

# Centroamérica:

## Inversión en infraestructura de transporte, ambiciones corporativas e intereses geoestratégicos\*

### **Autores:**

*Joel Arriola*

*Elías Córdova*

*Ricardo Granillo*

*\*El presente trabajo fue presentado en forma de ponencia para la Catedra Abierta denominada: “La transformación de la red vial, planificación territorial y desafíos en el gran San Salvador” (14 de mayo del 2014), en forma de contrapunto a las interpretaciones oficiales del gobierno salvadoreño de cara a las millonarias inversiones en infraestructura de transporte.*

*«Quienquiera que ame la verdad en sentido general, es decir, no solamente la verdad de hoy sino también la del porvenir, no cerrará violentamente el paso a una idea que se haya infiltrado en la sociedad, por singular que parezca».*

I.M. Sechenov

Los reflejos del cerebro

## **Contenido**

Resumen .....	4
Introducción.....	5
1. Inversión en Infraestructura de Transporte en Centroamérica .....	7
2. Marco político internacional e intereses del gran capital .....	10
2.1. El Plan Puebla-Panamá sigue vivo .....	10
2.2. Plan Puebla Panamá e intereses del gran capital .....	16
3. Infraestructura de transporte e intereses geoestratégicos: China y Estados Unidos.....	18
3.1. Algunas consideraciones necesarias sobre China.....	18
3.2. China y Estados Unidos: El interés geoestratégico en la región centroamericana ....	22
Conclusiones.....	30
Trabajos citados.....	31

## **Resumen**

Durante los últimos seis años, millonarias inversiones en obra pública de infraestructura de transporte (autopistas, autovías, carreteras, caminos, puertos, canales, aeropuertos, etc.) se están sucediendo en toda la región Centroamérica, desde ampliación de carreteras hasta proyectos de canales interoceánicos, canales secos, etc. Sólo en este tipo de obra pública, se calcula, se han invertido o están por invertirse, alrededor de US\$60.000 millones.

Esta magna inversión, sin precedentes en la historia contemporánea de Centroamérica, se enmarca en frustrados tratados internacionales como el Plan Puebla-Panamá ahora convertido en Proyecto Mesoamérica, cuyas inversiones buscan la conectividad (vial y energética) de toda la región, desde Colombia, hasta México, con el propósito de facilitar la circulación de mercancías, y sobre todo conectar los núcleos manufactureros con los centros de producción de materia prima y plataformas geográficas de exportación.

Por último, estas mega-obras se enmarcan, desde el punto de vista del comercio mundial, en la ampliación del comercio entre China y Estados Unidos y, como apéndices, América Latina y los países del Sureste de Asia.

## **Introducción**

*Centroamérica: Inversión en infraestructura de transporte, ambiciones corporativas e intereses geoestratégicos* es un ensayo de interpretación política y geoeconómica sobre el proceso de inversión en obra pública de infraestructura de transporte sucedido en Centroamérica en los últimos años.

Su objetivo es revisar una serie de datos empíricos sobre las inversiones destinadas a la ampliación y/o creación de una nueva infraestructura de transporte en Centroamérica, con el fin de ubicarlos –en la medida de lo posible– en el marco político internacional al que responden y bajo el cual se orientan, así como comprender los intereses geoestratégicos y geoeconómicos del capital chino y estadounidense en el desarrollo de este tipo de infraestructura en la región.

El tema aquí estudiado toma relevancia debido a que los gobiernos de toda la región centroamericana –incluidos los otrora movimientos guerrilleros que hace años propugnaban una ideología anti-imperialista y que hoy gobiernan Nicaragua y El Salvador– están ejecutando estas millonarias inversiones, sin que hoy por hoy, el movimiento social y la academia dé una correcta interpretación de ello. Por el contrario, los gobiernos de la región y, en muchos casos, sectores de la izquierda y la academia han visto en la millonaria inversión

en infraestructura de transporte un hecho progresivo. Nosotros aquí, ofrecemos un contrapunto a dichas visiones.

La idea central del tema, como se aborda acá, gira en torno al hecho de que las millonarias inversiones en infraestructura de transporte se ubican en el marco del extinto Plan Puebla Panamá, hoy llamado Proyecto Mesoamérica, y que a partir de allí, la modernización vial, transporte aéreo y marítimo en toda Centroamérica no responde a intereses de integración regional de los pueblos, sino a los intereses económicos de las compañías transnacionales instaladas en la región, así como a los intereses geoestratégicos y geoeconómicos del capital monopólico chino y estadounidense.

La metodología utilizada ha sido la recolección de datos a partir de la revisión de documentos históricos, análisis de revistas y periódicos sobre el tema; por otra parte es evidente que el presente trabajo no es la aplicación de ningún marco teórico a un problema concreto, sin embargo no prescindimos de ello. Es claro que en el presente trabajo va inmersa una concepción teórica determinada, a saber: el materialismo histórico y la economía política marxista. Por otra parte, como en todo trabajo de investigación sobre una situación concreta, nos hemos visto obligados a auxiliarnos de diversas disciplinas científicas, como será evidente a lo largo del estudio: desde la economía hasta la política, desde la historia hasta la sociología, y desde aquí hasta la geografía.

Por último, el siguiente trabajo se divide en tres apartados fundamentales. En el primero, estudiamos de forma somera las millonarias inversiones que se suceden actualmente en la región, en un esfuerzo de recolección de datos empíricos sobre dicha situación a nivel centroamericano. En el apartado dos, intentamos ubicar la millonaria inversión mencionada en el marco político internacional al que consideramos responde, y bajo el cual se orienta; además, intentamos dilucidar sobre los intereses a los que responden dichas inversiones.

Por último, en el apartado tres estudiamos el actual proceso de inversión en infraestructura de transporte en Centroamérica desde el punto de vista del comercio internacional. Después de ofrecer un esbozo de la situación de China, pasamos a explicar la lógica geoestratégica y geoeconómica a la que responde y a la cual es orgánica la millonaria inversión mencionada, para finalizar con el apartado de las conclusiones.

## 1. Inversión en Infraestructura de Transporte en Centroamérica

La *Obra Pública de Infraestructura de Transporte* es un tipo específico de construcción que incluye el transporte por carretera (autopistas, autovías, carreteras, caminos, etc.), el marítimo o fluvial (puertos, canales, etc.), el transporte aéreo (aeropuertos) y el ferroviario.

En este trabajo estudiamos la inversión pública en infraestructura de transporte, realizada en los últimos años, en toda Centroamérica<sup>1</sup>, específicamente con el comienzo del nuevo milenio y la firma del tratado del Plan Puebla Panamá en el 2001.

Entendemos la inversión pública como:

Toda erogación de recursos de origen público destinados a crear, incrementar, mejorar o reponer las existencias de capital físico, con el objeto de ampliar la capacidad del país para la prestación de servicios y/o producción de bienes; concepto que tiende a asociarse principalmente con infraestructura física de carácter público (Ministerio de Hacienda, 2010, pág. 2).

\*\*\*\*\*

En la actualidad la región centroamericana atraviesa un intenso proceso de inversión pública en infraestructura de transporte: desde inversiones en desarrollo vial, hasta los ambiciosos megaproyectos de un canal interoceánico en Nicaragua, canales secos en Guatemala y Honduras, una infinidad de carreteras ramales<sup>2</sup> en toda la región, desarrollo e innovación de puertos y aeropuertos, etc.

