China abona su influencia en Sudamérica a través de la «Ruta de la Seda»

Por: Ariel Noyola Rodríguez and Matt H.
Globalizacion, 04 de junio 2015
rt.com

Toda vez que Estados Unidos insiste en articular esquemas de integración regional orientados a contener su ascenso como potencia mundial (Acuerdo de Asociación Transpacífico, Alianza del Pacífico, etcétera), China se apoya en la construcción de corredores económicos en los planos terrestre y marítimo en diversos espacios regionales.

En una primera etapa, el gobierno chino colocó el fortalecimiento de los vínculos económicos y políticos con el resto de los países de Asia-Pacífico como prioridad. Ahora sin embargo, los vínculos de la «Ruta se la Seda» se pretenden ampliar hasta Sudamérica.

A lo largo de los territorios brasileño y peruano, un enorme tendido ferroviario de 5,300 kilómetros atravesará la selva de la Amazonía y la cordillera de los Andes con el objetivo de conectar el océano Atlántico con el Pacífico. Las vías del tren continental tendrán un costo de entre 10,000 y 30,000 millones de dólares y, en ausencia de imprevistos, se contempla que serán inauguradas el año 2020.

No es la primera vez que China muestra interés en proyectos de inversión vinculados a infraestructuras ferroviarias en América Latina. En Venezuela, el ferrocarril Tinaco-Anaco se construyó por la empresa China Railway Engineering Corporation con una inversión estimada en 7.5 millones de dólares. A mediados de 2014, la corporación China South Railway ganó la licitación para modernizar el entramado ferroviario de Belgrano Cargas en Argentina.

Sin embargo, en la mayoría de los países de la región predomina el trasporte por carretera, promovido con fuerza por las automotrices estadounidenses y europeas desde mediados de los años 50. En Brasil los ferrocarriles únicamente representan la cuarta parte de la capacidad total del sistema de transporte. De esa proporción, alrededor de 35% se construyó hace más de medio siglo.

De la misma forma, las mercancías exportadas a China son transportadas por carretera antes de zarpar en buque por el Pacífico. Desde el Canal de Panamá por ejemplo, tardan más de 30 días en alcanzar su destino asiático. Esa situación aumenta los costos de exportación de los productos agrícolas y disminuye la competitividad comercial de Sudamérica en el plano internacional.

Es que ante la persistencia de la crisis global se ha puesto de manifiesto que la «bonanza económica» impulsada por los altos precios de las materias primas es un asunto del pasado.

De acuerdo con las previsiones elaboradas por el Fondo Monetario Internacional (FMI), el crecimiento del PIB de la región sudamericana para este año no pasará de 1.5%.

En el caso de Brasil, la disminución de la inversión y la desaceleración del consumo interno, terminaron por abrir el camino a una recesión que amenaza con prolongarse. El índice de Actividad Económica (IBC-Br) se desplomó 0.81% el primer trimestre de 2015 en términos anuales, con lo cual cumplió 6 meses en caída sostenida, su peor desempeño de las últimas 2 décadas, según los datos publicados por el banco central.

Bajo esa misma perspectiva, los recursos monetarios a disposición de China (casi 4 billones de dólares en reservas internacionales) representan un alivio económico para los gobiernos sudamericanos, bien sea para apuntalar las inversiones productivas, establecer líneas de crédito en condiciones preferentes, aumentar los intercambios comerciales, etcétera.

En su visita a Brasil la tercera semana de mayo, el primer ministro de China, Li Keqiang, aprobó la compra de 40 aviones de la empresa Embraer, la construcción de un parque industrial automotriz en São Paulo y la extensión de un crédito a la minera Vale por 4,000 millones de dólares. Asimismo, comprometió 7,000 millones de dólares para el financiamiento de Petrobras, un respiro en la turbulencia para el Partido de los Trabajadores (PT), luego de los escándalos de corrupción que involucraron a varios de sus miembros.

Una vez puesta en marcha, la «Ruta de la Seda» permitirá a los empresarios brasileños disminuir los costos de exportar granos a China en aproximadamente 30 dólares por tonelada. En una primera fase, se estima que el tren interoceánico podrá transportar 21 millones de toneladas entre los puertos de Ilo (Perú) y Açu (Brasil). Ya en una segunda fase, se prevé que cuente con una capacidad de almacenamiento de hasta 35 millones de toneladas.

La pregunta que surge es qué tipo de integración económica será la que predomine entre China y Sudamérica en el largo plazo. A excepción de los elevados beneficios para un puñado de empresas «translatinas» bajo el liderazgo de Brasil, hasta la fecha no existe evidencia que permita concluir que los flujos de capital provenientes de China (vinculados en su mayoría a la infraestructura y la extracción de recursos naturales) hayan privilegiado la masiva construcción de eslabonamientos productivos en la región.

En tiempos de emergencia en la periferia y crisis de rentabilidad en el centro del sistema (Estados Unidos, Zona Euro, Gran Bretaña, Japón, etcétera), no hay que perder de vista que China abona su influencia geopolítica en escala global siempre con la mira puesta en garantizar su seguridad alimentaria y energética.

Por lo tanto si bien es cierto que la «Ruta de la Seda» está llamada a transformar radicalmente la geografía económica de Sudamérica, sus promesas de desarrollo e industrialización únicamente se podrán evaluar en retrospectiva.

Ariel Noroya Rodríguez

Fuente: Russia Today.

***Ariel Noroya Rodríguez**: Economista egresado de la Universidad Nacional Autónoma de México.*

La fuente original de este artículo es rt.com
Derechos de autor © Ariel Noyola Rodríguez and Matt H., rt.com, 2015

Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook
Conviértase en miembro de Globalización

Artículos de: **Ariel Noyola Rodríguez** and **Matt H.**

Sobre el Autor

Ariel Noyola Rodríguez is an economist graduated from the National Autonomous University of Mexico (UNAM). Involved in the Centre for Research on Globalization, Global Research, based in Canada. His reports on World Economy are published in the weekly magazine Contralínea and his opinion columns in the international news chain Russia Today. The Journalists Club of Mexico awarded him the National Journalism Prize in the category of Best Economic and Financial Analysis for his pieces issued in the Voltaire Network during 2015. He can be reached at noyolara@gmail.com. Twitter: @noyola_ariel.

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca