

BÚSQUEDA

Es una sección que la revista ofrece de manera ocasional para profundizar sobre temas trascendentes de cualquier materia, por medio del diálogo entre dos analistas. Esta reflexión se podrá leer en un mismo número o en publicaciones sucesivas.

En momentos en que el país vive un intenso debate sobre su futuro, publicamos en esta sección dos importantes análisis sobre el ámbito económico. La pronta apertura del nuevo canal de Panamá, el rediseño del comercio hemisférico y la potencial relación de estas realidades con el puerto de Mariel son abordados por el importante economista cubano Pedro Monreal. Además, el investigador Jorge Piñón aborda las perspectivas del petróleo para Cuba, así como las de sus otros recursos energéticos.

La era Postpanamax: ¿una oportunidad para Cuba?

Por PEDRO MONREAL GONZÁLEZ

Cuba pudiera estar cerca de una coyuntura favorable para renovar su estrategia de desarrollo y para reconfigurar su diplomacia internacional. De hecho, lo que parece estar aproximándose es un tipo de oportunidad muy poco frecuente, de las que toman más de un siglo en aparecer. Se trataría de lo que pudiera denominarse como la era Postpanamax, es decir, la eventual transformación que importantes segmentos del comercio internacional y la organización de la producción mundial experimentarían con la entrada en funcionamiento del nuevo canal de Panamá, previsto para el año 2015, con efectos que se pronostican particularmente intensos en el entorno geográfico cercano a Cuba.

Debe quedar claro que no se trata de una posibilidad cierta. En materia de escenarios económicos cualquier pronóstico puede ser inseguro. No obstante, este parecería ser entre los posibles escenarios a la vista, el que mayores probabilidades le abriría al desarrollo de Cuba. Poder aprovecharlo adecuadamente es harina de otro costal, pero a ello volveremos más adelante.

El hecho de que la capacidad de carga de contenedores de los buques Postpanamax que podrán transitar a través del istmo panameño pueda incrementarse en tres veces no se limita a ser un evento del transporte marítimo. Ello tendría un efecto sustancial en la reconfiguración de la logística de las cadenas globales de valor en las que se basa la producción contemporánea, desde el calzado hasta la maquinaria. Como se conoce, una gran parte de lo que hoy se produce y se consume

implica complejas redes productivas que incorporan componentes y procesos que involucran entidades dislocadas en múltiples lugares del planeta. Un producto en apariencia simple, como un par de zapatillas deportivas, puede incluir hasta 200 partes distintas fabricadas en más de cinco países. En la medida en que asciende la complejidad tecnológica del producto, más complicados son los esquemas de coordinación productiva a nivel global.

El traslado hacia Asia de una buena parte de la industria mundial en los últimos 30 años ha conllevado al funcionamiento de flujos de transporte muy importantes desde Asia hacia América del Norte, los cuales serán eventualmente impactados por el paso a través del canal de los buques Postpanamax, capaces de transportar hasta 12 mil 600 contenedores equivalentes a 20 pies (TEU) a partir del año 2015.¹ Esa modificación del transporte marítimo implicaría un cambio en los parámetros de operación de los mecanismos de logística y de las propias cadenas productivas globales. Los costos de producción, las decisiones de inversión, la relocalización de la infraestructura productiva y comercial, la duración del ciclo diseño-producción-consumo, los modelos de operación de negocios, y la valoración de activos, pudieran cambiar de manera significativa.²

Para ser precisos, no se trataría de un proceso de "retorno" de la base manufacturera hacia Estados Unidos sino de una readecuación de la infraestructura y de los parámetros de operación logística en Estados

Unidos y su entorno geográfico más cercano como consecuencia de la solución de uno de los puntos de estrangulamiento que hoy existen en la operación de las cadenas productivas globales: la limitada escala de los buques porta-contenedores que atraviesan el canal de Panamá. Mayores instalaciones portuarias, nuevas tecnologías, incorporación de nuevos participantes en la cadena, nuevos centros de distribución, diferentes rutas de suministros, y establecimiento de nuevas “aglomeraciones” (*clusters*) productivas que involucran montos sustanciales de inversión ya se han puesto en marcha como consecuencia de la ampliación del canal. Todo ello, con efectos relativamente concentrados en una zona geográfica que incluye el Caribe y la costa Este y Sureste de los Estados Unidos, literalmente frente a Cuba.

