



Desarrollo económico y social en ciudades portuarias de Centroamérica: un análisis actualizado

Introducción

Las ciudades portuarias de Centroamérica han sido pilares fundamentales en la dinámica económica y social regional a lo largo de la historia. Estos enclaves han vivido la evolución de diferentes modelos de desarrollo, desde el enfoque propuesto por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), hasta la transición hacia el neoliberalismo en las últimas décadas.

Estos modelos han dejado una marcada huella en los indicadores de desarrollo social y económico en estas ciudades, expresada en la transformación de las políticas portuarias, en las concesiones portuarias y estrategias implementadas, que han impactado significativamente la vida de los habitantes y la estructura misma de estas urbes costeras.

Este artículo plantea la trayectoria de las ciudades portuarias centroamericanas, enfatizando en los impactos de la implementación del modelo de desarrollo CEPALino (del CEPAL), del modelo neoliberal, y la perspectiva que viene abriéndose con los ODS, considerando la evolución de los indicadores de desarrollo económico y social como un bálsamo para aliviar los desastrosos efectos sociales que ha dejado el neoliberalismo.

Modelo de desarrollo CEPALino: perspectivas económicas y sociológicas en el contexto de la Guerra Fría

El surgimiento del modelo CEPALino tiene sus raíces en un contexto histórico marcado por la Guerra Fría; un período en el que Latinoamérica se encontraba en una encrucijada político-económica determinante para su desarrollo, debido a la intersección entre los intereses de las superpotencias que se disputaban la hegemonía del mundo (Estados Unidos y la Unión Soviética) y las necesidades propias de su desarrollo socioeconómico, lo que generó un escenario complejo y desafiante.

Centroamérica, inmersa en este contexto de rivalidad geopolítica, resultó considerablemente influenciada en sus decisiones políticas y económicas. Pese a ello, la elección de un modelo de desarrollo propio no solo fue una cuestión interna, sino también una respuesta a esas dinámicas de la Guerra Fría, donde la alineación, con una u otra potencia, podía tener consecuencias significativas en términos de asistencia económica, cooperación, bloqueo comercial y conflicto.

Desde una perspectiva económica, la CEPAL, liderada por figuras como Raúl Prebisch, desarrolló una visión estructuralista que buscaba comprender las asimetrías en las relaciones comerciales internacionales, postulando que los países en desarrollo estaban en desventaja, debido a los términos de intercambio desfavorables en la economía mundial.

El modelo CEPALino abogaba por la industrialización sustitutiva de importaciones. Este enfoque promovía la producción interna de bienes manufacturados en lugar de depender exclusivamente de las importaciones, priorizando la autonomía económica y reduciendo la vulnerabilidad ante oscilaciones en los mercados internacionales.

Desde la sociología se ha analizado ampliamente cómo este modelo desencadenó una serie de cambios en la estructura social y política de la región. La promoción de la industrialización y la atención a las disparidades económicas generaron expectativas de movilidad social y mejora en la calidad de vida. Sin embargo, la complejidad de implementar políticas económicas transformadoras, en contextos socio-políticos marcados por desigualdades arraigadas y viejas oligarquías, terminaron plegando los gobiernos de estos países a los intereses del capitalismo, y persiguiendo cualquier intento de reforma social, tachándola de comunismo.

En ciertos casos, regímenes autoritarios de derecha vieron en el modelo CEPALino una oportunidad para impulsar el crecimiento económico, pero sin respetar los derechos humanos ni priorizar el bienestar social.

Durante la época del modelo CEPALino, los puertos estaban más orientados hacia la importación de materias primas y la exportación de productos manufacturados. El énfasis en la producción interna y la reducción de la dependencia de las importaciones disminuyó la relevancia de los puertos, dejándolos menos preparados para enfrentar la dinámica de la globalización que se avecinaba.

Con la transición hacia el neoliberalismo se dio la apertura de mercados, y la privatización de puertos, marcando una transformación significativa en la gestión portuaria de Centroamérica.

La falta de modernización y la necesidad de adaptarse a la nueva dinámica económica global abrieron la puerta para las concesiones portuarias de largo plazo a empresas privadas, que vieron una gran oportunidad de negocio en un comercio creciente y en Estados mal preparados para suscribir contratos justos y equilibrados, que garantizaran los servicios portuarios y, a la vez, impulsaran el desarrollo local.

