



THE INTERNATIONAL
Schiller Institute

Miles de millones de empleos productivos para detener la emigración forzosa y la guerra



ÍNDICE

Introducción:

Miles de millones de empleos productivos para detener la emigración forzosa y la guerra ————— 1

MIGRACIÓN

El verdadero asunto de la migración: genocidio ————— 4

La crisis migratoria en Europa: El Mediterráneo se convierte en un "cementerio acuático" ————— 6

GRANDES PROYECTOS

Iberoamérica: El megapuerto de Chancay y el Corredor Ferroviario Bioceánico ————— 8

"Plan Oasis" para el Sudoeste de Asia, una prioridad mundial — 12

Corredores euroasiáticos en beneficio de la humanidad ——— 13

África: Electricidad para construir el futuro ————— 15

EL PAPEL DE OCCIDENTE

Estados Unidos puede transformarse ayudando a desarrollar el Sur Global ————— 19

Europa: La reconversión a partir del colapso. Restaurar la alta productividad en beneficio del mundo ————— 23

UN SISTEMA CREDITICIO

Un "Banco de Desarrollo Internacional" para la industrialización en lugar de la migración forzosa ————— 24

**Únete al Instituto Schiller
y colabora con la Coalición Internacional por la Paz**
es-schillerinstitute.nationbuilder.com/_nase



Investigación, redacción, diseño: Dean Andromidas, Rainer Apel, Marcia Merry Baker, Claudio Celani, Richard Freeman, Paul Gallagher, Kevin Gribbroek, Rémi Lebrun, Stuart Lewis, Sébastien Périmony, Jason Ross, Dennis Small, Philip S. Ulanowsky, Helga Zepp-LaRouche.

Edición en español, traducción y diseño: Hugo López O., Ismael Monge V., David Ramonet R.

Por encargo de Helga Zepp LaRouche, fundadora del Instituto Schiller.

Créditos de portada: Puerto de Chancay, CGTN. **Contraportada:** Instituto Schiller.

© **Noviembre de 2024 Instituto Schiller** **Todos los derechos reservados.**

Miles de millones de empleos productivos para detener la emigración forzosa y la guerra

La decisión comunicada por el gobierno del Presidente saliente Biden de permitir a Ucrania que utilice los misiles balísticos estadounidenses ATACMS para atacar territorio ruso, empezando por la región de Kursk, lleva al mundo al umbral inmediato, posiblemente en unos pocos días, de una escalada estratégica imparables. Dado que estos misiles, al igual que los Taurus alemanes y los Storm Shadow británicos, técnicamente no pueden ser operados por los ucranianos, sino que deben contar con la ayuda de especialistas de los países de la OTAN, esto significa que en el momento en que se desplieguen, estaremos en plena guerra de la OTAN contra Rusia.

Fue precisamente en respuesta a una escalada tal, como el despliegue de armas cada vez más potentes en Ucrania por parte de las naciones del Colectivo Occidental, que en septiembre del 2024 el Presidente de Rusia, Vladimir Putin, anunció los cambios propuestos a la “doctrina nuclear” de Moscú para permitir el posible uso de armas nucleares en respuesta a un ataque que suponga una amenaza crítica a la soberanía de Rusia, como los ataques de un Estado no nuclear cuando estén respaldados

por un Estado nuclear. Putin explicó este cambio de la siguiente manera, y de forma muy precisa:

“La versión actualizada del documento [Principios Básicos] supone que se considera una agresión contra Rusia por parte de cualquier estado no nuclear, pero en la que participe o esté apoyado por cualquier estado nuclear, como su ataque conjunto contra la Federación Rusa...

“Consideraremos tal posibilidad una vez que recibamos información fiable sobre un lanzamiento masivo de armas de ataque aéreo y espacial y su cruce de nuestra frontera Estatal”.

Añadió que: “Me refiero a aviones estratégicos y tácticos, misiles de crucero, vehículos aéreos no tripulados, aviones hipersónicos y otras aeronaves. Nos reservamos el derecho a utilizar armas nucleares en caso de agresión... Así como en el caso de que el enemigo, utilizando armas convencionales, cree una amenaza crítica para nuestra soberanía”.

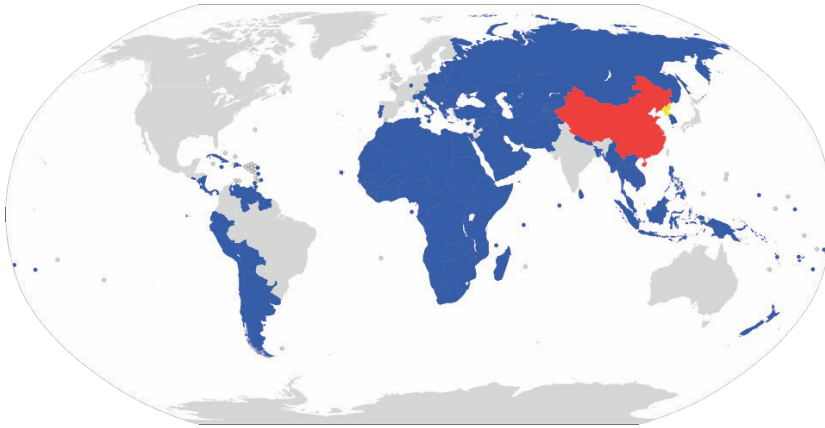
El anuncio ampliamente difundido de la decisión del gobierno de Biden sobre los ATACMS claramente cruza esa línea roja. Sin embargo, los políticos occidentales y los llamados expertos militares siguen ignorando la advertencia de Rusia y

hablan continuamente de que “Rusia está fanfarroneando”, y que hay que “derrotar militarmente a Rusia”, etc. De forma ilusoria, hacen a un lado el hecho de que Rusia es actualmente la potencia nuclear más fuerte y que, por tanto, no puede ser derrotada en el campo de batalla. Más bien lo que sí puede ocurrir a corto plazo es que toda la vida del planeta sea aniquilada en una guerra termonuclear global.

