

19/2016

22 de marzo de 2016

María Luisa Pastor Gómez

Los corredores bioceánicos del
istmo centroamericano, una
fortaleza geoeconómica subregional

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

Los corredores bioceánicos del istmo centroamericano, una fortaleza geoeconómica subregional

Resumen:

La ampliación del Canal de Panamá y otros factores han animado a los países del istmo centroamericano a desarrollar proyectos de corredores bioceánicos que conecten el Océano Atlántico con el Pacífico y/o plataformas multimodales, en base a su ubicación geográfica, al estar localizados estos países en una de las rutas marítimas más concurridas del mundo, lo que incrementa su valor geopolítico y económico.

Abstract

The Panama Canal expansion project and other factors have encouraged the Central American countries to develop projects of bi-oceanic corridors connecting the Atlantic Ocean with the Pacific and / or multimodal platforms based on their geographical location, as these countries are being located in one of the busiest shipping lanes in the world, which increases its geopolitical and economic value

Palabras clave:

Centroamérica, corredores bioceánicos, hub, Canal de Panamá, Gran Canal Nicaragua, comercio marítimo, transporte multimodal

Keywords:

Central America, bi-oceanic corridors, hub, Panama Canal, Nicaragua Canal, maritime trade, multimodal transport

Introducción

Situada entre dos grandes masas continentales, América Central es un istmo conector entre las dos Américas que muestra dos dinámicas geopolíticas contradictorias que son signo tanto de debilidad como de fortaleza:

- De debilidad por su ubicación intermedia entre las zonas productoras de drogas de América del Sur y los mercados consumidores de América del Norte, una circunstancia que convierte a esta franja en ruta obligada para los traficantes y camino de los tráficos ilícitos en sentido sur-norte (drogas y seres humanos) y norte-sur (armas o corrupción de gobiernos locales);
- Paralelamente y debido a su posición geográfica, los países del istmo centroamericano son a excepción de El Salvador, conectores entre el Océano Atlántico y el Pacífico, circunstancia que, unida a su localización en una de las rutas marítimas más concurridas del mundo, incrementa la proliferación de proyectos de corredores bioceánicos y, en consecuencia, su valor geopolítico y económico.

Todo ello coincidiendo con una serie de hechos¹ que van a tener efectos significativos en el aumento del tránsito marítimo en la región centroamericana en un futuro próximo como son:

- La puesta en marcha de la tercera esclusa de Panamá, que permitirá la entrada de un mayor número de barcos y la circulación de otros de mayor tonelaje
- La aplicación de los tratados de libre comercio firmados por los países de la región como el Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y Centroamérica, que van a suponer un aumento significativo del comercio de mercancías
- El proceso de integración centroamericana, que tiene en la unión aduanera y económica un pilar básico. De hecho, en 2015 se firmaron los acuerdos para la supresión progresiva de las fronteras y aduanas entre los países del triángulo Norte (El Salvador, Guatemala y Honduras) a los que se espera se incorpore el resto de naciones que integran el Sistema de Integración Centroamericano (SICA)²
- La intención del Gobierno de Nicaragua de construir un canal transoceánico con capital chino para hacer competencia al de Panamá

Los corredores bioceánicos son vías o puentes para el transporte de mercancías y/o personas que convierten a espacios más pequeños en regiones de mayor alcance, lo que en el mundo global en general es garantía de prosperidad y en el caso que nos ocupa se

¹ MARTINEZ-FRESNEDA BARBASAN, Javier, "El mercado de las infraestructuras de transporte en Guatemala, ICEX Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Guatemala, noviembre 2015

² El SICA lo integran Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y República Dominicana

incrementa, ya que la zona del Caribe y del canal de Panamá es particularmente idónea para la consolidación de *hubs*³ regionales de transbordo (o puertos *pivote* de transporte multimodal en terminología especializada), al encontrarse o interceptarse allí los principales ejes de transporte marítimo este-oeste⁴.

Una tendencia que se ha venido observando durante las últimas décadas es que mientras el número de barcos que cruzan, por ejemplo, el canal de Panamá apenas ha crecido, el tamaño de las naves lo ha hecho de forma muy importante, en un indicativo de que el futuro del sector naviero mundial se dirige a la construcción de buques mucho mayores que los actuales Panamax, los denominados Post-Panamax, sobre la base de que el costo adicional de un transbordo puede ser en parte compensado por la ventaja de poder usar barcos de mayor tamaño y más capacidad de carga.