Un rápido y somero recorrido por toda Centroamérica, observando los principales destinos de la inversión pública en obra pública de infraestructura de transporte, nos puede ayudar a comprender mejor el actual panorama de la región, en cuanto a este tipo de inversión se refiere.

---

<sup>1</sup> En este trabajo usamos los términos Centroamérica y Región Centroamericana sin distinción alguna.

<sup>2</sup> Carreteras ramales son tramos de carreteras que conectan exclusivamente dos carreteras diferentes, sean del tipo que sean (urbana, suburbana, de doble sentido, autovía, etc.). En este caso se refiere a un conjunto de carreteras que conectan los corredores de carreteras centroamericanos: el corredor del atlántico y el corredor del pacífico.

**En Guatemala**, por ejemplo, el Presidente Otto Pérez Molina afirmó, durante la *IX Feria Internacional de la Construcción*, que durante su gestión invertirá US\$1.525 millones en la modernización de la red de carreteras y puentes (no tomando en cuenta el proyecto de corredor interoceánico, o al menos no en su totalidad).

“No podemos hablar de un país dispuesto a competir a nivel regional si no tenemos las condiciones de puertos, aeropuertos y carreteras en buen estado”, dijo el mandatario guatemalteco (*América Económica* 03/19/2012).

La inversión a la que se refiere el presidente Otto Pérez es un ambicioso plan, prácticamente inédito en los últimos años de la historia de ese país. Entre los proyectos principales que abarca están dos carreteras transversales que conectarán los puertos de Santo Tomás de Castilla, en Izabal, en el Atlántico, con el puerto Quetzal, en Escuintla, ubicado en el Pacífico. El costo de este proyecto, considerado un verdadero corredor interoceánico, se ha calculado entre unos US\$7.000 u US\$8.000 millones.

La enorme carretera que contempla una superficie de 140 metros de ancho por 372 kilómetros de largo, además de unir al océano Atlántico con el océano Pacífico, abarcará a 46 municipios de siete departamentos y, en sus terminales oceánicas se construirán dos nuevos puertos donde atracarán barcos de última generación. Además, habrá un ferrocarril para transportar los contenedores de puerto a puerto en un supuesto de cuatro horas y media.

Otra de las inversiones importantes es la interconexión de las fronteras de México y El Salvador mediante la carretera CA-12. Este proyecto, según estima Alejandro Sinibaldi, ministro de Comunicaciones del gobierno guatemalteco, costará unos US\$650 millones.

Otras obras, de menor magnitud, pero del mismo carácter, son algunas carreteras alternas a la ciudad capital, puentes y carreteras en algunos municipios que rondarán los US\$325 millones.

En el caso de **Honduras**, aunque en menor grado, la política es la misma: se plantea la construcción de un inter-conector entre las carreteras del corredor del Atlántico (Honduras) y el corredor del Pacífico (El Salvador). El proyecto plantea la conexión inter-portuaria entre los dos países, con el objetivo de mejorar el comercio y la facilitación del traslado de

mercancías entre los océanos Pacífico y Atlántico y viceversa. El proyecto tendrá un costo total de US\$100 millones.

**El Salvador**, por otro lado, no se queda atrás. En el 2012 concluyó el pacto del FOMILENIO I, que otorgaba US\$460,9 millones para un supuesto desarrollo de la zona Norte del país, de los cuales US\$219 millones se reservaban exclusivamente para la construcción de la Carretera Longitudinal del Norte.

En la actualidad, el segundo compacto del FOMILENIO destinada, esta vez, a la Franja Costero-Marina del país, contempla hasta un total de US\$200 millones en infraestructura, entre los que se encuentran la ampliación de la frontera el Amatillo, por donde circula el 25% del total de productos de exportación del país, la ampliación de la carretera que conduce al Aeropuerto Internacional de El Salvador (AIES) que contempla hasta US\$123 millones, y obras en recorridos que llegan hasta San Marcos Lempa, La Canoa y Camaronera, y otros.

Por otra parte, la ampliación del mismo AIES costará unos \$70 millones (US\$496 millones hasta el 2032), mientras que la reciente culminación del puerto de Cutuco en el departamento de La Unión costó alrededor de US\$200 millones.

Existen otros proyectos como el Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador (SITRAMSS) con un costo de \$10.5 millones utilizados para la construcción de la primera fase del proyecto.

En **Nicaragua**, con el simple hecho del proyecto de construcción del canal interoceánico se contempla una inversión de US\$40.000 millones, un monto que supera por cuatro veces el Producto Interno Bruto (PIB) de ese país, mientras que **Panamá** por su lado, ejecuta la ampliación de su canal interoceánico por un costo de US\$5 mil millones. Aún sin considerar otro tipo de inversión en obra pública, en ambos casos las inversiones son millonarias.

Un cálculo rápido puede hacernos ver que sólo durante los últimos cinco años – dejando de lado las frustradas millonarias inversiones en obra pública de infraestructura terrestre del Plan Puebla Panamá en el período de 2000 al 2006 que corresponde más o menos

a US\$3.420,6– en la Región Centroamericana se han invertido o están por invertirse alrededor de US\$60,000 millones sólo en obra pública de infraestructura de transporte. Es cierto que las dos terceras partes de esta millonaria inversión corresponden al canal interoceánico de Nicaragua; sin embargo, dejando de lado esta cantidad y los otros US\$5.000 millones correspondientes a la ampliación del canal de Panamá, quedan aún US\$15.000 millones, que superan en 500% al financiamiento originario del Plan Puebla Panamá destinado a obra pública de infraestructura de transporte que contemplaba más o menos el mismo proyecto de desarrollo vial, puertos, aeropuertos, etc.

\*\*\*\*\*

Hemos calculado someramente la enorme cantidad de capital físico destinado a la inversión en infraestructura de transporte en Centroamérica, durante los últimos años. Parte de la ejecución de algunos de estos montos aún están en proceso.

Cabe preguntarse ahora, si el voraz impulso de inversión en obra pública de este tipo es un hecho aislado o, por el contrario, corresponde más bien a una lógica política, económica y geoestratégica de las principales potencias imperialistas.

En el apartado que sigue intentaremos explicar la lógica económica y el marco político en el cual se insertan y a la que corresponden las millonarias inversiones arriba descritas; abordaremos los intereses de las compañías transnacionales en el desarrollo de este tipo de obra pública, y más tarde en el apartado tercero explicaremos esta millonaria inversión desde el punto de vista del comercio mundial y de los intereses geoestratégicos de Estados Unidos y China.

## **2. Marco político internacional e intereses del gran capital**

### **2.1. El Plan Puebla-Panamá sigue vivo**

A pesar del silencio de los gobiernos y sus osados intentos por ocultar los vínculos de los millonarios proyectos de inversión arriba mencionados con el Plan Puebla-Panamá (PPP), su íntima y estrecha relación es evidente.

El PPP siguió avanzando, pero de forma silenciosa. Muchos de sus proyectos dejaron de considerarse parte del PPP y fueron planteados como parte de obras de los diferentes gobiernos o de instituciones internacionales, para desviar la atención de la resistencia, y permitir que el PPP siguiera avanzando de forma silenciosa. Muchos lo dieron por muerto” (Zunino, 2010).

Es claro que el desarrollo y la enorme inversión en infraestructura de transporte que hoy en día se ejecuta en toda Centroamérica, estaba contemplada en los planes originarios del PPP. Una rápida revisada de los documentos oficiales del mismo, muestra de forma palmaria esta aseveración.