El desarrollo del puerto de Mariel, que involucra lo que probablemente sea hoy el mayor proyecto inversionista de Cuba, sin duda se enmarca en ese contexto, pero lo que debería quedar claro es que ello sería apenas la punta del iceberg. Lo que está en juego tiene un alcance mucho mayor, pues la eventual participación de Cuba en ese proceso formaría parte de una dinámica central de la acumulación de capital contemporáneo y este es un detalle muy importante que debe ser tenido en cuenta cuando se trata de pensar en el futuro de Cuba. No se trata de que todo pueda explicarse a partir de una lógica económica. Se sabe que hay otros factores importantes. Lo que aquí se afirma es que por primera vez en mucho tiempo Cuba pudiera ser parte –modesta pero efectiva- de un proceso central de la producción mundial. No se trataría de una participación limitada a sectores específicos sino de poder funcionar como parte de un proceso de modificación de costos y de la reconfiguración de esquemas que afectarían la forma en que se organiza una parte sustancial de la producción y el comercio contemporáneo.

Desde esa perspectiva, la nueva zona portuaria de Mariel no se limitaría a ser, como habitualmente se afirma, una moderna terminal de contenedores sobre la que se erigiría una zona especial de desarrollo. Eso también pudiera ocurrir, pero no sería realmente lo más importante. Las cosas pudieran ir mucho más allá, pues Mariel podría ser un factor en la reducción del costo de productos globales como el *lphone*, en la estabilidad del suministro de los componentes que utilizan las plantas ensambladoras de Toyota en Alabama, Mississippi, y West Virginia, en el establecimiento de nuevos centros de distribución en la costa Este de Estados Unidos, en el incremento de la competitividad de la manufactura brasileña, o en la operación eficiente de la llamada “cinta transportadora circum-ecuatorial” que eventualmente movería contenedores de carga alrededor del mundo, por citar solamente algunos ejemplos. De esa manera, la posibilidad de que Cuba quedase dentro o fuera de ese proceso no sería un asunto que exclusivamente

afectaría al país. También puede ser conveniente para el resto de los participantes en el proceso. Si la incorporación de Cuba a ese proceso resultase beneficiosa para el capital transnacional, como todo parece indicar que es el caso, ello pudiera desatar dinámicas económicas y políticas inéditas para Cuba en el último medio siglo.

Probablemente desde la Revolución de Haití, hace más de doscientos años, no había aparecido una coyuntura económica tan potencialmente favorable para Cuba que combinase su alcance global con una relación directa con la operación de modalidades centrales de la acumulación de capital. La geografía, al igual que hace 200 años, vuelve a ponerse a favor de la posibilidad de reinventar, al menos económicamente hablando, la Isla de Cuba.

Cifras, hechos y mapas de Google

La llamada industria del transporte marítimo de contenedores es la espina dorsal de las cadenas de suministros intercontinentales que hacen posible el funcionamiento de la principal modalidad de organización productiva de la economía contemporánea: las cadenas productivas globales. Dicho de otro modo, sin la industria del transporte marítimo de contenedores no existiría la globalización tal y como se conoce hoy, algo que se refleja en el hecho de que la industria del transporte marítimo de contenedores es responsable del 98 por ciento del transporte intercontinental de contenedores y del 60 por ciento del valor del comercio mundial.³

