



FUNDOSMIL

LA FÁBRICA DEL MUNDO

China se aseguró ser “la fábrica del mundo”. Pero es un destino tan mezquino que los deja vulnerables al futuro y le pone un techo a la prosperidad, por eso la dirigencia trabaja para que el desarrollo del país tenga bases sólidas.

Saben que tienen una gran ventaja: los costos más bajos del mundo porque compran y venden en cantidad. El gran atractivo de China es su mercado interno: Son 1.300 millones millones de chinos y ninguna gran empresa del mundo quiere quedar afuera.

El sueño de las antiguas dinastías de mandarines está reencarnado en esta dirigencia. Con Mao Tse Tung el plan se extravió por la ineficiencia de la revolución, no porque abandonaron el sueño. El comunismo fue un camino al gran imperio que fracasó. Ahora el intento es con el capitalismo.

En ese futuro que imaginan con tecnología pero sin perder los rasgos de esplendor del pasado, saben que la clave es la energía que necesitarán en cantidades crecientes, para hacer funcionar sus fábricas y la investigación para ser una potencia también en lo que hace al conocimiento.

China tiene un plan de investigación donde entre 2005 y 2020 invertirá casi 120 mil millones de dólares, para ubicarse entre las tres primeras potencias del mundo en desarrollo de tecnologías. Las prioridades las tienen las ciencias cuánticas, cerebral y cognitiva, clonación de células animales y de células madre, así como la telecomunicación codificada basada en tecnologías cuánticas. Lo cuántico se refiere al estudio de todo lo que es energía, incluyendo la atómica.

China lo puede hacer porque recibe por inversión extranjera directa alrededor de 60 mil millones de dólares cada año. Si se quiere saber que representa esta cifra, la Argentina actualmente por este concepto recibe inversiones por 3.200 millones de dólares, 20 veces menos.

Pero, además, China es el país con las reservas de divisas más altas del mundo. Son casi 1 billón de dólares. Las inversiones externas y un superávit comercial (diferencia entre lo que exporta e importa) de 100 mil millones, alimentan esas reservas.



FUNDOSMIL

Hoy China es la cuarta economía del mundo con un Producto Bruto Interno de 2.3 billones de dólares. solo la superan Estados Unidos, Japón y Alemania.

- *Industria siderúrgica.*
- *Industria Nuclear.*
- *Central hidroeléctrica – Tres Gargantas.*
- *Máquinas herramientas.*
- *Industria automotriz.*
- *Motocicletas y bicicletas.*
- *Semiconductores.*
- *Cajeros automáticos.*

Pero crecer genera problemas. La energía es el mayor porque no consiguen socios en el exterior. Estados Unidos rechazó en 2005 la posibilidad de que compren una petrolera de ese país. Los chinos se sienten vulnerables. Los mayores precios del crudo, no solo encarecen el transporte, sino que en los años venideros condenarán al país a tener apagones continuos en las grandes ciudades como ocurre ahora. Durante 2003, la demanda de electricidad creció 15% hasta llegar a 1,9 trillones de kilowatts. La oferta no cubrió esta exigencia y se paralizó la producción de miles de fábricas, entre ellas las siderúrgicas.

Actualmente funcionan ocho plantas nucleares con una generación total de 6.200 megawatts y sus pretensiones son llegar al año 2020 con 40 centrales nucleares que generen 32.000 megawatts. De todas maneras, con la energía nuclear sólo cubriría 4% de las necesidades estimadas para ese año.

Ahora están construyendo la represa de Tres Gargantas que abastecerá de energía y está atada en forma íntima al sueño imperial, desde que el precursor de la China moderna, Sun Yat Sun, propuso su construcción en 1919.

Los desbordes del Yangtse en 1954 cobraron 30.000 vidas y dejaron más de un millón de damnificados. El drama hizo que Mao retomara la



FUNDOSMIL

propuesta de Sun Yat Sun. Encargó a ingenieros chinos, con apoyo de colegas norteamericanos, al principio y soviéticos después, los estudios para construir la represa. El caos de la Revolución Cultural en 1966 desbarató el programa.