La estructura originaria del PPP se dividía en dos ejes fundamentales, uno de los cuales era precisamente el *Eje de Integración Productiva y Competitividad*, que incluía a la vez la *Iniciativa Mesoamericana de Integración Vial* con el fin de “promover la integración física de la región para facilitar el tránsito de personas y mercancías y, de esta manera, reducir los costos de transporte” (FLACSO, 2007, pág. 19).

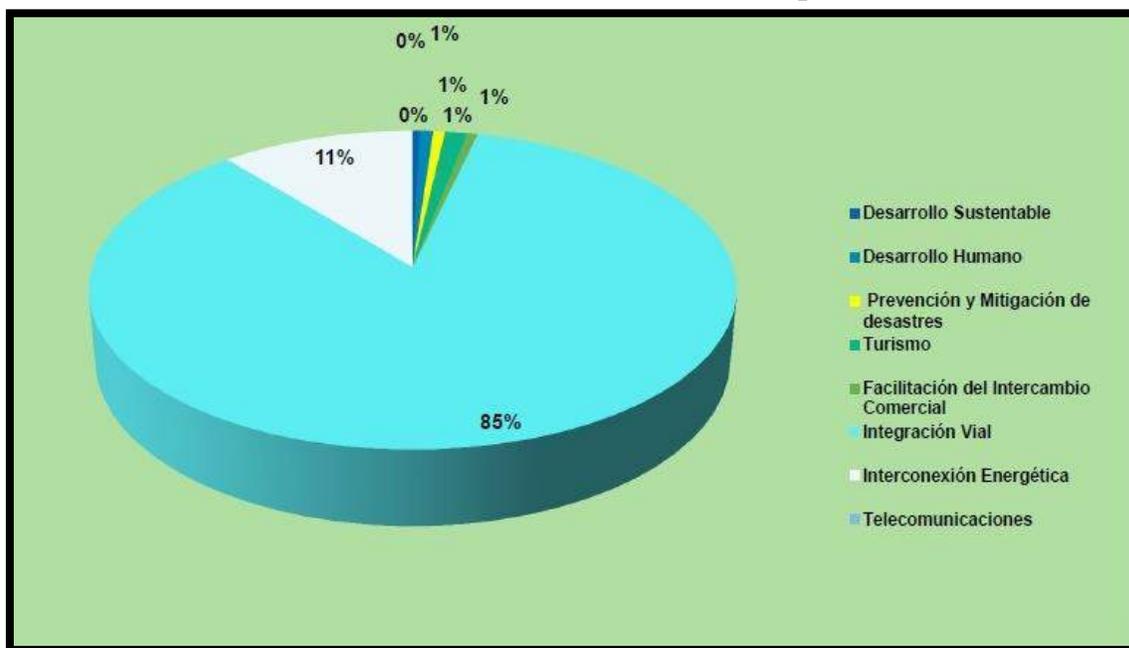
La importancia del desarrollo de infraestructura de este proyecto se hace evidente cuando observamos la distribución del financiamiento para cada una de sus ramas. El Grafico No.1. muestra que el 85% del presupuesto total originario para el PPP estaba destinado a la integración vial. Aún más, las rutas estratégicas en infraestructura de transporte vial contempladas en el PPP se concretizan en la *Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas* (RICAM), que más tarde sería retomada en su totalidad por el Proyecto Mesoamérica. En conclusión, la RICAM es pues, precisamente la red de carreteras que ahora mismo se encuentran en ejecución en toda Centroamérica.

La RICAM consiste en un plan para la construcción de carreteras por una extensión de casi 9000 km. compuestos por los corredores del Pacífico y del Atlántico y una serie de carreteras ramales complementarias. Este plan se complementa con el proyecto de modernización de aduanas y pasos fronterizos y, en un segundo momento, con la ampliación de puertos y aeropuertos, tal y como se muestra en el mapa No.1 (Martínez E. P., pág. 15).

En todo caso, es claro que la millonaria inversión en infraestructura de transporte sigue la lógica del antiguo PPP. En el mapa No.2 se muestran los corredores de la RICAM

que precisamente coinciden, tanto con el PPP originario como con el Proyecto Mesoamérica, y las inversiones actuales en infraestructura vial de Centroamérica.

**Grafico No.1: Distribución del financiamiento por Iniciativa.**



*Fuente: Evelyn Martínez Mejía. Plan Puebla Panamá. PPT*

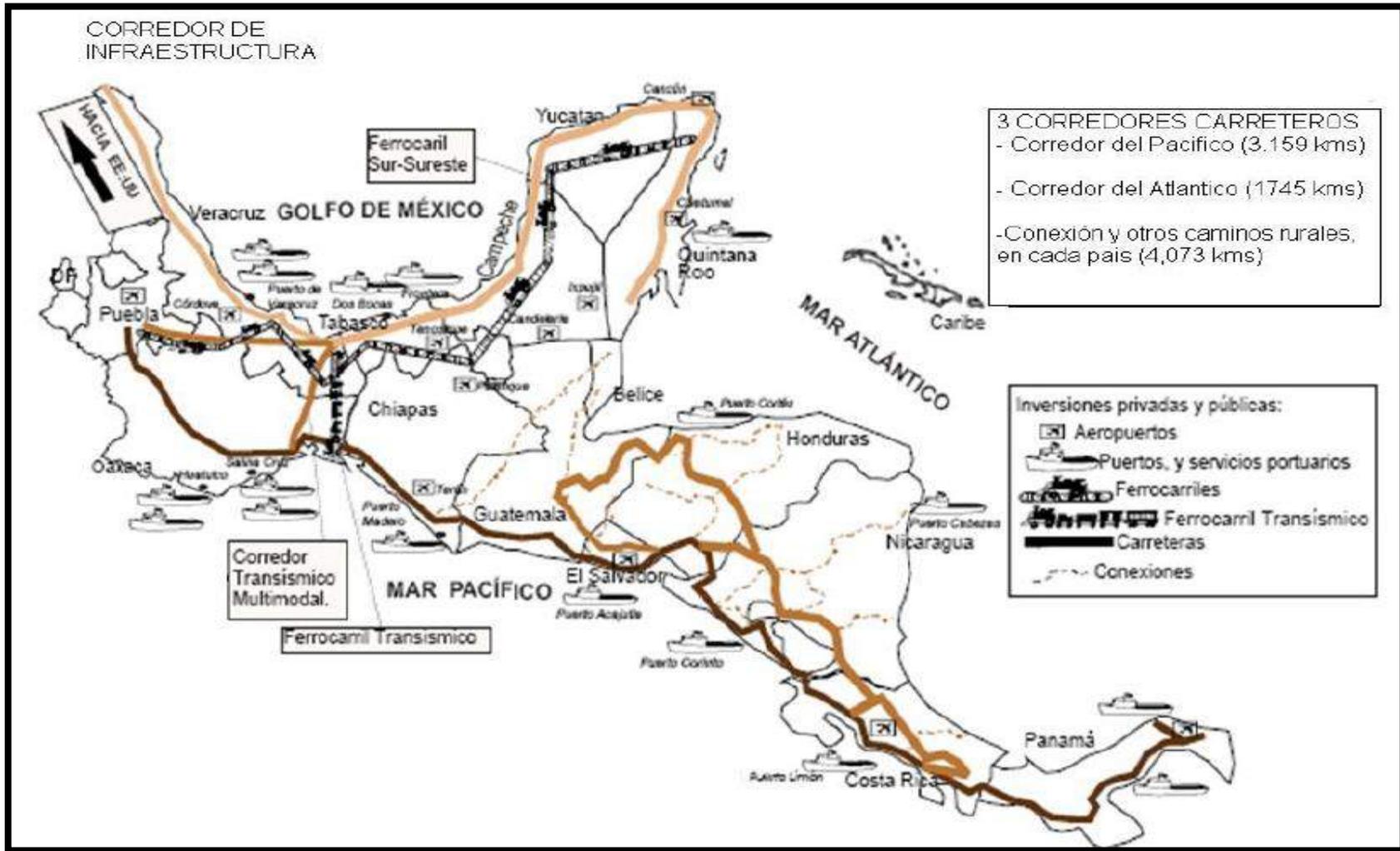
El PPP original, por la misma resistencia del movimiento social y popular, en Junio del 2008, posterior a la *X Cumbre del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla*, donde los presidentes de los países firmantes (incluido Colombia), se transforma en el Proyecto Mesoamérica. Los gobiernos de cada país, decidieron transformar el PPP en Proyecto Mesoamérica, es decir, lo esencial y estratégico del PPP pasa a ser integrado al Proyecto Mesoamérica.

