fin, la asociación busca identificar áreas productivas con fronteras de mercado y fronteras no geográficas, trabajando con empresas integradas en la producción y la conectividad entre países. Además, ayudará a los sectores exportadores de alimentos, principalmente de empresas emergentes, a posicionar sus productos en el mercado asiático.

Para Echeverría, las condiciones del mercado actual son “óptimas” y asegura: “Para optimizar aún más los negocios entre ambas partes, hay que mejorar la educación, la capacitación y la formación de profesionales técnicos y trabajadores en las prácticas, metodologías y programas de cómo se opera en Asia, de manera tal de crear la sintonía y sinergia entre los dos mercados”. Es que, según Echeverría, aún existe cierto desconocimiento sobre los procedimientos y visiones a tener en cuenta para abordar la vinculación entre las dos regiones: “Los aspectos más desafiantes del proyecto los constituyen las barreras de la distancia, las diferencias culturales como el idioma y la cultura y visión de negocios de ambos mercados”.

Con ese objetivo, HKLABA programará talleres, seminarios, mesas redondas, *coaching* y misiones comerciales para integrar conocimientos e identificar las necesidades de los distintos sectores y poder así generar lazos de confianza recíproca entre las áreas involucradas. ●

En primera persona

Sonia Jackson
España. IROCO design.



IROCO Design es una empresa de venta y alquiler de muebles originales de diseño europeo para eventos, casas y hospitality. Además, ofrece asesoramiento y servicios profesionales de diseño.

“Hong Kong tiene un excelente clima de negocios. Los chinos son emprendedores natos y saben tomar riesgos, y la cultura de negocios de Hong Kong refleja eso. Es un ambiente divertido y energético donde todo se puede y todo funciona.

Desde el punto de vista del inversor, hay un sistema legal muy sólido y un impuesto personal y corporativo muy bajo. Desde el punto de vista del emprendedor, el sistema está diseñado para facilitar los negocios y *start-ups*, con una fuerza de trabajo muy calificada y una ley de empleo *business-friendly*. Además, es uno de los lugares donde es más rápido y barato comenzar un negocio. Establecer una compañía de responsabilidad limitada cuesta 3000 HKD –unos 385 dólares– y toma cinco días. El mayor desafío es la competencia, que es feroz.

Las áreas con mayor potencial son aquellas que no puedan ser copiadas, que involucren creatividad o una habilidad muy europea, ya sea el *networking*, una distribución exclusiva o algo por el estilo”.

Laszlo Raphael
México. Jefe de operaciones de Moonzen Brewery.



Moonzen es una cervecería artesanal que se dedica a incorporar ingredientes de cada región de China y celebrar su cultura y su folclore.

“Comenzar fue rápido, porque el registro de la sociedad es un proceso fácil. Todo el equipo de manufactura cervecera fue importado y se instaló en unos seis meses. Después vino lo complicado: asegurar proveedores de

materia prima de alta calidad y líneas de crédito. Tuvimos el apoyo de InvestHK, una institución local dedicada a la promoción de inversión extranjera directa y a facilitar el establecimiento compañías extranjeras en Hong Kong.

Hong Kong es una de las economías más liberales del mundo, eso se experimenta a través de su eficacia y rapidez en resultados. No hay tanta burocracia que impida el crecimiento empresarial, el sistema tributario es sencillo y pequeño: una sociedad solo paga el 16,5% de impuestos sobre el beneficio generado. Lo que sí es más complicado es abrir una cuenta en el banco, especialmente para una nueva empresa sin ningún historial.

El clima de negocios es rápido y muy dinámico, siempre buscando nuevos resultados o mejoras, aunque esto puede ser cansador si uno no está listo”.

Manuel Palacio
España. Co-fundador y propietario de Pirata Group.



Pirata Group es una empresa de cinco restaurantes conceptuales: Pirata, Tokyo-lima, Pici, The Optimist y MEATS.

“Pirata Group fue fundada sin apoyo de ninguna institución, los socios pusimos lo poco que teníamos y una cantidad enorme de esfuerzo. La ciudad ha sido muy generosa con nosotros, ya que está abierta a todo tipo de propuestas y para cualquier nacionalidad. Otro de sus atractivos es su capacidad continua de crecimiento: evoluciona a un ritmo desenfrenado y busca novedad continuamente.

El *networking* es algo que sin duda hace de Hong Kong un lugar único para los negocios. Además, funciona con una gran eficiencia, lo que hace que cualquier persona con una idea, con pasión y ganas de trabajar pueda salir adelante.

Creemos que en nuestra área de negocio lo más importante es crear experiencias. En nuestro caso particular creemos mucho en restaurantes mono-tema, donde el foco es una carta pequeña que cambia y evoluciona continuamente. Restaurantes como MEATS, donde solo servimos carne, o Pici, donde solo servimos pasta, están funcionando muy bien. A esto le añadimos comida de calidad, buenos precios y un servicio con cariño: esa es nuestra fórmula”.



El aeropuerto de Hong Kong en números

► Inaugurado en julio de 1998.

► Más de **100 aerolíneas** operan vuelos a más de **220 destinos** en el mundo, incluyendo más de 50 en la China continental.

► Extensión total del predio: **1.255 hectáreas**
Terminal 1: 570.000 m²
Terminal 2: 140.000 m²

► Rendimiento en 2016: **70,5 millones** de pasajeros.
4,52 millones de toneladas.

► Capacidad operacional: **68 vuelos por hora** en hora pico.

FOTO: GENTILEZA AEROPUERTO DE HONG KONG.

Pasajeros (Incluye pasajeros de origen, de destino, de transferencia y de tránsito)

2012	56.467.000
2013	59.903.000
2014	63.343.000
2015	68.496.000
2016	70.516.000



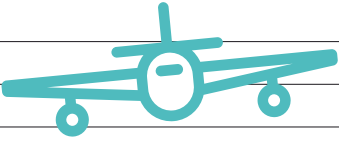
Carga (Total cargas y descargas en toneladas. Incluye importación, exportación y transbordo; el correo aéreo está excluido)

2012	4.025.000
2013	4.127.000
2014	4.376.000
2015	4.380.000
2016	4.521.000



Total movimientos aéreos (Incluyen vuelos internacionales civiles de pasajeros, de carga y no remunerados; vuelos militares y locales excluidos)

2012	352.000
2013	372.000
2014	391.000
2015	406.000
2016	412.000





El quinto puerto más importante del mundo

Con una ubicación estratégica, abrigo natural y aguas profundas, es clave para el desarrollo económico de la ciudad y constituye una puerta de acceso a China continental, con más de la mitad de su actividad tiene ese destino.

Por Antonio López Crespo

Hong Kong y su puerto pertenecen al pueblo chino desde la dinastía imperial Qin (221 a.C.). Ya servía como puerto comercial y base naval en las dinastías Tang y Song. Recibió por primera vez un visitante europeo en 1513: Jorge Alvares, un marinero portugués. Sin embargo, en 1839, la razonable negativa de las autoridades de la dinastía de Qing a importar opio de India para abastecer la demanda europea de esa droga sirvió como pretexto al entonces Imperio británico para las

dos guerras del Opio, con las que primero ocupó y más tarde impuso la cesión del territorio, declarando Hong Kong "puerto libre" a su servicio. China logró recuperar la soberanía de su territorio sólo en 1997, estableciéndose el actual régimen administrativo especial (RAE) de "un país, dos sistemas".

Durante algunos años, Hong Kong fue el puerto más activo del mundo en cuanto a movilidad de contenedores, pero la intensa competencia de otros puertos de China, fruto del extraordinario crecimiento del país en las últimas décadas, lo ha llevado a un descenso constante, que lo ubica en el quinto lugar entre los

más importantes del mundo. En la actualidad, el primero en el *ranking* global es Shanghái, con 37 millones de Teus, seguido de Singapur con 31 millones, Shenzhen con 24 millones, Ningbo con 20,6 y Hong Kong con 20 millones. Es decir que, según el World Port Ranking 2016, cuatro de los cinco puertos más importantes del mundo son chinos.

Las favorables condiciones del puerto de Hong Kong –ubicación estratégica, abrigo natural y aguas profundas– proporcionan una situación ideal para el atraque y manejo de todo tipo de embarcaciones y han sido factores clave para el desarrollo económico de la ciudad.

A ello se suma una alta eficiencia en las terminales de contenedores, con un tiempo de respuesta de aproximadamente 10 horas. Los cambios en las cadenas de fabricación de suministros y las dificultades para su adaptación fueron las principales causas del retroceso de la última década, aunque se mantenga en la élite de los puertos mundiales.

En 2016, Hong Kong exportó por valor de 506.000 millones de dólares (en 2011 habían sido 119.000 millones) e importó 498.000 millones (es el séptimo exportador e importador global). Buena parte de ese tráfico pasa por el puerto. Unos 456.000 buques llegan y parten

En 2016, Hong Kong exportó por valor de 506.000 millones de dólares e importó 498.000 millones. Unos 456.000 buques llegan y parten por año, llevando 243 millones de toneladas de carga.

de Hong Kong durante el año, llevando 243 millones de toneladas de carga y cerca de 25 millones de pasajeros.

El puerto está bajo la autoridad del Departamento Marítimo de la RAE de Hong Kong. Posee un calado de 46-50 pies en el canal y 36-40 pies en los muelles de carga. El conjunto del puerto comprende dos sectores: Kwai Chung (en la zona continental) y Tsing Yi (que ocupa parte de la isla del mismo nombre). El nombre popular con el que se conoce el complejo portuario es Kwai Tsing, que combina el primer nombre de ambos sectores. Sus autoridades y la Asociación de Operadores de Terminales de Contenedores de Hong Kong (HKCTOA por su sigla en inglés) trabajan actualmente para aumentar el volumen de carga del puerto y de pasajeros y aumentar su competitividad, para consolidarlo como nodo fundamental de la logística en Asia. La HKCTOA fue establecida en 1999 por los operadores de terminales de contenedores del puerto Kwai Tsing de Hong Kong.

El puerto posee nueve terminales para contenedores, operadas por diversas compañías como Modern Terminals, Hong Kong International Terminal, Dubai Port International y Cosco. Entre ellas, se destaca el gigante Hutchinson Port Holdings (HPH), que es el mayor operador de puertos a nivel mundial, con una red de 52 puertos en el mundo, y que se extiende desde Hong Kong y China continental hasta Panamá, pasando por África y Europa.

En octubre de 2016, Hutchinson y Cosco se aliaron para la cogestión y operación conjunta de 16 atracaderos a través de las terminales 4, 6, 7, 8 y 9. Uno de los factores limitantes es la falta de espacio para almacenar contenedores, por lo que hay que optimizarlo al máximo. Se han realizado importantes avances con terrenos ganados al mar y existen previsiones de nuevas obras en el Plan HK 2020. Sus terminales de contenedores Kwai Chung en la parte occidental del puerto son las principales instalaciones de manejo de contenedores, que operan durante todo el día y absorben más del 60% del tráfico de Teus.

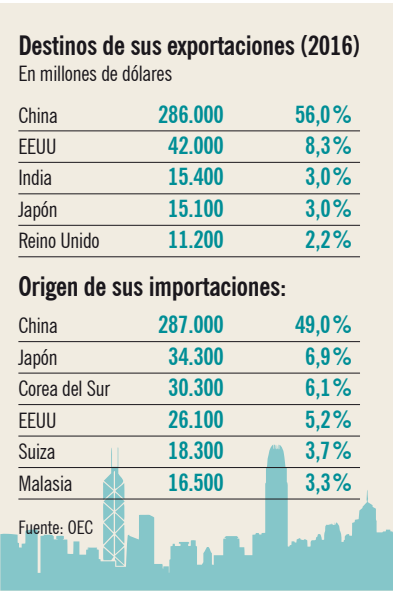
El puerto posee una sorprendente sala de control, desde donde se visualiza y

supervisa la actividad en las terminales a través de 70 cámaras de circuito cerrado que permiten monitorear el movimiento de la mercancía. El sistema en tiempo real refleja el estado de los barcos, los camiones que cargan y descargan los contenedores y las grúas que los manipulan a una asombrosa velocidad.

Dominado por el comercio de productos manufacturados en contenedores y, en menor medida, por el intercambio de materias primas y pasajeros, más de la mitad de la actividad del puerto de Hong Kong está signada por el comercio con el resto de China y también por su intercambio con Estados Unidos y Japón. Es, por tanto, una puerta de acceso económico a la China continental.

Ello queda reflejado en el análisis 2016 de los principales destinos de sus exportaciones (OEC): el 56% hacia China (286.000 millones de dólares), 8,3%, hacia Estados Unidos (42.000 millones), 3% hacia India (15.400 millones), 3% hacia Japón (15.100 millones) y 2,2% a Reino Unido (11.200 millones).

Lo mismo sucede con el origen de sus importaciones: 49% viene de China (287.000 millones de dólares), 6,9% de Japón (34.300 millones), 6,1% de Corea del Sur (30.300 millones), 5,2% de Estados Unidos (26.100 millones), 3,7% de Suiza (18.300 millones) y 3,3% de Malasia (16.500 millones).



A su interés comercial y económico, el puerto suma su condición de importante atracción turística. Victoria Harbour es un hervidero de actividad día y noche. Los recorridos en el Star Ferry –crucero con vistas extraordinarias de la ciudad–, las travesías en junco tradicional chino o las caminatas por el paseo marítimo de Tsim Sha Tsui, desde donde se puede contemplar la imponente Sinfonía de Luces, un sensacional espectáculo multimedia en torno a 43 rascacielos de Hong Kong, componen algunos de los atractivos de este histórico puerto enclavado en medio de un denso y moderno territorio urbano.

Un hecho trascendental para la región es la concreción de diversas obras de infraestructura encaradas conjuntamente por la provincia de Guangdong y los dos RAE, Hong Kong y Macao, bajo la conducción del gobierno central. Por un lado, el puente de 22,9 kilómetros entre Hong Kong, Zhuhai y Macao –el cruce marítimo más largo del mundo–, un túnel de 6,7 kilómetros por debajo el río de la Perlas y otro de 26 kilómetros para el ferrocarril de alta velocidad que conectará Hong Kong con Guangzhou-Shenzhen y con la red ferroviaria del resto de China, incluidas 16 ciudades importantes del interior del país.

Las obras a punto de concluirse forman parte del plan del gobierno nacional de desarrollar la Gran Área de la Bahía Guangdong-Hong Kong-Macao. “Esta área de la bahía tiene 66 millones de habitantes, más que las de Tokio y San Francisco, y es, además, un enorme mercado de consumo y un centro de manufactura, lo que crea una gran demanda logística”, señala Yau Shing-mu, secretario adjunto de Transporte y Vivienda del gobierno de la RAE de Hong Kong.

Por otra parte, como destaca un informe del periódico Xinhua de junio pasado, con el desarrollo de 13º Plan Quinquenal de China y la Iniciativa de la Franja y la Ruta, el papel de Hong Kong como un "súper conector" entre el resto de China y el mundo se está volviendo más evidente: “Hong Kong y la parte continental han entrado en una nueva era para la cooperación”. ●

Guía de la ciudad



Lo imprescindible para aprovechar de esta ciudad con más de 14.000 restaurantes. Además, recomendaciones culturales para antes del viaje.

Para orientarse

Hong-Kong 2017

Una buena guía de bolsillo para un viaje rápido, con la información más práctica y actualizada. Incluye un apartado sobre los imprescindibles, con los lugares y curiosidades que no hay que perderse si se está pocos días en Hong Kong. Además, ofrece toda la información necesaria para preparar el viaje y moverse por la ciudad y algunos apuntes sobre la historia, gastronomía y tradiciones, así como otros aspectos interesantes relacionados con su cultura. Anaya Touring, 2017. 128 págs.