Cuando murió Mao y asumió el proclamado “último emperador”, Den Xiao Ping, se inició la mega obra. En el cierre artificial del principal caudal del Yangtse -mientras los grandes camiones y las excavadoras depositaban material- Jiang Zemin, que fuera secretario del Partido Comunista elegido por Deng, dijo: “una maravilla en la historia de las transformaciones de la naturaleza hechas por el hombre”. En ese momento se asemejó al emperador She Huang-ti de la dinastía Ts’in cuando en 1368 ordenó a su pueblo construir la Gran Muralla, un fracaso tan grande como su extensión. Comenzó como fortaleza y terminó como camino de carretas. Esas murallas las atravesaron los hunos sin derramar una gota de sangre porque sobornaron a los guardias.

Tres Gargantas es un gigante distinto. Costará 25 mil millones de dólares y generará 18.200 megawatts a través de sus 26 turbinas. Es la mayor central hidroeléctrica del planeta; supera ampliamente a la Brasileña–Paraguaya, Itaipú.

El nivel del agua de la represa será de 175 metros, el lago tendrá una longitud de 640 Km, acumulará casi 40.000 millones de metros cúbicos de agua y será navegable desde la represa hasta la ciudad de Chonqing, de 14 millones de habitantes, para buques de hasta 10.000 toneladas, que mejorarán las condiciones de transporte de la región, uno de los cuellos de botella de la economía china. En 2009, comenzarán a disfrutar de su energía y de los beneficios de la navegación, tanto comercial como turística.

Esta represa generará el equivalente a toda la energía de la Argentina. Cada año los chinos deberían construir una represa de este tamaño para sostener el crecimiento. Por eso también apuestan a la energía nuclear. Para decirlo en palabras más directas: China necesita incorporar en energía una Argentina cada año.

En la represa Tres Gargantas aparecen datos clave para entender a la China del sueño imperial. Descubrieron que hay una mejor manera



FUNDOSMIL

que la guerra para dominar al mundo: el comercio y las comunicaciones.

Si bien los líderes chinos desean que, al igual que la Gran Muralla, Tres Gargantas marque una época, que ponga a la dirigencia post-Mao en un lugar de privilegio de la historia, sus efectos negativos, incluidos los ambientales, serán enormes. A pesar de que sus defensores ponen en la columna del haber la disminución de la contaminación ya que la represa reemplazará el consumo de carbón de las usinas térmicas, no hicieron los estudios ambientales. En China 70 por ciento de la electricidad la generan con usinas a carbón, porque el país tiene ese insumo a bajo costo porque es uno de los principales productores del mundo. La tarifa de la energía en China está regulado igual que la del agua potable.

La importancia que le dan al tema hizo que rechazaran créditos del Banco Mundial, para no ser sometidos a controles de contaminación ambiental. La construyen con fondos propios y crédito de proveedores. La represa hará que 1.300.000 personas sean desarraigadas, 75.000.000 de habitantes quedarán afectados; 160 pueblos desaparecerán, al igual que 1.500 fábricas y 16 sitios arqueológicos. Las protestas de los intelectuales, científicos y periodistas, fueron silenciadas hasta con la cárcel, acusados de “sabotaje contra la política estatal”. Para el gobierno, derechos humanos y equilibrio ecológico son “detalles” que no pueden trabar el camino a ser superpotencia.





FUNDOSMIL

El otro paso que está dando China es integrar el territorio: los medios de transporte no abundan y no son buenos. Las poblaciones del campo están muy separadas entre sí, aunque las distancias no sean grandes. El problema es el transporte.

Los chinos tenían a fines de 2004, 1.765.000 kilómetros de carreteras, que son insuficientes porque los 16 millones de autos, buses y camiones de 2005 serán 80 millones en 2010. Por eso invertirán 90 mil millones de dólares hasta 2015 para construir 650 mil kilómetros de caminos.

El ferrocarril, el medio más popular de transporte, que moviliza a 35% de los pasajeros y las cargas, está saturado. Su red ferroviaria es de apenas 60 mil kilómetros, poco más del doble de la Argentina, y se extiende por el este, pegada a la costa.

El transporte ferroviario tiene sus limitaciones y una virtud: Fue diseñado por los ingleses y confluye a los puertos. Hoy solo transportan mineral de hierro y cereales, porque contrataron sistemas de logística que están por encima de las regulaciones, que hace que estas cargas sean distribuidas de inmediato a sus destinos.

En el futuro prevén el desarrollo de las líneas troncales, la elevación de velocidad de las líneas existentes y la instalación de una red de ferrocarriles de carga de 25 toneladas por eje y porta-contenedores.