Tenemos al mismo tiempo la escalada de la crisis en el sudoeste de Asia. La agresión militar israelí en Gaza, que la Corte Internacional de Justicia (CIJ) y la Corte Penal Internacional (CPI) han calificado de genocidio continuado, ha provocado una hambruna catastrófica que amenaza la vida de 400.000 palestinos. La comunidad internacional ha permanecido esencialmente inactiva mientras observa esto. El Líbano está experimentando ahora una situación similar. Si esta guerra se extendiera a Irán, atacando sus instalaciones nucleares, esa guerra involucraría rápidamente a potencias mayores. Estaríamos entonces en la cúspide de una guerra nuclear global.

El mundo unipolar anteriormente dominante se ha desmoronado, y el esfuer-

Gráfica 1



Los 151 países de la Iniciativa de la Franja y la Ruta

Crédito: Owennson – Trabajo propio, CC BY-SA 4.0

zo por impedir que crezca un mundo multipolar es inútil. Ese es el motivo principal de la crisis estratégica.

En octubre de este año, la Cumbre anual del BRICS se celebró en Kazán, Rusia, con la participación de los 9 Estados miembros del BRICS y 13 nuevos Estados asociados (además de otros Estados invitados), que representan a 4.700 millones de personas, es decir, el 57% de la población mundial. Estos países están decididos a superar 500 años de colonialismo y establecer un nuevo orden económico mundial justo, nuevas plataformas de desarrollo y un nuevo sistema de crédito y mecanismo comercial, para dejar de ser países exportadores de materias primas, desarrollar toda la cadena de valor en sus propios países y superar para siempre la pobreza y el subdesarrollo.

Pensemos en el potencial que tendría la cooperación de Estados Unidos y Europa con el BRICS y con la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR) de China para desencadenar la industrialización impulsada por la ciencia en todo el mundo. Ya son 151 los países de todos los

continentes que se han sumado a la IFR (ver Gráfica 1), y el Presidente de China, Xi Jinping, ha invitado en repetidas ocasiones a todas las naciones, incluidos Estados Unidos y Europa, a participar en los enormes proyectos de infraestructura, que ya suman más de un billón de dólares de inversión en todo el mundo. La IFR ya ha sacado de la pobreza a unas 40 millones de personas y ha creado unos 400.000 nuevos puestos de trabajo.

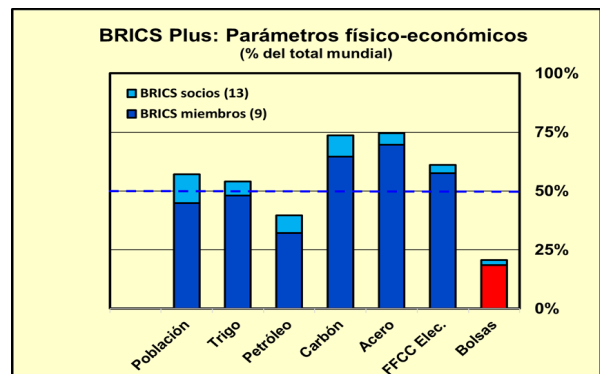
Los proyectos de la IFR son complementarios y congruentes con el proceso que está en marcha en el BRICS. Consideren una media docena de parámetros físico-económicos básicos de los 22 miembros y Estados asociados del BRICS (Ver Gráfica 2).

Como se ha señalado, esta agrupación BRICS Plus de 22 naciones constituye bastante más de la mitad de la población del planeta (57%); producen el 54% del trigo, el 40% del petróleo, el 74% del carbón y el 75%

del acero; y cuentan con el 61% de los ferrocarriles electrificados existentes. En cambio, su participación de actividad bursátil especulativa es relativamente pequeña, con sólo el 21% de la capitalización bursátil mundial total.

Estos parámetros físico-económicos son indicadores de la actividad en áreas productivas esenciales: alimentación, materias primas, transporte, etc. Sin embargo, no miden el valor económico real como tal; eso es una cuestión del poder de la economía para lograr avances continuos en ciencia y tecnología, para hacer que estos recursos sean útiles. Esa medida del poder es lo que el economista y estadista estadounidense Lyndon LaRouche denominó Densidad Relativa Potencial de Población.