Hong Kong de cerca 4

Una guía a todo color con plano desplegable de la ciudad y planos detallados de cada barrio, pictogramas y listados. Incluye recomendaciones sobre las mejores visitas, restaurantes, tiendas y locales de ocio, además de itinerarios armados, resúmenes de lo más destacado y secretos de expertos locales sobre la ciudad. Lonely Planet, 2017. 192 págs.

Guía Michelin Hong Kong Macao 2017

Una reconocida selección realizada por inspectores profesionales, anónimos e independientes con los mejores hoteles y restaurantes de Hong Kong y Macao. En esta edición, 238 restaurantes en Hong Kong y 68 en Macao calificados con una, dos o tres estrellas, además de la categoría Bib Gourmand. Michelin, 2017. 530 págs.

Hoteles

Bussiness

The Bauhinia (1)

A corta distancia de los *shop-pings* y centros de negocios más importantes, el hotel ofrece un servicio de excelente relación calidad-precio. Su centro de negocios incluye salas que pueden organizarse según el evento, además de un *lounge* ejecutivo y un gimnasio.

119 - 121 Connaught Rd. Central, Sheung Wan | +852 3426 3333 | www.thebauhinia.com.cn

Metro Park (2)

Una torre de 33 pisos con increíbles vistas del Victoria Harbour en muchas de sus 266 habitaciones. Cuenta con piscina, gimnasio y sauna, además de un centro de negocios con equipamiento de alta tecnología y servicio secretariales, proyectores, salas de reuniones, servicio de traducción e intérprete, entre otros.

148 Tung Lo Wan Rd., Causeway Bay | +852 2600 1000 | www.metroparkhotel.com

Hotel Stage (3)

Localizado en el corazón de Yau Ma Tei, tiene un estilo urbano y minimalista. Está equipado con alta tecnología y espacios para eventos diversos, mientras que las habitaciones poseen dispositivos con conectividad multimedia de alta velocidad y amplias vistas a la arquitectura local.

1 Chi Wo Street, Kowloon | +852 3953 2222 | www.hotelstage.com

Regal Airport Hotel (4)

Está conectado directamente con el aeropuerto internacional de Hong Kong. Cuenta con *spa* y piscina al aire libre. Además, sus salones de eventos pueden configurarse con flexibilidad para diferentes funciones. Ofrece una amplia variedad de restaurantes, con gastronomía cantonesa, de Shanghái, japonesa, occidental e internacional.

9 Cheong Tat Rd., Chek Lap Kok | +852 2286 8888 | www.regalhotel.com

Burlington (5)

Este nuevo hotel de negocios está estratégicamente ubicado en el corazón de Wan Chai, a pocos pasos del centro de convenciones y exposiciones de Hong Kong y junto al centro comercial Pacific Place. Con

un especial interés en brindar servicios de calidad pero a la vez sustentables, tiene 163 habitaciones libres de humo e insonorizadas. Ofrece salas de reuniones y comidas privadas.

55 Hennessy Rd., Wan Chai | +852 3700 1000 | www.burlingtonhotelhongkong.com

Lujo

Mandarin Oriental

Conocido por su diseño elegante, excelente servicio y la combinación de lujo, comodidad y estilo, este icono de la ciudad tiene vistas a Victoria Harbour. Sus 434 habitaciones y 67 suites de diferentes estilos se complementan con *spa*, salón de belleza y barbería. Cuenta con varios restaurantes y bares, además de una *cake store*.

5 Connaught Rd., Central | +852 2522 0111 | www.mandarinoriental.es

The Peninsula (6)

Fundado en 1928, es un clásico de la ciudad. Detrás de su fachada colonial y entre las antigüedades de su decoración, ofrece modernas *suites*, *spa*, gimnasio y *wellness center*, además de lujosos espacios para eventos. Su restaurante Gaddi's sirve alta cocina francesa y en su bar la coctelería es de alto nivel.

Salisbury Road, Kowloon | +852 2920 2888 | www.hongkong.peninsula.com

Boutique

Hullett House (7)

Está en la antigua sede de la Policía Marina, construida en una colina de Kowloon en 1881 y declarada monumento en 1994 –que se puede conocer en el *Heritage Tour* que ofrece el hotel–. Sus 10 *suites* tienen estilos tan variados como el colonial, pop o tradicional chino. Pueden organizarse eventos en los salones o el jardín.

2A Canton Rd., Kowloon | +852 3988 0000 | www.harbour-plaza.com/hulletthouse

Mira Moon (8)

Las *suites*, ambientadas de acuerdo a la mitología china, están equipadas con la última tecnología. La *suite* Moonlight, en el piso 36, tiene grandes vistas. Cuenta con un bar de tapas españolas para maridar con cocteles de inspiración asiática.

388 Jaffe Road, Causeway Bay | +852 2643 8888 | www.miramoonhotel.com



1



2



3



4



5



6



7



8

Un día en la ciudad

1 La recorrida comienza en el **Puerto Victoria**, corazón de la ciudad y uno de los paisajes urbanos más impresionantes del mundo. Desde Central, el distrito financiero, vale la pena pasear por la zona de **Admiralty**. Luego, el **Victoria Peak Tram** –que sube 100 metros en cinco minutos– promete un vista impactante de toda Hong Kong. En metro o *ferry* se puede cruzar a **Kowloon**, paraíso de mercados. Allí se encuentran el Ladie's Market, el mercado de los ladrones –de segunda mano–, el de los pájaros, el de las flores y el mercado nocturno de Temple Street. En Kowloon también se destacan la **Avenida de las Estrellas**, el **Museo de Arte** de Hong Kong y el **Parque Kowloon**, con jardines, senderos, lagos, un laberinto y un aviario. En el monasterio budista **Po Lin** –en la isla de Lantau– se encuentra el Buda sentado más grande del mundo, una estatua de bronce de 34 metros de altura y 250 toneladas.

De compras

2 Las mejores **tiendas de lujo** se encuentran en Canton Road y Nathan Road, en Kowloon, y en Chaten Road y los alrededores de Central. Los *shopping malls* más famosos son Harbour City, el más grande de la ciudad, o Pacific Place, con exclusivas marcas internacionales. Para comprar **electrónicos**, conviene acercarse a Times Square y Causeway Bay en general, o a Sai Yeung Choi Street, cerca del Metro Mong Kok. Además, la ciudad tiene grandes **mercados** como el Mercado de Antigüedades, en



Puerto Victoria.

Hollywood Road y Upper Lascar Road (Cat Street), donde se pueden encontrar auténticos tesoros desde los años '20.

Restaurantes, cafés y bares

Aqua

Tiene una de las mejores vistas de Hong Kong, además de excelentes vinos y platos asiáticos con influencia italiana.

1 Peking Rd., Tsim Sha Tsui | Tsim Sha Tsui | +852 3427 2288 | www.aqua.com.hk

Lung King Heen

Los mariscos y *dim sum* están entre las especialidades de este restaurante, primero en China con tres estrellas Michelin.

Hotel Four Seasons, 8 Finance St., Central | +852 3196 8888 | www.fourseasons.com

Luk Yu Tea House

Esta casa de té fundada en 1933 es conocida por su magistral cocina y su estilo *art déco* oriental.

24 Stanley St., Central | +852 2523 5464 | www.lukyuteahouse.com

Duddell's

Un sofisticado restaurante y bar que ofrece excelente cocina, coctelería –probar el Swing With Erin– y un nutrido programa de arte.

1 Duddell St., Central | +852 2525 9191 | www.duddells.co



Estatua de Bruce Lee en la Avenida de las Estrellas.



Buda sentado en Po Lin.



Aqua.



Luk Yu Tea House.

Antes de viajar

UN disco: *Be Perfunctory*, Faye Wong, 2015. Último trabajo de una de las divas del Canto-Pop, género pop característico de Hong Kong con influencias de la música internacional.

UNA película: *Con ánimo de amar*, Wong Kar-Wai, 2000. El hongkonés Wong Kar-Wai, internacionalmente conocido por su trabajo visual único y altamente emocional, dirige esta historia ambientada en la Hong Kong de 1962, en la que un editor y una secretaria se hacen amigos y descubren que sus parejas están teniendo un *affair*.

UN libro: *Los viajes de Wang*, Gabi Martínez, 2011. Narra el viaje que hizo la autora por la costa china junto a su traductor, Wang, un veinteañero del interior que jamás había visto el mar. Una travesía por Hong Kong, Macao, los canales de Suzhou, Shanghái y las islas del los mares del Sur.



Lung King Heen.



Duddell's.



Centro de Convenciones y Exposiciones de Hong Kong

El Centro de Convenciones y Exposiciones de Hong Kong (HKCEC por su sigla en inglés) pertenece al Consejo de Desarrollo Comercial y al Gobierno de Hong Kong.

Ubicación

El HKCEC se alza en el paseo marítimo del magnífico y renovado Victoria Harbour, en el corazón de la ciudad. Está dentro del distrito de negocios, con un vistoso telón de fondo para realizar eventos y lo mejor de la ciudad a la vuelta de la esquina.

Está conectado con dos hoteles de clase internacional, el Grand Hyatt Hong Kong y el Renaissance Harbour View Hotel, además de encontrarse a minutos a pie de más de 8.000 habitaciones de hotel.

Exposiciones y convenciones

Incluye seis salas especialmente diseñadas con capacidad para organizar mega exposiciones de alto perfil. Además ofrece espacios convenciones, como el Grand Hall, el Convention Hall, varios teatros y 52 salas de reuniones, que en conjunto tienen capacidad para unas 20.000 personas.

Cada año, el HKCEC recibe más de 1.000 eventos, entre ellos varias de las mayores y más prestigiosas exposiciones y conferencias: ferias de joyería, electrónica, relojería y regalos, belleza, juguetes, artículos para el hogar, vinos y licores, moda y entretenimiento.

-  El HKCEC abrió en 1988
-  Tiene un *staff* de 950 personas
-  91.500 metros cuadrados de espacio en alquiler
-  306.000 metros cuadrados destinados a reuniones y exposiciones
-  Más de 46.460 eventos realizados desde su apertura
-  Ha recibido a más de 103 millones de personas
-  2,3 millones de personas comen en HKCEC cada año

Trade cities

1. Dubái, Emiratos Árabes Unidos

Dubai CommerCity, la primera zona franca regional de comercio electrónico. El Jeque Ahmed Bin Saeed Al Maktoum, presidente de la Autoridad de la Zona Franca del Aeropuerto de Dubái (DAFZA, por su sigla en inglés) anunció el lanzamiento de Dubai CommerCity, una empresa mixta entre DAFZA y Wasl Asset Managment Group. La apuesta se convierte en la primera zona franca dedicada al comercio electrónico en el Gran Medio Oriente y busca posicionar a la ciudad como una plataforma líder en el comercio electrónico internacional. Dubai CommerCity abarca una superficie de 427.000 metros cuadrados divididos en tres núcleos: *business cluster*, *logistics cluster* y *social cluster*, todos con un diseño innovador que asegura la sostenibilidad medioambiental e inversionista.

2. Madrid, España

Madrid tendrá el mayor centro logístico de DB Schenker en España. En el distrito de Vicálvaro, Madrid, la empresa alemana inauguró su mayor centro logístico en el país. Con una inversión de 22 millones de euros y una superficie de 60.000 metros cuadros, la infraestructura prevé concentrar tanto el transporte terrestre como de carga aérea y marítima. El nuevo centro, compuesto por dos naves y un edificio destinado a oficinas, busca mejorar la distribución de espacios para optimizar el tráfico y la gestión de mercancías. Según la compañía, el centro fue ubicado estratégicamente para facilitar la logística, ya sea vía aérea o por transporte terrestre, encontrándose próximo a las autopistas M-45, M-40 y R-3 y al aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

3. Hong Kong, China

Hong Kong inaugura nuevo tramo del Gold Connect. Hong Kong y Shenzhen lanzaron un nuevo esquema de conexión para el mercado del oro, que prevé dar un impulso al comercio transfronterizo de lingotes y la internacionalización de la moneda china. El nuevo esquema permite a los inversores de China continental comerciar oro en Hong Kong, siguiendo la conexión de oro Shanghai-Hong Kong que permitió a los hongkoneses invertir en los mercados de China continental. El presi-



1

dente de la Chinese Gold & Silver Exchange Society (CGSE), Haywood Cheung, explicó que el nuevo vínculo impulsará la actividad comercial del oro y también ayudará a los fabricantes de joyas a reducir los costos. Asimismo, adelantó que el próximo objetivo es conectar con Dubái, Myanmar y Singapur.

4. Bakú, Azerbaiyán

Primer tren de mercancías de Bakú-Tiflis-Kars, la línea más corta entre Europa y Asia. Quedó inaugurada la línea Bakú-Tiflis-Kars (BTK) que cubrirá el recorrido desde Bakú, capital de Azerbaiyán, hasta la ciudad de Kars, Turquía, pasando por Tiflis, capital de Georgia. Así se abre un nuevo ramal de la Ruta de la Seda, conformando el recorrido ferroviario más corto entre Asia y Europa. El nuevo tren permitirá conectar la red ferroviaria asiática con la turca y la europea, permitiendo que la carga de China a Europa llegue en ocho días. Según el presidente turco, Recep Tayyip Erdogan, el nuevo tren transportará en una primera etapa 6 millones de toneladas de carga entre el país asiático y los europeos. Luego, se espera que la cifra se incremente hasta los 17 millones de toneladas.

5. Tokio, Japón

InvestChile abre su primera oficina de promoción de inversiones en Asia. Desde la nueva oficina de InvestChile en Tokio, Japón, la oficina de promoción de inversiones chilena atenderá de forma presencial a todo el Sudeste Asiático. Según el director de InvestChile, Carlos Álvarez, el país sudamericano está cambiando su oferta como destino de inversiones, pasando de una política receptiva de Inversión Extranjera Directa (IED) a una estrategia de atracción proactiva de inversiones en sectores de alto valor agregado. “La localización de las oficinas, tanto en Tokio como la que abrimos en San Francisco hace algunas



2



3



4



5



6



7



8



9



10

semanas y la que lanzaremos en Frankfurt prontamente, constituyen la materialización de una decisión de gobierno, considerando estrategias a largo plazo”, explicó Álvarez.

6. Quintana Roo, México

Naves industriales en Puerto Morelos estarán listas en 2018. En marzo de 2018 se espera la apertura de las naves industriales que conformarán el Centro Logístico de Puerto Morelos. Con una inversión de 250 millones de dólares a cargo del E-Group, el espacio es impulsado por la Secretaría de Turismo federal con el objetivo de suministrar los insumos necesarios para la industria hotelera de Quintana Roo. El complejo tendrá consolidadores fiscales de mercancías, red en frío o zona de frigoríficos, departamento de ensamble de mercancías, zona de bancos, oficinas y salones de negocios. Hay que señalar que tanto el centro logístico como las naves industriales forman parte de un proyecto mayor, denominado Pangea, que consiste en un centro de exportaciones marítimas que utilizará el muelle de Puerto Morelos.

7. Buenos Aires, Argentina

Perú pone en marcha una oficina comercial para exportaciones hacia Argentina. El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo de Perú (Mincetur) abrió una nueva oficina comercial para impulsar el intercambio con Argentina. La OCEX Buenos Aires tiene el objetivo de reforzar las relaciones comerciales entre ambos países, que alcanzan en los primeros 10 meses de 2017 la suma de 775 millones de dólares. Además, la nueva oficina comercial buscará reducir los gastos logísticos de importaciones y exportaciones, bajar costos de aranceles y descentralizar los puntos de entrada de los productos peruanos hacia Rosario, Córdoba y Tucumán, adelantó la directo-

ra, Silvia Seperack. Asimismo, la industria argentina de indumentaria consideró que la nueva oficina comercial peruana representa una oportunidad para reforzar las exportaciones, que apenas representan el 0,11% de participación en valor y 0,07% en volumen.