Neoliberalismo y concesiones portuarias: perspectivas económicas y sociológicas

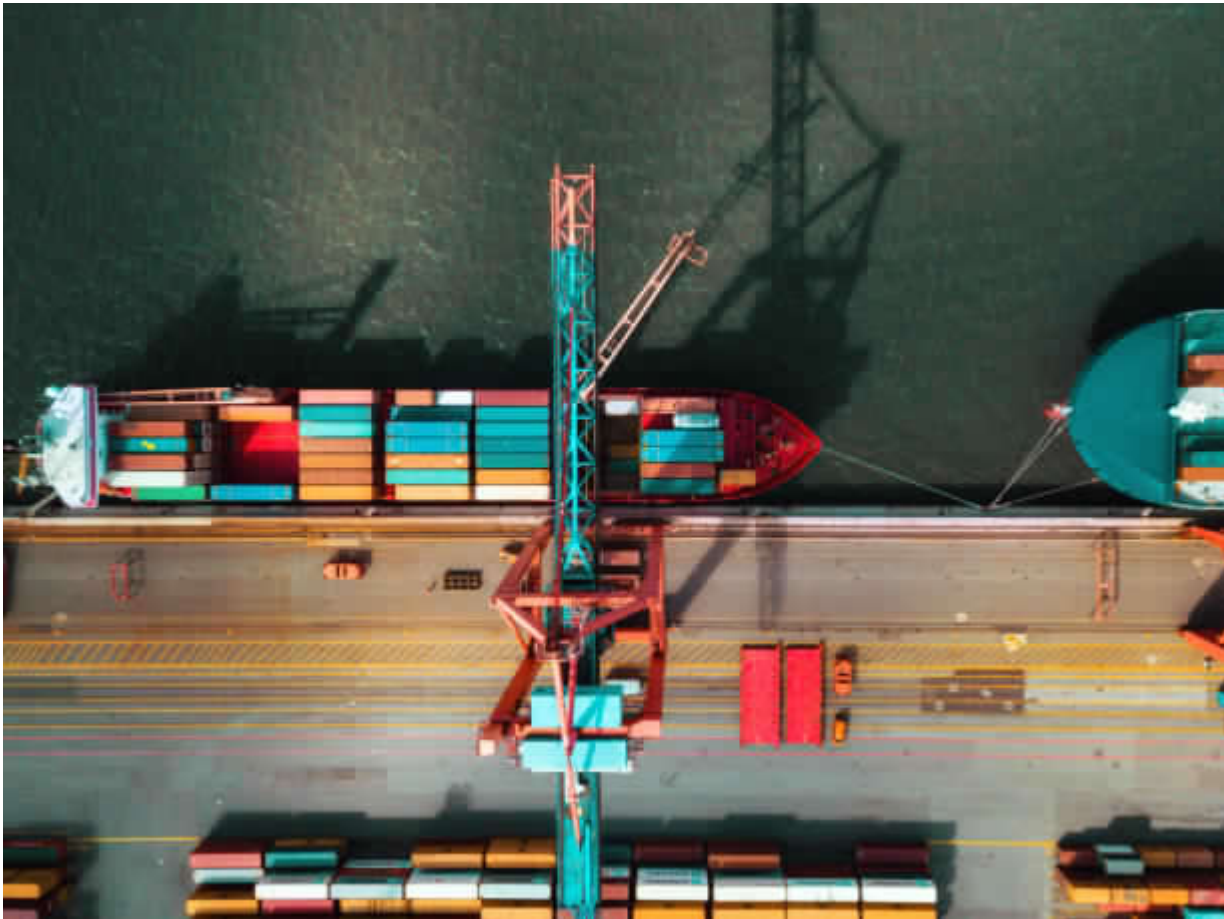
La implementación de políticas neoliberales en Centroamérica coincide con un momento crucial en la historia geopolítica: la caída del bloque socialista y el fin de la Guerra Fría, a fines de la década de 1980. Este cambio radical en la dinámica global marcó una transición ideológica hacia una actitud más proactiva del capitalismo.

Con el colapso del bloque socialista, se consolidó una percepción triunfal del sistema capitalista, promoviendo una narrativa de victoria para el libre mercado. Esta transformación ideológica tuvo un impacto significativo en la orientación política y económica de varios países, incluyendo los centroamericanos.