Esta circunstancia promovió la ampliación del Canal de Panamá que están llevando a cabo las autoridades panameñas, con una inversión estimada de 5.250 millones USD, y ha sido también un acicate para otros países centroamericanos que se han animado a construir nuevas vías interoceánicas: el caso de Nicaragua, que quiere cumplir su sueño de hace 500 años de construcción de un canal, el que se ha dado en llamar *Gran Canal*, de mayores dimensiones que el de Panamá, incluso después de la ampliación o la construcción de cruces multimodales interoceánicos entre el Pacífico y el Atlántico llamados “canales secos”, a través de nuevos puertos capaces de atender a buques Post-Panamax

Tendencias del comercio marítimo mundial y redes de transporte

Espacio y redes

Tal como explica J. Gutiérrez Puebla⁵, el hombre, a lo largo de la historia ha conseguido reducir progresivamente el efecto de la tiranía de la distancia. El espacio se ha contraído, el mundo se ha hecho cada vez más pequeño, porque tanto los flujos materiales como los inmateriales pueden circular a mayor velocidad. El proceso de globalización no se podría explicar sin hacer referencia al proceso de contracción del espacio. Pero no solo se acercan

³ Un Puerto HUB es un puerto central o de redistribución de carga. Es decir, un puerto al que llegan las líneas navieras de largo recorrido, que descargan sus mercancías en dicho puerto, para que después se redistribuyan en líneas de recorrido más corto.

⁴ MARTNER-PEYRELONGUE, Carlos, “Reestructuración del espacio continental en el contexto global: corredores multimodales en Norte y Centroamérica”, *Economía, Sociedad y Territorio*, vol VII, nº 25, 2007, 1-48

⁵ GUTIERREZ PUEBLA, Javier, “Redes, Espacio y Tiempo”, *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, nº 18, Madrid, 1998

los lugares, sino que los costes de los transportes se están reduciendo espectacularmente, lo que produce también una convergencia espacio-coste.

La organización del espacio es cada vez más la de un espacio en red, un espacio surcado por multitud de flujos que se canalizan a través de las redes de transporte. Por lo tanto, no se trata sólo de que el espacio se contraiga por efecto de las nuevas tecnologías de transporte sino que además estas tecnologías sirven de soporte para una nueva forma de organización de la sociedad y configuran el espacio de un modo nuevo. La noción de localización absoluta pierde vigencia progresivamente, mientras que se refuerza la importancia de la conexión a las redes.

El espacio de las sociedades tradicionales estaba dominado por la relación de proximidad; las relaciones eran locales. En la sociedad actual, las relaciones son supralocales, se canalizan a través de redes. Cuando se habla del espacio de los flujos no se niega la importancia de los lugares; simplemente se pone un especial énfasis en el movimiento. En el espacio de los lugares impera la lógica de las distancias; en el espacio de los flujos la cuestión clave es la conexión de las redes.⁶

El transporte multimodal

El tipo de transporte que hoy se practica es el multimodal o intermodal, que combina tramos marítimos con terrestres e incluso aéreos, si procede. Lo único que cuenta es el precio y tiempo entre los puntos de salida y entrega. Según la Convención de las Naciones Unidas sobre Transporte Internacional Multimodal de Mercancías, el transporte multimodal se define así: “Transporte de mercancía utilizando al menos dos modos de transporte diferentes, cubierto por un contrato de transporte multimodal, desde un sitio en un país donde el operador de transporte multimodal se encarga de ellas, hasta un sitio designado para entrega, situado en un país diferente”.

El corredor multimodal no debe confundirse con un corredor de transporte convencional donde no hay más función que el desplazamiento de vehículos cargados de mercancías sobre la infraestructura, las terminales y vías de comunicación de determinado territorio. Por el contrario, el corredor multimodal requiere de una serie de servicios, terminales especializadas y tecnologías⁷.

⁶ ibid.

⁷ MARTNER, op. cit.

Los corredores multimodales de transporte internacional están vinculados al desarrollo de puertos concentradores y distribuidores de carga en contenedores (llamados puertos *hubs* o *pivotes*, que denomina Jan Hoffmann⁸). La principal ventaja de pasar por *puertos pivotes*, señala Hoffmann, es que estos concentran carga y permiten una mayor frecuencia de salida hacia diferentes destinos. Para poder convertirse en *pivote*, un puerto tiene que contar con amplias conexiones de transporte terrestre; estar ubicado en un lugar donde se conectan o cruzan rutas marítimas o contar con altos volúmenes de carga que se generen en su entorno cercano. Los *puertos pivotes* principales son Long Beach en California, (EE.UU), Manzanillo International Terminal (MIT) en la entrada Atlántica del Canal de Panamá y Kingston, (Jamaica). MIT es uno de los puertos donde más ha crecido el tráfico de trasbordo. Igualmente se espera un aumento en el puerto panameño de Balboa, en el lado del Pacífico.

El corredor multimodal es básicamente un corredor de contenedores, no de mercancía a granel o *commodities*, porque permite la integración efectiva de los modos de transporte evitando las rupturas de carga, ya que el contenedor puede viajar indistintamente en barco, tren y camión, sin necesidad de abrirlo ni descargar su contenido en los puertos de transferencia de transporte.

Rutas de transporte

La nueva geografía de los flujos y del transporte, como señala Martner, ha tenido implicaciones en la formación de nuevas rutas y corredores en la actual etapa de globalización, caracterizada por la intensificación de la movilidad de las mercancías. La intensidad de estos flujos se ha producido principalmente en tres regiones continentales, ubicadas en torno a los paralelos 30 y 60 del hemisferio norte, donde se ha concentrado más del 80% del PIB mundial: el Sureste Asiático, Norteamérica y la Unión Europea. Este alineamiento geográfico en torno a ejes este-oeste en el hemisferio norte tiene determinantes profundos en torno a la configuración espacial de los flujos y la conformación de corredores multimodales⁹

De los años 1990 en adelante, el vínculo transpacífico entre el Lejano Oriente y EE.UU se fortaleció por el incremento de los flujos comerciales de los países de reciente industrialización del sudeste asiático, lo que posteriormente se ha incrementado con la incorporación de China a la economía capitalista globalizada, que está actuando como un

⁸ HOFFMANN, Jan, "El potencial de los puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano", Revista CEPAL, agosto de 2000

⁹ MARTNER, op. cit.

nuevo motor del comercio internacional, lo que explicaría la hegemonía de los flujos transpacíficos¹⁰

Por otra parte, durante los últimos 30 años se ha producido la expansión económica de la Cuenca del Pacífico en EE.UU, al convertirse California en puente entre la economía estadounidense y la asiática, en detrimento del antiguo gran polo de atracción que era el este del país. El este, no obstante, sigue concentrando a la mayoría de la población y de su actividad económica y los flujos vinculados con el continente asiático necesitarán, por tanto, de la ampliación o diversificación de los corredores de transporte para atender la demanda creciente de movilidad de la mercancía.

El *hub* portuario del sur de California, constituido por Los Ángeles y Long Beach, concentra muchos flujos de carga. Desde allí, sin embargo, no suelen alcanzarse las ciudades y puertos de la costa este de los EE.UU sino que se establece su límite en las principales ciudades del centro-este, desde Illinois hasta Texas, lo que significa que los flujos asiáticos que llegan hasta el este van vía otros corredores, probablemente a través del Canal de Panamá; aunque exista la infraestructura de costa a costa, esta no opera como puente terrestre¹¹

El segundo corredor transpacífico en importancia está constituido por el eje que vincula al Lejano Oriente con los puertos de la Costa Este de Estados Unidos, vía el Canal de Panamá.

Al albur de esta circunstancia y dada la configuración geográfica de la subregión –un istmo con litorales en ambos océanos, con longitudes parecidas-, es por lo que se ha generado la posibilidad de activar los canales secos para el transporte entre los puertos de carga, como opción para los propios países de comerciar con todas las regiones del mundo o para utilizar los puertos centroamericanos como plataformas de transbordo de carga.

El Canal de Panamá y el centro logístico multimodal

El canal de Panamá constituye uno de los pasos marítimos más importantes del planeta desde el punto de vista estratégico. Inaugurado el 15 de agosto de 1914, el Canal ha cumplido más de un siglo de actividad y en estos momentos se prepara para finalizar las obras de ampliación que acometió en 2009 y que le fueron encargadas al consorcio internacional Grupo Unidos por el Canal (GUPC), encabezado por la empresa española Sacyr-

¹⁰ *ibid.*

¹¹ *ibid.*

Vallehermoso, responsable del diseño y la construcción de las nuevas esclusas.

Antecedentes

Una vez lograda la independencia de Panamá, desgajada de Colombia en 1903, EE.UU puso en marcha y financió las obras de construcción del canal, sobre la base del proyecto francés que ya existía. Desde entonces y a lo largo de todo el siglo XX, Panamá fue efectuando pequeñas conquistas, primero a base de reivindicaciones económicas en la primera mitad del siglo y posteriormente de reconocimiento de su soberanía sobre la denominada *zona del canal* y del derecho de que en ella ondeara la bandera panameña.

Tras una serie de fricciones entre las fuerzas de seguridad norteamericanas y la población local, y después de las arduas negociaciones impulsadas por el presidente de Panamá, general Omar Torrijos Herrera, el 7 de septiembre de 1977 se suscribieron finalmente en la sede de la Organización de los Estados Americanos en Washington los dos tratados denominados Torrijos-Carter ¹², los cuales establecían que el Canal y sus áreas aledañas revirtieran a Panamá al mediodía del 31 de diciembre de 1999. A partir de esa fecha, Panamá asumía la plena y total administración del canal, con la obligación de garantizar su neutralidad y de mantenerlo abierto al tránsito pacífico de los buques de todos los países, en igualdad de condiciones, lo mismo en tiempo de paz que de guerra.