8. Chongqing, China

Más ciudades chinas adoptan la ventanilla única para comercio exterior. El municipio de Chongqing, en el suroeste de China, comenzó a utilizar una plataforma de ventanilla única para el comercio internacional. El subdirector del puerto de Chongqing, Xiao Wenjun, aseguró que hay 39 servicios disponibles a través del sistema de ventanilla única en la ciudad. Además, explicó que el sistema implementado “ayudará a las compañías a reducir costos en 10% y a ahorrar 10% del tiempo necesario para el despacho de carga”. China busca simplificar el despacho de carga para facilitar el comercio exterior y mejorar el ambiente de negocios.

9. Nueva York, Estados Unidos

Tercera torre del nuevo World Trade Center de Nueva York a punto de concluir. El Three World Trade Center, la nueva torre de oficinas de Nueva York, se encuentra en su fase final. Con 329 metros de altura y 190.000 metros cuadrados destinados a oficinas y sedes comerciales, se prevé que sea inaugurada en la primavera de 2018. El propietario es Silverstein Properties, uno de los desarrolladores comerciales más reconocidos de Nueva York. Diseñada por la firma londinense Rogers Stirk Harbour, la infraestructura estará cubierta de vidrio y, actualmente, se erige como el décimo rascacielos más alto de Estados Unidos.

10. Barcelona, España

Organización Mundial de Zonas Francas escoge Barcelona para su oficina en el Mediterráneo. La Organización Mundial de Zonas Francas (WFZO), que agrupa a 350 zonas francas de 78 países, escogió a Barcelona para instalar su oficina en el Mediterráneo, al tiempo que confirmó que el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) será el anfitrión del 5° Congreso Mundial de Zonas Francas. El congreso se celebrará junto con el Salón Internacional de la Logística (SIL) en junio de 2019, ubicando a la ciudad de Barcelona en el centro de la escena logística internacional. ■



SECURING THE INTERNET OF THINGS

WIS@keyIoT

WIS@key provides an end-to-end scalable security framework, to be integrated into IoT platforms. Based on PKI Technology, it will protect the device, its data at rest or in transit.

WIS@key is a provider of trusted cryptographic root keys and proposes products and services to use and manage digital certificates and associated secure assets in those otherwise vulnerable devices in the field.



<https://www.wisekey.com/solutions/secured-iot/>

WIS@key



El clúster riojano de calzado apuesta a la innovación

 En la comunidad española de La Rioja, “cuna de la alpargata”, 132 empresas locales trabajan en conjunto con asociaciones de tecnología y desarrollo económico para mejorar el diseño, explorar nuevos materiales e internacionalizar sus productos.

Por Lucía Marroquín

En una tierra de vinos, bosques y sierras de alta montaña, 137 marcas de calzado conforman un clúster enfocado en la innovación y la internacionalización. Se trata de La Rioja, comunidad española donde el sector del calzado es una industria tradicional que se remonta al siglo XIX, cuando artesanos zapateros se dedicaban a fabricar las alpargatas campesinas o albarcas, realizadas con materiales como el yute o el caucho de las ruedas de los camiones.

Actualmente, casi todas las empresas que componen el clúster se encuentran en Arnedo, una localidad de 15.000 habitantes. Allí, la fabricación de calzado de uso profesional o de seguridad, además de calzado casual, emplea a 2.730 personas y está considerada como uno de los motores económicos de la región.

La Rioja está ubicada entre dos de los ejes económicos y de comunicaciones más importantes del norte de España –el Valle del Ebro y el Camino de Santiago–, lo que le permite un ágil acceso a toda la zona centro y norte del país, así como al interior y la frontera con Francia. A pesar de estas ventajas y de que muchas de las empresas del sector llevan en la zona más de 50 años, la pertenencia al clúster les brinda posibilidades antes impensables.

La Agrupación Empresarial Innovado-



Elaboración de calzado en Callaghan.

ra (AEI) fue constituida en 2011 y nuclea al Centro Tecnológico del Calzado de La Rioja (CTCR) y la Asociación de Industrias del Calzado y Conexas de La Rioja (AICCOR) y cuenta con el apoyo de la Agencia de Desarrollo Económico de La Rioja (ADER).

Entre otras funciones, la asociación busca impulsar la capacidad de las empresas del sector a través de la cooperación mutua y con centros de conocimiento o entidades facilitadoras. Además, la AEI colabora en la gestión de ayudas e incentivos fiscales, asesoramiento en la certificación, y mantenimiento de diferentes normas, bolsa de empleo y asesoría en moda, entre otros servicios.

El CTCR está formado por 22 profesionales de diferentes disciplinas científicas con aplicación directa al sector calzado, como química, bioquímica, ingeniería industrial e informática.

Aprender a innovar

“Nuestro cometido es empujar a nuestras empresas hacia la tecnificación y digitalización, potenciar su capacidad innovadora”, cuenta Javier Oñate Domínguez, director gerente del CTCR, y adelanta que en los primeros seis meses del año el sector de calzado riojano ya ha exportado por 116,8 millones de euros.

El CTCR está formado por una plantilla de 22 profesionales de diferentes disciplinas científicas con aplicación directa al sector calzado, como química, bioquímica, ingeniería industrial e informática.

Allí animan a las empresas a apostar por los nuevos materiales, componentes, maquinarias productivas y equipos, herramientas innovadoras, diseño y nuevos modelos de negocios y control de calidad, así como por la diversificación de mercados. La continua actividad de investigación y desarrollo (I+D) del CTCR ha permitido llevar a cabo 28 proyectos en 2016, tanto internos (propios y exclusivos del CTCR) como externos (para empresas).

“Podríamos decir que somos ingenieros de I+D desde hace más de 10 años –asegura Oñate Domínguez–. Consideramos que la innovación en un factor competitivo e ingeniamos ideas para ofrecer soluciones reales que están transformando la productividad de

FOTO: GENTILEZA CALLAGHAN.



Alpargatas mules para mujer de Vidorreta.

múltiples negocios, cada vez de manera más multisectorial.”

Pertenecer al clúster pone a las empresas cara a cara con nuevas tecnologías y aplicaciones innovadoras. “Las tecnologías emergentes, como la “bio”, la “nano”, el Internet de las Cosas (IoT por su sigla en inglés), son ya parte de nuestras vidas –dice el presidente del CTCR– y por tanto es crucial adaptarse a ellas.”

A través de la nanotecnología se busca mejorar las propiedades de los productos: “Se trata de textiles inteligentes, materiales superhidrofóbos y omnifóbi-

cos, tintes crómicos, polímeros capaces de auto-regenerarse –ejemplifica Oñate Domínguez–. En definitiva, todo aquello que repercute hacia una fabricación más funcional, ágil y productiva y hacia la obtención de productos de mayor calidad y diferenciación”.

En el último año, 32% de los proyectos llevados a cabo por el CTCR corresponden al área de nanotecnología, el 25% en electrónica y automática, el 21% se enmarcan en medio ambiente, el 18% en TIC’s y el 4% en mecánica y prototipado.

A la hora de internacionalizar el calzado



Alpargata cosida a mano en Vidorreta.

riojano, el CTCR participa activamente en el sistema europeo y colabora con diversas plataformas internacionales de interés para el sector. “En lo que llevamos de 2017, primer semestre, el 64% de los proyectos presentados corresponden al ámbito internacional, frente al 29% de regionales y el 7% nacionales”, dice.

Alpargatas de diseño

“Seguimos haciendo las alpargatas como se hacían hace siglos –asegura Jose Vidorreta, CEO de la marca Vidorreta–. La tradición del yute se ha ido heredando

CTCR: áreas de soluciones tecnológicas

- Sensorización
- Electrónica embebida
- Wreables o dispositivos vestibles
- Inteligencia artificial
- Tecnologías de radiofrecuencia o RFID
- Control de la logística y la distribución
- Realidad aumentada y virtual
- Big Data
- Visualización en 360°
- Impresión 3D



FOTOS: GENTILEZA VIDORRETA Y CTCR.



Basilio García, CEO de Callaghan.

de generación en generación y la mantenemos viva.”

En la empresa, asentada en la localidad riojana de Cervera del Río Alhama, cuna de la alpargata, trabajan más de 100 cosedoras y unas 25 personas que se ocupan del urdido: “Todas las alpargatas que salen de Vidorreta van hechas una a una y puntada a puntada”, cuenta.

La innovación, dice, ha venido de la mano del diseño. Estructura, materiales y modelos son estudiados y repensados continuamente por un equipo de especialistas. “Este año hemos lanzado una colección con piso de yute con un tratamiento hidrófugo especial para resistir las condiciones del invierno”, afirma el CEO de la empresa.

En esa área, el apoyo del CTCR es clave: “Cada año realizamos con ellos pruebas de resistencia de la piel al desgarro, la abrasión de una planta, cuántos ciclos de roce aguanta o qué resistencia tiene un piso de yute al desgarro”, cuenta. Hoy están en pleno proceso de pruebas para crear una membrana especial que amortigüe los golpes que sufre la columna a cada paso.

El clúster no solo da a la marca posibilidades de innovación, sino de participar en ferias internacionales y misiones comerciales clave para su internaciona-



Probador virtual de Callaghan, que proyecta cualquier zapato sobre el pie.

lización. Vidorreta facturó 16 millones de euros en 2016 y exporta a más de 50 países en todo el mundo –especialmente en Europa y Asia–. Hoy busca tener mayor presencia en América Latina y China.

Compartir recursos

Callaghan, fundada en 1968 en Arnedo, tiene dos plantas en La Rioja y da empleo directo a más de 140 trabajadores. Gran parte del proceso es totalmente a mano, y actualmente fabrican 1 millón de pares de calzado al año, unos 320 modelos por temporada.

Basilio García, CEO de la empresa, cuenta: “La participación en el clúster da

“Cada año realizamos con el CTCR pruebas de resistencia de la piel al desgarro, la abrasión de una planta, cuántos ciclos de roce aguanta o qué resistencia tiene un piso de yute al desgarro”.

la oportunidad a las marcas de compartir recursos que de manera individual serían difícilmente accesibles”.

Callaghan, que factura unos 30 millones de euros anuales, invierte un 5% de esos beneficios en investigación. Este año, por ejemplo, ha lanzado una gama de tacones de 10 centímetros con suelas hechas con un polímero ultraligero, amortiguante, resistente y flexible.

Otro ejemplo de la nueva tecnología aplicada a la industria es el probador virtual de zapatos presentado recientemente por Callaghan. El sistema permite, gracias a una pantalla de gran formato, probar zapatos sin estar en la tienda. El usuario va confirmando la información relativa al modelo que desea y su talla a través de movimientos que, detectados por sensores, permiten la visualización del zapato como si estuviera colocado realmente en el pie.

La estrategia de la empresa en otros países es la de abrir tiendas propias, con más de 30 en China y otras en Italia. También están presentes en zapaterías de Polonia, Alemania, Japón, Corea, Estados Unidos y Portugal, alcanzando unos 20 países.

El compromiso, para García, es un modo de trabajar: “Participación, dinamismo y tener la visión de que si es bueno para mi empresa es bueno para todos y viceversa”. ●

FOTO: GENTILEZA CALLAGHAN.

Apps

Para mejorar la productividad laboral, ya sea en el trabajo independiente o en la gestión de equipos, estas aplicaciones ayudan a potenciar capacidades y aprovechar el tiempo con la ayuda de listas, alertas, interconexión de dispositivos y estrategias de concentración.



1 Slack

Es un programa de mensajería en tiempo real para gestionar proyectos y equipos de trabajo. Permite organizar grupos, conversaciones privadas, canales públicos y privados y compartir archivos. Además, se integra con herramientas como Twitter, Google Drive, Dropbox o Trello.
Desarrollador: Slack Technologies, Inc. | **Tamaño:** 122 MB | **Gratis**

2 Any.do

Una herramienta para crear listas de tareas que se pueden compartir y sincronizar con otros dispositivos. Permite crear tareas a través de un comando de voz y configurar recordatorios. Cuenta con un calendario y se integra con aplicaciones como Dropbox o Google Drive.
Desarrollador: Any.DO | **Tamaño:** 98.9 MB | **Gratis**

3 Toggl

Esta aplicación ayuda a monitorear el tiempo que se le dedica a cada tarea o proyecto, facilitando su seguimiento. Es especialmente útil para trabajadores independientes que deban calcular las horas de trabajo destinadas a distintos proyectos y permite diferentes tipos de facturación.
Desarrollador: Toggl OÜ | **Tamaño:** 68.4 MB | **Gratis**

4 Focus Aid

Para mejorar la concentración, la aplicación propone organizar el tiempo a partir de espacios de trabajo intenso y breves descansos. Está basada en lo que recomiendan los especialistas de la técnica Pomodoro: programas 25 minutos de trabajo seguidos de cinco minutos libres.
Desarrollador: Balanced Code | **Tamaño:** 16.8 MB | **USD 0.99**

5 IFTTT

Es una aplicación de automatización de tareas. Permite crear acciones que, de forma automática, desencadenen otras: hacer backups de archivos, recibir alertas cuando aparecen resultados de búsquedas online, publicar en redes o enviar mensajes de acuerdo a la localización.
Desarrollador: IFTTT | **Tamaño:** 66.7 MB | **Gratis**

6 Podio

Permite asignar tareas a los diferentes miembros de un equipo y que luego todos vean en tiempo real el estado de cada ítem. Además, se puede integrar con GoToMeeting, una aplicación para organizar reuniones a través de videoconferencias de hasta 25 usuarios.
Desarrollador: Podio | **Tamaño:** 70.1 MB | **Gratis**

7 Pushbullet

Se trata de una herramienta que conecta el móvil con el ordenador. Facilita el intercambio de archivos entre los dispositivos. Además, las notificaciones de aplicaciones que solo están en el smartphone llegan al monitor, por lo que no es necesario tener el móvil siempre consigo.
Desarrollador: Pushbullet | **Tamaño:** 24.8 MB | **Gratis**

8 Trello

Basada en el método Kanban para la gestión de proyectos, tiene una estructura de tableros y tarjetas que muestra cómo evolucionan los proyectos. Permite coordinar el trabajo en equipo, ya que varias personas pueden acceder a la información y recibir notificaciones personalizadas.
Desarrollador: Trello, Inc. | **Tamaño:** 152 MB | **Gratis**

9 Google Keep

Una opción sencilla para la organización de tareas. Permite crear y combinar notas de texto, listas, notas de voz, imágenes o recordatorios y organizarlas con etiquetas y colores. Se sincroniza en todos los dispositivos y tiene un sistema de recordatorios según la ubicación del usuario.
Desarrollador: Google, Inc. | **Tamaño:** 156 MB | **Gratis**

10 Evernote

Se trata de una potente herramienta de gestión de tareas. Permite añadir fotos, notas de voz, listas, gestión de proyectos, alertas, hacer seguimiento de las tareas pendientes, compartir archivos y crear chats de equipo para hablar sobre los proyectos en marcha.
Desarrollador: Evernote | **Tamaño:** 177 MB | **Gratis**



Sal, la roca comestible

Desde la antigüedad hasta nuestros días, este mineral es la base de la alimentación en el mundo, además de usarse en innumerables industrias. En 2016 la exportación mundial de sal alcanzó los 2.287 millones de dólares.

