

Origen y evolución de la logística en Cuba

Origin and evolution of logistics in Cuba

**Dr. C. Eligio Rafael Ruano-Ortega, eligior@cimex.com.cu,
<http://orcid.org/0000-0003-2439-8917>**

Especialista de Calidad de la Sucursal CIMEX Santiago de Cuba, Cuba

Resumen

La presente investigación surge de la identificación de la logística como fuente para lograr ventajas competitivas. Esta tiene como objetivo construir un documento sintetizado que colectione y fundamente el origen y la evolución de la logística para usarlo como material bibliográfico en la enseñanza de la asignatura en Cuba, para ello se utilizaron métodos teóricos, (análisis – síntesis y el histórico- lógico), de la búsqueda bibliográfica se extrae que la actividad de manipulación y almacenamiento de las cargas es tan antigua como la humanidad misma, surgiendo la logística desde que el hombre necesita conservar los granos hasta la próxima cosecha, varios investigadores nacionales y extranjeros la conceptúan en cuatro etapas, autores cubanos califican el origen y evolución de la logística en Cuba en cinco etapas y el autor la aprecia en seis, iniciando en una época que va desde la comunidad primitiva hasta la era colonial.

Palabras clave: logística, evolución y competitividad.

Abstract

This research arises from the identification of logistics as a source to achieve competitive advantages. This aims to build a synthesized document that collects and bases the origin and evolution of logistics to use it as bibliographic material in the teaching of the subject in Cuba, for this theoretical methods were used (analysis - synthesis and historical-logical), from the bibliographic search it is extracted that the activity of handling and storage of cargo is as old as humanity itself, with logistics arising from the time man needs to preserve the grains until the next harvest, several national and foreign researchers conceptualize it in Four stages, Cuban authors classify the origin and evolution of logistics in Cuba in five stages and the author appreciates it in six, beginning in a time that goes from the primitive community to the colonial era.

Keywords: logistics, evolution and competitive.

Introducción

La actividad logística se ha convertido en un proceso vital para lograr que las empresas se posicionen en el mercado competitivo de estos tiempos y escalen a posiciones dominantes en aspectos como rentabilidad y competitividad, es por ello que el conocimiento de cómo surge y evoluciona es de vital interés para su comprensión por parte de los operadores logísticos y empresarios.

El autor asume la definición de logística como “un sistema de gestión estratégica de los recursos humanos y de los flujos informativo, material, financiero y de retorno, asociados al aprovisionamiento, producción, distribución, almacenaje y comercialización de las mercancías desde los proveedores a los clientes con el propósito de satisfacer las necesidades de estos últimos con calidad y bajo costo como fuente para lograr ventajas competitivas en las organizaciones”. **(Ruano, 2003).**

En siglo XX e inicios del XXI, en el mundo y en Cuba se han desarrollado diversas investigaciones vinculadas con la logística. En Cuba las universidades, la Asociación cubana de logística, LOGESPRO e investigadores independiente han realizado y realizan múltiples investigaciones sobre esta temática, detectándose la necesidad de una dinámica superior en la prestación de los servicios, a sus clientes externos e internos, dado al entorno dinámico y cambiante en que se desarrollan los negocios, y aún no se logra perfeccionar la gestión de su sistema logístico como fuente vital para elevar su competitividad.

El perfeccionamiento de la gestión del sistema logístico contribuye a que las organizaciones incrementen la producción, las ventas, la calidad de los y servicios, y aumenten las utilidades, lo que permite, incrementar el capital, para realizar inversiones en los negocios; garantizando un mayor número de empleo, y un mejoramiento de las condiciones de vida y de trabajo de los integrantes de la organización, y la satisfacción de los clientes.

Por lo anterior, los objetivos del presente estudio son:

Construir un documento sintetizado que colecciona y fundamente el origen y la evolución de la logística para usarlo como material bibliográfico en la enseñanza en Cuba.

Justificación y viabilidad del estudio

La presente investigación se desarrolla por la necesidad de contar con mayor información y conocimiento sobre el origen, evolución y desarrollo de la logística en Cuba.

Para el desarrollo del presente trabajo investigativo se cuenta, con los recursos materiales y financieros necesarios.

