



UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS  
PRIMER CLAUSTRO UNIVERSITARIO DE COLOMBIA

**La Unión Hace La Fuerza: El Reto Que Tiene Latinoamérica**

Carlos Mateo González Ramírez

carlosmgonzalez@usantotomas.edu.co

Periplo

Pregrado Negocios Internacionales

Bogotá, Colombia

Agosto, 2022

## **La unión hace la fuerza: El reto que tiene América Latina**

A lo largo de la historia, Latino América ha sido un participante comercial con poca relevancia si lo comparamos con Europa, o incluso con grandes potencias del pasado y la actualidad como lo son Estados Unidos de América y la República Popular de China. La finalidad de este ensayo es dar una luz en cuanto a qué recursos debería enfocarse la región latinoamericana y el caribe, para poder surgir como un competidor, no solo de commodities, sino industrializado, haciendo crecer empresas y que estas ingresen a competir al nivel de multinacionales que se encuentran ya ubicadas entre la latitud norte 20° y la latitud norte 60°.

Para poder hacer uso de los recursos locales, lo pertinente es analizar cuáles son los más viables para así convertir la región en una potencia económica, puesto que, el momento de brillar en el ámbito mundial es ahora, esto principalmente se puede llegar a dar si los países del continente suramericano actúan en unísono, para hacerle competencia a estas dos potencias previamente mencionadas. Lo más preocupante es que Estados Unidos y China ven en Latinoamérica y el Caribe algo llamativo, recursos, que curiosamente como región no se ven, y tampoco se han aprovechado de la manera correcta para lograr conseguir un reconocimiento global, y que se coloque América Latina en el top 3 de potencias económicas. Los países suramericanos deben aprender a aprovechar los recursos que tienen para así poder adquirir la ventaja competitiva sobre otros continentes, impulsando el crecimiento de industrias que se tengan abandonadas por distintos motivos.

El multilateralismo es el efecto que toca aprovechar, ya que la “torta” hoy en día ya no se la come solo uno como era el caso de Estados Unidos cuando este extendió su ‘brazo amigo’ al continente europeo cuando más lo necesitaba. Por el contrario, la torta es apetecida por más, pues apareció un país de Asia oriental llamado China, que a lo largo del tiempo ha venido cambiando sus políticas internas

logrando darle un nuevo aire al comercio internacional. Surgiendo así, como el gran competidor de Norteamérica. Pero esto no se queda allí, ya que también hay una gran cantidad de países que se encuentran a lo largo de las latitudes norte 20° y 60°, donde se posee el mayor poder económico y de producción tecnificada. Por si fuera poco, entre estas latitudes se toman todas las decisiones a tener en cuenta para progresar, y uno de estos grupos es el G7, el cual está conformado por países tales como: Canadá, Francia, Alemania, Italia, Japón, Reino Unido y Estados Unidos. (G7, 2019) Ya se ve aquí en estas conformaciones de foros económicos que las cuerdas del poder la tienen los países del norte, aunque cabe aclarar que entre estos no se encuentra China, ¿Por qué?

Pues bien, para poder hablar de cómo China llegó a donde está toca remontarse unas siete décadas atrás cuando el señor Mao Zedong llega al poder y hace todo a su alcance para modificar el estilo de vida de una sociedad campesina, en su mayoría pobre, para poder con el paso de los años y con la ayuda de uno de sus sucesores Deng Xiaoping, conseguir a una China más moderna y que lucha por el puesto número uno de potencia económica. Este país se maneja bajo un modelo de socialismo conocido como 'el socialismo chino' en el que se favorecieron a sectores como la agricultura y la industria, fortaleciendo en gran medida al sector privado; lo que les permitió salir a competir a nivel mundial y tener un cambio tan amplio como el de pasar de tener un PIB de 150.000 millones de dólares a un PIB en la actualidad (2018) de poco menos de 12 billones de dólares. (BBC News Mundo, 2019)

Esto anterior no pudo lograrse de no haberse dado los cambios que Xiaoping propuso en su momento, lo más importante a destacar es la apertura de zonas económicas especiales como la ciudad de Shenzhen, donde surgen empresas importantes de reconocimiento mundial como lo son: Huawei que es el segundo fabricante de teléfonos inteligentes más grande, que claramente necesita de componentes electrónicos para su creación como el Litio que es un elemento

crucial; Tencent creador de la aplicación de mensajería china WeChat; y otras 8.000 empresas más. Solo el PIB de esta ciudad, se equipara con el de todo un país como lo es Irlanda.y solo Shenzhen, Hong Kong y Macao (Delta del Río de la Perla) hace equiparable el PIB al de toda Rusia. Estas cifras astronómicas no se hubiesen logrado de no ser por Xiaoping que convirtió a Shenzhen en una ciudad que pasase de 30.000 habitantes, a tener una población actual de unos 12 millones aproximadamente. (Rajotte, 2017)