Lo único novedoso del Proyecto Mesoamérica, respecto al PPP es la integración de la “lucha contra el narcotráfico y el crimen organizado”, calcando del Plan Mérida colombiano el componente puramente militar de la guerra al narcotráfico. No es casual o accidental que Edward Snowden, un ex agente de la CIA quien ha divulgado cables secretos del gobierno de Estados Unidos, reveló a mediados del 2013 que “Detrás de la militarización

de las policías de Guatemala, Honduras y El Salvador, y de la instalación de centros de espionaje en esas tierras, se encuentra la intención estadounidense de controlar los océanos y aguas territoriales para asegurarse rutas comerciales y militares” (Martínez Martínez, 2013).

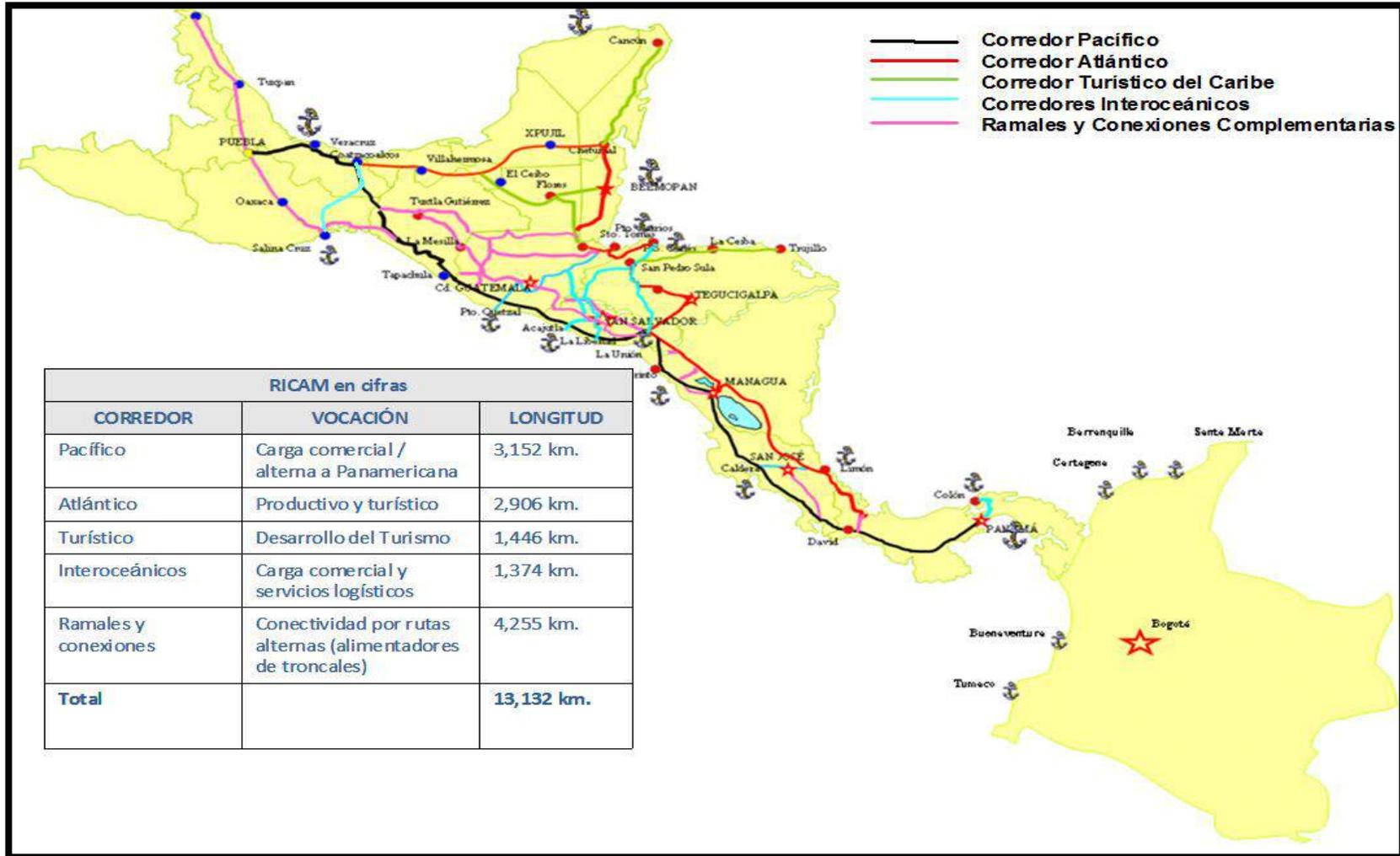
Es evidente, por lo tanto, que la millonaria inversión en Obra Pública de Infraestructura de Transporte que actualmente se ejecuta en toda Centroamérica, responde al marco internacional y a la lógica política, económica y geoestratégica del Plan Puebla-Panamá en su nueva versión, es decir, el Proyecto Mesoamérica. Tal es la primera conclusión de extrema importancia a la que hemos llegado, y sobre la que insistiremos a lo largo de este estudio.

Mapa No.1: Corredor de infraestructura Centroamérica.



Fuente: Evelyn Martínez Mejía. Plan Puebla Panamá. PPT.

Mapa No.2: Mapa de corredores viales de la RICAM.



Fuente: <http://www.proyectomesoamerica.org>.

## 2.2. Plan Puebla Panamá e intereses del gran capital

Entendido el proceso millonario de inversiones en infraestructura de transporte como una lógica regional del otrora denominado Plan Puebla Panamá, ahora Proyecto Mesoamérica, nos corresponde analizar los intereses del capital en dicho proyecto, que no es más, en última instancia, que el voraz impulso del capital foráneo concretizado en las empresas transnacionales.

Tal como dice García Aguirre en sus reflexiones sobre las imbricaciones entre el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y el PPP: “comprendimos [que la construcción de enormes carreteras] respondían a necesidades extra nacionales de reproducción ampliada del capital monopolista norteamericano” (García Aguirre, 2005, pág. 190).

En el caso centroamericano, en línea con lo planteado por Aguirre, la construcción y ampliación de toda la infraestructura de transporte tiene como objetivo, en última instancia, la necesidad, no sólo de la reproducción ampliada de capital a nivel global, y particularmente para Estados Unidos, sino también con una necesidad objetiva de realización de mercancías de los centros de la economía mundial, principalmente de Estados Unidos.