Desde entonces la gestión del Canal está en manos de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), una persona jurídica autónoma de Derecho Público que, creada en base a una reforma constitucional, asumió el control total de las instalaciones, los puertos terminales, el ferrocarril interno, las áreas industriales y de vivienda, las tierras, los bosques y los espacios de recreación que forman parte de la *zona del canal*.

El proyecto de ampliación del Canal

El canal tiene una longitud de 80 km de largo, 12,8 metros de profundidad en la parte del Caribe y 13, 7 en la del Pacífico, y de 91 a 300 m de ancho. La parte más angosta es el Corte Culebra. Tras casi un siglo de antigüedad, las autoridades panameñas comprendieron en

¹²El Tratado Torrijos-Carter que consta de un preámbulo, catorce artículos, un anexo y un acta; y el Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente y Funcionamiento del Canal de Panamá que garantiza el libre tránsito y neutralidad a perpetuidad de éste.

2006 que era necesario proceder a la modernización de la vía interoceánica mediante una ampliación que permita el tránsito de buques de mayor tamaño, capaces de transportar más carga de contenedores. El proyecto de ampliación que se aprobó, consiste en la fabricación de un tercer juego de esclusas, con dos líneas de navegación adicionales más anchas y profundas: una en la entrada del Atlántico y la otra en la del Pacífico, que permitan el curso de naves más grandes.

Las dimensiones originales de las esclusas permiten el paso de buques de 294 m de eslora, 32,3 de manga y 12 m de calado, lo que impuso en la construcción naval un tipo de buque que no rebasase esas características, conocido como «Panamax».¹³ Los fletes para contenedores en un Panamax, nave que tiene 12 m de calado y 290 m de eslora y puede albergar contenedores sólo hasta 4.000 TEUs¹⁴ no resultan competitivos entre Asia y América, ya que actualmente cerca del 40% de la flota mundial rebasa las dimensiones Panamax; de ahí la necesidad del nuevo proyecto, cuya inauguración se espera se produzca, según fuentes oficiales, en mayo de 2016.

La ampliación del canal permitirá el paso de barcos Post-Panamax, con lo que se evitará la congestión actual del tráfico y permitirá el paso de barcos de 386 m de eslora, 49 de manga y 15 metros de calado, correspondientes a buques porta-contenedores de 12.000 TEUs. Con estas obras —las mayores desde la construcción del canal— Panamá espera duplicar la capacidad de tránsito del canal.

La ACP estima que durante los próximos 20 años, el volumen de carga que transita por el Canal crecerá a un promedio del tres por ciento anual, duplicándose en toneladas en el periodo que va del año 2005 al 2025. Ante esta previsión, acondicionar el Canal con capacidad de paso de buques más grandes lo hará más eficiente, al permitir mayor volumen de carga, a coste relativamente inferior y con menor consumo de agua.

Por el Canal anualmente transitan en promedio 14.000 barcos a través de 144 rutas a más de 80 países a nivel. Ésta vía genera al fisco panameño cerca de 2.000 millones USD y con la ampliación se espera que los recursos se dupliquen.

¹³ ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, Ricardo, “El Mar Caribe en su entorno geoestratégico”, Cuadernos de Pensamiento naval Número 12, Madrid, 2010

¹⁴ Las siglas TEU son el acrónimo del término inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies (6,1 m) y que representa una unidad de medida del transporte marítimo. El volumen exterior de una TEU equivale a 38,51 metros cúbicos

María Luisa Pastor Gómez

Históricamente, los segmentos de graneles secos y líquidos han generado la mayor parte de los ingresos del Canal. Recientemente, el sector de carga en contenedores ha sustituido al segmento de carga seca a granel. El crecimiento en el uso del Canal de Panamá durante los últimos años se ha debido casi totalmente al aumento de las importaciones de EE.UU. desde China, que pasan por el canal hasta los puertos del este de los EE.UU. y las costas del Golfo.

La mayor parte del tráfico que surca el canal se desplaza entre la costa atlántica de los Estados Unidos y el Extremo Oriente, mientras que el tráfico entre Europa y la costa oeste de los Estados Unidos y Canadá constituyen, como ya se ha indicado, la segunda ruta principal del comercio de la vía acuática. Sin embargo, otras regiones y países, como los países vecinos de Centroamérica y Sudamérica, dependen proporcionalmente mucho más de esta vital arteria para promover su adelanto económico e incrementar el comercio.