La puesta en marcha del nuevo canal de Panamá contribuirá decisivamente a la solución de uno de los principales cuellos de botella del comercio internacional y de las redes logísticas de las cadenas productivas globales. En una actividad donde la gran escala es decisiva, los llamados buques Panamax (específicamente diseñados para atravesar las actuales esclusas del canal) pueden transportar como máximo 4 mil 400 contenedores equivalentes a 20 pies (TEU), mucho menos que los 12 mil 600 contenedores TEU que viajarán en las naves Postpanamax a partir del 2015, con las consiguientes reducciones de costos por contenedor transportado que ello implicaría, y que se estiman en ahorros aproximados de un 50 por ciento en el costo por contenedor.⁴

Un primer efecto previsible sería la modificación de la distribución geográfica del transporte de contenedores entre Asia y América del Norte. Actualmente la costa occidental de Estados Unidos recibe cerca del 75 por ciento de la carga por contenedores, que luego es transportada hacia sus destinos finales me-

BÚSQUEDA



diante el llamado transporte intermodal, principalmente mediante el ferrocarril. La posibilidad del paso por Panamá de buques mayores desde Asia hacia la costa este de Estados Unidos previsiblemente incrementará el porcentaje de carga por contenedores que transitaría directamente desde Asia hacia la costa este de Estados Unidos, estimándose que entre el 25 y el 30 por ciento de la carga por contenedores que hoy recibe la costa occidental sería transferida a la costa oriental.⁵ Obviamente ello requiere de inversiones gigantescas, actualmente en marcha, para poder acondicionar los puertos de la costa este de Estados Unidos, que con muy pocas excepciones no están en condiciones de recibir hoy buques Postpanamax. Adicionalmente, se esperan modificaciones importantes en la organización de la logística de las cadenas productivas, incluyendo el establecimiento de nuevos centros de distribución que darían servicio no solamente a la zona este, sino también a la zona central de los Estados Unidos. Estas eventuales modificaciones no se refieren a una parte cualquiera de la economía mundial sino a la llamada zona atlántica de los Estados Unidos, una de las áreas con mayor demanda de consumo del mundo, sede de importantes mercados financieros, poderosa fuente de innovación tecnológica, importante base productiva y centro de decisiones del capital global.

Pero los efectos del nuevo canal también se harían sentir con fuerza en el Caribe, pues el proceso anterior no podría operar eficientemente en ausencia de un tipo de base logística en el Caribe, de una clase muy específica a la que se le denomina “transshipment center” o “global load center”, que tendría unas escalas nunca antes vistas en la región y que conllevaría a cambios en la especialización productiva del Caribe. En esencia, los “transshipment centers” de la era Postpanamax

del Caribe funcionarían como piezas claves del abastecimiento del mayor mercado de consumo del mundo (costa oriental de Estados Unidos) y de la logística de las cadenas globales que abarcan desde Asia hasta América del Norte y del Sur, a partir del desarrollo de megapuertos y de actividades conexas tales como zonas de procesamiento para la exportación.⁶

Aunque una parte de los buques Postpanamax que transiten a través del nuevo canal eventualmente conectarían directamente los puertos de Asia con un número relativamente limitado de puertos de la costa este de Estados Unidos (actualmente en proceso de expansión), un sistema basado en el arribo de grandes buques porta-contenedores a los megapuertos del Caribe para traspasar la carga (incluido el reordenamiento del contenido de los contenedores y la agregación de valor a nivel local) hacia naves menores que puedan acceder directamente a la mayoría de los puertos del este y del sureste de Estados Unidos es más eficiente que organizar una red alternativa de distribución mediante actividad de “transshipment” desde los pocos grandes puertos de la costa este de Estados Unidos con capacidad para recibir buques Postpanamax hacia los otros puertos estadounidenses menores.⁷