Así pues, la construcción de largas carreteras innovadoras sólo tiene sentido si se considera que la construcción de estas son en realidad una manera de asegurar una circulación rápida, eficaz y a menor costo de mercancías, desde la costa Este de Estados Unidos hasta Colombia y con este hasta Sur América y viceversa, así como asegurar la conectividad entre los centros de abastecimiento de la materia prima, con los llamados nodos o ciudades de ensamblaje (zonas francas) abundantes en Centroamérica, y los puntos de exportación, siempre sobre la base de mejorar los enlaces y la conectividad territorial y marítima para la circulación de mercancías y el potenciamiento de la reproducción ampliada de capital de acuerdo a los intereses de las compañías transnacionales instaladas en la región.

En el mapa No.3 podemos observar cómo la construcción de uno de los ejes de *la Iniciativa Mesoamericana de Integración Vial*, como lo es la carretera del corredor del Pacífico, se articula con las principales carreteras que conducen hacia Estados Unidos,

incluyendo las que conducen a la costa Este de los Estados Unidos donde se concentra alrededor del 85% de la producción agrícola e industrial de ese país.

**Mapa No.3: Rutas de Integración hacia Norte y Centroamérica**



*Fuente: Héctor Ávila Sánchez. Cambios y recomposiciones territoriales. Las regiones de México en la globalización*

No es casual entonces, que este proyecto del PPP se conecte en el Norte con el Acuerdo para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte (ASPAN), un acuerdo comandado por el imperialismo norteamericano y concebido principalmente para apropiarse de los recursos estratégicos de Canadá (petróleo, gas, agua, biodiversidad), así como ampliar y asegurar el control de las principales carreteras de conexión de México con Centroamérica.

A la misma vez, no es casual tampoco que el PPP se conecte en el Sur con la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), un proyecto que

representa una cartera de 350 proyectos de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones con una inversión de aproximadamente \$38.000 millones.

En la práctica, el PPP, el ASPAN y el IIRSA en su conjunto no son sino la base material de la extinta Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), ahora fragmentado en los distintos TLC's de la región (de Norteamérica, Centroamérica y los pueblos andinos). Es decir, estos proyectos constituyen la matriz de infraestructura de transporte y energética para el funcionamiento pleno del libre comercio, visto éste como la circulación de mercancías a bajo costo, principalmente desde los Estados Unidos hacia América Latina. Por otra parte, este proceso también contribuye a masificar la exportación mercantil hacia los territorios de América Latina como una forma de resolver las crisis de sobreproducción recurrentes en sus territorios, a la vez que extrae con ello, parte de la renta nacional de los trabajadores y sectores populares.

### **3. Infraestructura de transporte e intereses geoestratégicos: China y Estados Unidos**

De lo analizado hasta hoy, se desprende que las magnas inversiones en infraestructura de transporte no son sino la concretización del otrora denominado PPP, ahora llamado Proyecto Mesoamérica. Este proyecto además, resulta ser orgánico a los intereses de expansión de las empresas transnacionales en la región, ello mediante la búsqueda de la conectividad entre los centros de abastecimiento, las zonas francas y los focos de exportación, con el objetivo de reducir el costo de movilidad de la mercancía a nivel centroamericano primero y luego a nivel continental.

Nos corresponde estudiar, en esta tercera parte del trabajo, el desarrollo de la infraestructura de transporte en la región desde el punto de vista del comercio mundial y, particularmente, desde el punto de vista de los intereses comerciales del gran capital chino y estadounidense.

#### **3.1. Algunas consideraciones necesarias sobre China**

En este apartado dedicado al estudio de los intereses capitalistas chinos y estadounidenses en el desarrollo de la infraestructura de transporte en Centroamérica, creemos necesario dar, por

lo menos, algunos aportes que contribuyan a contextualizar al lector con la situación de la China actual, sobre todo porque después de la revolución de 1949 se expropiaron las propiedades estratégicas (léase, los medios fundamentales de producción) hasta entonces en manos de la burguesía China y del capital monopólico extranjero, superando de esta forma mediante una revolución social, el modo de producción capitalista. Dicho en términos pragmáticos, China se convirtió en un Estado socialista.

Sin embargo, desde 1978 tras las agudas y recurrentes crisis económicas, comienzan a gestarse en el seno de China una serie de reformas destinadas a abrir su economía al mercado mundial. Las reformas llevadas a cabo por el mismo Partido Comunista de China terminarían derrumbando las bases económicas que sostenían el régimen socialista, a saber: la economía nacional planificada y centralizada, monopolio del comercio exterior por parte del Estado y la propiedad estatal sobre los medios de producción.

Al igual que todas las formaciones económicas, el socialismo se levanta sobre bases materiales, en este caso las tres citadas anteriormente, que fueron precisamente las que se trastocaron con las reformas de 1978.

No es nuestra intención estudiar acá como se restauró el capitalismo en China tras las citadas reformas. Un estudio de este tipo puede verse en Martín Hernández: *El veredicto de la Historia. Rusia, China, Cuba... de la revolución socialista a la restauración capitalista* (2009), sin embargo, una cita del informe del Banco Mundial destinado precisamente al estudio de la liberación e inserción de las economías del Este europeo al mercado mundial, podría resultar reveladora.

Después de la muerte de Mao Tse-tung –dice el citado informe– y de la denuncia de la revolución cultural, las reformas iniciadas en 1978 abrieron la puerta a emprendimientos conjuntos y comenzaron a liberar los precios, primero marginalmente, después de manera más extensiva... progresivamente, fueron abolidas las restricciones al comercio exterior y a las inversiones extranjeras, y se iniciaron varias reformas institucionales, inclusive la creación de un banco central (Banco Mundial, 1996, págs. 10-11).

Estas reformas que culminarían con la restauración del capitalismo y el alzamiento de masas que provocó, así como su aplastamiento en la simbólica plaza de Tiananmen por las fuerzas represivas del Estado burocrático (ya, capitalista), determinan la lógica de China en los años posteriores, en tanto que el mantenimiento de la burocracia gobernante, tomando de contrabando el viejo nombre de Partido Comunista, se mantiene al frente del Estado, pero esta vez, no ya, dirigiendo una economía socialista centraliza y planificada, sino administrando un Estado capitalista.

Quizás este hecho visto desde el punto de vista de la economía mundial parecería insignificante, puesto que tanto la libre operación de las fuerzas del mercado como la propiedad privada sobre los medios fundamentales de producción son características generales a la economía mundial; sin embargo, en China tiene un diferente carácter, en tanto que estas condiciones y las relaciones sociales que genera no son producto del largo desarrollo burgués al estilo clásico, sino producto de reformas instauradas en un economía otrora socialista o al menos en plena transición al socialismo. Es, en ese sentido, una involución histórica.

El hecho de que China haya involucionado, por una serie de acontecimientos históricos que no es el objeto tratar acá (Véase Martin Hernández, *Ob Cit.*), de una economía históricamente superior a una inferior, tiene consecuencias, sobre todo a nivel salarial de la fuerza de trabajo, pues es conocido que todos los Estados en transición al socialismo, además de la implementación del salario nominal, implementan una serie de *salarios sociales* como lo son la educación gratuita completamente hasta el nivel universitario, sistema de salud completo y gratuito, etc.