La transición hacia el neoliberalismo ha moldeado de manera heterogénea a las ciudades portuarias en Centroamérica, acentuando su función de ser puntos neurálgicos de conexión con la economía global. Esta integración ha desencadenado consecuencias diversas, desde avances notables hasta desafíos significativos, que han moldeado su estructura económica y social, dependiendo de cada caso. Por ejemplo, mientras algunos puertos fueron modernizados con nueva infraestructura y tecnología, generando servicios variados y competitivos y, crearon empleo para perfiles técnicos y profesionales; otros se han ido quedando rezagados, a veces a causa de concesiones portuarias que tienen un mercado cautivo y no le interesa invertir o modernizarse, dañando así la competitividad del país. Lamentablemente, la dinámica neoliberal ha priorizado la relevancia de la economía portuaria y la logística, descuidando las necesidades de equidad social y sostenibilidad ambiental en estas áreas estratégicas. Esta desconexión se hace evidente al observar vehículos de lujo saliendo de los puertos mientras atraviesan comunidades empobrecidas, delineando una impactante disparidad entre la riqueza circulante y las condiciones de vida locales.

La transformación tecnológica y modernización de los puertos han tenido un impacto

significativo en la economía global, descuidando en algunos casos las necesidades de equidad social y sostenibilidad ambiental en estas áreas estratégicas. (Source: <https://kaboompics.com>, 2023).



Los avances económicos y sociales en países como Guatemala, El Salvador, Honduras y Costa Rica ofrecen una perspectiva actualizada de la implementación de políticas neoliberales en la región.

Puerto Quetzal, Guatemala: A pesar del aumento en las exportaciones, la competencia extranjera ha desgastado la industria local, generando inestabilidad económica y tensiones sociales. Esta situación ha provocado debates intensos sobre la necesidad de proteger la industria nacional y ha expuesto las desigualdades económicas y laborales en la región.

Puerto Limón y Puntarenas, Costa Rica: Aún con la apuesta por la sostenibilidad

ambiental, estas ciudades portuarias enfrentan dificultades considerables debido a la falta de diversificación económica. En el Caribe, la Autoridad Portuaria casi anulada y, en el Pacífico, un puerto capturado y colapsado. Además, la dependencia histórica en sectores específicos ha creado disparidades económicas y sociales, evidenciando la insuficiencia de estrategias para estimular el desarrollo inclusivo en estas zonas.

Corinto, Nicaragua: Tomando en cuenta el crecimiento impulsado por inversiones extranjeras en la industria textil, las preocupaciones sobre las condiciones laborales y la sostenibilidad ambiental han generado críticas significativas. Este desarrollo ha sido cuestionado debido a prácticas laborales precarias y al impacto ambiental negativo en la región.

Acajutla y La Unión, El Salvador: Estos puertos han sido focos de desarrollo, pero la dependencia en zonas francas y la manufactura ha dejado a estas ciudades portuarias vulnerables a las fluctuaciones de la demanda externa. Además, las condiciones laborales desafiantes han llevado a tensiones sociales y preocupaciones sobre la explotación laboral.

Estos ejemplos ilustran no solo las oportunidades económicas sino también las desigualdades estructurales y los impactos negativos derivados del modelo neoliberal en las ciudades portuarias de Centroamérica. La falta de diversificación económica, las condiciones laborales precarias y la vulnerabilidad ante los cambios económicos globales han exacerbado las brechas sociales y ambientales en estas regiones. Asimismo, la problemática del narcotráfico y la violencia ha sido un desafío constante, afectando tanto su desarrollo económico como su atractivo turístico. La percepción de inseguridad ha limitado las inversiones y el potencial turístico, dificultando el crecimiento económico sostenible en estas regiones.

Operaciones de carga y descarga en zonas portuarias. (Source: <https://kaboompics.com>, 2023).



Sostenibilidad de las ciudades portuarias y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) representan una guía integral para abordar problemáticas profundas, como la violencia y la inestabilidad socioeconómica acentuadas por la aplicación del modelo neoliberal. Estos objetivos no solo apuntan a promover un desarrollo económico sostenible, sino que también aspiran a contrarrestar los efectos perniciosos del enfoque exclusivamente económico, que ha desencadenado vulnerabilidades y desigualdades en todas partes, y se viven de forma cercana en las ciudades portuarias centroamericanas.

La implementación de los ODS puede representar una intención deliberada de mitigar las manifestaciones de violencia y desigualdad generadas por las políticas neoliberales. Al centrarse en la inclusión social, la reducción de la pobreza y la promoción de oportunidades equitativas, estos objetivos ofrecen un marco para contrarrestar los impactos adversos de un modelo económico que ha exacerbado las disparidades sociales y económicas en estas áreas.