Por Lucía Marroquín

La sal, el condimento más antiguo usado por el hombre, está tan unido a las grandes transacciones comerciales que su legado se conserva en los nombres de lugares como la antigua **Route du Sel en Francia** o la **Via Salaria de la antigua Roma**. Hay evidencias de su uso como alimento en la época del emperador chino Huangdi en el año 2670 a.C., mientras que los egipcios fueron los primeros exportadores de pescado en salazón. A partir de entonces, la sal se transformó

en un elemento clave para el almacenamiento de alimentos y su transporte a través de largas distancias. Hoy, la sal tiene innumerables usos en la **industria alimenticia**, como los de potenciador del sabor, conservante, aglutinante, fermentador, texturizante, colorante y deshidratante. Aunque según datos del Centro de Comercio Internacional (CCI) en el mundo hay 11.000 empresas dedicadas al uso alimentario de la sal, también es vital para la **seguridad vial e industrias** como la química, del petróleo y el gas, el procesado de metales, de celulosa, en la industria textil y las curtidurías.

En **Alemania y Austria**, los nombres de lugares que contienen las partículas *salz* o *hall* son o han sido lugares de producción de sal. Por ejemplo Bad Reichenhall, Hallein o Hallstatt –donde se localizan antiguas minas de sal–, Salzburgo, Salzgitte, Bad Salzuffen, Bad Salzelmén, Salzotten y Schweizerhalle, entre otros.



Europa y el mercado cloro-álcali
En Europa, los mayores exportadores de sal son los **Países Bajos y Alemania**, con 3.931.387 y 2.881.699 toneladas exportadas en 2016 respectivamente. En el marco europeo, **EUsalt** es la organización que agrupa a los mayores productores de sal. **Wouter Lox, su director general**, explica que **más del 60% de la sal producida en el continente es luego procesada en el mercado cloro-álcali** –productos resultantes de la electrólisis de agua salada–, contribuyendo a más de 10.000 aplicaciones usadas en la vida cotidiana. “Los productores más grandes en el mundo y algunos de los mejor *rankeados* son europeos, haciendo que Europa sea un jugador importante en industria mundial”, dice Lox y explica que, de la producción europea de sal cristalizada, el 55% es **sal vacuum –obtenida por un proceso químico de termo compresión–**, el 37% es **sal gema –o de mina–** y el 8% **sal marina evaporada**. Además del compromiso con las políticas medioambientales y de seguridad,



Diapiro salino de la Rosa, en Murcia, explotado por Jumsal.

EUsalt busca contribuir a la educación del público sobre la nutrición y sus efectos en la salud. Para ello, promueve acciones enfocadas en una dieta balanceada en combinación con un estilo de vida saludable. En España y Portugal, 21 grandes empresas productoras constituyen un sector dinámico y competitivo con diversos procesos de extracción de y capacidades de producción y del que la industria química y alimentaria son los principales beneficiarios. Allí, los productores de sal están representados por la **Asociación Ibérica de Fabricantes de Sal (AFASAL)**. Según **Juan José Pantoja, director gerente de la asociación**: “Aquí, la salinera es una industria con una tradición milenaria, líder en exportación mundial, básica para numerosos procesos industriales y fundamental en el sector alimentario. Las diversas formas de extracción, como las salinas o las minas representan, además, un patrimonio cultural propio a proteger que forma parte de nuestra historia”. En la península ibérica, la producción de sal se sitúa en torno a los 6 millones de toneladas, de las que unos 2 millones son de sal marina, otros 2 millones de salmuera, 0,8 millones de sal de mina y el resto corresponde a sal flotada y sal vacuum. En torno al **50% de la producción se**

FOTOS: GENTILEZA JUMSAL



Empaquetado de sal en Jumsal.

destina a la industria química y otras industrias, cerca de un 4% se destina a la industria alimentaria –para sal de mesa, conservas, salazones, precocinados–, tratamiento de aguas, mientras la sal para deshielo supone el 7%. **El volumen general de negocio conjunto entre los dos países es de 500 millones de euros aproximadamente**, y explota sal marina en la costa Mediterránea, costa Atlántica y las islas, así como sal gema en Aragón y Cataluña, sal por disolución en Levante, Navarra, Santander y centro de Portugal. España es un país con una tradición salinera que se remonta a los tiempos anteriores a la romanización. La producción salinera española, independientemente de la

En España y Portugal, 21 grandes empresas productoras forman un sector dinámico y competitivo con diversos procesos de extracción y capacidades de producción.

forma de extracción, se reparte principalmente entre Cantabria, Valencia, Cataluña, Andalucía, Aragón, Murcia, Navarra y Baleares. **En 2016, España exportó 1.187.624 toneladas principalmente a Francia, Reino Unido y Noruega.** Portugal exportó 24.252 toneladas en 2016, sobre todo a Angola y Alemania. Para Pantoja, la salud es un desafío constante de la industria: “Sin duda, una de los grandes retos que afrontamos es el apoyo a la divulgación específica y objetiva de la sal y su función en una dieta alimenticia equilibrada –dice–. La sal como ingrediente fundamental en la gastronomía nos lleva a desarrollar iniciativas para apoyar a la sal alimentaria y su divulgación como un ingrediente clave de la alta gastronomía española”. **Jumsal** es una empresa de la localidad de Jumilla, en Murcia, que produce sales alimentarias de alta calidad mediante la explotación de su diapiro salino –o domo de sal– en un parque regional protegido. Jumsal tiene en operación cuatro pozos de explotación por disolución en cavidades profundas y posterior cristalización. Según informa **Andrés Jerez, director general de la empresa**, la producción de los dos últimos años ha sido aproximadamente de 82.000 toneladas métricas, con una facturación superior



Salar de Uyuni, en Bolivia.

a 9 millones de euros. La empresa comercializa el 20% de su producción en mercados internacionales. “Aunque en este producto el coste transporte es muy importante —afirma—, tenemos clientes desde Finlandia a Ghana, pasando por Asia y Medio Oriente”.

América Latina, tierra de salares

En América Latina se encuentran los salares más grandes del mundo. El mayor salar continuo es el de Uyuni, en Bolivia. Le siguen las Grandes Salinas, en Argentina, y el desierto de Atacama, en Chile.

Con Estados Unidos como mayor importador, los países latinoamericanos que más sal exportan son Chile y México, que en 2015 produjeron 11,8 millones y 9,1 millones de toneladas métricas respectivamente. Les siguen Brasil, con 7,4 millones y Argentina con 2 millones.

El líder del mercado argentino es Timbó, empresa que produce las sales Celusal y Genser, entre otras. La empresa exporta sal a España, Japón, Paraguay, Uruguay y Estados Unidos.

“De la producción total, 50% es para consumo y el otro 50% es de sales industriales —cuenta Diego Bramajo, gerente comercial de la empresa—, principalmente para la industria alimenticia y la química, la conservación de cueros, tratamiento de aguas, entre otras”.

Timbó tiene dos tipos diferentes de explotación, en las provincias de La Pampa y Tucumán. “En Tucumán extraemos agua salada de napas subterráneas que luego entra en un proceso de secado —cuenta Bramajo—. Allí solo hacemos sal fina corrediza, que por su proceso de cristalización tiene todos los granos del mismo tamaño”. La planta industrial está ubicada sobre la fuente subterránea de salmuera más grande del país, en el departamento de Burruyacú, de donde se extrae de pozos de hasta 100 metros de profundidad.

En La Pampa, en cambio, la empresa extrae sal de la salina Colorada Grande en la localidad de General San Martín, que abastece tanto al mercado de sales hogareñas —gruesa y entrefina— como al industrial. Allí, sobre un brazo de mar que existió hace miles de años, cada temporada se “cosecha” la capa de sal resultante del secado de la laguna.

“El proceso se inicia con un lavado de la sal —explica Bramajo—, luego se seca con un sistema de lecho fluidizado y después empieza la molienda, que se realiza con diferentes mallas de acuerdo a la granulometría que se quiera obtener”.

En el mercado de las sales de mesa, además de las sales comunes, Timbó produce Genser, una su línea de sales de bajo contenido de sodio, Gen-



Salineras de Maras, en Perú.

ser Sport, enriquecida con magnesio y Celusal Plus, enriquecida con hierro. Además, trabaja codo a codo con varias asociaciones para fomentar el consumo responsable de sal y la vida saludable, como con Sociedad Argentina de Nutrición, la Fundación Cardiológica Argentina y el Club de Corredores.

Estados Unidos: gran exportador, gran consumidor

Estados Unidos es uno de los países que más sal exporta en el mundo (825.087 toneladas en 2016) y también el que más importa (12,1 millones).

La población estadounidense consume en promedio 3.400 miligramos de sodio diarios en lugar de los 2.300 recomendados. Para los productores de sal, es un gran esfuerzo el hecho de mejorar los canales de información y desterrar la idea de que la sal debe ser totalmente eliminada de la dieta.

Para Lori Roman, presidente del Salt Institute —una asociación estadounidense sin fines de lucro dedicada a abogar por los beneficios de la sal—: “Uno de los mayores desafíos es combatir la falta de información sobre la sal y la salud. Afortunadamente, la gente elige diferentes sales no solo por su sabor, sino por su salud, como es el caso de la sal yodada”. ●

FOTOS: PIXABAY.COM.

MARCO

TRADE **news**



Un medio que lo acerca al comercio internacional iberoamericano y su potencial hacia el mundo.

WWW.MARCOTRADE.NEWS

Claves de un mineral imprescindible

La sal es un elemento vital para la vida humana desde la Antigüedad, no solo para el consumo y conservación de alimentos sino para múltiples industrias.

Consumo

El 99% de la población mundial superó la ingesta recomendada por la OMS de **menos de 2.000 mg** de sodio al día, y 119 países, lo que representa **el 88% de la población mundial, supera esta ingesta recomendada por más de 1.000 mg al día.**

Ingesta diaria recomendada por la OMS

-2.000mg de sodio



Producción mundial

en millones de toneladas métricas

China	59,7
Estados Unidos	48,0
India	27,6
Alemania	16,4
Canadá	14,2
Australia	11,9
Chile	11,8
Turquía	10,9
México	9,1
Brasil	7,4



Métodos de producción

Extracción minera

La extracción de la sal o halita depositada en el subsuelo terrestre se puede hacer mediante dos métodos, en función de la pureza del mineral y de la profundidad a la que se encuentre. Cuando los depósitos de halita son muy puros, el mineral se extrae en seco mediante taladros y rozadoras. La sal obtenida se destina en su mayoría a la industria química. Se excavan galerías hasta llegar a las vetas de halita. El mineral extraído se procesa según su pureza. La disolución “in situ” se utiliza cuando los depósitos de halita están muy profundos o dispersos y no resulta rentable extraerlos mediante minería tradicional. Mediante torres de perforación se accede hasta los depósitos y se inyecta agua dulce a presión. Esta agua disuelve la halita y se convierte en salmuera. La salmuera se extrae y se deposita en balsas para su evaporación, en general, mediante un proceso de vacío.



Evaporación solar

Para separar la sal disuelta en aguas continentales o en el mar hay que evaporar el agua y que la sal se cristalice. La evaporación natural se produce en lugares con altas temperaturas, viento constante y escasas precipitaciones. Las salinas de sal marina son las más comunes. Se sitúan en grandes áreas de terreno llano e impermeable junto al mar.



Usos

Alimentario: La sal es fundamental para resaltar y potenciar el sabor de los alimentos. Esta cualidad es la que la ha hecho universalmente popular. Además, se utiliza como conservante, aglutinante, fermentador, texturizante, colorante y deshidratante entre otros.



Industrial: La sal también se utiliza en la industria química para la elaboración de multitud de productos. Las industrias que más usos hacen de la sal son la química, la de petróleo y gas, el procesamiento de metales, de celulosa, la industria textil y las curtidurías.



Deshielo: En primer lugar, se emplea en la construcción de las carreteras para dar firmeza al terreno. En segundo lugar, la sal se utiliza para controlar y potenciar el deshielo en calles y carreteras ya que baja el punto de congelación del agua.



Historia

El uso de la sal como alimento comienza en la época del emperador chino Huangdi y se remonta a 2670 a.C. Una de las primeras salinas verificadas para su uso en la alimentación humana es en el norte de la provincia de Shanxi, en un lugar lleno de montañas y lagos salados. Las primeras extracciones de sal mediante procesos elaborados se remontan a la época de la dinastía Xia en los años 800 a.C. Las aguas marinas se metían en recipientes de barro expuestos al fuego hasta que se obtenían los cristales salinos por evaporación. En Occidente se han encontrado momias preservadas con las arenas salinas de los desiertos de Egipto que datan de 3000 a.C.

La sal egipcia provenía de las salinas solares ubicadas en las cercanías del delta del Nilo, pero también del comercio entre los puertos de las primeras culturas mediterráneas, en especial de Libia y Etiopía.

Los egipcios ya eran expertos en la exportación de alimentos crudos, pero gracias a la sal y a sus propiedades de conservación consiguieron expandir el número de alimentos comercializables, convirtiéndose en los primeros exportadores de pescado en salazón de la Antigüedad. Los testimonios aluden al papel de los fenicios asentados en lo que hoy es Cádiz como responsables de una vieja tradición de producción y comercio de sal como producto de intercambio, usado para adquirir otros bienes. La importancia que poseía para el Imperio romano se puede notar en el hecho de que la mayoría de las ciudades romanas se construían y se desarrollaban junto a una salina. Construyeron infraestructuras para el transporte y el comercio a lo largo de toda Europa, incluso a través del Mediterráneo, gracias a varios puertos marítimos.



Las tres rutas más antiguas

Alemania: La Alte Salzstraße es una antigua ruta comercial de aproximadamente 100 km de largo entre las ciudades alemanas de Lüneburg y Lübeck que servía para transportar la sal a las ciudades costeras del mar Báltico para que la industria pesquera del norte pudiese salar el arenque y comercial con él a lo largo de las ciudades costeras del norte de Europa. Hoy en día es una ruta de senderismo.

Francia: La Route du Sel era más compleja: la sal descargada en los puertos de Niza y Ventimiglia podía transportarse desde Niza hacia el valle Vesubie, por Saint-Martin-Vésubie al comienzo del valle, o desde Ventimiglia tierra adentro por el valle de Roya, por sobre el Paso de Tenda y hacia el Piedemonte. En la Edad Media, las caravanas de mulas transportan productos de madera de Rouergue a los puertos del Mediterráneo y luego regresaban cargados de sal necesaria para la conservación de alimentos.

Roma: La Via Salaria era la antigua calzada romana que comunicaba Roma desde la porta Salaria de la muralla Serviana, pasando por la porta Salaria de la muralla Aureliana hasta Castrum Truentinum, actual Porto d'Ascoli, en la costa del mar Adriático. Recorre en total 242 kilómetros, y era era la ruta utilizada por los sabinos para transportar sal hacia el río Tíber. Subsisten restos de algunas secciones montañosas de esta calzada.



Datos curiosos

Origen de la palabra salario

Los soldados romanos que cuidaban de la Via Salaria en épocas arcaicas recibían parte de su pago en sal, se allí la palabra *salarium argentum*, o “dinero de sal”. También se cree que la palabra tiene relación con la pequeña paga semanal en sal que recibían los esclavos domésticos romanos.



Regata La Ruta de la Sal

En mayo de 1846, a causa del bloqueo impuesto a Barcelona por los ejércitos carlistas durante “La Revolta dels Mariners”, se produjo una escasez de sal que puso en peligro a la ciudad condal. Un hombre de negocios barcelonés convocó



a los más afamados navegantes y les propuso pagarles los servicios de transportar sal de las Salinas Pitiüses a El Garraf en función del orden de llegada.

En 1989 fue la primera edición deportiva de La Ruta de Sal, que hoy moviliza más de 2.000 regatistas.