Métodos utilizados

Análisis y síntesis: Obtenida a partir de la revisión de literatura y documentación especializada, así como de la experiencia de especialistas y trabajadores consultados.

Histórico – lógico: Para conocer la evolución y el desarrollo de la logística, y análisis de su trayectoria teórica y práctica.

Fundamentación teórica

En la antigua Grecia (500 - 430 a.n.e.), los filósofos asociaron el concepto de logística a la Lógica (lo lógico) y llamaron logística al arte de calcular. En la misma Grecia, cuando las supremacía de Atenas, ciudad que creó un Estado, unida a otras islas griegas del mar Egeo, "La liga de Delos" llamaron logísticos a los funcionarios atenienses que calculaban las necesidades del Estado. En el imperio romano, con el desarrollo del comercio se crearon sofisticados métodos de almacenamiento y distribución. De ese período se conservan las ruinas de un enorme almacén en Ostia, centro principal de distribución y almacenamiento de todo el imperio romano, el Horreo Epagatiana, por (Falconer /Drury, 1975, 10).

En la prehistoria de la humanidad, en el período neolítico en Egipto, hace unos 7 000 años, se considera por los descubrimientos arqueológicos, que en las riberas del río Nilo fue uno de los lugares donde se inició la agricultura. El primitivo egipcio, que por primera vez en su vida se hizo agricultor, se encuentra con la necesidad de ahorrar, pues los granos de trigo debían economizarse de modo tal que perdurase hasta la próxima cosecha. Además, era necesario apartar una porción para la siembra. Esto implica la previsión, economía, control, distribución, algún medio de transporte y locales donde almacenar el trigo para de esta manera garantizar la conservación del grano y la alimentación entre las cosechas. Fue así como el primitivo egipcio se encuentra con el primer problema práctico de logística. Es por eso que la actividad de manipulación y almacenamiento de las cargas es tan antigua como la humanidad misma, y surge desde que el hombre necesita conservar los granos hasta la próxima cosecha (Comas Pullés, 1996, 3-9).

Estudios realizados por el autor refieren que la primera referencia escrita sobre un problema logístico aparece en la Biblia, en el Génesis o libro primero del Antiguo Testamento. Es leyenda de los sueños de un faraón sobre siete vacas gordas comidas por siete vacas flacas y siete espigas abundantes y hermosas devoradas por siete espigas flacas nacidas de la misma caña.

En la evolución histórica de la logística se encuentran grandes hitos logísticos que son admirados por la humanidad, como son:

Las construcciones de las Pirámides de Egipto, las grandes rutas comerciales: como La Ruta de la Seda, el correo, el desarrollo del vapor y el ferrocarril, la construcción y su posterior remodelación del Canal de Panamá, el diseño y construcción del contenedor marítimo en 1956 por Malcom McLean, a partir de los años 80 el Desarrollo Económico y la Globalización y en el final del siglo XX la aparición del Mundo Digital, o sea, la llegada de la informática a la logística, (DATASUR, herramienta web, 2019).

Ahora no fue hasta después de la Segunda Guerra Mundial que surge el interés de los negocios por el proceso logístico, dándose los primeros pasos en la aplicación de la logística en la vida civil, pues se reconoció que podía ser utilizada en la industria, surgiendo así la logística industrial. Las empresas que se adaptaron a los cambios en la logística de su cadena de producción se posicionaron como líderes durante esta época, adquiriendo grandes ventajas competitivas, luego al aumentar la integración entre abastecimiento, transporte, almacenaje y distribución, germina la logística comercial. (Clúster Logístic de Catalunya, 2019)

La logística, es una ciencia joven, que ya ha pasado un cierto camino histórico de desarrollo, mantenido la misma denominación para funciones muy diferentes, empleando muchos términos como: operaciones, supply chain, (cadena de suministro), aprovisionamiento, transporte, encadenamiento productivo, etc.