En principio, el surgimiento de China no debería suponer problema alguno, pero esto no es lo que opinan los estadounidenses. De ellos podemos destacar varias opiniones; entre ellas tres personas que han tenido mucha relevancia en el devenir de la situación de este país en la actualidad, como lo son las palabras de Trump en el año 2018 donde expresaba una preocupación ante la intrusión de países de otros continentes con intenciones de expandir su poderío. Incluso podemos contar con las palabras de Mike Pompeo que ofreció en Casa Piedra Chile en el año 2019 un discurso en el que hacía eco de las palabras del entonces presidente Donald Trump, reforzando la idea que China representaba un riesgo para la región, y que esta nación estaría entrando con un capital que dañará la economía regional, aumentando la corrupción (que de por sí ya tiene la región). Otro comentario más recientemente, esta en las palabras del actual presidente Joe Biden quien en la 'Cumbre de las Américas' de 2022 afirma que, a pesar de la situación presente entre Ucrania y Rusia, le preocupa demasiado lo que puede significar la influencia de China en la región a largo plazo y aún más en América del Sur.

Suramérica, es reconocida como un continente con demasiada biodiversidad que tiene una de las mayores reservas de agua dulce del mundo contando con una extensión de tierra tan amplia que conecta casi con la Antártica. Sin embargo, a lo largo de su historia, los países de esta lado del mundo no han sabido aprovechar su tierra o sus fuentes hídricas confirmando así el bajo desarrollo industrial que se

tiene. Muchas personas dirán que esto es normal, pero no, solo por tener el 8% de la población mundial, no se puede dejar un continente estancado en producir solo commodities por el resto de su historia. Por el contrario, se debe aprovechar e impulsar el desarrollo y crecimiento en sectores tales como la industria a nivel tecnológico. La necesidad está intrínseca en los latinoamericanos, y se debe poder con los gobiernos de turno seguir adelante, por medio de la tecnificación de los campos, promoviendo la capacitación del personal, lo cual le añadiría un valor agregado a los productos que se elaboren en territorio latino. (Statista, 2022)

El dinamismo económico debe implementarse en este continente de una forma más eficiente y eficaz, puesto que con los recursos que se tiene naturalmente en las tierras de cada país, si se capacita a la mano de obra, la brecha social no estaría tan marcada y por el contrario podríamos, sin necesidad de tener un ‘poder dictatorial’ como lo tuvo China en su momento, salir avante en la escala del mercado global. Como bien lo mencionan los autores Fernando Estenssoro y Juan Pablo Vasquez en su libro ***‘La geopolítica ambiental de Estados Unidos y sus aliados del norte global’ (página 184):*** *”los países latinoamericanos ocupan el lugar de la periferia especializada en producción primaria, mientras que China ocupa el lugar del “centro”, proveyendo manufacturas industriales, servicios y recursos financieros”*. (Estenssoro & Vasquez, 2022)

De lo anterior mencionado, hay que rescatar el hecho de que a nivel regional se ha intentado con diversos métodos, como la industrialización sustitutiva de importaciones, hacer campaña a la sostenibilidad de los países con lo mismo que producen. Bien sabemos que la apertura no se dio de la misma forma económica en todos los países. Algunos tuvieron mejores frutos que a otros.

Ahora bien, para empezar a analizar en que productos podríamos como región enfocarnos para poder industrializarnos en pro de estos mismos, primero hay que ver la situación a un nivel Macro; y es allí cuando vemos que el mundo está

virando el timón desde hace un par de décadas en pro de lo sostenible y lo sustentable. Por consiguiente, es necesario acogerse a esta ola y es allí como región que se debe crear un plan para capacitar a las personas principalmente de tres países: Argentina, Chile y Bolivia, puesto que en estos se encuentra lo que comúnmente se conoce como el ‘Triángulo del Litio.’