El resto de la mercadería viaja por camión o por barco a través de su red fluvial, donde hay grandes deficiencias. Por los 170 mil kilómetros de canales interiores navegables se mueve la quinta parte de los bienes que viajan por barco. En algunas localidades se utilizan los canales de riego como vías fluviales. Pero la falta de frecuencia de las naves, hace que el sistema funcione a menos de la mitad de sus posibilidades y no sea confiable,

No ocurre lo mismo con la navegación de ultramar, donde la flota mercante China tiene más de mil grandes buques, la mayoría de fabricación nacional, que viajan a más de 100 puertos del mundo.

En transporte aéreo, desde la compra en 1979 de tres Jumbos a la Boeing, China aceleró la integración de su territorio. Hoy a través de sus más de 500 aviones y por sus tres líneas aéreas locales (Air China, China Eastern y China Southern) están unidas más de 90



FUNDOSMIL

ciudades. El capital extranjero fue clave para el desarrollo de estas empresas que eran estatales.

China es el mayor comprador de aviones del mundo: adquiere uno de cada doce aviones que se fabrican. Hacia 2010, las flotas tendrán 2 mil naves de más de 100 pasajeros. Los contratos firmados con Boeing y Airbus, han elevado los precios de las acciones de esas fábricas.

A fines de 2005 Airbus recibió un pedido de 150 naves por un valor de 9.700 millones de dólares, pero deberá cambiar lugares de ensamblado en el mundo para llevarlos a China. Airbus tiene 37% del mercado chino, pero para aumentar sus ventas debe instalar una planta en ese país. La dirigencia decidió que el país fabrique aviones, no se conforma con ser el mayor comprador de naves del mundo o un gran fabricante de juguetes, calzado y textiles.

Llama la atención ver a bordo de las aeronaves de empresas chinas a los pasajeros sacando interminable cantidad de fotos. La mayoría de los chinos es la primera vez que viaja en avión. Pronto las flotas serán insuficientes para transportarlos, porque cada vez es más la gente que con su crecimiento salarial entra a la modernidad. Si China no hubiera entrado al mundo, las fábricas de aviones hubieran quebrado, por la crisis de las líneas aéreas, víctimas de los atentados terroristas que encarecen sus seguros y merman pasajeros.

Todo China crece y está congestionado. En sus puertos se acumula lo que importan junto a lo que espera ser exportado. China consume 50% del cemento del mundo, 30% del acero, mineral de hierro y carbón; 10% del petróleo que produce la OPEP (importan tanto petróleo como Estados Unidos) y 30% de los cereales que se comercian. Pero además producen 30% de los aparatos de aire acondicionado y televisores del mundo, 25% de los lavarropas, cerca de 20% de las heladeras y 70% de los juguetes. "Galanz" fabrica 40% de los hornos microondas que se venden en Europa y los televisores de "Haeir" son reconocidos en todo el mundo. Esta empresa se estudia en Harvard, como modelo.

La invasión china al mundo llega al punto de que en promedio cada habitante de este planeta tiene tres prendas de vestir y un par de zapatillas hechos en esta nación.



FUNDOSMIL

El del cemento es un ejemplo de cómo los chinos alteraron la vida en el planeta. El crecimiento de las grandes ciudades en China es explosivo; todos los días surgen edificios nuevos. La demanda de la construcción china hizo colapsar la cadena de abastecimiento de cemento en el mundo porque acaparan la capacidad de transporte marítimo. En Estados Unidos desde 2004 hay escasez de cemento en algunos estados, y países exportadores como Colombia y Tailandia tienen dificultades con sus entregas a Estados Unidos por la falta de barcos. La fuerte demanda hizo que el costo de carga por tonelada aumentara 200% entre enero de 2003 y abril de 2004.

China, el mayor productor del mundo de cemento, no consume el material destinado a Estados Unidos, pero las empresas chinas han congestionado las rutas de transporte marítimo para trasladar otros materiales de construcción. La consecuencia es que no hay suficientes naves para cargar cemento a los puertos de Estados Unidos.

La atracción por China es tanta que 450 de las 500 corporaciones más importantes del mundo, han hecho alguna inversión en este país desde 2001. El gigante obligó a cambiar usos y costumbres. Hoy para que una empresa sea considerada por la consultora Goldman Sachs como Gluco (Global Company o compañía mundial), debe tener diseñada una estrategia para vender o invertir en China.