En la bibliografía económica e histórica uno puede encontrar diferente forma de calificar las etapas de desarrollo de la logística. Varios investigadores como: (DATASUR, herramienta web, 2019), (El Blog Ceupe, 2020), la conceptúan, en tres etapas: y otros en cuatro como: (Bowersox, D. J, 1987, 46-59), (Christopher, Martin:, 1994), (Giménez Thomsen, Cristina y otros, 2001), (Hernández Rodríguez, Norma, 2000), (Reyes, Adriana, 2000), la que exponemos a continuación:

Etapas: **I. Años de posguerra hasta los años 60:** la logística comenzó como un subproducto que posibilitaba minimizar los costos de posesión de inventarios, y pasó

luego a centrar su interés en la administración del transporte, en la que su mayor preocupación fue la de disminuir los costos en esta área.

Etapas: II. Década de los 60 hasta mediados de los años 70: el campo de la logística se amplió a la administración de la distribución física, en la que se reúnen como misiones principales de las organizaciones el manejo y control de los productos terminados, el almacenaje y el transporte.

Etapas: III. Medios de los años 70 hasta la década de los 80: comienza el reconocimiento de los ahorros potenciales que podían obtener las organizaciones al integrar los elementos de la logística dentro de la empresa (aprovisionamiento, producción y distribución) y se logra un gran crecimiento en el área de la logística.

Etapas: IV. Finales de los años 80 hasta la actualidad: ha aparecido la era del servicio al cliente, en la que el proceso logístico integra las actividades anteriores y abarca una variada gama de funciones, desde el suministro de materias primas, su transformación y, finalmente, la disposición, distribución y entrega del producto terminado a quien lo demanda. En esta etapa la logística es vista como una manera de diferenciar los productos y servicios de los que ofrecen los competidores. Las capacidades logísticas se consideran como un insumo clave para la formulación de estrategias comerciales. Se incorpora el valor agregado como estrategia.

En esta última etapa se pasa de la integración interna (sistema logístico) a la externa (cadena de suministro). Ha aparecido y se desarrolla el término de gestión de la cadena de suministro como una filosofía integradora para gestionar el flujo total dentro del canal, desde el primer proveedor de materias primas hasta el consumidor final, incluyendo el flujo de retorno.

Analizando las diferentes calificaciones para resaltar las etapas de desarrollo de la logística, es factible distinguir que la diferencia principal consiste en distintos grados de detalle en los períodos de desarrollo de esta, permitiendo ver la evolución que ha tenido esta área importante para las empresas, en la mejora de cada uno de los procesos de los servicios que presta.

Resultados y discusión

Sin pretender hacer un análisis acabado de los aspectos de la logística que se desarrollaron en la cultura de los aborígenes cubanos, la documentación histórica refiere los excedentes

en la producción agrícola como uno de los signos distintivos del mayor grado de desarrollo alcanzado por el grupo aborigen Taíno (Torres Cuevas y Loyola Vega, 2001), lo que se vincula a la práctica del intercambio de bienes con diferentes valores de uso, dirigidos a la satisfacción de nuevas necesidades. Es justamente este incipiente flujo de productos hasta los consumidores finales, lo que se identifica como manifestación primaria de una logística integrada a la cultura aborigen, coincidiendo con este investigador el autor aprecia en el estudio de la bibliografía consultada que la logística en Cuba consta de una primera parte con muy poco desarrollo, pero que permitió el desarrollo económico y social de la vida de los cubanos desde la comunidad primitiva hasta 1898, que se produce la intervención militar por los Estados Unidos en Cuba transformando la vida y costumbres de los cubanos.

Los autores (Torres Gemeil - Conejero González, 2000) y (Torres Gemeil - Conejero González, 2001) y (Fernández 2006). Centran el análisis del desarrollo de la logística en Cuba en el período comprendido desde los últimos años de la neocolonia hasta nuestros días, y se comprende en cinco etapas, sin embargo, el autor apoyado en la bibliográfica consultada ha ampliado estas consideraciones dentro de lo conceptualizado por estos investigadores en las diferentes etapas para una mejor comprensión del panorama logístico del país, considerando seis etapas: una primera etapa a la planteadas por esto, que tiene su origen en nuestros aborígenes seguida por el periodo colonial y continuada por cinco etapas más, la que se explican a continuación.