La tecnificación y capacitación para estas regiones ha sido desde hace diez años un proceso bastante trucado, por lo que se necesita más que la materia prima para explotar, sumada a su cadena de producción que no es para nada corta. En esta implementación América del Sur se encuentra en su segundo paso, el cual es el procesamiento de material para obtener químicos como el carbonato e hidróxido de Litio. Cabe destacar que, como se menciona en un artículo de la BBC escrito por Cecilia Barría, en el año 2019 la demanda de Litio (LCE: siglas con las que se le reconoce en el mercado) para la producción de autos eléctricos para el año 2030 está por un estimado de un millón doscientas mil toneladas métricas (BBC News Mundo, 2019a). Además, hay que contar con las máquinas necesarias para procesar el Litio y que esté ‘listo’ para su posterior instalación en las baterías de vehículos eléctricos, e incluso celulares como los Huawei por ejemplo. Sin embargo, meterse de lleno al mercado del litio y a una producción en masa, no sería viable por lo que los centros de fabricación de autos están demasiado lejos, y el coste para movilizar el componente, a movilizar toda una batería, es bastante considerable. Al movilizar las baterías por peso, dimensiones y su volatilidad, no permiten su movilización por aire, sino por tierra y/o mar. Es allí es donde se podrá, si los gobiernos de turno focalizan su atención, crear programas para poder atraer a estas multinacionales y fabricantes de automóviles para crear sus puntos de fábrica con un beneficio económico, o el poder comprar el recurso del Litio a un precio preferente como lo está logrando Chile en este momento con dos de sus principales mineras Albemarle y SQM. (BBC News Mundo, 2019a)

Chile por su parte, no es el único que está viendo hacia el futuro, también Argentina busca ser un socio estratégico en químicos de litio. Bolivia demuestra un entusiasmo y deseo de progreso al hacerse un lugar en este mercado, el cual ha instalado ya baterías de este componente en lugares remotos donde la luz eléctrica no llega. (BBC News Mundo, 2019a)

Estas nuevas secciones que se abren del mercado a nivel sudamericano son bastante llamativas. ¿Por qué? Por la sencilla razón de que ya hay empresas europeas que se están poniendo en la labor de buscar en estas tierras del nuevo continente algún tipo de alianza. Como en el caso de Bolivia y Alemania. Quienes con esta alianza podrían llegar a ser uno de los primeros países en dar un paso al frente siendo pioneros del continente en exportar no materia prima, sino tecnología sostenible. (BBC News Mundo, 2019a). Continuando con los autos eléctricos, Colombia desde hace cinco años, ha venido mostrando su interés por tener una marca de carros propia y sostenible. Es allí donde se han visto distintos casos como el carro de la marca EOLO del Departamento de Antioquia, o el mismo Antony Santos, un Huilense que también ha fabricado desde cero un intento de carro eléctrico pero que funciona más como una moto cabina (Tiempo, 2022). Adicional a esto, no se puede pasar por alto el motor eléctrico realizado entre el SENA y la Universidad del Valle, el cual cuenta con unos principios de ingeniería que lo hacen más confiable (SEMANA, 2021). Con todo esto, se puede intuir que Colombia ya se está proyectando en un futuro más amigable con el medio ambiente mejorando su producción interna; pasando de exportar commodities a productos tecnológicos.

Estos ejemplos anteriormente mencionados solo forman la punta del iceberg de todo el potencial que demuestra tener los países del continente latinoamericano, sin contar que en algunos de ellos los beneficios son muy pocos, por no decir nulos, para personas innovadoras y emprendedoras de micro, pequeñas y medianas empresas que quieren surgir en su país.

Lo anteriormente mencionado, permite reconocer que sí hay potencial como región para poder sobresalir en el mercado global, cubriendo las necesidades actuales de la sociedad y del planeta. Es importante recalcar que China se encuentra ya en el área sur del nuevo continente, pero no por eso se debe permitir que China obtenga un beneficio para su nación dejando a los latinoamericanos a la deriva y con las exportaciones de commodities. Por el contrario, se debe aprovechar que esta potencia está acercándose para poder analizar su crecimiento y así aprender de los errores que ellos cometieron y ser mejores en el desarrollo de nuevas políticas.

Conservando las dimensiones entre China y cualquier país latinoamericano, sería un absurdo suponer que un solo país puede lograr un crecimiento tan magno como el que tuvo el país asiático. De ahí que se sugiere revisar lo expuesto por Li Cong en la revista de la CEPAL número 53 del año 1994 (PAGINA 180) (Cong, 1994), donde comparte que el expansionismo económico que tuvo China no fue tan sencillo, y que a lo largo de su historia y a pesar de las Zonas Económicas Especiales, los problemas surgieron. Se exponen algunos de ellos a continuación.