Variedades más conocidas

Sal marina. Obtenida por la evaporación del agua de mar, posee un mayor tamaño y suele emplearse para preparar pescados, mariscos y carnes a la parrilla o a la plancha. Posee además otros oligoelementos como el calcio, el magnesio y el manganeso.



Sal de apio. variedad de sal mezclada con semillas de apio.

Flor de sal. La flor es la primera capa cristalina que se forma en la superficie de la salmuera en los cristalizadores, donde se está produciendo la evaporación del agua contenida. Su textura es ligeramente húmeda, su cristal es redondo y posee tonos dulces a violeta.

Sal ahumada. Se prepara mediante este proceso y es especialmente adecuada para macerar y ahumar pescados. Se caracteriza por su olor intenso.



Sal maldón. Sal natural inglesa procedente del condado de Essex. Es una sal marina exquisita por sus sutiles escamas, que aportan textura crujiente y sabor. Otros tipos de sal poco conocidos y utilizados por los grandes chefs:

Sal rosa del Himalaya. Una sal fósil



(de roca) que se recoge en los estratos ecológicos sedimentarios, restos de un océano de hace 200 millones de años. De enorme pureza, su color se debe al contenido en hierro y se caracteriza por su fuerte sabor amargo.

Sal roja o red alae. Existe solo en la isla de Aloha, lleva arcilla mezclada y tiene muy buenas propiedades.

Sal escamada o flacky. Procede de Nueva Zelanda y se extrae del mar, a muy bajas profundidades.

Sal negra o black lava. Mezcla de carbón vegetal activo y sal. Tiene un sabor especial y es muy estética.



FOTOS: GOYAK, PRINCIGALLI Y ANDREYGORILUIKO/ISTOCKPHOTO.COM.

10 razones para visitar Bogotá

 La capital colombiana deleita a los viajeros con sus sabores y el aroma de su café. Una ciudad que vale la pena conocer, desde el verde de su Jardín Botánico hasta tesoros culturales como el Museo del Oro, las imponentes obras de Fernando Botero y la explosión de su arte urbano.

1 El barrio La Candelaria. Es el centro histórico, lleno de color y balcones floridos. Sus iglesias se mezclan con casas coloniales y edificios como el Capitolio, el Palacio de Justicia y varios museos. Empinadas calles de piedra, buena gastronomía y una vida nocturna agitada.

2 El arte urbano. En los últimos años, los murales en diferentes puntos de Bogotá comenzaron a llamar la atención en el mundo del *street art*. Bogotá Graffiti ofrece un *tour* guiado por artistas urbanos, que recorre las paredes imperdibles del Centro Histórico.

3 Ver las obras de Fernando Botero. En el Museo Botero se pueden apreciar 123 de las pinturas, esculturas y dibujos del artista antioqueño, mientras que la escultura Hombre a Caballo preside el Parque Renacimiento. Además, hay obras en el Museo Nacional de Colombia y en el MamBo.

4 Comer en Andrés Carne de Res. El restaurante del chef Andrés Jaramillo, entre los Latin America's 50 Best, ofrece buena comida y una estética recargada en un local caótico que es



1



2

un espectáculo en sí mismo. Un lugar de fiesta donde la comida se extiende en largas noches de rumba.

5 El Museo del Oro. En un edificio renovado con una magnífica arquitectura, expone la historia del oro en las sociedades prehispánicas con colecciones arqueológicas de orfebrería, cerámica y otros materiales y una sala de exposiciones temporales.

6 Tomar café al estilo colombiano. Ya sea en los clásicos de la ciudad, como el Café Pasaje –de 1936– y el San



3



5



4

FOTOS: 1, 2, 3 Y 5: GENTILEZA INSTITUTO DISTRITAL DE TURISMO BOGOTÁ | 4: GENTILEZA ANDRÉS CARNE DE RES.



6



8



FOTOS: 6: ELISA VILLEGAS | 7, 9: GENTILEZA INSTITUTO DISTRITAL DE TURISMO BOGOTÁ | 8: GENTILEZA MUSEO DE HISTORIA NATURAL | 10: GENTILEZA JARDÍN BOTÁNICO DE BOGOTÁ



7



9

Moritz –ubicado en una casa patrimonial–, o los nuevos como Azahar –construido en un *container*– y Salvo Patria –con cafés de origen único–, el “tinto” es una cita obligada.

7 Bailar salsa. Cualquier día de la semana es bueno para salir de rumba. Algunas de las casas más famosas son el premiado El Bembé, con orquesta en vivo los fines de semana, La casa en el aire, especialista en vallenato, o La Cacik.

8 El Museo de Historia Natural. Alberga cerca de 2.000 ejemplares de aves, reptiles, mamíferos y animales marinos, con salas dedicadas también a los primeros pobladores del país. Está presentando su nueva sala de Evolución y una exposición artística sobre la deforestación.

9 Los miradores. Las más conocidas son La Calera, rodeado de restaurantes y bares donde degustar un tradicional canelazo de fruta, y Monserrate, con funicular y teleférico. El menos explorado es Usaquén, que promete vistas excepcionales luego de subir 300 escalones.

10 El Jardín Botánico. Es el más grande de Colombia, un paraíso vegetal de 20 hectáreas especializadas en la biodiversidad del país. Hay visitas guiadas para conocer las palmas, cascadas, el circuito de invernaderos y la colección de plantas exóticas, entre otras atracciones.

The Chairman, un paladar refinado

 Fiel a la tradicional cocina cantonesa y a la frescura de los mejores ingredientes locales, sus elegantes y sofisticados platos buscan rescatar los sabores originales.

Por Lucía Marroquín

Según cuentan, en los días de la colonia, los presidentes (*chairmen*) de los grandes bancos y compañías hongkonesas tenían un alto *status* social y los llamaban *Tai-Pan*. Se esperaba que fueran altamente instruidos, con un paladar delicado y un gusto maduro. De esa personalidad, que sabe cómo distinguir la buena comida de la mala, que puede darse el lujo y tomarse el tiempo para desarrollar y adquirir el gusto más elegante y sofisticado, viene el nombre de este restaurante pequeño y exclusivo. “El nombre The Chairman es un reflejo de nuestra filosofía de que la comida no es para Instagram: **nuestra cocina cantonesa representa los platos más refinados, elegantes y sabrosos preparados con los ingredientes más frescos**”, afirma su chef, **Kwok Keung Tung**. The Chairman, entre los 50 mejores de Asia, es un espacio pequeño de dos pisos que inauguró en 2009 y su cocina se abastece con una red de agricultores de gran calidad, en su mayoría orgánicos, que le proveen productos de temporada. Incluso los hallazgos más raros de los mares del sur de China –como el mero jorobado, los langostinos rayados dulces y el lenguado dorado– son provistos por pescadores locales. “Además, curamos nuestra propia panceta y hacemos los huevos salados, el



The Chairman.



Kwok Keung Tung.

vino de ciruela, el limón curado y secamos al sol el pescado salado”, asegura. Para ellos, “**cocina cantonesa refinada**” son las tres palabras que mejor definen el alma del restaurante: “Es como entrar al comedor de una tradicional familia acomodada del sur de



El comedor.

China en los viejos tiempos, elegante pero bajo perfil –dice Kwok Keung Tung–. **Cada plato está cuidadosamente preparado por los miembros de la familia, son sabrosos pero no extravagantes**”. La cocina cantonesa, que tiene una historia de 2.000 años, ha

evolucionado hasta convertirse en la más popular e influyente de entre los ocho estilos culinarios tradicionales de China. La cocina de The Chairman está basada fundamentalmente en esa tradición y apunta a **sacar a la luz los sabores originales de los ingredientes**. “Siempre creímos que la comida más simple demanda el más alto nivel de habilidades culinarias, por lo que requieren más dedicación”, dice su chef. Uno de los platos únicos de este restaurante es el *flowery crab*, un cangrejo azul *premium* con sabores dulces y delicados, que se cocina con vino Sha-oxing, añejado por 20 años. Otros platos insignia son las costillas braseadas con ciruelas secas en conserva y vinagre negro caramelizado y las almejas al vapor con limón añejado y mezcla de hierbas. El comedor de The Chairman puede albergar a 60 personas y, a pesar del reconocimiento local e internacional cosechado en estos ocho años, piensan dejarlo así –“Tan solo un restaurante *boutique* en un barrio de bajo perfil”–. Para Kwok Keung Tung, el desafío es otro: “Lo que nos gustaría

lograr en última instancia es sacar lo mejor de la comida cantonesa. Hay mucho que aprender, explorar y actualizar”. ■

📍 18 Kau U Fong, Central, Hong Kong, China 📞 + 852 - 2555 2202 🌐 thechairmangroup.com

FOTOS: GENTILEZA RESTAURANTE THE CHAIRMAN

Costillas braseadas con ciruelas secas en vinagre negro caramelizado

Ingredientes

- 600 gr de costillas cortadas individualmente
- Media taza de vinagre dulce chino
- 40 gr de jengibre
- 3 ciruelas secas
- 2 hojuelas de raíz de regaliz
- aceite vegetal para freír
- 2 hojas de lima *kafir*

Marinado de las costillas:

- 1 cucharada de salsa de soja
- 2 echalotes
- 1 diente de ajo
- 1dedo de jengibre
- 30gr de zanahoria
- 30g apio
- Media cucharada de sal marina
- 1 pizca de cilantro chino
- 3 cucharadas de almidón de maíz

Procedimiento

- 1 Mezclar la marinada con un cuarto de taza de agua. Revolver y tamizar para obtener el jugo. Mezclar con el almidón y agregar las costillas. Dejar dos horas.
- 2 Hervir el vinagre chino con la raíz de regaliz, las ciruelas secas y el jengibre a fuego lento por 15 minutos. Conservar solo el líquido obtenido, descartando el resto.
- 3 Calentar el aceite en un wok o freidora a fuego medio hasta que apenas salga vapor (entre 150 y170 grados), y freír las costillas por unos cinco minutos.
- 4 Subir la temperatura y freír por otro minuto hasta que estén de un marrón dorado. Secar en papel absorbente.
- 5 Mezclar el vinagre y las costillas en un wok. Espolvorear las hojas de lima *kafir* picadas para servir.



Ingredientes para la marinada.



2



1



3

FOTOS: GENTILEZA RESTAURANTE THE CHAIRMAN

Viajes *gourmet*: pueblo Garzón

🇺🇾 A 65 kilómetros de Punta del Este, sus calles de tierra combinan alta cocina, hotelería y arte rodeados de viñedos y olivares.

Las 15 manzanas de **Garzón**, en el departamento uruguayo de Maldonado, se han transformado en un pequeño reducto *gourmet* de calles de tierra. Olivares y viñedos rodean el pueblo, donde todo está construido respetando un estilo campestre y simple.

Uno de los grandes protagonistas es el hotel y restaurante **Garzón**, emprendimiento del chef argentino Francis Mallman, que ofrece una cocina basada en productos regionales y fuego de leña. Sus cinco habitaciones con vista al jardín están en una vieja casona de ladrillo en la que funcionaba el almacén de ramos generales del pueblo.

Cruzando la plaza se encuentra **Alium**, una *boutique* de productos hechos a mano. “Elegimos Garzón por su entorno de sierras, campo y cercanía al mar; es un refugio de tranquilidad”, cuenta la diseñadora **Carolyn Prevett**, que fundó la tienda junto con su colega Mariano Piñeyría.

La **Bodega Garzón** y la planta de aceite de oliva **Colinas de Garzón**, a unos minutos en auto, reciben cada año unos 15.000 turistas –70% provenientes de Brasil– atraídos por sus sabores auténticos. “Tratamos de no invadir ni cambiar el espíritu del pueblo”, cuenta **Nicolás Kovalenko**, director de *hospitality* de la bodega.

“Nuestras variedades emblemáticas son el tinto **Tannat**, representativo de Uruguay, y el blanco **Albariño**, elegido por las similitudes que encontraron los enólogos entre el terroir de Garzón y el de su Galicia originaria, como la cercanía con el mar y la pendiente de los viñedos”, explica.

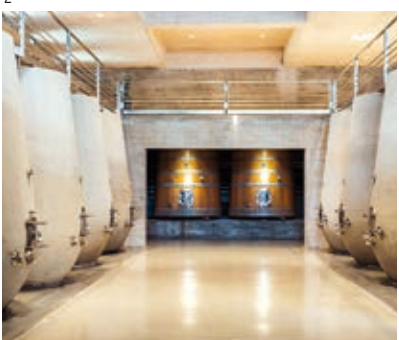
La bodega ofrece *tours* y degustaciones, paseos en bicicleta por los viñedos y el pueblo. La **Garzón premium experien-**



1



2



4

ce incluye también un momento *wine maker*, en el que el visitante puede crear su propio *blend*. Además, **Colinas de Garzón** propone un picnic entre olivares con productos de la región, en el que se aprende acerca del origen y la cultura del aceite de oliva. ●



3



5

FOTOS: GENTILEZA BODEGA GARZÓN.

Vinos de lujo

Tomando su nombre de un tipo particular de suelo de granito meteorizado, con buen drenaje y mineralidad, que compone el terroir de Garzón, **el vino Balasto es el nuevo ícono de la Bodega Garzón**.

Este *blend* está compuesto principalmente por Tannat, además de Cabernet Franc, Petit Verdot y Marselan. Desde 2015, solo se hicieron 8.888 botellas numeradas. “Ya nos quedamos sin vino –dice Nicolás Kovalenko–. Fue un antes y un después de los vinos íconos de Uruguay”.

El lanzamiento tuvo lugar en la feria Vinexpo en Bordeaux, Francia, de la mano del propietario de la bodega, Alejandro Bulgheroni, su CEO, Christian Wylie, y los enólogos Alberto Antonini y Germán Bruzone, además del chef Francis Mallmann.

Este año, el Balasto de Garzón se unió a la pequeña lista de vinos internacionales que serán distribuidos por la Place de Bordeaux.

“Nunca había habido un vino elegido por los *Négociants* de Bordeaux en Uruguay ni Argentina –dice Kovalenko–. Eso nos abrió muchas puertas, como hoteles de lujo y restaurantes con estrellas Michelin”.

Gran parte de los vinos comercializados por los *Négociants* se vende en China, país con el que la bodega está desarrollando su estrategia de exportación. En noviembre, Bodega Garzón participó de **Great Wines of the World** en Hong Kong y Beijing. En el evento se presentaron unas 160 bodegas de renombre internacional seleccionadas por el prestigioso crítico de vinos James Suckling. Según **Alec Griffins**, *export manager* de la bodega, los vinos de Garzón están presentes en más de 30 países, entre los que el principal es Brasil, seguido por Estados Unidos, Reino Unido y Benelux (Bélgica, Países Bajos y Luxemburgo).



6



7

1. Vista aérea de las tierras de Garzón. | 2 y 3. Restaurante de la Bodega Garzón. | 4 y 5. Interior de la bodega. | 6. Vista del viñedo desde la terraza de la bodega. | 7. Productos de Alium. | 8. La tienda de Alium en el pueblo. | 9. Ruana modelo Zócalo de Alium (Foto: Tali Kimelman).

FOTOS: GENTILEZA BODEGA GARZÓN Y ALIUM.