Se estima que un esquema similar pero enfocado hacia el resto del Caribe y América del Sur, principalmente respecto a Brasil, sería también el sistema más ventajoso para el movimiento de carga por contenedores en esas áreas. Pero el proceso no se limitaría a que algunos muy contados puertos del Caribe, los que logren afirmarse como megapuertos, funcionen como grandes nodos de distribución a escala continental (Estados Unidos y el resto de América) sino que también incluiría el establecimiento de los que ya algunos especialistas llaman el “Caribbean gateway”, un nodo regional de una red logística articulada alrededor de tres o cuatro mega-puertos del Caribe que pudiera funcionar como una pieza clave en la llamada “cinta transportadora circum-ecuatorial” consistente en un sistema eficiente de flujo de carga por contenedores con un alcance verdaderamente global y en el cual los megapuertos del Caribe no solamente conectarían flujos de contenedores entre Asia y América sino también entre Asia, América y Europa.⁸

Esas son las razones por las que las principales empresas transnacionales especializadas en la operación de puertos y líneas de carga marítima están apostando fuertemente e invirtiendo grandes sumas en el desarrollo de megapuertos en el Caribe.

Aunque en apariencia pudieran existir muchos candidatos en el Caribe a convertirse en mega-puertos, el sistema que se está gestando solamente admite un número muy limitado de ellos. San Cristóbal en Panamá, Freeport en Bahamas, y Caucedo en República Domi-

BÚSQUEDA

nicana son, desde hace algún tiempo, los favoritos en esa carrera. Kingston, en Jamaica, parece no estar en condiciones de expandirse a tiempo, por falta de inversiones, mientras que el puerto del Mariel, recién incorporado a la competencia, es probablemente el que más rápidamente esté avanzando.⁹ Más importante aún, en una perspectiva de mediano y largo plazo Mariel pudiera ser el que mejores condiciones tiene para establecerse como el mayor megapuerto del Caribe, dada la combinación de ubicación geográfica, calidad de la fuerza laboral, amplia disponibilidad de espacio para futuras ampliaciones, la escala del país en el que se asienta, la asociación con la segunda mayor empresa transnacional en operación de puertos, y una mayor complejidad relativa de la economía nacional de la que forma parte y que favorece potenciales eslabonamientos productivos, a pesar de los muchos problemas de funcionamiento actual de la economía cubana, ninguno de los cuales es insoluble, pero cuya solución requiere cambios económicos, sociales y políticos vastos, complejos y profundos que aún no se aprecian claramente.

No se requiere de una investigación particularmente compleja para darse cuenta de las ventajas potenciales de Mariel en relación con el resto de los otros potenciales megapuertos del Caribe. Bastaría una sesión de trabajo con los mapas de Google para darse cuenta de la superioridad potencial de Mariel. En un negocio donde la combinación de escala y la geografía son decisivas, Mariel lleva la delantera.

Existe, sin embargo, una gran desventaja: la ausencia de relaciones comerciales entre Cuba y Estados Unidos. Obviamente esa circunstancia no es solo el estorbo principal para que Mariel logre afincarse como el megapuerto número uno del Caribe. Es, sobre todo, el mayor impedimento que tiene Cuba para poder aprovechar una inusitada coyuntura que le permitiría modificar su perfil de inserción internacional con vistas a poder avanzar hacia el desarrollo. No es una cuestión del megapuerto en sí mismo sino del papel que este pudiera tener en la modificación de la estructura económica del país, un proceso que esta vez —a diferencia de momentos anteriores— estaría “enganchado”, para decirlo de manera gráfica, a una dinámica, global y central a la vez, de la acumulación contemporánea de capital.

Usualmente se afirma, y no falta razón en ello, que el aprovechamiento de la actual expansión de Mariel y de sus ventajas económicas derivadas no será logrado en ausencia de relaciones económicas “normales” entre Cuba y Estados Unidos. Se afirma también, pero en eso no estoy de acuerdo, que habría que esperar a que tales relaciones se restablecieran.