Fuente: Rodolfo Sabonge¹⁵

¹⁵ SABONGE, “Hacia una consolidación de los corredores multimodales en América latina ¿competencia o complementariedad con el canal de Panamá?” XXI Congreso Latinoamericano de Puertos, Antigua, Guatemala, abril 2012

El centro logístico multimodal

Pero Panamá no sólo cuenta con el canal interoceánico, sino que aprovechando la existencia de esta vía como eje principal para la distribución de la carga -con un movimiento anual de contenedores de aproximadamente 4.25 millones de TEUs,- ha buscado el complemento con el sistema de terminales de contenedores creado en el Atlántico y en el Pacífico, lo que convierte al país en un punto importante para el acopio, gestión, transporte y distribución de mercancía a través del desarrollo de plataformas operativas. Con ello, Panamá ha pasado de ser un *punte* para convertirse en una moderna plataforma logística de promoción del comercio mundial por tierra, mar y aire. En Panamá interactúan puertos privados en ambos océanos, interconectados por el ferrocarril interoceánico, carreteras y aeropuertos internacionales, con capacidad de ofrecer servicios para el manejo de la carga y la atención a pasajeros.

Hoy, las cuatro terminales de contenedores que operan en Panamá son administradas por tres de los diez principales operadores de terminales de contenedores en el mundo. Estos puertos conforman el centro logístico más grande de la región: Manzanillo International Terminal (MIT), Colón Container Terminal (CCT), Panamá Ports Company (PPC), subsidiaria de Hutchinson Ports Holding (HPH).

El más importante, MIT, inició sus operaciones en 1995 y se ubica cerca de la entrada del Canal de Panamá en la costa del Atlántico, en el terreno de una base aeronaval de los Estados Unidos durante la II Guerra Mundial que posteriormente revirtió a Panamá en cumplimiento de los tratados Torrijos-Carter de 1977. Se trata de una terminal de transbordo de contenedores, de capital privado norteamericano y panameño, afiliada a Carrix, Inc.

El canal y los puertos logísticos se complementan con el *hub* de transporte aéreo de carga y pasajeros y también con el ferrocarril interoceánico, el primer ferrocarril transcontinental que existió y que fue construido entre 1850-55. Está operado por la empresa Kansas City Southern Railway de los EE.UU. y moviliza una carga de alrededor de cien mil contenedores al año de una costa a otra y pasajeros entre las ciudades costeras de Panamá y Colón, promoviendo el comercio internacional a través de la Zona Libre de Colón (ZLC). Esta última y el Área de Panamá Pacífico son dos ejemplos de zonas económicas especiales dedicadas a la reexportación de mercancías que aprovechan la alta conectividad de transportes hacia otros países y una amplia variedad de beneficios, fiscales entre otros.

Los proyectos de corredores centroamericanos

La ampliación del canal de Panamá y la tendencia a la construcción de buques cada vez más grandes y de mayor capacidad de carga son factores que han abierto importantes oportunidades también para otros países del istmo, en los que se ha desatado la carrera por construir nuevos corredores interoceánicos que compitan con el Canal de Panamá, ya sea mediante una nueva ruta marítima, como es el caso de Nicaragua, que quiere construir un canal tres veces más largo que el de Panamá o a través de vías terrestres, los denominados “canales secos” que proyectan construir otros países del istmo centroamericano: el Corredor Interamericano de Guatemala y el Corredor Seco de Honduras con El Salvador que, contando con una longitud de 371 kms., unirá la costa del Pacífico (Puerto La Unión El Salvador) con la costa del Atlántico (Puerto Cortés, Honduras) .

El Gran Canal de Nicaragua

Nicaragua es el país centroamericano que mayor empeño ha puesto en desarrollar un proyecto para construir un *canal húmedo*, llamado *Gran Canal*, que tendría las características de una vía acuática interoceánica del tipo del Canal de Panamá, pero con mayores dimensiones y más profundidad, de manera que por el mismo puedan transitar buques cuya capacidad exceda la de Panamá

En junio de 2013, se constituyó un consorcio denominado “Hong Kong Nicaragua Canal Development” (HKND), propiedad del multimillonario chino Wang Jing. Con una inversión de 50.000 millones USD, se compromete a que el canal esté construido en el año 2019. Las obras comenzaron oficialmente el 22 de diciembre de 2014. Pese a que desde el propio consorcio se argumenta que la acción emprendida no tiene relación alguna con el propio Gobierno chino, no son pocos los analistas que dudan de esta aseveración y ven la mano de Beijing detrás de este impresionante proyecto¹⁶

El proyecto prevé la construcción de un canal de una longitud de 278 kilómetros (frente a los 77 que tiene el de Panamá); una profundidad de 26,7 a 30 metros (frente a los 13,7 del de Panamá tras la ampliación); una anchura de 230 a 520 metros (frente a los 90 a 300 metros del de Panamá tras la ampliación); una capacidad de tránsito de buques portacontenedores de hasta 25.000 TEU, así como de buques de carga a granel de 400.000 toneladas y petroleros de 320.000 toneladas (frente a las 13.000 TEU y 270.000 toneladas

¹⁶ CHICHARRO, Juan, “Un gran canal en Nicaragua”; Proa al Viento, mayo 2015

del de Panamá tras la ampliación). El tiempo medio de tránsito estimado es de 30 horas para cada buque (frente a las 10 horas del Canal de Panamá).