8



9

Lugares de interés
Hotel y restaurante Garzón
Calle Costa José Ignacio +598 4410 2809 www.restaurantegarzon.com
Bodega Garzón
Ruta 9 Km. 175 +598 4224 1759 www.bodegagarzon.com
Colinas de Garzón
Ruta 9 Km. 175 +598 4224 1759 www.colinasdegazon.com
Alium
Plaza Principal +598 98 254 864 www.alium.com.uy
Photology Art Rooms & Gallery. Fotografía
Camino Sainz Martínez +59898666453 www.photology.com
Black Gallery. Arte contemporáneo
Camino de la Capilla +598 (0) 93 814 181 www.blackgallery.net

Agenda cultural



Melbourne / 15 de diciembre, 2017 - 15 de abril, 2018
NGV Triennial
Con el trabajo de 78 artistas y diseñadores de más de 30 países, explora tecnologías de vanguardia, arquitectura, animación, *performance*, cine, pintura, dibujo, diseño y es-cultura. La propuesta acerca en forma gratuita el arte contemporáneo de todos los continentes.
National Gallery of Victoria | 180 Kilda Rd. | www.ngv.vic.gov.au

Shenzhen y Hong Kong / 15 de diciembre, 2017 - 15 de abril, 2018
Bi-city Biennale of Urbanism - Architecture
Es la única feria bienal en el mundo dedicada exclusivamente a temas de urbanismo. Cada encuentro aborda cuestiones relativas a la sociedad, expresiones de la cultura visual contemporánea y discursos de interés público.
www.szhkbiennale.org



La Habana y Santiago de Cuba / 14 - 17 de diciembre, 2017
33 Festival Internacional Jazz Plaza
Uno de los más destacados festivales de jazz de América Latina, con coloquios y debates sobre el género. Cada edición sorprende con músicos cubanos e invitados, que consolidan internacionalmente lo mejor de la tradición del jazz latino o jazz cubano.
www.festivaljazzplaza.com



Salzburgo / hasta el 6 de enero, 2018
Winterfest - Festival de Circo Contemporáneo
La magia circense se despliega en la vera del río, en el pulmón verde de Salzburgo. Con actuaciones diarias, encanta al público con acrobacias, poesía y el espíritu multifacético del circo contemporáneo. Además, es una instancia única para disfrutar la particular gastronomía local.
Volksgarden, 5020 | www.winterfest.at



Santiago de Chile / 18 - 27 de enero, 2018
VII Festival Internacional Santiago Off
El festival, que nació como una plataforma de difusión y fomento a los creadores nacionales, busca potenciar la accesibilidad a la comunidad artística, promoviendo nuevas oportunidades de circulación. Más de 100 actividades en teatros del circuito oficial y diversos centros culturales.
Centro Cultural Matucana 100 | Av. Matucana 100 | www.santiagooff.com

FOTOS: DR.

Bruselas / hasta el 25 de febrero, 2018
Christo y Jeanne-Claude. Urban Projects
La muestra presenta una serie de obras emblemáticas de Christo y Jeanne-Claude, que incluye desde los primeros dibujos esquemáticos hasta los dibujos finales de gran formato. Una oportunidad para obtener una visión integral del proceso creativo de esta pareja de artistas inclassificables.
ING Art Center | Place Royale, 6 | www.about.ing.be



New York / hasta el 4 de febrero, 2018
Japanese Bamboo Art: The Abbey Collection
La exposición presenta más de 90 cestas y esculturas en bambú japonés, desde finales del siglo XIX hasta el presente —período en que la cestería en Japón se reconoció como una forma de arte que trasciende la artesanía—. Varias de las piezas fueron creadas por artistas reconocidos como "Tesoro Nacional Vivo" y se exhiben por primera vez.
The Metropolitan Museum of Art | 1000 5th Ave. | www.metmuseum.org

FOTOS: DR.



Madrid / hasta el 4 de marzo, 2018
Cai Guo-Qiang en el Museo del Prado
El polifacético e internacionalmente reconocido artista chino Cai Guo-Qiang (Quanzhou, 1957) presenta una serie de obras inspiradas en la memoria del antiguo Palacio del Buen Retiro, en una residencia que culminará con la creación en vivo de la obra a escala monumental "El espíritu de la pintura".
Museo del Prado | Paseo del Prado | www.museodelprado.es



Los Ángeles / hasta el 28 de enero, 2018
Reinos de oro: lujo y legado en las antiguas Américas
Una exposición internacional de préstamos que exhibe fascinantes piezas de lujo de las cortes reales de mayas, aztecas e incas. La muestra traza el desarrollo de la metalurgia en los Andes y su expansión hacia el norte en México, permitiendo repensar los materiales, el lujo y las artes visuales en una perspectiva global.
The Getty Center | 1200 Getty Center Dr. | www.getty.edu/pacificstandardtime



Barcelona / 22 de febrero al 20 de mayo, 2018
William Morris y las Arts & Crafts en Gran Bretaña
La muestra, con 300 obras en exhibición, explora las múltiples facetas del diseñador, artesano, empresario, poeta y ensayista William Morris (1834-1896), así como de las principales figuras del movimiento británico *Arts & Crafts*, que buscó la reactivación de la artesanía tradicional, un retorno a una forma de vida más simple y una mejora en el diseño de objetos domésticos.
Museo Nacional de Arte de Cataluña | Palau Nacional, Parc de Montjuïc | www.museunacional.cat

Crowdfunding, comunidad de negocios

Al igual que otras herramientas de la economía colaborativa, genera seguidores y abre nuevas vías de emprendimiento en el sector cultural, convirtiéndose en un fenómeno disruptivo del sistema económico y financiero.

Por Laura Raquel Martínez

Compartir recursos es la clave de un nuevo modelo que está cambiando el mercado y abriendo el camino a la innovación. Desde un departamento para hospedaje hasta un préstamo para financiar un proyecto cultural, todo es factible de ser utilizado para la actividad económica.

De esta forma, se plantea un modelo de distribución y rentabilidad distinto a la economía tradicional, generándose importantes cambios en el funcionamiento estructural de los mercados.

La economía colaborativa (EC) –también conocida como consumo colaborativo, *sharing economy* o economía P2P– propone una nueva forma de organizar la actividad económica, reemplazando al modelo centrado en grandes empresas como únicas proveedoras de bienes y servicios.

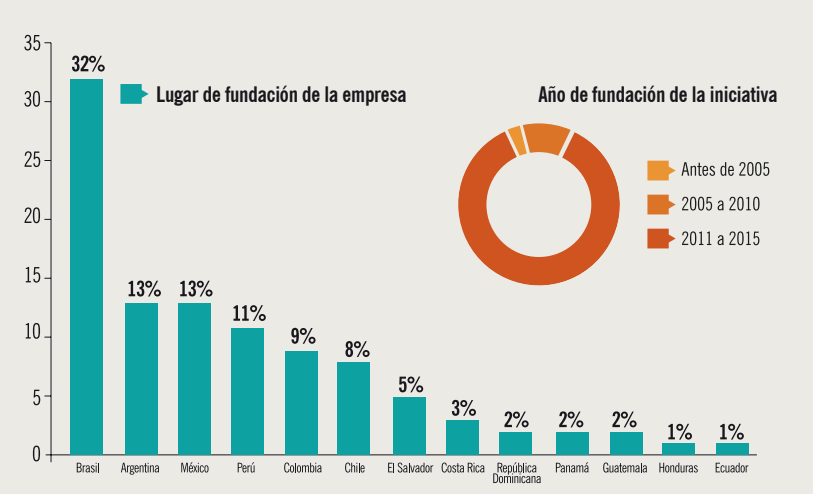
En general, se trata de empresas que buscan nichos de mercado en activos que están infrautilizados y, apoyadas en las nuevas tecnologías, ponen en contacto comunidades con intereses compartidos.

Según un informe de la consultora PwC, para 2025 la EC generará 335.000 millones de dólares, lo que representará un crecimiento de 2.233% en 10 años.

Cultura participativa

La economía colaborativa está revolucionando el mundo de la mano de las nuevas tecnologías, abriendo nuevas vías de emprendimiento dentro del sector cultural, entre otros. La democratización en el acceso a Internet marcó un antes y un después en la forma de consumir conte-

¿Cómo se distribuyen geográficamente las iniciativas de la economía colaborativa?
Brasil, México, Argentina y Perú lideran las iniciativas de la economía colaborativa, concentrando el 69% del total.



nidos y adquirir productos y servicios.

Aunque la idea de recaudación colectiva no es nueva, la utilización de la tecnología introduce la inmediatez y la descentralización como nuevos fundamentos. En ese sentido, en 2009 comenzaron a proliferar las plataformas de *crowdfunding*, que facilitan las diferentes formas de financiación alternativa.

Se dice que sin *crowd* (comunidad) no hay *funding* (financiación): el sentido de comunidad abarca a todo grupo de personas interesadas en un proyecto. El *crowdfunding* no solo busca vender o concretar ideas, sino implicar a la comunidad en el proceso.

En 2016, solo en España, el *crowdfunding* recaudó 113 millones de euros, según el estudio *Financiación participativa en España*, realizado por la consultora Universo Crowdfunding.

Se dice que sin *crowd* (comunidad) no hay *funding* (financiación): el sentido de comunidad abarca a todo grupo de personas interesadas en un proyecto.

A nivel global, las cifras ubican a esta modalidad de financiamiento por encima de los 39 billones de dólares.

Por su parte, en América, la actividad de *crowdfunding* alcanza los 36,49 billones de dólares, concentrando en Estados Unidos alrededor del 99% del total. Además, el país norteamericano es el principal contribuidor en términos de innovación de producto, diversidad de modelos, participación institucional y número de plataformas activas.

En tanto, el crecimiento en América Latina y el Caribe supone el 97%. Dentro de la región, los países en los que se ha recaudado mayor volumen son: Chile (47,5 millones de dólares) y Brasil (24,2 millones de dólares), seguidos por México (13,8 millones de dólares) y Argentina (9 millones de dólares).

La financiación colectiva tiene varias vertientes, existe el *crowdfunding* de préstamo (ofrece un tipo de interés sobre el dinero aportado), de recompensa (ofrece una contraprestación), donaciones (generalmente, utilizado en proyecto sin fines de lucro) e inversión (ofrecen una acción o participación de la empresa). No obstante, según el citado estudio, la tendencia a nivel mundial ubica al *crowdfunding* de préstamos y de inversión como los preferidos.

El tipo de proyecto que se puede finan-

ciar a través de estas plataformas es muy variado. Si bien en sus inicios el *crowdfunding* se orientó a causas benéficas y culturales, poco a poco se fue extendiendo a la financiación del consumo y de proyectos empresariales.

Comunidad de negocios

Cada día aparecen nuevas plataformas de financiación de proyectos y empresas. Entre las destinadas a propuestas creativas en Iberoamérica se destacan **Kickstarter**, **Verkami** y **Ulule**, por nombrar algunas de las más exitosas, o **MilloLab**, destinada al desarrollo de tecnología *crowdfunding* para cualquier tipo de *startup*, empresa o particular.

Para Alberto González, cofundador y CEO de MilloLab, las plataformas son escaparates para los inversores y otras personas que quieren conocer, invertir o comprar productos en fase de creación. “Las plataformas ayudan a los proyectos que alojan a prepararse para conseguir financiación”, dice.

El *crowdfunding* cambia la forma en la que se crean los negocios, señala González. Entre los principales cambios destaca el acceso a millones de individuos y el poder de Internet para atraer personas al proyecto, validar la idea y conseguir financiación.

Naiara Chaler, *success manager* de Ulule en España –plataforma específica del sector cultural– advierte que en el *crowdfunding* de recompensa no se considera a los participantes como inversores, sino como contribuidores o mecenas.

“Los sectores culturales en los que mejor funciona el *crowdfunding* de recompensa son aquellos que tienen comunidades alrededor”, explica Chaler. En ese sentido, precisa: “Cuanto más de nicho sea la comunidad, más grado de implicación. Por ejemplo, músicos, juegos de rol y videojuegos, o audiovisual”.

En segundo lugar, destaca los proyectos sociales con cierto impacto para los ciudadanos. Generalmente, indica Chaler, impulsados por asociaciones con mayor alcance de comunicación que un solo individuo.

Según el informe de Universo Crowdfunding, la clave de cualquier plataforma



KICKSTARTER



basada en el modelo colaborativo está en construir confianza y ofrecer sistemas de seguridad para todos los participantes en las transacciones de intercambio.

El rápido crecimiento que experimenta el *crowdfunding* evidencia que va a convertirse en una corriente dominante. En el sector cultural, el *crowdfunding* de recompensa se consolida como una herramienta apropiada para una gran diversidad de iniciativas. ●

Guía de plataformas

PANAL DE IDEAS

Plataforma abierta a cualquier tipo de proyecto creativo. Se caracteriza por no cobrar comisión. A su vez, cada proyecto es revisado por los administradores antes de ser compartido y tiene un límite estándar de 60 días para concretar el presupuesto.

www.panaldeideas.com

BROOTA

Primer *crowdfunding* de financiamiento por patrimonio en América Latina, y red de emprendedores. Requiere registro para acceder y el inversionista adquiere la figura de socio.

www.broota.com

INDIEGOGO

Inicialmente, se fundó para proyectos de cine y teatro independiente pero está abierto a cualquier tipo de proyecto. Entre sus características establece una comisión del 5% sobre las contribuciones.

www.indiegogo.com

ULULE

Plataforma ideada para cine, música, videojuegos, espectáculos y moda, entre otros proyectos culturales. Cobra una comisión solo en caso que el proyecto cumpla su objetivo de recaudación.

www.ulule.com

VERKAMI

Destinada a proyectos del mundo del arte, la cultura y la sociedad civil. Se caracteriza por funcionar con financiación “todo o nada”, es decir, si no se cumple el objetivo de financiación en un plazo de 40 días, no se generan transacciones.

www.verkami.com

KICKSTARTER

Plataforma de financiamiento para proyectos creativos. Los creadores conservan el 100% de la propiedad de su trabajo, financiamiento “todo o nada”.

www.kickstarter.com

Albert Cañigueral

Connector de OuiShare para España y América Latina. Fundó Consumo Colaborativo en 2011 y desde entonces ha sido considerado uno de los referentes de la economía colaborativa en español.

Marco Trade Revista: *¿Cómo se define la economía colaborativa?*

Albert Cañigueral: La economía colaborativa es muy difícil de definir y delimitar. Desde la organización Sharing España realizaron una diferenciación entre la economía colaborativa (basada en plataformas o particulares intercambiando valor con control sobre el proceso, como Airbnb, LetGo o Kickstarter), la economía bajo demanda (basada en plataformas pero donde se ofrece un servicio poco diferenciado y con un precio fijado por la plataforma, como Uber o Deliveroo) y la economía del acceso (una empresa gestiona un recurso y se puede acceder a él de manera puntual, como las bicicletas compartidas o los *coworkings*). En OuiShare cada vez hablamos más de economía de plataformas como elemento clave del encuentro entre pares y el intercambio de valor. Luego podemos inspeccionar el propósito de la misma, los mecanismos de gobernanza interna, la fijación de precios o la ética de la compañía.

MTR: *¿Cuáles son las principales dificultades que advierte para el desarrollo de la economía colaborativa hoy?*

AC: El principal reto es el encaje normativo de las actividades basadas en plataformas digitales. La regulación sectorial (movilidad, turismo, finanzas) y la general (tasas, derechos del consumidor) se crearon en un momento en el que ni Internet ni las plataformas estaban presentes. Fue imposible anticiparlo y ahora resulta complejo el encaje con estas nuevas tecnologías. Recomiendo la lectura del informe del BID/FOMIN acerca de los retos y oportunidades de la economía colaborativa en América Latina.



MTR: *¿Cuál es el objetivo de OuiShare?*

AC: OuiShare es una red global de comunidades locales, un *think-tank* y *do-tank* con la misión de crear y promover una sociedad colaborativa justa, abierta y de confianza, conectando personas, organizaciones e ideas. En general, estas comunidades están conformadas por personas que tienen una posición crítico-constructiva acerca del potencial de las plataformas digitales para la innovación social.