Primera Etapa: desde la comunidad primitiva hasta el Periodo Colonial: en este período, la actividad económica se sustentó en el trabajo de los indígenas, siendo el renglón económico dominante en estos primeros años de la colonia la minería, específicamente la extracción de oro, la ganadería y una incipiente agricultura, actividad en la cual se emplearon indios encomendados, así como algunos esclavos negros. Se realizaron construcción imponente y costosísima como los de los Castillos de Morro y de la Punta, fortaleza de San Carlos de la Cabaña en La Habana; a esta se sumarían numerosas construcciones civiles, como el Palacio de los Capitanes Generales (de gobierno) y religiosas, como la Catedral, devenidas símbolos del paisaje habanero, lo que requirió de una fuerte logística para su realización.

El comercio exterior de la isla se amplió, a la vez que se mejoraron las comunicaciones interiores, elemento básico para el desarrollo logístico.

El cultivo de la caña y la producción de azúcar fueron las principales actividades económicas de Cuba, llegó a tener en la etapa colonial más de mil ingenios que producían unas 94 mil toneladas de azúcar. El cultivo de la caña, la transportación de esta y, como fuerza motriz en los trapiches donde se molía la caña, se usaban bueyes y otros animales, hasta que en periodo de 1837- 1840 se introduce la máquina de vapor, y el ferrocarril para el tiro de la caña, constituyendo una mejora importante en sistema logístico de la época.

En la segunda mitad del siglo XIX se desarrolla la guerra cubana- española, los mambises soportaron con éxitos muchos años de guerra, embrión del surgimiento de la Logística Militar en Cuba, teniendo su origen en el levantamiento en armas de nuestro pueblo contra el régimen colonial español el 10 de octubre de 1868 cuando en condiciones muy desventajosas desde el punto de vista logístico los mambises se lanzaron a la manigua a combatir por la libertad e independencia frente a uno de los ejércitos más poderosos de la época, muy superior en número de hombres y armas y con un sistema estable de aseguramiento logístico.

Los mambises crearon un sistema que les permitiera combatir y subsistir en tan adversas condiciones, con lo cual conformaron un régimen de aseguramiento logístico que contó con tres fuentes fundamentales de abastecimiento:

1. El enemigo como principal suministrador de armamentos y pertrechos militares de todo tipo que les eran arrebatados en los combates.
2. Las expediciones militares organizadas en el exterior.
3. El pueblo organizado en prefecturas y subprefecturas contribuyó con la producción de viandas y vegetales, cría de animales, fabricación de medios de talabartería y municiones, así como dando atención médica a los heridos.

Estas fuentes para el aseguramiento logístico fueron decisivas para el desarrollo de la guerra y marcar un hito importante en la historia de Cuba.

Segunda etapa (desde 1902 hasta 1959): Cuba durante este período fue considerada en diversas ocasiones como un estado títere o una colonia de facto de los Estados Unidos, (Torres Cuevas y Loyola Vega, 2001), con una brecha muy grande entre cubanos ricos y pobres, el 20 de mayo de 1902 fue declarada oficialmente la República de Cuba siendo electo como presidente Tomás Estrada Palma, este primer gobierno formaliza los vínculos de dependencia con Estados Unidos, firmando entre otros acuerdo el Tratado de Reciprocidad Comercial de 1902, mediante el cual productos cubanos eran

beneficiados a su entrada en Estados Unidos con rebajas arancelarias del 20 % mientras que productos estadounidenses eran beneficiados a su entrada en Cuba con rebajas arancelarias del 20 al 40 %; los sucesivos gobiernos cubanos continuaron facilitando que Estados Unidos llegara a tener un control del 70 % del total del comercio exterior cubano, en ese período, es positivo destacar la construcción de la carretera central, elemento de infraestructura importante para el desarrollo del sistema logístico del país de la época y en la actualidad.