Además de excavar el canal, el consorcio chino tiene previsto construir carreteras, dos puertos, un lago artificial, un aeropuerto, un complejo turístico y una zona de libre comercio, así como fábricas de acero y de cemento. Inicialmente estaba previsto que dicha obra finalizara en el año 2019 y que entrase en funcionamiento en el 2020.¹⁷ En la actualidad, sin embargo, las obras se han paralizado.

Con esta concesión a una empresa china el comercio global y las relaciones de poder en el hemisferio pueden sufrir una importante alteración, un paso relevante, que vendría a reforzar de forma visible la presencia china en el hemisferio, y, por vez primera, a desafiar seriamente la posición dominante de EEUU¹⁸

China ha venido desarrollando un lento pero creciente proceso de penetración en América Latina. Los chinos habían evitado aparecer con actitudes demasiado evidentes en una región del mundo que durante la Guerra Fría estuvo claramente alineada con Washington y que, de acuerdo con la doctrina Monroe, se consideraba como su zona natural de influencia. En los últimos años, Beijing ha puesto en marcha tres líneas de acción hacia esa zona: asegurar, mediante acuerdos, suministros de materias primas; incentivar el rompimiento de relaciones con Taiwán que mantiene todos los países centroamericanos a excepción de Costa Rica y el reconocimiento diplomático de Beijing¹⁹; la apertura de nuevos mercados para productos chinos.²⁰

El documento aprobado se denomina Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense atingente a El Canal, Zona de Libre Comercio e Infraestructuras asociadas, y otorga a la empresa china “el derecho irrestricto a usar la tierra, aire y espacio marítimo donde se desarrollarán los trabajos de construcción, derechos irrestrictos para extraer, almacenar y usar el agua y todos los recursos naturales necesarios y entregarle al patrocinador todas las propiedades sin contraprestación alguna a cambio”. Indica, además,

¹⁷ RUIZ DOMINGUEZ, Fernando, “I canal interoceánico de Nicaragua”, Documento de Opinión, IEEE, 23 de enero de 2015.

¹⁸ WITKER BARRA, Iván “China, Nicaragua y el nuevo canal interoceánico”, Cuadernos ANEPE, Chile, 28 octubre 2013

¹⁹ En la actualidad solamente 21 de los 193 miembros de Naciones Unidas reconocen oficialmente al gobierno de Taipéi, incluyendo 12 naciones de América Latina y el Caribe: Belice, El Salvador, Guatemala Haití, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, República Dominicana, San Cristobal y Nieves, Santa Lucia, San Vicente y las Granadinas

²⁰ WITKER, op. cit.

que entrega a la empresa china el control del canal por 50 años, prorrogables por otros cincuenta.

Lo particular de este emprendimiento es que se trata de una iniciativa aparentemente privada por el lado chino y pública por el lado nicaragüense. Cabe preguntarse, qué ganaría China con este enorme proyecto: primero, pondría un pie de carácter estratégico extremadamente sólido en América Latina y muy cerca de EEUU; segundo, pasaría a controlar grandes rutas marítimas; tercero, los costos de transporte deberían tender a disminuir lo que le permitirá a China reducir también el precio de traslado de materias primas provenientes de Venezuela y muy especialmente de su socio estratégico en el hemisferio, Brasil; ventajas considerables que podrían explicar el cambio histórico que parece estar en gestación en las relaciones que tiene China con América Latina.²¹

En cualquier caso y tal como ya se ha anunciado, las obras sufren un retraso y su ejecución se va aplazar supuestamente a finales de 2016, debido entre otras razones a la situación económica del empresario Wang Jing , que perdió más del 80% de su fortuna en la Bolsa de Valores de China en agosto de 2015 y también a las opiniones esgrimidas por expertos internacionales²² que han visitado el país y que tras analizar el Estudio de Impacto Social y Ambiental (EISA) que sobre este proyecto realizó la empresa británica Environmental Resources Management (ERM), han recomendado que se detenga su ejecución, al no haberse analizado suficientemente el impacto medioambiental y los riesgos.

El Canal también ha generado una gran oposición en la comunidad científica de Nicaragua, así como en organizaciones ambientales y de derechos humanos, pero principalmente entre miles de campesinos que habitan la zona afectada por la obra, que han organizado 53 marchas por todo el país y exigen la derogación de la ley que entregó la concesión a Wang Jing por 50 años, prorrogable por otros 50

De materializarse alguna vez, esta obra cambiaría por completo a este país centroamericano de dimensiones muy modestas, que habitualmente figura entre los más pobres del mundo (se estima que el 47% de su población vive en extrema pobreza) y que genera un PIB basado en la agricultura, y lo convertiría en el más grande competidor de Panamá, lo que no resulta del agrado de las autoridades panameñas.