Con fuerza surgen los consumos sofisticados, porque 240 millones de personas han elevado su nivel de vida por encima de la media. Ellos, en 2003 compraron 60 millones de aparatos celulares y en 2005 el parque de estos teléfonos supera los 300 millones. Un número similar al de teléfonos de línea.

La aparición de China como gran consumidor de teléfonos salvó a las grandes telefónicas del mundo de una quiebra segura. Sus créditos bancarios se habían tornado impagables, porque sobrestimaron al mercado. Los bancos temían a un default masivo de las telefónicas que los iba a arrastrar en la quiebra. Ocurrió que la competencia entre las distintas empresas de telefonía móvil se hizo salvaje y abarató el servicio de manera exagerada liquidando la rentabilidad de las corporaciones, que se encontraron con que iban a tardar más de lo previsto para recuperar inversiones hechas en base a gigantescas



FUNDOSMIL

deudas con los bancos. La entrada de China al mundo, fue como la llegada del Séptimo Regimiento de Caballería.

Analog Devices, por caso, ha alcanzado un acuerdo con uno de los gigantes de la fabricación electrónica en China para crear una empresa mixta que se dedicará a los circuitos integrados TCL para teléfonos móviles. Las inversiones, entre 2002 y 2005 superaron los 10.000 millones de dólares en las nuevas plantas. Siemens se instaló en Shanghai y produce 14 millones de teléfonos móviles al año.

Pero los Chinos, además, están haciendo un gran esfuerzo para crear máquinas de alta tecnología que realicen funciones más complejas que las actuales, que se limitan a equipos económicos, sencillos, y menos avanzados que los japoneses y alemanes, para mecanizados de precisión. Las empresas que exportan a China ya están preocupadas.

El destino de grandeza chino es milenario, pero comenzó a relucir ahora. Está incorporado a su sentimiento de nación. Es tan grande el sueño, que pueden dejar de lado enfrentamientos e ideologías con su peor enemigo. El ejemplo más contundente se dio con Taiwán, un país al que aisló del mundo, al punto que no integra más las Naciones Unidas y quedó al margen del ASEAN. Pero eso no es obstáculo. En 2004 los hijos del ex presidente Jian Zamin firmaron acuerdos con el principal empresario taiwanés en semiconductores para fabricarlos asociados.

Grandes empresarios de Taiwán están invirtiendo en China. Entran a través de Hong Kong y se radican en la provincia de Fungzhou, que está enfrente.

A diferencia de los años de Mao, cuando el aislamiento era parte del sistema porque se asociaba soledad con pureza revolucionaria, la dirigencia actual ha hecho de las alianzas estratégicas su arma para ser algo más que “la fábrica del mundo”.

Cada paso que da China tiene una característica: se asegura el aprovisionamiento de un insumo clave y una alianza para que los territorios del mundo le den lo que no puede conseguir dentro del suyo. El ejemplo más claro es el del mineral de hierro. Sin una estrategia, no pasaría de ser un insumo para fabricar acero. Para los Chinos, como lo demuestra su asociación en 2004 con Brasil, es



FUNDOSMIL

bastante más que eso. En 2003 habían importado 148 millones de toneladas, al año siguiente se vieron obligados a aumentar sus importaciones en 33 millones, con lo que pasaron a comprar la tercera parte de la producción mundial. Hoy son exportadores de acero. Y esta es la historia de cómo lo lograron.

Las reservas totales de mineral de hierro explotables a escala económica son de 8.000 millones de toneladas, lo que significa que en menos de 30 años se pueden agotar. Los chinos empezaron a tejer lazos sólidos con acuerdos como el de sus cuatro siderúrgicas: Baoshan Iron and Steel, Citic Investment, Jiangxi Copper y Taiyuan Iron and Steel con la australiana BHP Billiton por 9 mil millones de dólares. La firma australiana es uno de los productores más grandes del mundo de mineral de hierro. La estrategia china con los productos estratégicos es distinta al resto del mundo: lo que no tiene en su territorio, no lo importa, sino que se asocia con el productor para asegurarse de que nunca le faltará esa materia prima. Así hizo con el níquel, insumo indispensable para fabricar acero inoxidable. En Canadá adquirieron Noranda Inc. por 5.600 millones de dólares. Es la más grande y antigua empresa de minerales del Canadá con depósitos estratégicos de cinc, cobre y níquel, entre otros minerales. En esa línea van los negocios de Baosteel Shanghai con la minera brasileña Vale do Rio Doce para construir una gran acería con capacidad de hasta 7.5 millones de toneladas anuales y una producción inicial de 3.2 millones de toneladas de chapas de acero. Solo en altos hornos invertirán 1.500 millones de dólares. Cuando alcance su capacidad plena fabricarán en Brasil tanto acero como Australia, que ocupa el vigésimo lugar como productor mundial. Vale do Rio Doce, es la mayor productora del mundo de mineral de hierro y de hierro semiprocesado. Baosteel Shanghai Group Corporation, es la mayor acería de china y, a su vez, el principal productor de acero del mundo. Es una empresa determinante para la formación de los precios del metal y de sus materias primas. La nueva planta, es la mayor inversión de la industria siderúrgica brasileña y los dos países tienen al proyecto como prioridad.