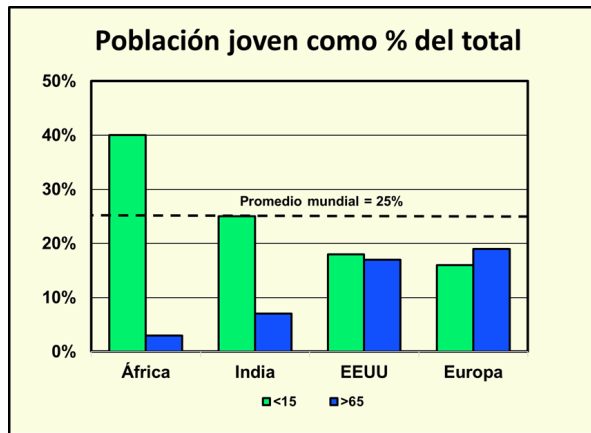
La fuente de ese poder es la creatividad humana; y la mayor riqueza son los seres humanos, especialmente los jóvenes. África cuenta hoy con unos 1.500 millones de habitantes, pero tiene con mucho la tasa de crecimiento demográfico más rápida del mundo y se espera que tenga 2.500 millones de habitantes en 2050, una generación a partir de hoy. Esta demografía subyacente se refleja en el hecho de que en África los menores de 15 años representan



Gráfica 2

Crédito: EIR

un porcentaje desproporcionadamente alto de su población (40%), mientras que en Estados Unidos es del 18% y en Europa del 16%. Esto refleja en parte la menor esperanza de vida media que tiene África en la actualidad, pero que está mejorando significativamente a medida que el desarrollo se extiende por el continente (véase la Gráfica 3).



Gráfica 3

Crédito: EIR

¿Por qué las fuerzas de Occidente no se regocijan ante esta fantástica perspectiva? Porque Occidente está experimentando una profunda crisis cultural; Occidente ha perdido el rumbo; y porque el sistema financiero occidental está funcionando bajo una mortífera burbuja especulativa de \$2.000 billones de dólares que exige un genocidio a nivel global.

Si no superamos el mal de la geopolítica, que dio lugar a dos guerras mundiales en el siglo 20, existe el peligro de que el mundo se divida en dos bloques separados: una OTAN Global por un lado, y una Mayoría Global, el BRICS-Plus por el otro. En ese caso, nos enfrentaremos no sólo al caos económico, sino también al peligro inmediato de una conflagración nuclear mundial.

La manera obvia y fácil de

superar el peligro de guerra y el enfrentamiento, es convencer a los países del Occidente Colectivo (a las naciones europeas e incluso a Estados Unidos) de que dejen la confrontación y adopten un modo de cooperación con esta creciente Mayoría Global. Si Occidente se uniera al BRICS y ayudara al Sur Global a industrializarse, no sólo

podríamos poner fin a la competencia geopolítica, sino que también podríamos empezar a superar la crisis migratoria de la única forma humana posible: creando condiciones en las que las personas que ahora son refugiados tengan la perspectiva de participar en la construcción de sus países de origen.

En lugar de condenar a millones de personas a marchar hacia la muerte en su paso por el Sáhara para luego ahogarse en fosas comunes en el Mediterráneo, o acabar en campos de refugiados, que el Papa Francisco ha llamado campos de concentración; o atravesar muchos países, enfrentándose al hambre, las pandillas de narcotraficantes y el terrorismo, para luego ser rechazados en la frontera entre México y Estados Unidos; tenemos que ayudarles a industrializar sus naciones.

Hacemos un llamado a la Organización de las Naciones Unidas (ONU) o al BRICS, a que inicien un diálogo de trabajo entre el BRICS y los países occidentales (dado que el G20 desatiende este desafío urgente), que

declaren su intención de crear entre 1.500 y 2.000 millones de nuevos empleos productivos en los países del Sur Global a corto plazo, y de crear un total de 3.000 millones de nuevos empleos productivos de aquí al 2050. Un anuncio así, seguido de medidas concretas para garantizar la electrificación completa de todos los países de África, Asia y América Latina, así como el inicio inmediato de la realización de infraestructura transformadora y otros proyectos de desarrollo, sería un poderoso mensaje para anunciar una era de esperanza.

La construcción del mayor puerto de aguas profundas de América Latina, el puerto de Chancay en Perú, con la perspectiva de construir un ferrocarril bioceánico que conecte el Atlántico y el Pacífico, es un proyecto de este tipo. Del mismo modo, la construcción de la represa de Grand Inga y el proyecto Transaqua, que contribuirán a regar e industrializar varios países del corazón de África, son proyectos de este tipo.

Para superar definitivamente el peligro de guerra, necesitamos establecer una nueva arquitectura internacional de seguridad y desarrollo, que tenga en cuenta los intereses de todos y cada uno de los países del planeta. Esto habría que hacerlo siguiendo la tradición de la Paz de Westfalia, que puso fin a 150 años de guerras religiosas en Europa, porque las partes beligerantes se dieron cuenta de que no quedaría nadie vivo si continuaban los enfrentamientos. ¡Cuánto más cierto es hoy en día esto, en la era de las armas termonucleares!

Unámonos por la seguridad y el desarrollo, para dar paso a una nueva era para la Humanidad.

MIGRACIÓN

El verdadero asunto de la migración: Genocidio

La única forma de resolver la crisis migratoria que lacosa a Estados Unidos y Europa es detener el genocidio económico intencionado que las políticas de la City de Londres y Wall Street están llevando a cabo contra las naciones del Sur Global. Ejemplar de esa política maltusiana es la infame declaración de 1975 del influente agrónomo y protegido de Brzezinski, William Paddock, quien declaró sobre México: “Cerremos la frontera y veremos cómo gritan.... De todos modos, tienen que reducir su población a la mitad. Sellen la frontera y véanlos gritar”. A la pregunta de cómo se reduciría tan drásticamente la población, Paddock explicó: “Por los medios de siempre: hambruna, guerra y peste”.