MTR: *¿Cómo funciona el proyecto?*

AC: Fundada en 2012 en París por un puñado de entusiastas, OuiShare es ahora un líder internacional en el campo de la sociedad colaborativa y en red, con más de 100 miembros activos liderando comunidades en Europa, América Latina y el norte de África. OuiShare funciona como una red en la que los miembros tienen libertad para ser más o menos activos. No hay empleados y todas las actividades (difusión, eventos) se organizan como proyectos. OuiShare se ha convertido en una gran red de intercambio de conocimiento en temas de economía colaborativa, conectando a líderes inquietos en muchas ciudades. Justo hace unas semanas hemos lanzado el proyecto Open Source OuiShare, en el que explicamos al detalle nuestra cultura y nuestros procesos internos. Visiten www.opensource.ouishare.net para todos los detalles.

MTR: *¿Qué tipo de presencia tiene el proyecto en América Latina?*

AC: Desde 2013 existen comunidades de OuiShare en América Latina. Se empezó en Buenos Aires y ahora ya existen comunidades en Río de Janeiro, Santiago de Chile, Lima, Quito y Ciudad de México. En otras ciudades hay líderes trabajando para crear comunidades, pero no es una tarea sencilla.

MTR: *¿Cuáles son los principales logros del proyecto?*

AC: El principal logro es tener a un buen número de gente colaborando sobre temas que realmente importan para construir un futuro deseable. OuiShare es sobre todo conocido por eventos como el OuiShare Fest en París y Barcelona y el Colaboramerica en Río de Janeiro. Las comunidades locales también realizan un sinfín de encuentros para debatir y avanzar en los retos de la economía colaborativa. También venimos trabajando en estudios y consultorías con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y distintas organizaciones en Chile, Argentina y Ecuador, por ejemplo. También creamos el Masive Open Online Course (MOOC). Especialmente en Europa, OuiShare es reconocido como uno de los *think-tank* más relevantes en el ámbito de la economía colaborativa y la innovación social de base digital. También se da ayuda a empresas tradicionales como SNCF (trenes) o MAIF (seguros) a adaptar sus estrategias de innovación. ●

FOTO: GENTILEZA ALBERT CAÑIGUERAL



1



2



3



4

1, 2 y 3. Reuniones y presentaciones en el OuiShare Fest Barcelona 2016, uno de los eventos más reconocidos en el sector de la economía colaborativa. | 4. El evento Colaboramerica en Río de Janeiro.



Centro Xiqu.

West Kowloon, convergencia cultural

La ciudad de Hong Kong busca construir un nuevo modelo cultural basado en la experiencia internacional y posicionar las artes escénicas en el mundo a través del Distrito Cultural de West Kowloon.

Por Laura Raquel Martínez

Hong Kong planea la construcción del distrito cultural más importante del mundo, con el propósito de llevar el mercado del arte y la cultura china a la par de los mayores centros internacionales como Nueva York, Londres o París. En 2009, el Consejo de Estado de China declaró que la cultura era una industria estratégica que debería generar al menos el 5% del PIB del país. El nuevo plan cultural de China busca satisfacer la creciente demanda interna y mejorar la

influencia del país asiático con el resto del mundo, permitiendo a las ciudades chinas ser más competitivas. Con una inversión prevista en 29.000 millones de dólares, el Distrito Cultural de West Kowloon (WKCD, por su sigla en inglés) contará con un gran centro de música, interpretación y artes visuales en un espectacular emplazamiento portuario en el corazón de Hong Kong. El proyecto —que reúne arte, educación y espacio público—, prevé impulsar las industrias creativas en base a un

El WKCD busca mejorar la posición de Hong Kong como una puerta de entrada del arte y la cultura, con miras a atraer talentos y corporaciones de otros países.

nuevo modelo fundado en la experiencia internacional del país asiático, posicionando las artes locales en el escenario mundial.

Red local, tejido cosmopolita
En Hong Kong, Oriente y Occidente se encuentran como en ningún otro lugar del planeta, no solo en sectores como las finanzas o el comercio, sino también la cultura.

Su condición de puerto franco y su pasado británico ubican a la ciudad asiática en un lugar único en relación a la mezcla de culturas, generando un ambiente cosmopolita, donde se unen las tradiciones chinas y las últimas tendencias globales. Crear un nuevo y vibrante barrio cultural para Hong Kong, explica la autoridad del WKCD, representa consolidar una plataforma vital para que la escena artística local interactúe, se desarrolle y colabore en la organización y producción de exposiciones, espectáculos y eventos artísticos y culturales de nivel internacional. El plan del WKCD se presentó a la Junta de Planificación Urbana en diciembre de 2011 y fue aprobado por el director

FOTO: GENTILEZA WKCD.



Atrium del Centro Xiqu.



The Tea House Theatre.



Espacio libre con teatro abierto.

FOTOS: GENTILEZA WKCD.



Foyer café and bar.



Art Park, corazón verde del distrito cultural.

ejecutivo en consejo en enero de 2013, año en que se comenzó a construir.

El WKCD albergará 17 sedes en las que, según sus promotores: “Se organizarán eventos culturales de calidad que atraigan tanto a la población local como a visitantes de todo el mundo”.

Entre las próximas aperturas se prevé el **Centro Xiqu** (2018), diseñado para conservación, promoción y desarrollo de la ópera cantonesa y otros géneros de *xiqu* (teatro tradicional chino), **Freespace** (2019), que comprenderá un teatro, un vestíbulo con cafetería, un salón de actos y un gran jardín, y el **Lyric Theatre Complex** (2021), un centro para exhibir producciones internacionales de danza y teatro, que incluirá un Resident Company Center, como laboratorio creativo internacional.

Construido en terrenos recuperados que se extienden por 40 hectáreas en la zona portuaria, el WKCD busca **mejorar la posición de Hong Kong en el área emergente de Guangdong-Hong Kong-Macao** —también conocida como Gran Área de la Bahía (GBA por su sigla en inglés)—, como una puerta de entrada del arte y la cultura, con miras a atraer talentos y corporaciones de otros países a trabajar y vivir en Hong Kong.

En ese sentido, además, este año el primer ministro Li Keqiang dijo que el **gobierno central elabora planes para el área de la GBA**, con el objetivo de aumentar la conectividad entre el continente y Hong Kong, para impulsar la economía regional.

Según el estudio *Tiempos de cultura*, rea-

lizado por la consultora EY, **para 2030, dos terceras partes de la clase media mundial residirá en Asia-Pacífico**. En tanto, el 33% de las ventas y el 43% de los empleos mundiales de la industria creativa y cultural se encontrarán en esa región.

Sin duda, señala el estudio, la infraestructura cultural internacional se vuelve un catalizador para el progreso urbano, facilitando oportunidades de desarrollar una nueva “marca de ciudad” en torno a las industrias culturales y creativas.

El desarrollo de la infraestructura cultural es especialmente importante para los países emergentes, que atraerán a más de la mitad de los turistas internacionales hacia 2030, asegura el estudio de EY: “Algunas ciudades están desarrollando deliberadamente zonas culturales”, como el Zorlu Center cerca de Estambul, el Odaiba en Tokio, el WKCD en Hong Kong o el Stratford City Development en Londres.

En los planes de Hong Kong, además, está el transformarse en un **hub de la creciente industria de los cruceros**, con unas terminales ya en construcción que pretendan ser las más eficientes del mundo, sin olvidar las infraestructuras que en la actualidad ya posicionan a la ciudad como una de las mejor conectadas del globo.

Los lugares de arte y cultura y las instalaciones auxiliares del WKCD como locales, sitios de entretenimiento y educación estarán concluidos en 2020, aumentando la cartera de atracciones turísticas de Hong Kong e impulsando el crecimiento del turismo cultural. ●

Próximas aperturas

2018

Centro Xiqu. Teatro para presentaciones de alta calidad de *xiqu*, teatro tradicional chino. 1.100 asientos.

Atrium. Espacio para eventos comunitarios y un lugar para experimentar *xiqu* más allá del teatro. 450 metros cuadrados.

The Tea House Theatre. Sitio pensado para la cultura del té y presentaciones de *shoochang* (canto narrativo) y artes folclóricas vernáculas. 200 asientos.

Education and rehearsal facilities. Centro multiuso para actividades diurnas.

2019

Art Park. Césped con espacio para escenario al aire libre. Lugar principal de temporada para la música y festivales de multidisciplinario. 10.00 personas de pie.

Black Box Theatre. Pensado para actuaciones pequeñas y medianas. 450 asientos o 900 personas de pie.

Foyer café and bar. Espacio para presentaciones en vivo de varios tipos. 100 mesas o 150 personas de pie.

Cultural Boulevard. Centro multiusos para actividades diurnas. 100 asientos.

Hong Kong Palace Museum. Con galería de arte, auditorio, salas de actividades, restaurante y tienda. 7.600 metros cuadrados.

2021

Lyric Theater Complex. Lugar principal para diversas formas de presentación de danza. 1.450 asientos.

Studio Theater. Lugar para producciones de drama basadas en texto de pequeña y mediana escala. 300 asientos.

Medium Theatre. Lugar para teatro y danza. 600 asientos.

Resident Company Centre. Hub para compañías y artistas de danza locales e internacionales en Hong Kong. 8 estudios de baile y ensayo, 1 gran salón de ensayo y sala de seminarios de 120 asientos.

FOTO: GENTILEZA WKCD.

Cómic, ilustrando el mercado español

Lo que prometía ser un segundo año de auge del sector se cristalizó en una ligera baja en el volumen de la producción española, mientras que las traducciones crecen. No obstante, las ventas se mantienen por sobre los 60 millones de euros.

Por Laura Raquel Martínez

En 2016, la producción de cómics se estancó en **2.867 novedades**, unas 58 menos que en 2015, y se evidenció un significativo descenso en la creación española, advierte la Asociación Cultural Tebeosfera (ACyT), en su informe anual *Tebeosfera*.

Lo cierto es que lo que más se distribuye en el mercado español es el cómic traducido, **casi un 75% del total son ediciones de periodicidad mensual o formato de libro** similares a las del *comic book* estadounidense. Sin embargo, la ACyT destaca el auge del **manga** —que se diferencia del cómic por el tipo de narración visual, entre otras características—, que cada año crece y se distribuye en libros de pequeño formato.

Ilustración, ¿lenguaje universal?

El incremento más importante durante 2016 ha sido el de traducciones de cómic, especialmente estadounidenses, asegura *Tebeosfera*. **Los cómics traducidos en el mercado español alcanzaron los 2.132.**

Cada año se suman traducciones extranjeras al mercado español, que representan el 74,3% del total. Por el contrario, las obras españolas siguen bajando su participación. Los idiomas dominantes de las traducciones son el inglés y el francés.

“La traducción de cómics procedentes de Estados Unidos y Canadá supera

la traducción de cómic procedente de los países de Europa”, indica el informe. Si bien las cifras evolucionaron de forma pareja, en 2016 se advierte una diferencia que alcanza apenas un tercio de lo que se traduce al español de cómic europeo.

Mientras que en 2015 el cómic procedente de los países europeos representaba un total de 1.177, en 2016 esa cifra se situó en apenas 930, de los cuales 562 correspondieron a España. El estudio de la ACyT evidencia el incremento en cómics procedentes tanto de los países norteamericanos (sin contar México) como asiáticos.

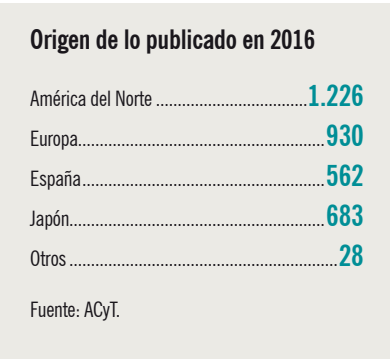
En tanto, se observa desde hace años un crecimiento sostenido del **manga**, que en 2016 alcanzó el mayor número de lanzamientos en el mercado español. Todas traducciones del japonés.

Según el informe, **“la mitad de lo que se traduce procede de América del Norte e implica el 23,8% del total publicado”**. En ese sentido, la ACyT señala que se vive en un mercado “en el que casi la mitad de lo que se ofrece a los lectores es de origen americano y casi la cuarta parte tiene origen japonés”.

Por su parte, el cómic latinoamericano se mantiene sin variación, ocupando solo un 0,5% del total del mercado español. Además, el informe destaca que “ya no se traduce del portugués”.

En cinco años, la participación de la producción extranjera en el mercado español pasó de 68,7% a un 76,2%. No obstante, los autores españoles mantienen su presencia en el circuito comercial internacional.

Según la ACyT, **los autores españoles**



publican menos en el país, pero más en el extranjero, especialmente para los sellos Marvel y DC, quienes concentran el 36,7% y 29,4% del mercado minorista a nivel mundial.

Hasta 2012, la participación española en cómics extranjeros publicados en el mercado español representaba un tercio de la producción local, mientras que en 2016 avanzó a dos tercios, advierte el informe. “Las novedades traducidas con algún creador español en sus créditos se mantienen constantes”, sugiere.

Los principales traductores de cómics extranjeros en el mercado español son: **Panini, ECC y Planeta** para el inglés, **Norma** para el francés e **Ivrea** para las traducciones del japonés. En relación al material importado, Panini lanzó el 24,4% de las traducciones, ECC, el 19,2%, Planeta y Norma casi fueron a la par con el 14% e Ivrea tradujo el 8,7% del total.

Para *Tebeosfera*, sin duda, la proliferación de **adaptaciones cinematográficas, series y videojuegos que tienen como protagonistas a héroes y superhéroes del siglo XX** ha impulsado los números de la traducción e importación de cómics en el mercado español.

Avances de la cultura pop

Las cifras de la industria española se mantienen estables sobre la base de la **traducción**, advierte la ACyT, pero también por la **reedición de obras de calidad, el cómic experimental y la autogestión**, señala.

En 2016, según la Federación de Gremios de Editores de España (FGEE), la producción local quedó por debajo del 11%, lo que evidenció una significativa baja del 50% en relación al año anterior.

La facturación alcanzó los 60,2 millones de euros, un 0,7% menos que en 2015, cuando se facturaron 60,6 millones, precisó la FGEE. En cuanto a las **exportaciones**, alcanzaron en 2016 un total de **63.000 ejemplares** y una facturación de **371.000 euros**.

Además, la FGEE destacó el **significativo incremento en la facturación del cómic en formato electrónico, que pasó de 126.000 euros en 2015 a 262.000 en 2016.** ●

Manuel Barrero

Dirige la revista electrónica *Tebeosfera*, especializada en textos académicos y divulgativos sobre humor e historieta. Fundador y presidente de la Asociación Cultural Tebeosdera (ACyT).

Marco Trade Revista: *¿Qué caracteriza al mercado español del cómic?*

Manuel Barrero: Nuestro mercado se caracteriza por ser un mercado colonizado. En España se consume mayoritariamente cómic del extranjero, según hemos podido observar en los últimos 20 años, y es de suponer que ese tipo de cómic es consumido con gusto por parte de los lectores, dado que se siguen manteniendo elevados los lanzamientos de novedades de procedencia japonesa, estadounidense o franco-belga. En el año 2016, la producción siguió siendo elevada en cuanto al número de novedades, una de las más altas de la historia, pero de ese volumen de lanzamientos solo el 10% fueron obras producidas por autores españoles y editadas por editores españoles. En 2016, las traducciones de cómics foráneos crecieron con respecto al año anterior en un centenar, que es el 75% del volumen general de lo distribuido en nuestro país.

