

Compendio mensual de lecturas recomendadas

Puede enviar sus comentarios y sugerencias al correo electrónico goliger@cedestra.cl

Título: Plan de Acción de la Comisión de Alto Nivel del Corredor Bioceánico Vial.

Fuente: Ministerio de Economía, Gobierno de Chile, abril de 2025. Disponible en:

<https://www.economia.gob.cl/wp-content/uploads/2025/04/20250410-plan-de-accion.pdf>

Resumen: El Plan busca materializar un corredor bioceánico vial que una Brasil, Paraguay, Argentina y Chile, iniciativa que cuenta con 5 ejes, a saber, seguridad nacional, infraestructura habilitante, logística portuaria, articulación entre países y fronteras; asimismo, y oportunidades de negocio e inversión privada.

Señala diversas medidas que se deben adoptar (o que es conveniente hacerlo), para conectar puertos brasileños y chilenos, aprovechando las oportunidades que nacerían de esta vinculación, en los ámbitos logísticos y de transporte, industrial y turístico (entre otros).

...debido a la urgencia de impulsar con fuerza las tareas pendientes para concretar el CBV en el territorio nacional, se ha instruido al Ministerio de Economía Fomento y Turismo, a coordinar una Comisión de Alto Nivel para el Desarrollo del Corredor Bioceánico Vial, conformada por Ministerios, Servicios, y Gobiernos Regionales de Antofagasta y Tarapacá (p.6).

Se crea una gobernanza que incorpora a 12 instituciones, a las cuales se les asignan responsabilidades de liderar, o participar, uno o más ejes del Plan.

El año 2024 se identificaron 27 brechas, las que se consideran obstáculos para la implementación del Corredor, los que se dividen en tres categorías: indispensables para la operación, mejora opcional, y reducción de riesgos.

En materia de Seguridad Nacional, se proponen medidas como aumento de dotación policial y fiscalizador, construcción de sitios inspección cercanos a la frontera y cuarteles policiales, prevención de delitos priorizados y adquisición de tecnología y mayor patrullaje.

En relación a la infraestructura habilitante, se menciona la habilitación de zonas de descanso para camioneros, reparación de tramos viales críticos, mejora de accesos a los puertos de Iquique y Mejillones, y señalética que identifique el Corredor.

En cuanto a la logística portuaria, destacan los estudios para un puerto multipropósito en Tocopilla, la instalación de “puerto secos” en La Negra y Alto Hospicio, así como la ampliación del molo de abrigo en Antofagasta y la adquisición de una nueva grúa para el puerto de Iquique.

En relación a la articulación entre países y fronteras, se busca fortalecer la coordinación internacional y la simplificación de trámites administrativos, medidas como la implementación de pasos fronterizos integrados, reuniones frecuentes del grupo de trabajo, y coordinación entre gobierno central y el gobierno de las regiones de Antofagasta y Tarapacá.

Finalmente, el eje Oportunidades de Negocios e Inversión Privada, promueve el desarrollo económico regional y la atracción de inversiones, con medidas como el desarrollo de una nueva zona franca paraguaya, parques industriales en Pozo Almonte y Alto Hospicio, y promoción turística en los otros países del Corredor.

Recomendación: Con el desarrollo portuario peruano, en particular, en Chancay, iniciativas de estas características requieren atención, sobre todo si se toma en cuenta el menor nivel de inversión en desarrollo portuario en el país en los últimos años, a la que se refiere la Política Nacional Logística Portuaria. Consolidado de Diagnósticos y Propuestas (p. 10), documento que recomendamos en la edición de junio del año pasado de este Compendio.

Por supuesto no es fácil juzgar los avances relativos de planes de estas características, pero una novedad concreta es el reciente desembarco en Iquique de la grúa móvil más grande del país. Según informa el Ministerio de Transportes, “esta incorporación forma parte del Plan de Acción del Corredor Bioceánico Vial...” (MTT. Nueva grúa portuaria en Iquique refuerza el desarrollo del Corredor Bioceánico Vial. Disponible en <https://logistica.mtt.cl/2025/04/16/nueva-grua-portuaria-gigante-llega-a-iquique-chile-impulsa-desarrollo-corredor-bioceanico-vial-terminal-molo-recibe-la-grua-mas-grande-del-pais-plan-accion-gobierno-fortalece-infraestructura-logistica/>).

Título: **Royal Navy Culture: What to Keep and What to Change.**

Fuente: **Andrew Livsey.** RUSI Journal, volumen n° 169, asunto 7, de 10 de diciembre de 2024. Disponible en: <https://www.rusi.org/explore-our-research/publications/rusi-journal/royal-navy-culture-what-keep-and-what-change>

Resumen: El propósito de este informe fue analizar la cultura, desde el punto de vista organizacional, de la Royal Navy. El autor identificó tanto los aspectos culturales que deben preservarse, como también aquellos que según él requieren un cambio desde el punto de vista de los desafíos del futuro. Para esto, llevó a cabo un estudio cualitativo a través de encuestas, entrevistas a personal de la institución, y una revisión exhaustiva de literatura militar y académica.