Lo que está forzando los flujos migratorios actuales es la destrucción intencionada de las economías físicas de las naciones del Sur Global. Su capacidad para mantener una población creciente con un nivel de vida en aumento (lo que Lyndon LaRouche denominó Densidad de Población Relativa Potencial) se ha reducido sistemáticamente a niveles *inferiores* a su población actual, lo cual sienta las bases para el hambre, la enfermedad, la guerra y el éxodo masivo forzoso.

En primer lugar, dejemos

de lado la propaganda mediática y consideremos algunos datos demográficos básicos. En 2023, había unos 47,8 millones de inmigrantes en Estados Unidos, de una población total de 335 millones, aproximadamente el 14,3% del total. Ese porcentaje no ha dejado de aumentar desde 1970, cuando representaba el 4,7% del total, pero no es ni mucho menos un máximo histórico. Durante la gran afluencia de inmigrantes de 1860 a 1910, se alcanzó un máximo del 14,8% de la población total en 1890. Estados Unidos fue claramente capaz de absorber y beneficiarse de un gran flujo de inmigrantes en aquella época. ¿Por qué ahora no?

Del total actual de 47,8 millones de inmigrantes, menos de una cuarta parte, 11 millones, son “inmigrantes no autorizados” (o “indocumentados” o “extranjeros ilegales”). Esa cifra, que refleja la entrada de nuevos inmigrantes, la salida, las muertes y la legalización de algunos de los que ya están en Estados Unidos, alcanzó un máximo de 12,2 millones en 2007; luego, con la crisis de 2008, el número cayó de forma constante hasta los 10,2 millones en 2019. Después se reanudó el crecimiento hasta hoy. Pero las cifras no son uniformes en los distintos países: El descenso a partir de

2008 se debió casi en su totalidad a los mexicanos, que cayeron bruscamente durante este periodo (de 6,9 millones a 4,0 millones), mientras que el número de inmigrantes procedentes del resto del mundo siguió aumentando significativamente.

Además, en 2023 otros 3,2 millones de inmigrantes fueron detenidos en la frontera y se les impidió entrar en Estados Unidos, frente a los 2,8 millones de 2022 y los 2,0 millones de 2021. Una creciente mayoría de los detenidos, quizá hasta el 90%, son centroamericanos procedentes de las naciones del llamado Triángulo Norte (Guatemala, El Salvador y Honduras).

Huyen del infierno. Según un estudio publicado en 2019 en el diario mexicano *El Economista*, en El Salvador, en 2018, el 66% de los trabajadores estaban empleados en la economía informal; en Guatemala, era el 71%; y en Honduras el 72%. El sector “informal” es solo una forma educada de decir la economía negra dominada por las drogas y las pandillas en general, donde el “empleo” a menudo significa prostitución, venta ambulante y mendicidad, y similares. Desde el punto de vista de una economía física productiva, se trata, de hecho, de desempleo encubierto. La tasa real de desempleo en los países del

Triángulo Norte de Centroamérica oscila entre el 50 y el 80%. En Honduras, un enorme 51% de su población vive en la pobreza extrema, el 46% en Guatemala y el 13% en El Salvador.

La violencia, derivada de la actividad de los cárteles de la droga y las bandas, es otro factor fundamental de la desesperada

emigración. En 2023, la tasa de homicidios en Honduras era de 31 por cada 100.000 habitantes; la de Guatemala, de unos 17 por cada 100.000; en El Salvador era de 20 por cada 100.000 en el año 2020, pero ha descendido significativamente desde entonces. La totalidad de las circunstancias en la región constituye un genocidio intencionado.

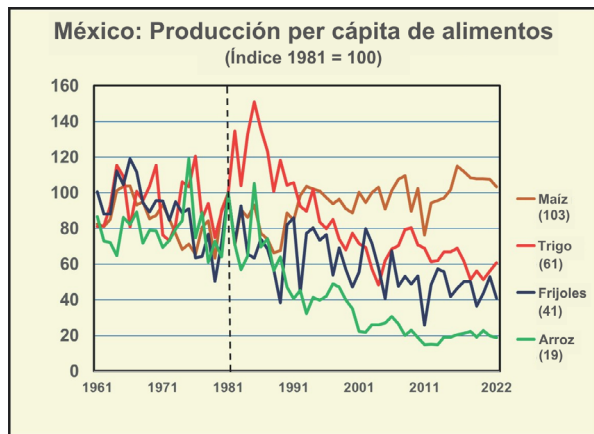
Consideremos ahora México, centrándonos en un solo aspecto clave de la economía física de ese país: la producción de alimentos, medida en unidades físicas (kg per cápita), no en términos monetarios, de cuatro alimentos básicos de la dieta mexicana. Tras una relativa estabilidad de 1960 a 1980, la producción mexicana de estos alimentos básicos (y la producción agrícola en general) empezó a caer en picado después de que el gobierno

la Gráfica 1, tomando el índice de 1981 = 100, de 1981 a 2022, la producción per cápita de frijol cayó un 59%, la de arroz un 81% y la de trigo un 39%! Sólo el maíz tuvo un diminuto aumento del 3%. Esto refleja una asombrosa destrucción de la capacidad de los mexicanos para producir alimentos suficientes para alimentarse.

Incluso si tomamos en cuenta las importaciones de alimentos, el consumo total de estos mismos alimentos básicos se desplomó entre 1981 y 2022 (las barras verde y rosa de la Gráfica 2): el frijol un 68%, el arroz un 49% y el trigo un 6%. Sólo aumentó el consumo de maíz per cápita, un 37%, debido a las considerables importaciones.