MTR: *¿Qué cambios advierte en el mercado en el último año?*

MB: Muy pocos cambios. El más esperado, el ascenso de la producción, no tuvo lugar. Ha ocurrido lo mismo en nuestro mercado que en el francés, en el cual llevaban varios años al alza y en 2016 se quedaron estancados. El cómic en su conjunto está bastante integrado en el contexto de comercialización del libro, dado que desde hace una década se impuso el formato libro sobre el formato cuaderno o revista. En las librerías generalistas, los libros siguen ciertos estándares de formato. En el mercado de los tebeos, los cuadernos y libros suelen medir lo mismo (24 por 17 centímetros) pero se distinguen la mayoría de ediciones de mangas porque se exige que sean impresos a un tamaño entre los 18 y los 23 centímetros. En los contenidos sí que encontramos diferencias con respecto a años anteriores.

MTR: *¿Cuáles son los mercados latinoamericanos más relevantes para el cómic español?*

MB: América Latina supuso una importante fuente de cómics en el pasado. En los años 50', cuando la industria argentina era boyante, aquí se importaban historietas producidas



en sus revistas para ofrecerlas a nuestros lectores como obras de "alta calidad procedentes del extranjero". Durante ese mismo periodo, pero sobre todo en la década siguiente, la editorial mexicana Novaro plagó nuestros quioscos con sus pequeños tebeos grapados, lo cual supuso una fuerte competencia para las industrias locales. En los años 70' y 80' todavía existió importación de historietas latinoamericanas, sobre todo argentinas, pero en la actualidad son muy escasas las obras que provienen de aquel mercado. Los cómics procedentes de América Latina (Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México y Uruguay en concreto) solo implican entre 16 y 20, no llegan al 1% del total de tebeos distribuidos en España. En el caso contrario, lo cierto es que manejamos pocos datos. Este estudio está por hacerse aún.

MTR: *¿Cómo es la dinámica entre la producción española y la distribución latinoamericana? ¿Existen desventajas para la comercialización?*

MB: La mayor desventaja es el margen de beneficio que hoy deja un tebeo. El paradigma de cambio más importante que se ha producido en los últimos 10 años es el desequilibrio entre la inversión editorial y el beneficio extraído del precio de venta al público. La inflación de novedades a la que hemos asistido en los últimos años se debe, en gran medida, al abaratamiento de los procesos de redacción, edición e impresión de los cómics. Las nuevas tecnologías han reducido enormemente el coste de todos esos procesos. Pero la distribución sigue siendo igualmente cara. Distribuir en América Latina supone fletar barcos que gravan los precios de venta por fuerza y las distribuidoras locales también suponen un coste añadido. Si a esto sumamos que los anteriores descalabros editoriales vividos en España se debieron en cierta medida a la deuda que dejaron las empresas distribuidoras latinoamericanas... pues es

natural que el mercado español prefiera no expandirse hacia sus millones de potenciales lectores en América Latina.

MTR: *¿Cuáles son los principales inconvenientes para el crecimiento del mercado del cómic español?*

MB: La falta de compradores. Y esto es una opinión personal que no se fundamenta en datos empíricos, solo en la experiencia. Ningún editor ha reconocido jamás cifras de ventas en la industria española. A partir de la transición democrática y en el seno del libre mercado, ya no hay obligación de declarar tiradas y ventas, salvo en contadas ocasiones, y los editores se callan ese dato. No obstante, los editores pequeños suelen ser más sinceros y nos dan a conocer sus tiradas, raramente por encima de los 300 ejemplares por número. Los editores medianos lanzan entre 1.000 y 1.500 ejemplares de cada tebeo y, si tienen éxito con un lanzamiento, ordenan una reimpresión. Los grandes editores se arriesgan con cifras de cinco dígitos en casos contados, sobre todo en tebeos respaldados por algún éxito cinematográfico o un fenómeno social. Obsérvese que mi respuesta ha sido "pocos compradores" no "pocos lectores". Es probable que se lean muchos más cómics que los que se compran, pero ese cálculo sí que escapa a nuestro conocimiento. La presencia de tebeos digitalizados es cada día mayor en los hábitos de los lectores de todo el mundo, por ejemplo, y no son difíciles de conseguir gratuitamente. La industria está siendo mantenida por lectores de la vieja escuela, amantes del tacto del papel y del aroma de las tintas, y creemos que el único público nuevo que está llegando a la historieta aparece siguiendo la estela de su superhéroe favorito o incorporándose a la lectura de mangas. Cada día se suman más lectoras que lectores. Es un fenómeno comparable al de la literatura, porque en España son bastantes más las lectoras de libros que los lectores.

MTR: *¿Cuáles son las tendencias para 2018?*

MB: Indicar las tendencias suele ser un ejercicio ingenuo, porque luego el mercado se porta como le viene en gana. Todos los editores quieren aferrarse a una propensión declarada o a una predilección aparente, como por ejemplo la apetencia por leer más historias de los superhéroes que visitan nuestros cines o por revivir fenómenos televisivos sobre el papel. Aparentemente, funciona, impulsa las ventas. Por otro lado, están las preocupaciones de calado social, que también ocupan los intereses de autores y editores. En 2018, el panorama no va a ser muy diferente, al parecer.

Aunque el editor español lo sabe, hay que seguir insistiendo en cuidar las traducciones y las ediciones, hay que exigir más porque al lector hay que captarlo. Hay que seducirlo. ■

FOTO: GENTILEZA MANUEL BARRERO.

Cinco historias dibujadas

Desde *Yellow Kid*, su primer fenómeno comercial, hasta llegar a los superhéroes, el manga y la novela gráfica, el cómic se ganó un lugar en el mercado del entretenimiento. Cinco historias para combatir el aburrimiento.

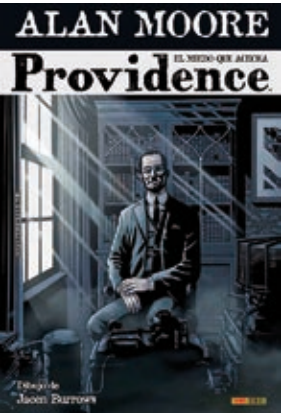
Terror - Suspense

Providence

Alan Moore (Reino Unido, 1953), considerado un genio de la deconstrucción del superhéroe, trabajó en *Providence* (2016) una serie de narraciones inspiradas en los mundos de H. P. Lovecraft. Esta nueva obra de Moore, solicitada por Avatar Press, cuenta la historia de Robert Black —una versión del personaje ficticio de Robert Blake, que Lovecraft utilizó en *Mitos de Cthulhu*—, periodista del *The New York Herald* que

viaja a Nueva Inglaterra con el propósito de recabar información para escribir una novela sobre la cara oculta de la sociedad estadounidense. Ambientada en 1919, cada capítulo de *Providence* hace referencia a un relato de Lovecraft. Y, si bien se trata de una obra cargada de referencia al escritor, las obsesiones de Moore como se conocieron en *Neonomico* (2010), están vigentes.

Editorial: Panini Cómics | **Guión:** Alan Moore | **Ilustración:** Jacen Burrows | **ISBN:** 9788490945421



Drama histórico

Contrato con Dios

En el centenario de Will Eisner (Estados Unidos, 1917-2005), se reedita la trilogía *Contrato con Dios* (1978), que marcó el inicio de lo que hoy conocemos como novela gráfica. La historia, ambientada en Manhattan en plena Gran Depresión, narra el cotidiano de personajes mundanos que contrastan con los ejecutivos en la ciudad más poblada del mundo. La trilogía se completa con *Ansia de vivir* y *La avenida Dropsie*, marcada por



una mezcla de realismo social y melodrama, un relato de plena vigencia en la actualidad. Para quienes se dedican profesionalmente al cómic, Will Eisner —creador de *The Spirit*, historieta llevada al cine en 2008—, resulta una referencia fundamental para entender a autores como Frank Miller, Alan Moore y Neil Gaiman. El volumen centenario fue presentado por Norma Editorial e incluye una introducción de Scott McCloud y anécdotas de Eisner.

Editorial: Baronet Books | **Guión:** Will Eisner | **Ilustración:** Will Eisner | **ISBN:** 9788417063719

Drama

Arrugas

Arrugas —publicada por primera vez por la editorial francesa Delcourt, en 2007— cuenta la historia de Emilio, un ejecutivo bancario jubilado que es internado por su familia en una residencia de ancianos tras sufrir una nueva crisis de Alzheimer. El relato, intimista y sensible, se caracteriza por narrar con humor y verosimilitud el cotidiano de este hombre que intenta conservar la memoria y evitar, con la

ayuda de su compañero de habitación, ser trasladado a la última planta, la de los impedidos. Distinguido con el Premio Nacional de Cómic en 2008, el Gran Premio Romics del Salón del Cómic de Roma en 2009, entre otros, en 2011 fue llevado al cine y nominado con el Premio Goya 2012 como mejor película de animación y mejor guión adaptado, destacándose por abordar temas escasamente tratados en historietas.

Editorial: Astiberri | **Guión e ilustración:** Paco Roca | **ISBN:** 9788496815391



FOTOS: DR.

En pantalla grande

Febrero, 2018

Black Panther

La adaptación de *Black Panther*, el cómic de Marvel creado por Stan Lee y Jack Kirby, llega a la pantalla grande en 2018. La nueva producción narra la historia de T'Challa, quien después de la muerte de su padre, el rey de Wakanda, regresa a su nación africana para tomar su lugar. Un grave conflicto pone en riesgo el destino de su nación. Ante la traición y el peligro, el joven rey se une a sus aliados y libera todo el poder de Black Panther —el primer superhéroe de etnia negra de la historia— para derrotar a sus enemigos y garantizar la seguridad de su pueblo.

Producción: Walt Disney Pictures, Marvel Studios | **Director:** Ryan Coogler | **Guión:** Mark Bailey, Joe Robert Cole

Diciembre, 2018

Aquaman



El nuevo film de DC Comics llevará a la pantalla grande al legendario rey del océano interpretado por Jason Momoa, quien deberá enfrentar los constantes conflictos que sufren los pobladores del mundo subacuático con los humanos que habitan en la superficie. El elenco se completará con Nicole Kidman, Amber Head, Yahya Abdul-Mateen II y Willem Dafoe. La adaptación promete un mundo acuático, donde se desarrolla la acción, lo que termina otorgando un tono y características particulares respecto a otros films de superhéroes.

Producción: DC Films | **Director:** James Wan | **Guión:** Will Beall

ARTE URBANO

Jim Avignon

Reconocido por ser una de las figuras más excéntricas de la escena contemporánea del arte alemán, el multifacético artista se autodenomina el “pintor más rápido del mundo”. Dedicado a una figuración expresionista, el autor apuesta por obras accesibles en lugares públicos.

Por Laura Raquel Martínez



La libertad.



Museo de los recuerdos.

“Prefiero vender 1.000 imágenes por un dólar, que una imagen por 1.000 dólares”, asegura Jim Avignon (Alemania, 1966) al explicar su postura frente a las reglas del mercado del arte, ubicándose como uno de los representantes más relevantes del *cheap art*.

Avignon –pintor, ilustrador, músico y escritor– produce unas 100 pinturas de gran formato a la semana y, si bien sus obras están incluidas en importantes colecciones y destacados museos, prefiere exhibir su producción en espacios públicos.

No obstante, su filosofía frente al mercado del arte no excluyó que sus diseños sean parte de las colecciones de Swatch o reproducidos tanto en la cola de un avión de BA alemán como de automóviles Rover.

Las imágenes de Avignon a menudo están relacionadas de manera crítica con problemáticas actuales como la corrupción o la falta de comunicación en la sociedad. Busca reflexionar, desde la ironía, acerca de la desigualdad y la injusticia social.

Entre sus obras destacadas se incluye

Doin It Cool For The East Side (1990), un mural realizado en la East Side Gallery en Berlín –la fracción de más de 1.000 metros de longitud, desarrollada en la cara este del muro de Berlín y conservada como galería de arte–, que repintó sin permiso en 2013.

En 1992, durante tres semanas, el artista se dedicó cada día a crear frente al museo Fiedericianum, en Kassel, una obra de gran formato que destruía por la noche. La acción fue registrada en un breve documental llamado *Destroy Art Galleries*.

Para Avignon, una pieza de arte debe provocar algo en el observador, disparar ideas, desencadenar el deseo de pensar sobre las cosas.

Para Avignon, una pieza de arte debe provocar algo en el espectador, disparar ideas, desencadenar el deseo de pensar sobre las cosas. “En mi trabajo siempre hay una combinación de elementos serios, oscuros y, por otro lado, elementos brillantes y divertidos”, dice.

“Me gusta el hecho de que con el arte puedes comunicarte sin siquiera hablar el mismo idioma”, expresa el artista alemán, que acaba de cerrar una gira por Argentina, Chile, Ecuador y Bolivia, invitado por el Instituto Goethe.

Este año también participó en el festival interdisciplinario de ocho días en el Kunsthaus Urban Spree –un espacio artístico en Berlín con 1.700 metros cuadrados dedicados a las culturas urbanas–, en el marco del City Partnership Berlín-París.

Si bien no planifica sus pasos para poder decidir abiertamente sus actividades, tiene previsto publicar un gran volumen retrospectivo llamado *Jim Avignon, business as unusual*, donde explica su peculiar relación con el mercado del arte. ●



La fuente de la juventud del alma.



Música y sueños.



Holgazanes.



La Guerra del Opio y la historia hongkonesa

La imagen es esta página muestra el **Tratado de Nanjing**, firmado el 29 de agosto de 1842, que puso fin a la primera Guerra del Opio y dio origen a la entonces colonia de Hong Kong.

Este fue el primero de los abusivos **Tratados Desiguales** que le impusieron a China las potencias imperialistas extranjeras. China pagó entonces a los británicos una indemnización de guerra, cedió el territorio de Hong Kong por 150 años y acordó establecer un arancel "justo y razonable". Los comerciantes británicos, a quienes previamente se les había permitido comerciar solo en Cantón, podían ahora comerciar en cinco

"puertos de tratado" sin limitaciones.

Las **guerras del opio**, netamente comerciales, tuvieron lugar en el siglo XIX entre fuerzas occidentales y la dinastía Qing. La primera (1839-42), fue entre China y Gran Bretaña y en la segunda (1856-60) China enfrentó a Gran Bretaña y Francia.

El territorio de Hong Kong había formado parte de China desde la dinastía Qin (221 a.C.-206 a.C.). Sin embargo, a principios del siglo XIX, los comerciantes ingleses introdujeron a China el opio, cuya producción en Bengala controlaban, para equilibrar la balanza de pagos en medio de una fuerte crisis.

Es que, a cambio de su producción de té, seda y porcelana, los chinos exigían el pago con plata. Los ingleses, que estaban en bancarota, consiguieron introducir el opio como alternativa. El tráfico ilegal de opio permitió a los británicos recuperarse alrededor de 1836, pero no solo violaba un edicto imperial chino de 1729 que no permitía su venta, sino la prohibición

de su consumo dictada por el emperador Daoguang en 1829.

El **Motín del Opio** dio lugar a la **guerra de 1839**. En ese episodio, el comisario Lin, enviado desde Pekín, obligó a todos los mercaderes británicos a entregar la carga de opio, bloqueando su actividad portuaria en la provincia de Cantón. La respuesta de la Reina Victoria I de Inglaterra fue el desembarco de sus **tropas en los puertos chinos**, lo que inició un conflicto que solo terminaría en 1842, con la firma del mencionado Tratado de Nanjing.

La **derrota de la dinastía Qin** marcó un proceso mediante el cual **Oriente** **perdió fuerza** y **Occidente** **consolidó su hegemonía mundial**.

Luego de la Segunda Guerra del Opio, numerosos **Tratados Desiguales**, la caída de la dinastía Qing en 1912 y las transformaciones del país desde mediados del siglo XX, **recién en 1997 China pudo recuperar Hong Kong, que fue designada Región Administrativa Especial.** ●

FOTO: HWHUI.NET



Electronic Trade Opportunities (ETO).



In cooperation with
WIS@key