²¹ ibid.

²² SALINAS, Carlos, "Nicaragua pospone hasta 2016 el inicio de las obras del Canal", El País, Managua, noviembre 2015



El corredor interoceánico de Guatemala

Guatemala también ha decidido aprovechar su posición geográfica y las tendencias del comercio mundial y se ha sumado a la dinámica de construcción de nuevos corredores bioceánicos, pensando igualmente que el canal de Panamá incluso después de la ampliación no tendrá capacidad para atender a la demanda prevista. Se ha desarrollado en el país el proyecto denominado *Corredor Interoceánico de Guatemala*, una iniciativa privada que cuenta con el beneplácito del gobierno, al considerar que permitirá un posicionamiento estratégico nacional frente al comercio mundial.

El proyecto consiste básicamente, según declaraciones del presidente de la Junta Directiva del *Corredor Interoceánico de Guatemala*, Guillermo Catalán, en la construcción de un canal seco de 372 kilómetros de longitud y 140 metros de ancho, que contará además con dos vías de ferrocarril, una autopista para el transporte de carga, 5 oleoductos para el paso de hidrocarburos y gas, así como zonas industriales a lo largo del corredor.

²³ MORENILLA, Juan "Nicaragua espera que EE UU no vete el proyecto del Canal", El País, Madrid, 29 de enero 2015

En sus extremos se construirán dos modernos puertos, el San Luis y el San Jorge, uno en el océano Pacífico y el otro en el océano Atlántico. Estos, afirma el Sr. Catalán, serán los puertos más grandes de Centroamérica y tendrán la capacidad de recibir de forma simultánea a las mega embarcaciones que, por su tamaño, no podrán pasar por el Canal de Panamá.



Fuente: José Buonamico²⁴

El costo estimado del proyecto guatemalteco es de 9.600 millones USD. La inversión provendrá de una estructura integrada por entidades multilaterales, banca de inversión y usuarios finales. La idea es terminar en 2019 la primera etapa de la construcción.

El corredor logístico o “canal seco” de Honduras a El Salvador

Por su parte, Honduras se ha sumado igualmente al desarrollo de obras de infraestructura con la mira puesta en convertir al país, según declaraciones formuladas por el Presidente Juan Orlando Hernández en mayo de 2015 al diario nacional El Heraldo, en el centro logístico de Centroamérica para la atracción de inversiones. El Canal Seco es una autopista que unirá

²⁴ BUONAMICO, José, 7/10/2014. Derechos de reproducción: www.freshplaza.es

Honduras y El Salvador conectando el Pacífico con el Atlántico y que se encuentra en su etapa final en algunos tramos. El titular de la Dirección General de Carreteras, Walter Maldonado, informó que la obra está terminada en un 80 por ciento y que para el primer trimestre de 2017 estará concluida.

Este canal, que tiene una longitud de 391.8 kilómetros, contempla unir el puerto La Unión, de El Salvador (Pacífico) con Goascorán, en Valle, hasta Puerto Cortés, en el departamento de Cortés (Atlántico). La intención del gobierno hondureño es que se convierta en una vía rápida para el tráfico de mercancías menores a las que pasan por el Canal. Es decir, que sirva para que los barcos que quieren ahorrarse el pago de paso del Canal de Panamá, bajen la carga en el puerto de La Unión en El Salvador y la transporten por esta nueva carretera hasta Puerto Cortés, donde se reembarcaría a los puertos de la costa Este de los USA y Europa, economizando en tiempo y coste.²⁵

Según manifestaciones del mandatario hondureño, se quiere construir, asimismo, un mega aeropuerto en la zona del Palmerol, en la parte central del país y que se convierta en centro logístico de transporte de carga y pasajeros, proyecto que se complementaría con la iniciativa terrestre; se espera que esté finalizado en 2017

Por lo que se refiere a El Salvador, se trata del único país no bioceánico del istmo y el de menor tamaño. En los últimos años ha perdido liderazgo económico al tener una media de crecimiento del 1,8% en 2013 y un 2% en 2014 mientras la media de crecimiento de Centroamérica ha superado el 3,5%. No obstante, por su localización estratégica y su proximidad a la ruta marítima transpacífica que vincula a Asia, trata de posicionarse como centro financiero y logístico regional.

Así, el país cuenta con una terminal de contenedores en el Puerto de la Unión, lista para buques Post-Panamax, con 15 metros de profundidad, 1.900 metros de frente de atraque y 84 hectáreas disponibles para logística²⁶.