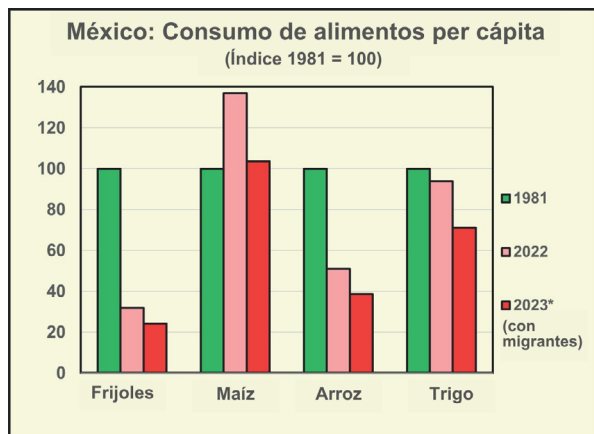
No es de extrañar, entonces, que millones de mexicanos desesperados se hayan visto obligados a cruzar la frontera para tratar de mantenerse a sí mismos y a sus familias con vida. De hecho, la tercera barra roja de la Gráfica 2 proyecta lo que habría sido el consumo per cápita si millones de migrantes mexicanos, legales e ilegales por igual, no hubieran sido expulsados de su país por el saqueo económico de Wall Street a esa nación en los últimos 30-40 años (véase la Fig. 3).

Los resultados son dramáticos. En el caso de México, más de 11 millones de mexicanos de primera generación se encuentran en Estados Unidos, lo que representa el 8,6% de la población de México en 2023, que era de 128,5 millones. Si añadimos los mexicano-estadounidenses de segunda y tercera generación (que reflejan los flujos migratorios anteriores), estamos hablando de un total de 38 millo-



Gráfica 1

Crédito: EIR



Gráfica 2

Crédito: EIR

Emigración desde México y Centroamérica (Hasta 2023)					
País	Población	En EU (1.ª gen)	%	En EU (1.ª - 3.ª gen)	%
México	128.5	11.0	8.6%	38.0	29.6%
Guatemala	17.6	1.1	6.3%	1.9	10.8%
Honduras	10.6	0.8	7.5%	1.1	10.4%
El Salvador	6.4	1.5	23.4%	2.6	40.6%

Gráfica 3

Crédito: EIR

Como muestra

nes de personas, casi el 30% de la población total de mexicanos. El Salvador es un caso aún más extremo: Aproximadamente una cuarta parte de los salvadoreños de primera generación están en Estados Unidos, y cuando se consideran las tres generaciones, el total supera el 40%.

A modo de contraste, pensemos en el aspecto que tendría la región si Estados Unidos, China y otras naciones hubieran iniciado ya conjuntamente la construcción de una línea de ferrocarril de alta velocidad desde Panamá, a través de Centroamérica, y hacia México y Estados

Unidos, como columna vertebral de un corredor de desarrollo industrial que proporcionaría millones de empleos productivos a la desesperada población de la región, como lo ha promovido el movimiento LaRouche desde hace mucho tiempo. Pensemos en qué otros grandes proyectos de desarrollo conjuntos podrían ponerse en marcha en toda la cuenca del Caribe y en toda Sudamérica (como el complejo portuario de Chancay que acaba de inaugurarse en Perú) si Estados Unidos y China asumieran conjuntamente esa tarea. La inmensa mayoría

de los mexicanos y centroamericanos que huyen de sus países preferirían sin duda quedarse en casa para ayudar al desarrollo de sus naciones y alimentar a sus familias. Y esto también conduciría a un fuerte aumento de las exportaciones estadounidenses de bienes de capital a la región, y al retorno a Estados Unidos de empleos productivos bien remunerados necesarios para producir esas exportaciones.

En resumen, una solución moral a la crisis migratoria también es mejor en términos de la ciencia de la economía física.

La crisis migratoria en Europa: El Mediterráneo se convierte en un “cementerio acuático”

Es difícil saber qué es peor: los miles de migrantes desesperados procedentes de países empobrecidos y devastados por la guerra en África y Oriente Medio que perecen al intentar cruzar el Mediterráneo hacia Europa, convirtiéndolo en un “cementerio acuático”, como lo ha llamado Helga Zepp-LaRouche; o el sufrimiento y los apuros que sufren los cientos de miles de refugiados que lograron hacer la travesía, solo para ser encerrados en campos de refugiados durante años y años, o los que son devueltos a centros de detención para migrantes y refugiados en Libia, que el Papa Francisco ha comparado acertadamente con “campos de concentración”.