Sin embargo, enfrentar la violencia y sus causas estructurales requiere no solo el compromiso con los ODS, sino también una revisión profunda de las políticas económicas y sociales que han contribuido a este entorno. Los ODS pueden ser una parte fundamental de este cambio, pero se necesitan esfuerzos multidimensionales y coordinados para abordar de manera efectiva la violencia arraigada en estas ciudades portuarias.

Conclusiones y reflexiones

La comparación entre el modelo CEPALino y el enfoque neoliberal en las ciudades portuarias de Centroamérica revela una clara dicotomía entre el crecimiento económico y la equidad social. Esta discrepancia fundamental plantea interrogantes cruciales sobre el verdadero impacto de los modelos de desarrollo en la calidad de vida y el bienestar general de estas comunidades. La necesidad de un enfoque integrador, que priorice tanto el crecimiento económico como la equidad social y la sostenibilidad ambiental, emerge como un desafío imperativo para asegurar un desarrollo armonioso y sostenible en el futuro de estas urbes portuarias.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) representan un marco comprensivo que podría abordar esta dicotomía y resolver las desigualdades existentes. Al proporcionar directrices claras para la erradicación de la pobreza, la promoción de la igualdad, la acción climática y otros aspectos clave, los ODS se convierten en una herramienta invaluable para equilibrar el crecimiento económico con la equidad social y la sostenibilidad ambiental en estas áreas portuarias. La integración efectiva de los ODS en estrategias y políticas de desarrollo puede garantizar un enfoque más holístico, considerando no solo el aspecto económico sino también los aspectos sociales y ambientales, para un crecimiento equitativo y sostenible.

Si bien durante el modelo CEPALino se ponderaban ciertas particularidades económicas, como la concentración económica y la aglomeración urbana, la escala y la naturaleza de la globalización contemporánea han ampliado y diversificado estas dinámicas de manera significativa. La complejidad de las interrelaciones globales exige un enfoque más integral, capaz de abordar los retos actuales de estas ciudades portuarias en constante evolución.

En última instancia, el desafío crucial radica en encontrar un equilibrio adecuado entre el crecimiento económico, la equidad social y la sostenibilidad ambiental en las ciudades portuarias. Los ODS se presentan como una hoja de ruta, para lograr este equilibrio,

actuando como guía hacia un desarrollo más equitativo, inclusivo y sostenible en estas comunidades en crecimiento.

IMAGENI INICIAL | *Puerto de Los Ángeles, California. (Fuente: <https://kaboompics.com>, 2023).*

□

REFERENCIAS

Aquino Rodríguez, C. A. (s.f.). *Desarrollo Económico comparado de América Latina y el Este Asiático*. Recuperado de Google Books.

Cepal. (1996). *AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE QUINCE AÑOS DESPUÉS*. De la década perdida a la transformación económica 1980-1995. Fondo de Cultura Económica.

Cepal. (s.f.). *Información histórica - Evolución de las ideas de la CEPAL*. Recuperado en Cepal.org.

Chang, R., Kaltani, L., & Loayza, N. (2005). *Openness can be good for growth: The role of policy complementaries*. NBER. Working Paper 11787.

Green, M. (2001). *The United States and East Asia in the Unipolar Era*. En *Journal of Strategic Studies*, 24(4), 21-47.

Guillén, A. (2007). *Modelos de Desarrollo y Estrategias Alternativas en América Latina*. Centro Celso Furtado.

Krugman, P., & Obstfeld, M. (2001). *Economía Internacional. Teoría y Política* (5ª ed.).

Madrid: Pearson Educación, S.A.

Solorza, M., & Cetré, M. (2011). *La teoría de la dependencia*. En *Revista Republicana*, (10).

Vázquez Maggio, M. (2017). *Revisión del modelo de sustitución de importaciones: vigencia y algunas reconsideraciones*. En *Economía Informa*, 404, 4-17.

Granda V., J. (2005). *Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios*. CEPAL División de Recursos Naturales e Infraestructura, Santiago de Chile.

Velásquez, J. M. (s.f.). *Globalización, crecimiento y desarrollo humano*. En *Eco Revista Académica*. Recuperado de: http://recursosbiblio.url.edu.gt/CParens/Revista/ECO/Numeros/08/11/11_ECO_08.pdf/.