Tercera etapa (entre 1959 y 1975): con el triunfo de la Revolución se modifican las relaciones de producción; los medios de producción pasan a manos del Estado y con ello se produce un cambio fundamental en la economía, se pierde todo el comercio con lo Estado Unido y el país se ve obligado a cambiar totalmente su sistema logístico. En 1963 en el viaje de Fidel a Moscú se negociaron nuevas cuotas de exportación de azúcar y métodos agrícolas para solucionar el problema principal del aumento de la producción de azúcar. En 1972 los Gobiernos de Cuba y la URSS acuerdan la ejecución, con asesoría y financiamiento soviéticos, de varios importantes proyectos en el sector del transporte, tales como la construcción del Complejo de los Cuatro Atraques, una Terminal de Contenedores y una Base Central de Reparaciones en el Puerto de La Habana, la reconstrucción del Aeropuerto José Martí y de la Vía Central del Ferrocarril Habana-Santiago entre otros objetivos, para el desarrollo logístico, otro elemento novedoso para el progreso logístico en es que 1968 llegaron a Cuba los primeros contenedores de 8 pies y luego lo de 20 pies, lo que fue propiciando la necesidad de adecuar el sistema logístico a esta nueva tecnología en puertos, empresas transportistas y almacenes de la economía interna. Estas acciones unidas a la integración de Cuba al CAME hacen que se eleven sus relaciones comerciales con los países de la Europa del Este en más de un 80%, por lo que su sistema logístico cambió radicalmente para bien de la nación cubana.

Cuarta etapa (entre 1976 y 1989): el 13 de marzo de 1976 con la creación del Comité Estatal de Abastecimiento Técnico Material (CEATM), se produce un grupo de transformaciones en el trabajo de la Logística en el país. Este organismo tenía la responsabilidad de atender el abastecimiento de los medios de producción y fue encargado también de las actividades asociadas a los procesos de manipulación y almacenamiento de dichos medios nacionalmente. Si cierto es que con la creación del CEATM, se obtuvieron resultados, como: centralización de las necesidades de importación del país, incremento del acceso a información extranjera actualizada sobre Economía de Almacenes, la creación del Centro de Investigación y Desarrollo del

Abastecimiento Técnico Material entre otros también es cierto que la mala planificación y ejecución de compras en importaciones contribuyeron a que creciera exageradamente los inventarios ociosos y de lento movimiento ocasionándole al país elevadas pérdidas de recursos materiales y financieros.

Quinta etapa (entre 1990 y 2004): a partir de 1990, con el desplome del campo socialista y más tarde con la desaparición de la URSS, en un lapso muy corto de tiempo, Cuba pierde a sus principales socios comerciales con los que había mantenido por casi tres décadas un intercambio estable, en un marco de beneficio mutuo, lo que hace que el producto interno bruto del país al baja a casi un 30%, exigiendo esto que se adopten medidas emergentes como la de despenalización de la tenencia de divisas, aumento acelerado del desarrollo del turismo, desarrollo del mercado interno en divisas mediante las tiendas recaudadora de divisa como una vía de obtener moneda libremente convertible y aumentar las importaciones de bienes y servicios. Cuba busca diversificar sus mercados acudiendo a Europa, Canadá y China entre otros países de economía emergente para fortalecer su sistema logístico.

Sexta etapa (a partir de 2001): con la caída de las Torres Gemelas, el 11 de septiembre de 2001, el panorama mundial inicia un proceso caracterizado, entre otras cosas, por una crisis económica y un ambiente de agresividad y conflictos del cual Cuba no escapa como parte de la comunidad internacional. Es de significar que ante la depresión mundial, la economía cubana se ve afectada, por la crisis y por la intensificación del bloqueo. También de influencia externa, aunque positiva, se debe destacar la creación de la Alternativa Bolivariana para las Américas (ALBA) en contraposición al Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA) y el crédito otorgado a Cuba por la República Popular China y más tarde el papel jugado por Rusia en el mantenimiento de las excelentes relaciones diplomáticas y comerciales Cuba-Rusia.