Otra de las fortalezas del país es la calidad de sus infraestructuras —el segundo país de Centroamérica, por detrás de Panamá— y en especial su aeropuerto internacional, el más grande de Centroamérica, con una excelente conectividad aérea que concentra el *hub* regional de Avianca-TACA con vuelos a 33 destinos diferentes y tiempos cortos de vuelo a ciudades importantes como México DF (2 h 10 min), Miami (2 h 35 min), Ciudad de Panamá, (1 h 30 min), Bogotá (2 h 55 min), Lima (4 h 40 min), La Habana (2 h 10 min) y Houston (3 h).

Conclusiones

La ampliación del Canal de Panamá ha impulsado nuevos retos a la industria marítima y logística de América, lo que se ha traducido en el deseo de construir corredores bioceánicos.

²⁵ TALBOTT, Alex, “Nuestro corredor logístico”, La Tribuna, 30 septiembre 2015

²⁶ ICEX, “El mercado de la Logística y el transporte en El Salvador”, Oficina Económica Embajada de España en San Salvador, noviembre 2015

Esta proliferación plantea para algunos una imagen del Istmo centroamericano lleno de cruces intermodales o bioceánicos que vinculan los flujos entre la Cuenca del Pacífico y la del Atlántico pero al mismo tiempo segmentan un territorio pequeño en múltiples redes internacionales de transporte. Esta segmentación podría resultar poco realista si se tiene en cuenta que una característica fundamental del espacio de redes de la globalización es la concentración de flujos en pocos puntos o *hub* selectos, con una mayor intensidad y diversidad de servicios, que generan mayor rentabilidad por economías de escala y de alcance²⁷

Otra realidad a tener en cuenta es la existencia de una fuerte inercia, por parte de los actores globales, de utilizar los corredores multimodales establecidos (puentes terrestres y canal de Panamá) cuyos niveles de consolidación son elevados. Adicionalmente, se debe considerar el hecho de que ninguna de las opciones presentadas, ya sea de carretera o ferroviaria, compite con la longitud de la vía terrestre o canal seco panameño, constituido por una red ferroviaria para trenes de sólo 77 kilómetros de longitud.

En cualquier caso, todos los proyectos enumerados constituyen una buena plataforma para atraer a las inversiones públicas y privadas, además de los recursos que se pueden obtener de fuentes externas como los organismos multilaterales de cooperación y ayuda financiera y activar con ello las economías locales, así como la integración regional, y en ese sentido se estima sería positivo para la región.

Seguramente, como señala Martner, el istmo adquiriría un mayor valor estratégico en el concierto económico internacional si se desarrolla como un nodo regional de concentración, procesamiento y distribución de flujos de bienes intermedios asociados a cadenas productivas globales que si se instaura como un simple cruce internacional de carga, aunque incluso así tendría que competir con los *hubs* ya consolidados²⁸

María Luisa Pastor Gómez
Analista del IEEE

²⁷ MARTNER, op. cit.

²⁸ MARTNER, op. cit.

Bibliografía

ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, Ricardo, El Mar Caribe en su entorno geoestratégico, Cuadernos de Pensamiento naval Número 12, Madrid, 2010

CHICHARRO, Juan, “Un gran canal en Nicaragua”; Proa al Viento, mayo 2015

GUTIERREZ PUEBLA, Javier, Redes, Espacio y Tiempo, Anales de Geografía de la Universidad Complutense, nº 18, Madrid, 1998

HOFFMANN, Jan, El potencial de los puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano, Revista CEPAL, agosto de 2000

ICEX, MARTINEZ-FRESNEDA BARBASAN, Javier, “El mercado de las infraestructuras de transporte en Guatemala, Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Guatemala, noviembre 2015

ICEX El mercado de la Logística y el transporte en El Salvador, Oficina Económica Embajada de España en San Salvador, noviembre 2015

MARTNER-PEYRELONGUE, Carlos, “Reestructuración del espacio continental en el contexto global: corredores multimodales en Norte y Centroamérica”, Economía, Sociedad y Territorio, vol. VII, nº 25, 2007, 1-48

MORENILLA, Juan “Nicaragua espera que EE UU no vete el proyecto del Canal”, El País, Madrid, 29 de enero 2015

RUIZ DOMINGUEZ, Fernando, “El canal interoceánico de Nicaragua”, Documento de Opinión, IEEEE, 23 de enero de 2015.

SABONGE, Hacia una consolidación de los corredores multimodales en América latina ¿competencia o complementariedad con el canal de Panamá? XXI Congreso Latinoamericano de Puertos, Antigua, Guatemala, abril 2012

SALINAS, Carlos, “Nicaragua pospone hasta 2016 el inicio de las obras del Canal”, El País, Managua, noviembre 2015

TALBOTT, Alex, “Nuestro corredor logístico”, La Tribuna, 30 septiembre 2015

WITKER BARRA, Iván “China, Nicaragua y el nuevo canal interoceánico”, Cuadernos ANEPE, Chile, 28 octubre 2013