La acción no se detiene allí. China avanza en un programa de inversión en Brasil de 5.000 millones de dólares en puertos y



FUNDOSMIL

ferrocarriles, que le den la posibilidad de cruzar del Atlántico al Pacífico, hasta algún puerto chileno, para reducir los costos de transporte y ser más competitivos. La Argentina es un socio involuntario de esta ambición. China le otorgó a la Argentina, a través de un convenio que firmó con el presidente Néstor Kirchner, un crédito de 250 millones de dólares para construir con empresas chinas el túnel de casi 14 kilómetros entre el paso de Agua Negra en la provincia de San Juan y la ciudad de Coquimbo en Chile. El túnel ahorrará 200 kilómetros de malos caminos de territorio argentino, además de abaratar costos. Kirchner creyó que había logrado un gran negocio en su viaje. Los Chinos, festejaron en silencio, porque la Argentina les pagará el paso que necesitan por la cordillera para que sus socios brasileños tengan una vía más económica por el puerto chileno de Coquimbo en el Pacífico. Esta decisión es parte del plan chino que ve que en el futuro la gran batalla de la competitividad será por el dominio del transporte.

En contraste, en la Argentina, los chinos invirtieron apenas 6,4 millones de dólares para comprar las minas de Sierra Grande que eran explotadas por la liquidada empresa estatal Hipasam. Con poco revivieron un pueblo que se redujo a la mitad, 10 mil habitantes, emplean a 1.500 personas e invertirán en la planta 27 millones de dólares, una cifra irrelevante comparada con lo que hacen en el mundo.

De la Argentina se llevarán pellets de hierro, no industrializarán nada. El hierro lo utilizarán para los medicamentos. Es un ejemplo de lo poco que interesa la Argentina a los chinos. Pero eso se debe a la incapacidad de la dirigencia argentina de entrar al mundo.

Al observar la estrategia china, se aprecia a primera vista que quieren asegurarse el abastecimiento de materia prima, alimentos y energía al tiempo que desarrollan tecnología de consumo masivo. Pero una mirada más atenta, muestra que la gran apuesta la hacen al transporte donde le han abierto las puertas a la inversión extranjera, firmas automotrices incluidas. Y este es el corazón del sueño chino.

En 2015, China será el mayor mercado de autos del mundo y el mayor fabricante de automóviles pequeños y medianos. En 2005 había 9 millones de autos, uno cada siete mil chinos. Si tuvieran los



FUNDOSMIL

porcentajes de un país occidental, deberían tener un parque automotor de 100 millones de vehículos. No hace falta ser experto para comprender que el petróleo que hoy se produce no alcanzará para satisfacer el combustible que demandarían estos vehículos. Por eso ya están experimentando con los vehículos a hidrógeno. La contaminación será otro grave problema.

Son, además, el mayor fabricante de motocicletas del mundo con una producción anual que en 2005 superaba las 6 millones de unidades y el país ya tiene una fecha en el campeonato del mundo de la especialidad.

En China cada 8 bicicletas hay un vehículo pero siguen usando motocicletas viejas y reconstruidas como medios de transporte. Son unos taxis muy económicos que transportan desde personas hasta cualquier tipo de carga.