Las reformas planteadas en China para el surgimiento de este dragón oriental permitieron que a pesar de impulsar el desarrollo económico, no se observara con detenimiento a las empresas medianas y grandes pertenecientes al estado y que en sus años fiscales reportaban pérdidas. Debido a que el enfoque fue más en la agilidad con que se desarrollaba económicamente y no en la eficiencia con la que se hacía esta labor. Otro problema recurrente era el desequilibrio del crecimiento de los diferentes sectores productivos del país, y como bien lo denota Cong en su apartado, el crecimiento industrial crecía exponencialmente, a comparación de la industria agrícola que tuvo un crecimiento más lineal. China al tener una dimensión territorial tan grande, el crecimiento fue desigual si se cuentan todas las regiones, y cuya intención era que las zonas costeras, como en el caso de



Shenzhen, se llevaran consigo a las zonas menos desarrolladas para que pudiesen llegar a un nivel cercano de desarrollo urbano e industrial. (Cong, 1994)

Aprendiendo de los errores que tuvo el país de China con su crecimiento económico a nivel regional, no solo de sudamérica sino latinoamérica, tendría las facilidades con las cuales competir sin miedo alguno contra las mayores potencias mundiales. Se reitera que esto será posible tan solo si se cualifica y se mantiene en constante refuerzo a todo el personal que esté involucrado en la elaboración de productos tecnológicos, e inclusive de commodities que entren en producción para dar un valor agregado.

La competencia también se podría llevar a cabo no solo en productividad sino en envío de mercancía a través de los diferentes puertos que se encuentran a lo largo y ancho de la región latinoamericana. Los 10 puertos más importantes a la fecha 2020, en primer lugar, el más conocido, el Puerto de Panamá: allí en el año 2019 a 2020 se llegaron a movilizar 475 millones de toneladas y al tener una terminal como la de Manzanillo, que puede cubrir en dado caso las necesidades de un buque de 22 contenedores de ancho, convirtiéndose en uno de los puntos de partida claves para la exportación e importación del continente. (Comunicaciones Puerto de Santa Marta, 2021)

En segundo lugar, de acuerdo con la CEPAL, Latinoamérica cuenta con el Puerto de Santos, Brasil, que sin lugar a dudas es uno de los que más carga maneja a lo largo del año pudiendo llegar a manejar el 30% del comercio entre Sudamérica y el este asiático. En México también se podría tener la posibilidad de un puerto como lo es el de la ciudad de Manzanillo, el cual se le reconoce como la puerta a los negocios con Asia, África y Europa. San Antonio y Valparaiso son dos de los puertos más importantes en Chile que sirven de paso para la comercialización de carga y el recibimiento de cruceros (Comunicaciones Puerto de Santa Marta, 2021). De igual forma hay que recordar que el Puerto de Valparaiso, de acuerdo

con la visita realizada el pasado Julio de 2022, tiene en sus planes aumentar otra terminal dentro del puerto que les permitiría duplicar los ingresos que perciben anualmente. Siguen a la espera de la aceptación de los planos por parte del gobierno local. Otros puertos como lo son el de Cartagena en Colombia, el de El Callao en Perú, Guayaquil en Ecuador, y el de Buenos Aires en Argentina.

Con los datos ofrecidos en el anterior párrafo, se quiere dar a entender que el continente Latinoamericano, si se logra unificar, tras varios intentos fallidos en el pasado es muy incierto de poder lograrse, dada la oportunidad de que todos los mandatarios se sentaran a dialogar respecto a la posibilidad de crecer como región a nivel económico y si pudiesen llegar a un acuerdo, se podría después de unos años de adaptación al nuevo sistema de acuerdo económico y político, donde se le permitiese a las personas transitar libremente, lo que facilita una migración de los factores productivos, principalmente del hombre, para así sectorizar por países en pro de su ventaja comparativa, logrando focalizarse en una especialización en particular.

Este sistema podría facilitar el comercio del Litio, la conservación de las aguas dulces, y la exportación de semillas como la soja que es una de las más importantes junto con el café y el crudo, los cuales con un buen acuerdo comercial, se permita tener en territorio sudamericano fábricas a lo largo y ancho del continente que faciliten el ensamblaje, la producción, y la capacitación de la mano de obra que será la encargada de todo el desarrollo a todos los niveles: desde el sembrado de materia prima, hasta la cosecha en la industria agrícola, incluyendo todas las industrias que se pueda como región especializarse: desde la industria automotriz, como los ejemplos presentados a lo largo de este artículo, como la elaboración de baterías para celulares y demás. Logrando así escalar posiciones a nivel global y poder ver en los datos del Banco Mundial, en un aproximado de 15 años, los beneficios de haber unificado fuerzas en todo el continente.