Pues bien, estos *salarios sociales* fueron poco a poco eliminados con las reformas iniciadas en 1978, mientras que los salarios nominales se mantuvieron prácticamente fijos, cuando no bajaron. Este hecho generó una serie de condiciones históricas, casi únicas en los países donde se restauró el capitalismo en los años de 1978-1986, pues conjugó una serie de condiciones históricas que hicieron, en el caso de China, una enorme base territorial sobre la cual se instalaron miles de empresas trasnacionales de capital Europeo, Estadounidense,

Japonés y de los países llamados Tigres Asiáticos<sup>3</sup>. Como bien dicen Martín Hernández “El crecimiento de la economía china debería ser una amenaza para las potencias imperialistas y, en especial, para los llamados “tigres asiáticos”, sin embargo, no es así. Porque lo que está ocurriendo es que, por un lado, son las grandes multinacionales imperialistas las que están ocupando el fabuloso mercado interno chino y, por otro, en muchos casos, son capitales extranjeros los que están por detrás de los productos “made in China” que invaden el mercado mundial” (Hernandez, 2009, pág. 78).

En efecto, como menciona el informe del mismo Banco Mundial:

La apertura de China alteró la ventaja comparativa de los tigres en el comercio mundial, y ellos, en lugar de resistir, aprovecharon la oportunidad transfiriendo recursos de la manufactura simple para líneas de producción más sofisticadas, valiéndose de su especialización para expandir su producción en China(...)Las exportaciones chinas simplemente sustituyeron a las de los cuatro tigres, lo que ocasionó una caída de la participación combinada de éstos en las exportaciones de vestuario, juguetes y artículos deportivos para el mercado mundial (...) Eso ocurrió con la ayuda de las inversiones directas de los propios tigres, cuyas empresas, en muchos casos, simplemente transfirieron sus líneas de producción a China (Banco Mundial, 1996, pág. 149).

Por otra parte, para 1995 “De las cien primeras multinacionales del mundo, 53 han establecido oficinas en Beijing. De las 50 primeras multinacionales norteamericanas, 28 tienen oficinas en esa misma ciudad” (Hernandez, 2009, pág. 79). Estas empresas usufructuaron la fuerza de trabajo de la clase obrera China; una fuerza de trabajo que además de desgastada políticamente y desorganizada, después de la masacre de Tiananmen cobra un bajo nivel salarial, en relación, por ejemplo, con sus vecinos asiáticos y más aún comparado con los países capitalistas de Occidente. El mantenimiento de la dictadura burocrática gobernante de China sin duda ha posibilitado este hecho.

Por todo ello, para el estudio de los intereses comerciales de China en el desarrollo de la infraestructura de transporte en Centroamérica, partimos de la premisa de que éste no

---

<sup>3</sup> Lo conforman Corea del Sur, Hong Kong, Singapur y Taiwán

es más un Estado socialista o en transición al socialismo, sino que es un Estado donde se ha restaurado el capitalismo, y donde existe una dictadura burocrática encabezada por los dirigentes del mal llamado Partido Comunista Chino, que tras implementar las reformas pro-capitalistas quedaron simplemente encabezando una dictadura burguesa al servicio del capital extranjero. Es importante recalcar que el desarrollo de la economía China no es, en el fondo, el desarrollo chino, sino el desarrollo de las empresas transnacionales instaladas en la región, que ocupan esta base geográfica, como la misma Comisión Económica Para América Latina (CEPAL) ha reconocido, como “fabrica del mundo” (CEPAL, 2011, pág. 7), por ello, el interés chino en el desarrollo de la infraestructura de transporte no es más que, en última instancia, el interés de estas empresas transnacionales en expandir la comercialización de su producción hecha sobre bases territoriales chinas, en el resto del mundo.

En ese sentido no hay diferencia, desde el punto de vista del comercio mundial, entre China y Estados Unidos, pues el interés de ambos es el interés de sus compañías transnacionales en realizar, es decir vender, comercializar su producción, tanto entre ellas, como entre ellas y los países de las periferias.

### **3.2. China y Estados Unidos: El interés geoestratégico en la región centroamericana**

Las economías China y estadounidense están ligadas por una espesa red de comercio e inversión. El mismo presidente de los Estados Unidos Barack Obama ha reconocido públicamente que “nuestras exportaciones a China están creciendo casi dos veces más rápidamente que nuestras exportaciones al resto del mundo” (Merle Jr., 2011), mientras que Gary Looke, el embajador de Estados Unidos en China, afirma públicamente que “las economías China y Estadounidense son altamente complementarias (Xinhua, 2013)”.

Estas declaraciones no son casuales ni una apología a las relaciones chino-estadounidenses. Sólo en el 2013 el comercio Chino con Estados Unidos, su segundo mayor socio comercial, aumentó un 7,5 por ciento interanual mientras que el comercio con su vecina la Unión Europea y mayor socio comercial creció apenas un 2,1 por ciento interanual (Xinhua, 2014).

Este inusitado comercio entre China y Estados Unidos, –Las exportaciones de China a Estados Unidos en el 2013 fueron de un volumen total de US\$368.400 millones, mientras las importaciones sumaron US\$152.600 millones (Xinhua, 2014)–, las dos economías más grandes del mundo, tiene como ruta principal el canal de Panamá; en el 2013 por ejemplo, el flujo de la carga de comercio de China hacia Estados Unidos sumó 10,9 millones de toneladas largas<sup>4</sup>, convirtiéndose con ello en la principal ruta de todo el flujo de Asia a la costa Este de Estados Unidos (incluido Japón, Corea del Sur, Taiwán, etc.), que el año anterior, es decir el 2012, sumó 24 millones de toneladas largas. A la inversa, el flujo de carga de mercancía que atravesó el canal de Panamá en 2013, principalmente desde la costa Este de Estados Unidos fue de un total de 25.8 millones de toneladas, de 30,5 millones que atravesaron el canal en esa dirección durante dicho año (Meléndez, 2014). Otras economías como la venezolana, que en 2013 representó 1,3 millones en flujo de carga por el canal de Panamá hacia China, aunque pequeña, también son importantes.

Las causas para que la abrumadoramente mayoritaria parte del comercio entre China (y también toda Asia) y Estados Unidos se haga por medio del canal de Panamá y no directamente por las costas pacíficas del Oeste de Estados Unidos obedece a razones geográficas. Estados Unidos posee una topografía profundamente accidentada que le imposibilita la construcción de carreteras modernas que atraviesen el país de Este a Oeste.

Dos cordilleras que van desde alturas sobre los 2000 hasta los 6000 metros sobre el nivel del mar (m.s.n.m.) cortan el territorio estadounidense. En las costas del Pacífico los llamados *Montes Apalaches* se elevan hasta unos de 2037 m.s.n.m., mientras que en el Atlántico las *Montañas Rocosas* que cruzan desde Alaska hasta México superan los 4000 m.s.n.m. En Alaska los picos de las Montañas Rocosas alcanzan más de los 6000 m.s.n.m. (Segarra, págs. 8-16). En el mapa No. 4 y 5 puede verse la composición de esta accidentada geografía que imposibilita el comercio de la costa Oeste-Este por medio de carreteras internas en Estados Unidos, mientras que en el mapa No. 6 y 7 se puede observar la composición de

---

<sup>4</sup> Tonelada larga es el nombre de una unidad de masa del sistema británico. Equivale a 2.240 libras (1.016,047 kilogramos).

las principales carreteras, particularmente en el No.7 donde se traza la famosa Ruta 66, la carretera relativamente más corta que conecta las costas Este-Oeste.