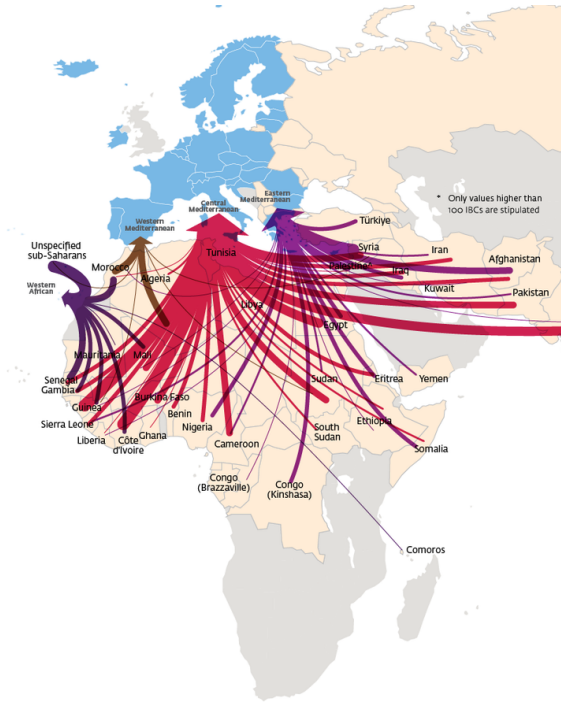
Una vez que identificamos la causa real de esta crisis, una solución moral y económicamente sólida también está al alcance de la mano.

La Agencia Europea de la Guardia Fronteriza y Costera (Frontex), la agencia de la Unión Europea encargada de las fronteras exteriores, publicó el siguiente mapa que ofrece una visión general del tamaño y la dirección de los flujos migratorios en 2022 (véase la Gráfica 1).

Desde 2021, se ha producido un aumento significativo de lo que Frontex define como “cruces ilegales fronterizos detectados”. La ruta del Mediterráneo Central es la que ha registrado el aumento más drástico (véase la Gráfica 2).

El informe 2023 de Frontex también señala que, de los 380.000 cruces fronterizos ilegales detectados, “los sirios representaron más de 100.000 cruces irregulares el año pasado, el mayor número entre todas las nacionalidades. Les siguieron guineanos y afganos. Estas tres nacionalidades representaron más de un tercio de todas las detecciones”. También se da el caso de que las redes internacionales de narcotraficantes (controladas desde arriba por el aparato financiero de Narcotráfico, S.A., con sede en Londres) utilizan ampliamente estos flujos migratorios para transportar cocaína y otras drogas a los mercados europeos. Las organizaciones delictivas dedicadas al tráfico de

Gráfica 1



Flujos de migrantes hacia la UE, 2022

Crédito: Frontex

seres humanos desempeñan un papel integrado en este proceso.

¿Qué está empujando esta migración desesperada? Mientras que Siria y Afganistán han sido destruidos por las guerras perpetradas por países occidentales, Guinea forma parte del África francófona, es decir, antiguas colonias francesas que

históricamente han sido saqueadas hasta los huesos. El colonialismo francés no terminó con la independencia formal de esos países, sino que ha continuado mediante la explotación de los recursos, la presencia de tropas extranjeras y la esclavización monetaria de esos países a través del sistema FCA-Franc, la moneda única que se les impuso y que gestiona la Banque de France, el banco central francés.

Curiosamente, aunque los tratados europeos prohíben a los países miembros de la Unión Monetaria Europea emitir su propia moneda, Francia ha mantenido el franco-africano para sus países clientes africanos. Ya en 1979, el economista camerunés Joseph Tchundjang Pouémi había escrito: “Hoy en día, si no se presta a las cuestiones monetarias la atención que merecen, África inflige sufrimientos gratuitos a sus hijos, y más aún a los que aún no han nacido”.

La zona CFA comprende 14 países, divididos en dos zonas. En primer lugar, la Unión Econó-

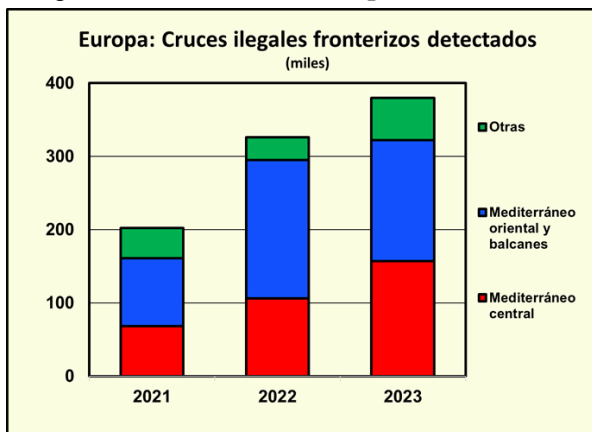
mica y Monetaria del África Occidental (UEMOA), con su banco, el BCEAO, con ocho países: Benín, Burkina Faso, Costa de Marfil, Guinea Bissau, Malí, Níger, Senegal y Togo. En segundo lugar, la Comunidad Económica y Monetaria de África Central (CEMAC), con su banco, el BEAC, con seis países: Camerún, República Centroafricana, República del Congo, Gabón, Guinea Ecuatorial y Chad.

Todos estos países están pura y simplemente bajo un tutelaje. No tienen ningún control sobre sus déficits, gastos, presupuestos o créditos. Y el tutelar es la Hacienda francesa, y la Unión Europea, que tienen una política oficial de esclavitud monetaria y saqueo económico en África.

Esto viene ocurriendo desde hace siglos, desde los tiempos de la trata de esclavos. Entonces era esclavitud física; hoy es esclavitud monetaria.

Consideremos la situación de los ocho países del franco CFA en África Occidental con respecto a la clasificación del Índice de Desarrollo Humano. De un total de 189 países, ocupan las siguientes posiciones: Benín 173, Burkina Faso 185, Costa de Marfil 166, Guinea-Bissau 179, Malí 188, Senegal 169, Togo 163 y Níger 189. Todos ellos están clasificados como países de bajo desarrollo humano, y los ocho se encuentran entre los 30 países más pobres del planeta.