## Referencias

- BBC News Mundo. (2019a, junio 21). *El triángulo del litio: 3 obstáculos que enfrentan Argentina, Bolivia y Chile para escapar de la «maldición de los recursos naturales»*. Recuperado 30 de agosto de 2022, de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-48666235>
- BBC News Mundo. (2019b, septiembre 29). *70 años del triunfo del comunismo: cómo China pasó de ser un país pobre y rural a una superpotencia mundial*. Recuperado 29 de agosto de 2022, de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-46611462>
- Comunicaciones Puerto de Santa Marta. (2021, 9 enero). *Ranking de Puertos Latinoamericanos más importantes en 2020 - CEPAL*. Noticias Puerto de Santa Marta. Recuperado 30 de agosto de 2022, de <https://noticiaspuertasantamarta.com/puertos-latinoamericanos-mas-importantes-2020/>
- Cong, L. (1994, agosto). *Evolución y perspectivas de la reforma y la apertura en China*. Evolución y perspectivas de la reforma y la apertura en China. Recuperado 28 de agosto de 2022, de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/11958/1/053177183\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/11958/1/053177183_es.pdf)
- Estenssoro, F., & Vasquez, J. (2022). *La geopolítica ambiental de Estados Unidos y sus aliados del norte global* (Rosario Sofia ed.). CLACSO.

G7. (2019). Agriculture and rural development. Recuperado 28 de agosto de 2022, de [https://agriculture.ec.europa.eu/international/international-cooperation/international-organisations/g7\\_es](https://agriculture.ec.europa.eu/international/international-cooperation/international-organisations/g7_es)

*Maquinaria agrícola, tractores por cada 100 kilómetros cuadrados de tierra cultivable | Data.* (2022). Maquinaria agrícola, tractores por cada 100 kilómetros cuadrados de tierra cultivable | Data. Recuperado 30 de agosto de 2022, de <https://datos.bancomundial.org/indicador/AG.LND.TRAC.ZS?view=map>

OECD et al. (2022). *Revenue Statistics in Latin America and the Caribbean 2022 | READ online.* oecd-ilibrary.org. Recuperado 29 de agosto de 2022, de [https://read.oecd-ilibrary.org/taxation/revenue-statistics-in-latin-america-and-the-caribbean-2022\\_58a2dc35-en-es#page1](https://read.oecd-ilibrary.org/taxation/revenue-statistics-in-latin-america-and-the-caribbean-2022_58a2dc35-en-es#page1)

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE COMERCIO. (1948, abril).

*CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y EMPLEO.* [https://www.wto.org/spanish/docs\\_s/legal\\_s/havana\\_s.pdf](https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/havana_s.pdf)

Rajotte, J. (2017, 26 noviembre). *Shenzhen, la ciudad china que conquista el mundo con su tecnología.* El País. Recuperado 28 de agosto de 2022, de [https://elpais.com/elpais/2017/11/20/eps/1511180079\\_572397.html](https://elpais.com/elpais/2017/11/20/eps/1511180079_572397.html)

SEMANA. (2021, 2 octubre). *Por las calles de Cali rueda el primer vehículo eléctrico hecho en el SENA.* Semana.com Últimas Noticias de Colombia y el Mundo. Recuperado 29 de agosto de 2022, de <https://www.semana.com/tecnologia/articulo/por-las-calles-de-cali-rueda-el-primer-vehiculo-electrico-hecho-en-el-sena/202136/>

Statista. (2022, 10 junio). *Población total de América Latina y el Caribe por subregión 2010–2027*. Recuperado 30 de agosto de 2022, de <https://es.statista.com/estadisticas/1067800/poblacion-total-de-america-latina-y-el-caribe-por-subregion/#:%7E:text=En%202021%2C%20la%20poblaci%C3%B3n%20total,aproximadamente%20640%20millones%20de%20habitantes.>

Tiempo, T. E. L. (2022, 6 junio). *Antony Santos, el colombiano que creó el primer carro eléctrico del país*. El Tiempo. Recuperado 29 de agosto de 2022, de <https://www.eltiempo.com/cultura/gente/antony-santos-el-henry-ford-colombiano-creo-el-primer-carro-electrico-677828>

Zelada Castedo, D. A. (2005, septiembre). *Perspectiva histórica del proceso de integración latinoamericana*. Perspectiva histórica del proceso de integración latinoamericana. Recuperado 29 de agosto de 2022, de <http://www.scielo.org.bo/pdf/rcc/n17/a15.pdf>