Al problema geográfico se le suma otro de carácter histórico: Estados Unidos concentró su actividad industrial y la mayor parte de su actividad agrícola en la costa Noreste. Veintisiete de sus treinta complejos industriales más importantes se encuentran al norte de la costa atlántica, lo que constituye alrededor de un 80-85% de su actividad industrial y agrícola (Ver Mapa No.8); a la vez, es en esta zona de Estados Unidos donde se concentra la mayor parte de su población-consumo. No es casual entonces, que así mismo el mayor número de puertos y los más sofisticados se concentren también en su costa atlántica, como puede apreciarse en el mapa No.9.

**Mapa No.4: Topografía de Estados Unidos (Énfasis en nombres).**



*Fuente: Cristian Segarra. Geografía física de los Estados Unidos.*

**Mapa No.5: Topografía de Estados Unidos (Énfasis Relieve).**



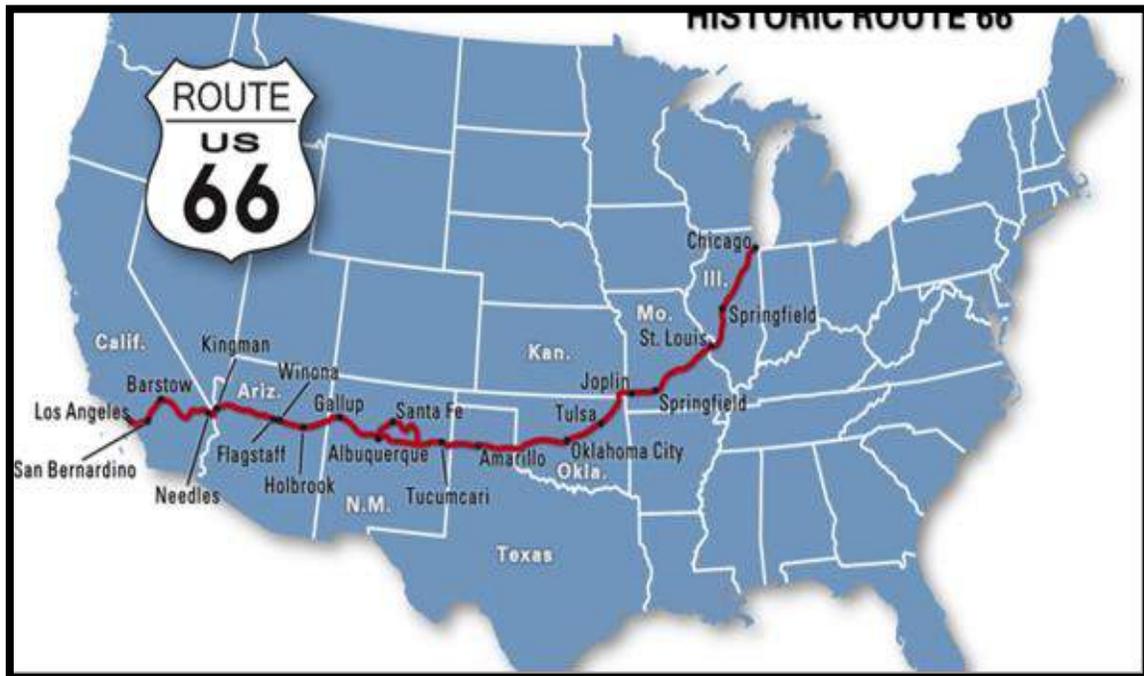
*Fuente: Fuente: Cristian Segarra. Geografía física de los Estados Unidos.*

**Mapa No.6: Carreteras principales y secundarias en Estados Unidos.**



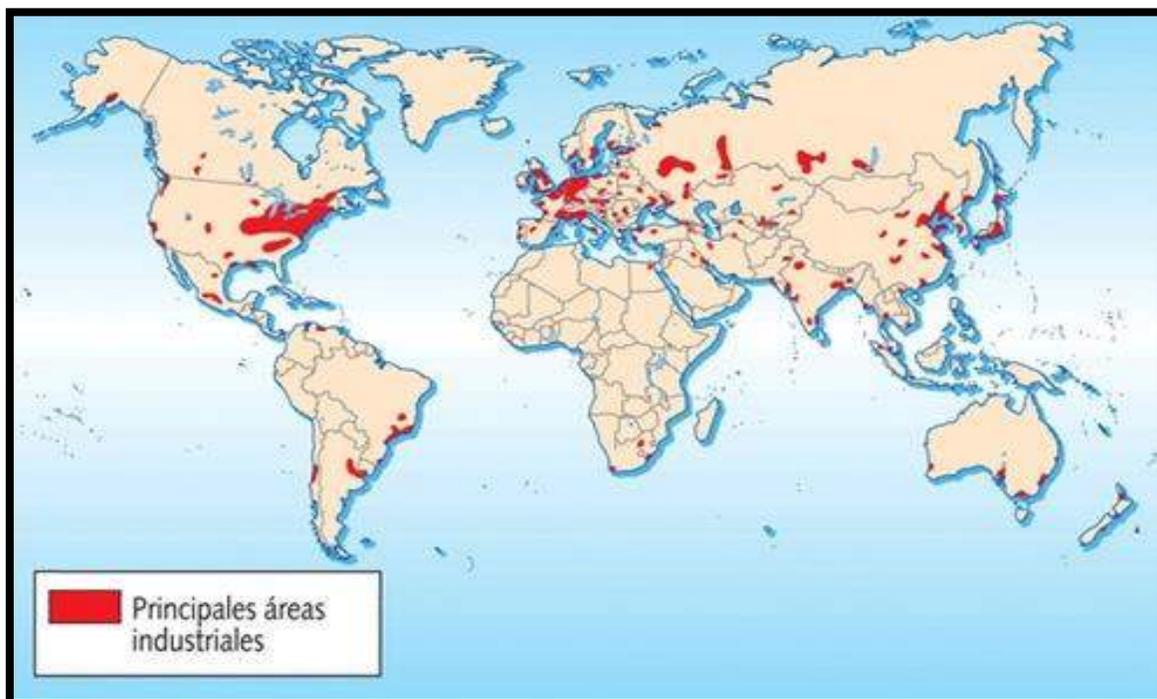
*Fuente: Guía Geográfico América. Mapa Político de los Estados Unidos*

**Mapa No.7: Principales carreteras de Estados Unidos (Énfasis en Ruta 66).**



*Fuente: J. Hevia. 'Road List' por la Ruta 66.*

**Mapa No.8: Principales áreas industriales del mundo.**



*Fuente: Blog de Adrián González. mapa de las principales áreas industriales del mundo*

### Mapa No.9: Principales puertos de Estados Unidos.



*Fuente: Cartilla TLC. Araujo Ibarra y asociados*

En consecuencia, no es accidental el hecho de que tanto el capital chino, que como hemos dicho no es sino el capital estadounidense, europeo, japonés, etc., como el capital estadounidense estén interesados en el desarrollo e inversión de infraestructura de transporte en Centroamérica, pues el canal interoceánico en Nicaragua, la ampliación del canal de Panamá, la creación de canales secos en Guatemala y tal vez en Honduras, corredores de carreteras en el Pacífico y el Atlántico, así como la serie de carreteras ramales y conectivas, no hacen sino posibilitar y ampliar el horizonte del tráfico de mercancías entre Este y Oeste a escala planetaria, pero sobre todo abren las posibilidades para el desarrollo y profundización de las relaciones comerciales entre la zona Este de Estados Unidos y China.