El asunto es que bien miradas las cosas, el orden de los factores pudiera darse a la inversa. La conveniencia de integrar el puerto de Mariel en una lógica Postpanamax pudiera desatar una dinámica de cambio, originada en una combinación de intereses económicos

y políticos, favorable al establecimiento de relaciones económicas “normales” entre Cuba y los Estados Unidos. Queda claro que existen muchos factores que intervendrían en un proceso de tal naturaleza y que el resultado antes esbozado no es inevitable. Sin embargo, el hecho cierto es que en ausencia de un gran hallazgo de reservas petroleras en Cuba (algo que no ha llegado a materializarse, al menos por ahora) no ha existido una coyuntura tan favorable para incentivar un cambio en el *status* de las relaciones bilaterales Cuba-Estados Unidos como la relativa al escenario Postpanamax.

Pudiera pensarse que se exagera, pero formar parte de un proceso que lograra reducir el costo de cada uno de los 12 millones de contenedores que arriban a los cuatro mayores puertos de la costa Este de Estados Unidos, con el consiguiente efecto que ello tendría en el precio de los productos de consumo en el mayor mercado del mundo, en la reducción del costo de los insumos de cadenas productivas globales que se originan en Asia, y en la mejoría de las ganancias de miles de empresas, no es un asunto menor. Seguramente eso sería mucho más relevante para el funcionamiento de la economía global que hospedar turistas, explotar minas, o inclusive producir medicamentos en una pequeña isla del Caribe. El cambio de políticas se puede gestionar activamente. Esa es precisamente la harina de otro costal que se mencionó al inicio de este texto.

La cuadratura del círculo

Cuba necesita desarrollarse, o para ser más precisos, requiere ser un país en el que la capacidad de innovación humana se convierta en la fuerza propulsora del crecimiento de una base material que permita asegurar un elevado nivel de bienestar económico equitativamente distribuido, socialmente incluyente, ecológicamente sustentable y garantizado por la democracia política (que puede admitir diversas formas). La posibilidad de que ello se logre o no dependerá sobre todo de la dinámica política interna del país, pero ello no ocurrirá en medio de un contexto internacional neutral. Lo externo siempre acaba por ser internalizado.

Cuba es una pequeña economía insular, actualmente en situación muy precaria y en la que la movilización de sus activos económicos apenas logra asegurar la subsistencia de su gente. Las razones de que ello sea así son variadas, pero las fundamentales son internas. No obstante, una de las singularidades de la situación consiste en que el factor geográfico —que potencialmente puede ser una ventaja— actúa desde hace medio siglo como una desventaja. No poder aprovechar para el desarrollo económico propio la cercanía al mayor espacio de acumulación de capital del mundo y por el contrario, tener que resistir la coerción política

BÚSQUEDA



y militar del mayor Estado del planeta son un factor externo negativo que ha terminado siendo internalizado.

Tres preguntas parecen pertinentes: ¿Es plausible pensar que Cuba pudiera desarrollarse mientras persista la singularidad antes apuntada?; si la respuesta es positiva, ¿cuál sería la estrategia concreta de desarrollo alternativo?; si la respuesta es negativa, ¿cuál sería el plan específico para resolver el *impasse* con los Estados Unidos? Obviamente, el tema es complejo y las respuestas son y seguirán siendo variadas.

Tratar de desarrollar el país en ausencia de una relación económica con los Estados Unidos pudiera ser considerado algo tan imposible para unos como descabellado parecería ser para otros la noción de que un país pequeño como Cuba pueda desarrollarse bajo la sombra de los Estados Unidos. Después de todo, resulta incluso difícil definir con precisión en qué consistiría una relación “normal” con Estados Unidos. No debería mirarse al pasado, pues ello no ocurrió entonces. Tampoco es alentador revisar la situación actual de la mayoría de las pequeñas economías del mundo con el capital transnacional. No hay que ir muy lejos. Basta mirar hacia Centroamérica y el Caribe.

Por todas esas razones, la posibilidad del desarrollo de Cuba —especialmente en lo tocante al papel de los Estados Unidos— se asocia a la metáfora de “la cuadratura del círculo” que se utiliza para designar el intento de lograr lo que parece imposible de alcanzar.