El acceso a la electricidad de estos países es igualmente malo. Níger ha suministrado miles de toneladas de uranio por el programa nuclear francés, pero menos del 10% de su población tiene acceso a la electricidad.



Gráfica 2

Crédito: EIR

Iberoamérica: El megapuerto de Chancay y el Corredor Ferroviario Bioceánico

La inauguración el 14 de noviembre de 2024 del proyecto del puerto de Chancay, una empresa conjunta de Perú y China, ha traído por fin la Iniciativa de la Franja y la Ruta a las Américas y, con ella, la posibilidad muy real de resolver la crisis migratoria. ¿Qué tiene que ver la construcción del mayor puerto de aguas profundas de Sudamérica, a unos 5.000 km. (3.100 millas) de la frontera entre Estados Unidos y México, con la cuestión de los migrantes?

A sólo 80 km. al norte de Lima, la capital peruana, en la costa del Pacífico, el megapuerto de Chancay será la puerta de entrada para el comercio y las inversiones chinas y asiáticas, en rápido crecimiento, en Perú y en toda Sudamérica. Se trata de un proyecto de \$3.400 millones de dólares, de los que ya se han gastado \$1.300 millones, que creará 8.000 empleos directos y generará \$4.500 millones de dólares de ingresos anuales para Perú. En su primera fase, que ya ha concluido, puede manejar alrededor de 1,5 millones de contenedores TEU al año (TEU son las siglas en inglés de Unidades Equivalentes de Veinte Pies, y es la unidad estándar utilizada en el transporte

marítimo de contenedores), en buques capaces de llevar hasta 18.000 TEU. Pero cuando todo el proyecto portuario esté terminado en 2032, se espera que la cifra aumente a 6 millones de TEU al año, transportados en buques de hasta 24.000 TEU, los mayores del mundo, conocidos como ULCV, (siglas en inglés de “Buques Contenedores Ultra Grandes”). El muelle de Chancay, de 1,5 km de longitud, tendrá dos atracaderos para portacontenedores y dos para buques graneleros, así como instalaciones Ro-Ro (siglas en inglés de “roll on, roll off” para carros de ferrocarril). Un túnel de 2 km lo unirá a tierra firme, y desde allí se conectará con la infraestructura carretera y ferroviaria que se construirá para enlazarlo con toda Sudamérica.

Chancay tiene una profundidad máxima de 17,8 metros, lo que lo convierte en el puerto de aguas más profundas de Sudamérica y capaz de manejar ULCV, los cargueros más eficientes de los mares. Como resultado, ahora puede haber transporte marítimo directo desde Chancay a Shanghái, que también maneja ULCVs. El único otro puerto en toda la costa

del Pacífico de Norteamérica y Sudamérica que puede manejar ULCVs es el de Long Beach, California, pero ya es un puerto altamente congestionado que ha estado sujeto a importantes retrasos logísticos. Con Chancay en funcionamiento, el transporte marítimo que ahora sale de Perú a través de Long Beach y otros puertos podrá navegar directamente a Shanghái y otros puertos asiáticos.

El Ministro de Transportes peruano, Raúl Pérez, explicó recientemente que “tendremos rutas directas a Asia, en particular a China, lo que reducirá (el tiempo de envío) en 10, 15, incluso 20 días, dependiendo de la ruta”, frente a los 35-40 días que se tarda actualmente. Esto supondrá una reducción de al menos el 25% del tiempo promedio actual de transporte de Perú a Shanghái, lo que se traduce en un aumento muy significativo de la productividad global. Los aumentos de productividad serán aún mayores porque Chancay es un “puerto inteligente”, con tecnología de punta e instalaciones automatizadas para una carga y descarga de mercancías altamente eficientes, tecnologías en las que los chinos son líderes

mundiales. Un experto peruano, el Dr. Alan Fairlie, estima que “los puertos automatizados pueden aumentar la productividad en aproximadamente un 50%”.

Chancay se encuentra literalmente a la mitad del mundo de Shanghái, a una distancia de poco más de 17.000 km “a vuelo de pájaro”, la ruta que sigue el “círculo máximo” so-

bre una esfera (ver Gráfica 1).

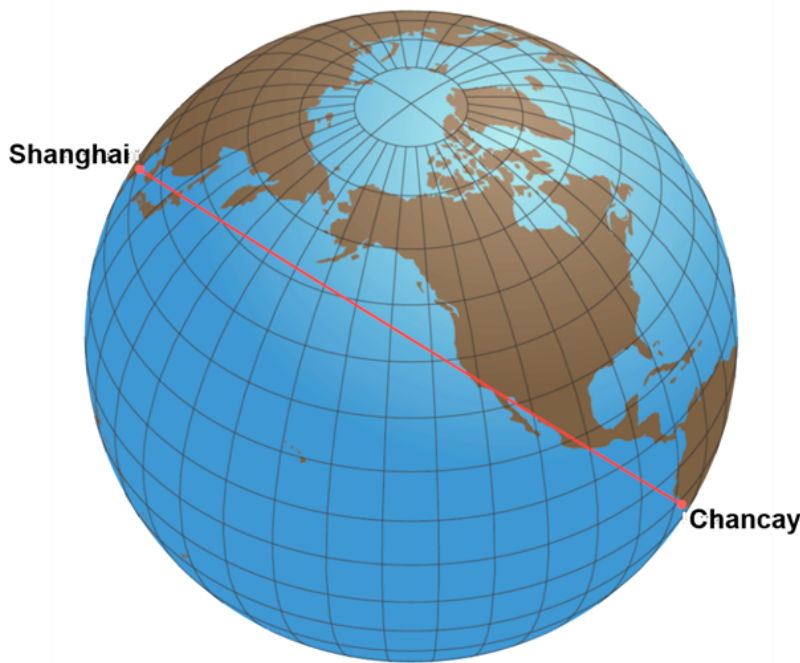
Como se puede ver al comparar esta ruta con la Gráfica 2, la ruta marítima directa corre bastante cerca a la del círculo máximo.