Por otra parte, aunque es menor, no son para nada despreciables las puertas que se le abren a China con la ampliación del Canal de Panamá, la creación y ampliación de corredores interoceánicos y sobre todo la creación del canal en Nicaragua, para el comercio con América Latina, sobre todo si consideramos que en los últimos años el comercio de la región latinoamericana con China ha sido de los más importantes, tanto en exportaciones como en importaciones.

En el período 2005-2010, las tasas de crecimiento de las exportaciones de China hacia América Latina y el Caribe y de sus importaciones desde esta región duplicaron las de sus exportaciones e importaciones totales. Así, la participación de América Latina y el Caribe ha crecido hasta alcanzar el 6%, tanto de las exportaciones como de las importaciones chinas (CEPAL, 2011, pág. 8).

Por si esto se fuera poco, en los últimos años, como bien dice la CEPAL:

China se ha transformado en un socio comercial de mucho mayor peso para la mayoría de los países de América Latina... Como destino de exportaciones, China aumentó su participación en 14 de los 17 países seleccionados y fue uno de los 5 principales destinos de 7 países: la Argentina, el Brasil, Chile, Costa Rica, el Perú, el Uruguay y Venezuela (Rep. Bolivariana de). Como fuente de importaciones para la región, China mejoró su ubicación en todos los países considerados y se convirtió en uno de los 5 principales orígenes para 16 de los 17 países con información disponible (solo Honduras escapa a esta tendencia, pero en este caso China se ubica en la posición sexta)” (CEPAL, 2011, pág. 15).

Aún más, la importancia de América Latina para China radica en que es en esta región donde encuentra parte de la materia prima necesaria para la producción de bienes. Es más, la penetración del comercio chino ha hecho que América Latina privilegie una tendencia hacia la re-primarización de las economías, quedando debilitadas éstas y dependientes de las fluctuaciones del mercado internacional. Es el caso, por ejemplo, de Venezuela, que del total de exportaciones a China, el petróleo crudo representa el 78,3%. Es claro, por tanto, que la región latinoamericana merece importancia para los intereses comerciales chinos, y que la inversión de obra pública en infraestructura de transporte en Centroamérica representa una base material para la ampliación de tales intereses mercantiles.

En conclusión, es evidente que la actual lógica de desarrollo e inversión en infraestructura de transporte no responde a un desarrollo humano en abstracto o a la búsqueda de conectividad e integración regional de los pueblos, sino a una lógica mercantilista de los principales centros del imperialismo a escala mundial. En ese sentido es cuestionable el papel de los gobiernos de la región centroamericana, que invierten sumas millonarias de los fondos

públicos, además de endeudarse con onerosos préstamos otorgados por las Instituciones Financieras Internacionales (IFI's), para ejecutar un plan que sólo beneficia a los capitales monopólicos a escala mundial.

En ese sentido, también es impugnable el actuar de los gobiernos centroamericanos por la entrega de los países de la región a los voraces intereses de los capitales monopólicos que violentan la soberanía nacional, convierten la región en una semi-colonia, no solo por sus características económicas, sino también políticas y sociales, contribuyen a revitalizar el modelo de acumulación capitalista a escala mundial, al posibilitar una reproducción ampliada de capital a escala planetaria, a la vez que ayuda a ralentizar la tendencia decreciente de la tasa de ganancia para los capitales chino-estadounidenses, japoneses, etc.

## **Conclusiones**

Durante los últimos años se suceden en Centroamérica millonarias inversiones en obra pública de infraestructura de transporte. De conjunto, toda la región, tal vez a excepción de Costa Rica, atraviesa por un proceso de inversión de alrededor de US\$60.000 millones. Este millonario proceso, lejos de ser un hecho aislado o casual, como lo intentan mostrar los gobiernos de cada país de la región, es un ambicioso proyecto que se enmarca en el tratado internacional del extinto Plan Puebla Panamá, ahora llamado Proyecto Mesoamérica.

La millonaria inversión es un proyecto de que presente subir la rentabilidad de las corporaciones transnacionales instaladas en la región, mediante la disminución del costo de transporte de mercancías, desde los focos productores de materias primas, los nodos o ciudades de ensamblaje (zonas francas) y los centros de exportación.

Por otra parte, la ampliación y creación de moderna infraestructura de transporte tiene que ver con el proceso de expansión comercial y los intereses estratégicos del capital chino y estadounidense que utilizan el canal de Panamá y la región centroamericana como un puente para el tráfico de mercancía Este-Oeste.

Por último, el capital chino también tiene interés en aumentar sus vínculos y relaciones comerciales con la región latinoamericana, propósito que logrará principalmente con la construcción del canal interoceánico en Nicaragua, a la vez que aprovechará la infraestructura de transporte construida por el extinto Plan Puebla Panamá, incluido la ampliación del canal de Panamá.

Por todo ello, es cuestionable el actuar de los gobiernos centroamericanos, que mientras gastan enormes sumas de dinero y endeudan con millonarios préstamos a la región para la construcción de infraestructura de transporte público que, como ya dijimos tiene el propósito de satisfacer los intereses de expansión comerciales del capital chino-estadounidense, así como aumentar la rentabilidad de las corporaciones transnacionales instaladas en la región, dejan de lado otras áreas importantes como la gratuidad de la educación superior, la ampliación del sistema de salud pública universal, la protección del medio ambiente, etc.

## Trabajos citados

- Banco Mundial. (1996). *Del plan al mercado. Informe sobre el desarrollo mundial*.
- CEPAL. (2011). *La República Popular China y América Latina y el Caribe Hacia una nueva fase en el vínculo económico y comercial*. Santiago de Chile: Impreso en Naciones Unidas.
- FLACSO. (2007). *Dossier: Plan Puebla Panamá*. San Jose, Costa Rica: Fundación Carolina.
- García Aguirre, F. (2005). El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y el Plan Puebla Panamá (Necesarias reflexiones). En Varios, *Integración regional. Los límites del debate económico* (págs. 188-195). México D.F.: Fundación Henrich Böll.
- Hernandez, M. (2009). *El veredicto de la Historia. Rusia, China, Cuba... de la revolución socialista a la restauración capitalista*. Sao Pablo: Marxismo Vivo.
- Martínez Martínez, R. (21 de Agosto de 2013). Snowden revela la disputa estadounidense por Centroamérica. *Rebelión*.
- Martínez, E. P. (s.f.). El Plan Puebla Panamá,.
- Meléndez, J. (11 de Abril de 2014). El comercio marítimo forja un nexo millonario entre Panamá y China. *Diario El País*.
- Merle Jr., D. K. (17 de Agosto de 2011). Economías de EE.UU. y China están ligadas por el comercio y la inversión. *IIP Digital*.
- Ministerio de Hacienda. (2010). *Política de Inversión Pública 2010-2014*. Ministerio de Hacienda Dirección General de Inversión y Crédito Público.
- Segarra, C. (s.f.). Geografía física de los Estados Unidos.
- Xinhua. (6 de Abril de 2013). China se convertirá en el mayor destino de exportación de EE.UU. para el 2022 . *América Economía*.
- Xinhua. (10 de Enero de 2014). Exportaciones de China suben 7,9% en 2013. *XINHUA Español*.
- Zunino, M. (2010). Integración para el despojo: El proyecto mesoamérica, o la nueva escalada de expropiación del territorio . *CIEPAC*.