No se proponen soluciones para tal problema en este texto. Lo que nos ha parecido conveniente es tratar de estimular la discusión sobre el tema a partir de las dinámicas que eventualmente se desarrollarían con el funcionamiento del nuevo canal de Panamá en el ya muy próximo año 2015. El aspecto que se ha querido destacar es que se trataría de un acontecimiento que potencialmente sería muy importante para Cuba y que de hecho parecería ser la mejor oportunidad en mucho tiempo para intentar replantear las posibilidades de desarrollo nacional y la diplomacia internacional de la

nación. Por tratarse de algo relativo al futuro lo que se afirma aquí tiene un inevitable componente especulativo, cosa que no debe preocupar demasiado porque todo intento de avanzar el debate encaminado a producir conocimiento se apoya en el análisis, pero también pasa de alguna manera por la especulación.

La breve evaluación aquí presentada se apoya en la consideración de que se trataría de algo inédito para Cuba, al menos en los últimos doscientos años: la posibilidad de formar parte de un proceso central de la acumulación del capital, en este caso de una reconfiguración de las cadenas productivas globales, y el posible efecto que ello tendría en modificar poderosos intereses económicos y políticos favorables a la participación de Cuba en el proceso.

Ya se ha aclarado antes que no es un proceso acerca del cual exista certidumbre. Vale reiterar ahora que la incorporación de Cuba al proceso no es ineludible ni que debería estar dictada solamente, ni principalmente, por una racionalidad económica. Tampoco sería responsable apostar el destino de la sociedad cubana a un alineamiento simplista a los intereses del capital internacional. Por supuesto que en el terreno de las estrategias y de las políticas siempre hay más de una opción y queda claro que lo político será decisivo en el corto y mediano plazo, pero conviene tomar debida nota de la magnitud y de la naturaleza del proceso que pudiera estar avecinándose.

Notas:

1- TEU es la unidad de medida de capacidad de transporte marítimo en contenedores más utilizada. Es un acrónimo de la expresión inglesa “Twenty-foot Equivalent Unit”, y es el tamaño que se ha establecido como base en el transporte de contenedores, tomando como unidad la capacidad de un contenedor de 20 pies.

2- Conway K.C., North American Port Analysis: Beyond Post-Panamax Basics to Logistics. *Real Estate Issues*. Volume 37, No. 1, 2012.

3- Pinnock, Fritz e Ibrahim Ajagunna, “Expansion of Panama Canal and challenges for Caribbean ports”.

Caribbean Maritime, The Official Journal of the Caribbean Shipping Association, Issue 16. May 2012.

4- Ferry, Daniel. Panama Canal Expansion will Change the Landscape for Freight. June 20, 2012.

<http://beta.fool.com/catominor/2012/06/20/panama-canal-expansion-will-change-landscape-freig/5987/>

5- Ibidem.

6- Prince, Theodore. Panama Canal expansion: game changer, or more of the same?. *Supply Chain Quarterly*, 1st Quarter 2012. <http://www.supplychain-quarterly.com/topics/Logistics/201201panama/>

7- Existe también una razón legal: la llamada Acta Jones que establece que las actividades de cabotaje en Estados Unidos solamente pueden ser realizadas por buques fabricados en ese país, registrados en ese país y operado por tripulaciones estadounidenses, restricciones estas que limitan el interés de los grandes operadores de carga marítima (la mayoría de las cuales son empresas no estadounidenses) de utilizar esquemas que incluyan cabotaje en Estados Unidos.

8- Rodriguez, Jean Paul. *Factors Impacting North American Freight Distribution in View of the Panama Canal Expansion*. The Van Horne Institute. 2010.

9- MacIntyre, Dave. Growth Models, *Port Strategy*. 25 December 2012. <http://www.portstrategy.com/news101/port-operations/planning-and-design/caribbean-set-for-growth-from-canal-widening>

BÚSQUEDA