Son los restos de la antigua nación que se reducirán al recuerdo en 2010 cuando se venderán 3 millones de vehículos de pasajeros, contra poco más de 1 millón actuales. La gente cambiará su forma de viajar de manera absoluta. Irá más lejos de lo que le permite la bicicleta aunque, conociendo a los chinos, algunos de ellos permanecerán inamovibles como la Gran Muralla. Hoy todavía se ven, en especial en el campo, gente vestida con los trajes Mao, aquellos que venían en gris, verde o azul y lo debían usar de forma obligada hombres y mujeres. Cualquier otra prenda era vista como símbolo del egoísmo y la ambición capitalista.

China es el centro de acuerdos de automotrices que involucra a empresas europeas, de Estados Unidos y Japón. General Motors ha invertido 1.520 millones de dólares y afianza la presencia de Fiat en ese mercado. Es una apuesta a largo plazo. Volkswagen invirtió 3 mil millones de dólares en sus plantas de Changchun y Shanghai para producir el Polo, el Santana y el Gol, este último con piezas de Brasil. La inversión le significa vender 46% de los vehículos, casi medio millón de unidades por año. No es una gran cantidad, en la Argentina se vendía esa cantidad de autos a mediados de los '90. Hay desproporción entre lo que los alemanes invirtieron y lo poco que producen, pero son pacientes y aguardan el futuro.



FUNDOSMIL

Los autopartistas chinos están inquietando a los productores de América del Norte y Europa. Los costos de los chinos son 30 por ciento más bajos que la media mundial.

México, Canadá y Japón son los tres mayores exportadores mundiales de autopartes, con embarques de entre 25.000 y 35.000 millones de dólares al año cada uno. China en 2005 exportó 10 mil millones.

El sector de autopartes define bien a esta China: combina subsidios a las inversiones con salarios bajos, una mezcla que pondrá en aprietos a varias naciones desarrolladas y, mucho más a países como la Argentina, que le han abierto su mercado de manera peligrosa. En el mercado de autopartes las firmas gozan de los beneficios de una política abierta. No ocurre lo mismo con las fábricas de autos donde se limita a los extranjeros a tener hasta 50 por ciento de las acciones.

El costo del trabajo es otra de las ventajas. Los aportes previsionales representan 40% del salario, no son más altos que en un país desarrollado y esto favorece a las industrias de trabajo intensivo que necesitan muchos empleados.

Los trabajadores de autopartes de China ganan entre 60 centavos de dólar a 1,30 dólares por hora. En Estados Unidos Unidos y en Europa los salarios son hasta 30 veces superiores. La situación obliga a muchos proveedores a mudarse a China para estar en línea con los costos.

La informática, la construcción de barcos de calado superior a 60 mil toneladas, la aviación, la industria espacial con cohetes de carga, lanzamiento de satélites, todo está en el plan estratégico, cuyo corazón es el transporte y esta definición no alcanza solo a las modalidades tradicionales.

Hay que recordar que a las 11:16 horas del 14 de octubre de 1999, China puso exitosamente en la órbita prevista el satélite de detección remota de recursos terrestres, el "Recursos No. 1", ingenio espacial diseñado y fabricado por China y Brasil asociados así como un pequeño satélite brasileño de aplicaciones científicas.

El "Recursos No. 1" envía imágenes de detección remota con información sobre la luz visible y sobre las ondas multispectrales, las ondas cortas y las ondas térmicas infrarrojas. Después de este



FUNDOSMIL

lanzamiento, China siguió con otros satélites a los que denominó “Larga Marcha”. Hacia fines de 2004, China tenía casi 100 satélites en órbita detectando nuevos recursos naturales. Esta es otra combinación de comunicaciones y transporte con recursos naturales estratégicos.

Un mes después, a las 06:30 horas del 20 de noviembre, fue lanzada Shenzhou, la primera nave espacial experimental china, desde la flamante torre del centro de satelización de Jiuquan. Fue el primer vuelo espacial experimental tripulado de los chinos con el cohete propulsor fabricado y diseñado por ellos.

También están explorando el Polo Norte, como parte de su estrategia de conquistar más espacio. La primera expedición científica china fue entre julio y septiembre de 1999. Es uno de los pocos países del mundo que investiga a los dos polos.

China trabaja y produce. Recibe inversiones y crece. Pero no para ser la fábrica del mundo, sino que aspira a convertirse en uno de los centros del mundo. El transporte es su herramienta vital. Es inevitable ver el contraste con la Argentina que está en uno de los extremos del mundo y no tiene un plan para el transporte que amortigüe el aislamiento de los grandes centros comerciales.

Jesús G. González

Ex Subsecretario de Puertos y Vías Navegables