En la actualidad las empresas cubanas se enfrentan a agrandes desafíos debido a los cambios en que se encuentra inmersa la economía mundial. La economía cubana espoleada además por el feroz bloqueo que le tiene impuesto los EEUU por más de 60 años y recrudecido hoy por hoy por la administración norteamericana, liderada por Donald Trump, sin embargo esta espira y sobrevive guiada por El Modelo Económico y Social cubano, quien robustecen el sistema logístico cubano sustentado en los Lineamientos de la política económica y social del partido y la revolución: entre ellos señalamos: el 246, 247, 250, 252, y cito el 253 que expresa: Trabajar para desarrollar un

plan logístico nacional que garantice la gestión integrada de las cadenas de suministro existentes en el país. Se han ampliado en esta década las relaciones comerciales con disímiles países de las diferentes regiones del mundo. En la actualidad se fortalece el transporte multimodal, la carga por contenedores y para esto se desarrolla la terminal del Puerto Mariel y se amplió y profundizó la bahía de Santiago de Cuba para que pudieran atracar barcos de mayor calado, así como se modernizó una parte del puerto de Santiago de Cuba con una inversión con crédito chino.

En esta etapa se producen hoy en Cuba cambios fundamentales en la organización y gestión de los procesos de mercado en la economía, con nueva forma de producción tales como el trabajo por cuenta propia, el aumento de las cooperativas agropecuarias y la inversión extranjera, así como mayor introducción de modernas tecnologías de comunicación que aseguran el paso rápido del flujo material y los flujos de información, permiten monitorear todas las fases del movimiento del producto desde la fuente primaria hasta el consumidor final, se desarrollan industrias que prestan servicios en el campo de la logística, existiendo una mayor necesidad de integración, comenzando a ser reconocido por la mayoría de los participantes en la cadena de suministro, producción y distribución.

CONCLUSIONES

- 1. En la búsqueda bibliográfica se encontró muy poca referencia sobre la logística en la época primitiva y de la era colonial de Cuba.*
- 2. Con la declaración de la República de Cuba el 20 de mayo de 1902 se formalizan los vínculos de dependencia a Estados Unidos en el campo económico y comercial firmando varios acuerdos y tratados que hacían que más del 70% del comercio tuviera bajo el control norteamericano.*
- 3. El desarrollo de la logística en Cuba a partir de 1959 ha ido transitando similar al resto del mundo en el campo de la ciencia y en la concepción de los servicios, en el desarrollo de infraestructura logística los avances se han visto afectados o limitados por el bloqueo que los Estados Unidos mantienen sobre el país por más de 60 años.*
- 4. El autor conceptúa la logística en Cuba en seis etapas, desde la comunidad primitiva hasta la actualidad a diferencia del resto de los autores.*

Referencias bibliográficas

1. Acevedo José A. Suárez, Martha Gómez Acosta y otros. (2003). Gestión de la cadena de suministro, folleto, LOGESPRO, ISJAE, Ciudad de La Habana, Cuba.
2. Bowersox, D. J. y P.J. Daugherty. (1987). "Emerging patterns of logistical organization". Journal of Business Logistics.
3. Comas Pullés, Raimundo. (1996). "La logística: origen, desarrollo y análisis sistémico", revista Logística Aplicada, no. 1, Ciudad de La Habana.
4. Clúster Logístic de Catalunya. (2019).
5. DATASUR, herramienta web. (2019). La evolución de la logística en la historia
6. El Blog Ceupe. (2020). Etapas de desarrollo logístico.
7. Falconer/Drury. (1975). Horreo Epagatina.
8. Lineamientos de la Política Económica y Social del Partido y la Revolución para el período 2016-2021.
9. Ruano Eligio R. (2016). Procedimiento para perfeccionar la gestión logística en el complejo Gastronómico "La Maison" de Santiago de Cuba. AFCEE.
10. Ruano Eligio R (2017). El cuadro de mando Operativo como herramienta de Gestión y Control. AFCEE.
11. Ruano Eligio R. Hernández Norma y Lemoide Frank (2017). La gestión del sistema logístico en organizaciones comerciales. Editorial Academia Española.
12. Ruano Eligio R. (2004). "La logística inversa: diseño de un modelo para su gestión en una empresa comercial", revista Gerencial, del CIMEX, no. 2, La Habana.
13. Torres-Cuevas, Oscar Loyola Vega. (2001). Editorial Pueblo y Educación.
14. Torres Gemeil/Conejero González. (2000). Desarrollo de la logística en Cuba. LOGMARK 2000.
15. Torres Gemeil/Conejero González. (2001). Logística la comunidad virtual.