

Programa Mundial de Alimentos



LOGÍSTICA DEL PMA



Actualizada al junio 2002

Dar de comer al hambriento

El envío de alimentos a cientos y tal vez a miles de kilómetros de manera inmediata es una tarea que el Programa Mundial de Alimentos ha aprendido a realizar con maestría.

Pongamos por caso Rwanda en julio de 1994: más de un millón de personas huyó de golpe de la matanza genocida que se estaba produciendo, creando una ciudad entera de refugiados en lo que entonces era el Zaire (la República Democrática del Congo) casi de la noche a la mañana. En 48 horas el PMA había movilizado cientos de toneladas de productos alimenticios para los refugiados en estado de asedio, transportándolos por vía aérea de Uganda a Goma, en el Zaire. Se evitó así una situación de inanición.

El PMA transporta más ayuda alimentaria que ninguna otra organización internacional. Solamente en 2001, el PMA entregó 4,2 millones de toneladas de productos alimenticios por mar, aire, ríos, carretera y ferrocarril.

A diferencia de las medicinas, los alimentos son voluminosos, y en las situaciones de urgencia se necesitan grandes cantidades. Para una ración típica de alimentos -en situaciones en las que no se dispone de ningún otro producto alimenticio- se requiere más de medio kilo de comida por persona y día. Supongamos que hay que alimentar a 100 000 personas hambrientas, número relativamente pequeño en una situación de urgencia; para ello se necesitarán unos 75 camiones de productos alimenticios, con lo cual sólo tendrán para comer durante apenas un mes.

NO TODO ES COSER Y CANTAR

El transporte marítimo constituye el eje del sistema de transporte del PMA. Alrededor del 90 por ciento de los productos alimenticios del Programa se transportan en barco. En todo momento hay como promedio 40 buques con alimentos del PMA en alta mar, de camino hacia personas pobres y hambrientas.

A pesar de la complejidad de la organización del transporte marítimo, con frecuencia es la parte más fácil; las dificultades surgen en el camino de los alimentos desde los barcos hasta su destino final. A menudo el PMA tiene que desactivar minas, construir caminos, renovar las pistas de aterrizaje, reconstruir puentes y tender vías de ferrocarril para llevar los alimentos a la población pobre.

En 1993, el PMA y otros organismos de ayuda necesitaban con urgencia utilizar el puerto de Mogadiscio para hacer llegar ayuda a millones de personas al borde de la inanición en Somalia, pero el puerto estaba desierto: todos habían huido para escapar de los combates. Así pues, el PMA, con fondos del Banco Mundial y del Japón se hizo cargo de él literalmente, llevó personal directivo y pilotos, reparó y mejoró el equipo, contrató de nuevo a los estibadores y mantuvo el puerto en funcionamiento por su cuenta durante dos años.

Programa Mundial de Alimentos



En los camiones se transporta una gran parte de la carga, a lo largo de caminos accidentados y polvorientos. Ahora bien, cuando éstos son demasiado peligrosos, o simplemente no existen, el PMA se tiene que valer de cualquier medio de transporte a su alcance. Nilo arriba se transportan cientos de toneladas de alimentos en gabarras a través de territorios hostiles hasta el Sudán meridional. Se han cargado suministros a lomos de asnos y de elefantes, en carros de bueyes y en lanchas rápidas, o se han llevado río arriba en canoas de remos.

POR TIERRA Y AIRE

Cuando se presenta una emergencia repentina y urgente, el PMA depende a veces del transporte aéreo para hacer llegar alimentos con rapidez. Como promedio tiene unos 45 aviones funcionando en todo momento, desde pequeños monomotores Cessna Caravan hasta Boeing 707. En 2001 gastó aproximadamente 85 millones de dólares en operaciones de transporte aéreo.

Pero los aviones resultan caros. En general son mucho más baratos los trenes. El PMA ha alquilado 12 locomotoras diésel desde Rusia hasta Georgia y Armenia para llevar productos alimenticios al Cáucaso. Otros trenes transportan ahora alimentos a lo largo de unos 5 000 kilómetros desde los puertos del mar Báltico hasta Kushka, en el Turkmenistán, y Termez, en el Uzbekistán, desde donde se envían al Afganistán.

En 1996, el PMA alquiló cuatro locomotoras de Sudáfrica para hacer llegar alimentos a los inmensos campos de refugiados de Rwanda, Burundi y Zaire. A pesar del costo que supuso el cambio de los bogies de las ruedas del ancho de vía británico de tres pies y seis pulgadas (1,067 m) utilizado en Sudáfrica al de un metro usado por los colonos alemanes que tendieron la red ferroviaria de Tanzania a comienzos del siglo, sigue siendo el sistema más barato y con diferencia más eficaz para esta labor.

EQUIPO BÁSICO PARA LAS CRISIS

En un intento por estar preparado para responder a las situaciones de urgencia repentinas, el Departamento de Transporte y Logística del PMA, que es el elemento central de Programa, creó a mediados de 1995 una dependencia especial, el Equipo Reforzado de Intervención Logística en Situaciones de Urgencia (ALITE). La labor del ALITE consiste en una planificación detallada para hacer frente a situaciones imprevistas de urgencia, con el convencimiento de que hay suficientes alimentos cerca del lugar donde pueden necesitarse y que es posible hacerlos llegar con rapidez a las zonas de crisis.