Asevera que: “dado el consenso de que la cultura se come a la estrategia para el desayuno” y formula el cuestionamiento de la gran cantidad de estudios y publicaciones que existen sobre la estrategia, en contraposición al caso de los aspectos culturales. Para lograr su cometido tomó como base 9 atributos culturales definidos en el programa de investigación de la Global Leadership and Organizational Behavior Effectiveness (GLOBE), a saber:

Table 1: The Nine Attributes of Culture and the Royal Navy

GLOBE Attributes of Culture	
What the Royal Navy should maintain	What the Royal Navy should change
Institutional collectivism	Future orientation
Power distance	Performance orientation
Assertiveness	Gender egalitarianism
Humane orientation	Uncertainty avoidance
	In-group collectivism

Durante el desarrollo, el autor profundiza en aquellos atributos y los categoriza en cuanto a los que deben mantenerse y los que deben ser cambiados. Sin entrar en detalle, destacan dentro de los aspectos que deben ser revisados o atendidos: el estilo de liderazgo algo autoritario, la resistencia al cambio, la falta de diversidad e inclusión y por último, una jerarquía rígida y comunicación muy vertical.

El documento reconoce que la Royal Navy posee una cultura fuerte y cohesionada, que ha sido fundamental en su historia. Sin embargo, si quiere mantenerse relevante y eficaz en el futuro, debe evolucionar hacia una cultura más abierta, inclusiva y adaptable, sin perder su esencia.

Recomendación: Este tipo de análisis permite atender un tema que no es común de analizar en instituciones castrenses, ya que como bien definió el autor, en general los aspectos estratégicos o propios de la función militar, son los que acaparan el interés general. Sin duda, es un documento interesante y muestra aspectos que podrían asimilarse a otras realidades, dando pie a posibles estudios en el caso nacional.

Título: **Society at a Glance 2024**¹.

Fuente: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). Disponible en https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/society-at-a-glance-2024_08001b73/918d8db3-en.pdf?utm_source=chatgpt.com

Resumen: Este informe contiene un análisis exhaustivo de las tendencias sociales contemporáneas de sus países miembros, haciendo énfasis en una preocupación estructural en ascenso: el sostenido descenso en las tasas de fertilidad. Esta tasa ha disminuido de manera sistemática desde mediados del siglo XX, situándose en un promedio de 1,5 hijos por mujer en 2022, significativamente por debajo del umbral de tasa de reemplazo generacional que es de 2,1 hijos por mujer.

Este fenómeno es particularmente crítico en Europa (principalmente los países del sur) y en Asia (principalmente en la zona más oriental), siendo en este último caso Corea del Sur quien registra la tasa más baja de todos los países miembros de la OCDE con 0,78 hijos por mujer. El informe vincula esta dinámica a distintos factores, como lo son el económico (costo de vida), laboral (compatibilidad con la crianza) o culturales (precariedad habitacional).

Como respuesta a lo anterior, la OCDE subraya la importancia de políticas públicas integradas que promuevan la corresponsabilidad parental, la flexibilización del trabajo, el acceso equitativo a servicios de cuidado infantil y, en general, políticas públicas que sean favorables para el incentivo a la maternidad. La evidencia comparada sugiere que los países han implementado estrategias eficaces de apoyo a la parentalidad, como licencias parentales adecuadas o sistemas de bienestar inclusivos, los que ayudan a mejorar los indicadores. Sin estas medidas, la sostenibilidad demográfica en las economías de los países miembros no podrá garantizarse sin cambios o transformaciones que sean sustantivas en la forma en que estas sociedades abordan la reproducción, la equidad de género y el bienestar social.

Recomendación: La publicación es esencial para comprender las transformaciones demográficas que están configurando el presente y futuro de las sociedades contemporáneas. Chile como miembro de la OCDE no está ajeno a la situación planteada y, de acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadísticas 2023, la Tasa Global de Fecundidad (TGF) es de 1,16 hijos por mujer, ubicándose más abajo del promedio OCDE y alejado de la tasa de reemplazo generacional (2,1 hijos por mujer). Esta problemática más allá de ser mera estadística, tiene implicancias para los países y sus instituciones, teniendo distintos efectos, como por ejemplo, en la sostenibilidad de los

¹ Lectura recomendada por el investigador asociado de CEDESTRA, Teniente 1° Sr. Sebastián Gutiérrez Sepúlveda.

sistemas previsionales, planificación de políticas públicas (salud, educación, vivienda) y el empleo, por lo que el informe permite anticipar los desafíos estructurales que ello implica.