La planificación y las primeras obras de construcción ya están en marcha para conectar Chancay con las infraestructuras carreteras y ferroviarias que se

extienden hacia el norte y el sur a lo largo de la costa peruana, así como hacia el este desde Chancay hasta el resto de Sudamérica. Específicamente, está previsto que conecte con un corredor ferroviario bioceánico que unirá la costa peruana del Pacífico con la costa atlántica de Brasil en el puerto de Santos, muy cerca de São Paulo. (Hay otras rutas ferroviarias transcontinentales viables en estudio, algunas de las cuales también pasan por países vecinos, como Bolivia). Santos es un puerto que también necesita una modernización importante: sólo puede recibir buques portacontenedores de un tamaño máximo de 11.000 TEU. Este proyecto ferroviario hará que el impacto físico-económico de Chancay sea aún mayor, transformándolo en un centro neurálgico para toda Sudamérica en su comercio con la cuenca Asia-Pacífico (véase la Gráfica 3).

El proyecto del Corredor Ferroviario Bioceánico ha sido debatido y estudiado en profundidad por los chinos, con detallados estudios de viabilidad de ingeniería. Sólo está pendiente de una decisión política por parte de Brasil, miembro destacado del BRICS, para seguir adelante.

La puesta en marcha de este proyecto ferroviario Brasil-China-Perú tendrá el efecto político de incorporar rápidamente a toda Iberoamérica a la Iniciativa de la



Gráfica 1 De Chancay a Shanghái

Crédito: Markus Englund



Gráfica 2

Crédito: EIR

Gráfica 3



De Chancay a Shangháí, rutas marítimas y ferroviarias

Franja y la Ruta. Uno de los primeros beneficiarios de este cambio estratégico será la propuesta de construir un Gran Canal de Nicaragua a nivel del mar, que una los océanos Pacífico y Atlántico. Se trata de un proyecto crítico, porque incluso el Canal de Panamá ampliado sólo puede manejar buques portacontenedores de hasta 17.640 TEU, muy por debajo del tamaño de los ULCV más eficientes, mientras que el proyectado Gran Canal de Nicaragua podrá manejar buques de hasta 25.000 TEU,

como indica el siguiente cuadro:

El Gran Canal de Nicaragua, cuya construcción ha estado suspendida durante los últimos años, es un proyecto monumental: será la mayor operación civil de movimiento de tierras en la historia, con una excavación estimada de 5.000 millones de metros cúbicos de material de las entradas oceánica y marítima de ambos extremos, del fondo del lago de Nicaragua a lo largo de la ruta de tránsito del canal, y del propio canal terrestre. Las dos esclusas del canal serán las

más grandes jamás construidas: 520 metros de largo, 75 metros de ancho y un umbral de 27,6 metros de profundidad. Consumirán la mayor parte de los 10 millones de metros cúbicos de hormigón que se calcula que requerirá el proyecto en total, y el transporte de las compuertas de las esclusas a sus ubicaciones finales será todo un reto.

HKND, la empresa china del sector privado que dirige el proyecto, tiene la intención de obtener alimentos, suministros para los campamentos de trabajadores, y otros materiales necesarios para la construcción de edificios y estructuras en Nicaragua, en la medida de lo posible. Las oportunidades para la agricultura nicaragüense, por ejemplo, serán enormes. Según algunos informes, HKND ha comunicado a los productores nicaragüenses que se necesitarán 37,5 toneladas de arroz, 25 toneladas de hortalizas y 12,5 toneladas de carne al día para

Puertos y canales	Tamaño Máximo	Máxima profundidad
	(TEU)	(metros)
Chancay	24.000	17,8
Shangháí	24.000	27,0
Long Beach	24.000	23,2
Canal de Suez	24.000	24,0
Gran Canal de Nicaragua	25.000	27,6
Canal de Panamá	17.640	16,4

alimentar a los 50.000 trabajadores. Se está estudiando la posibilidad de utilizar la tierra vegetal excavada para crear tierras de cultivo y pastos productivos a lo largo de la ruta del canal.

Sin embargo, dada la falta de desarrollo en Nicaragua y en Centroamérica en general, se calcula que habrá que importar 21 millones de toneladas de materiales y suministros, la mayor parte a través de los puertos de Corinto y Bluefields, que no son adyacentes a la ruta del canal. Esto incluye más de 2.000 piezas de los principales equipos de construcción, más de 4.000 millones de litros de diesel, unos 1.000 millones de litros de combustible para las dragas, además de explosivos y millones de toneladas de cemento y acero.

La contratación y entrenamiento de mano de obra calificada será otra tarea monumental. Como dijo el Dr. Telémaco Talavera, entonces portavoz de la Comisión del Gran Canal de Nicaragua, a la revista EIR en una entrevista del 20 de diciembre de 2014:

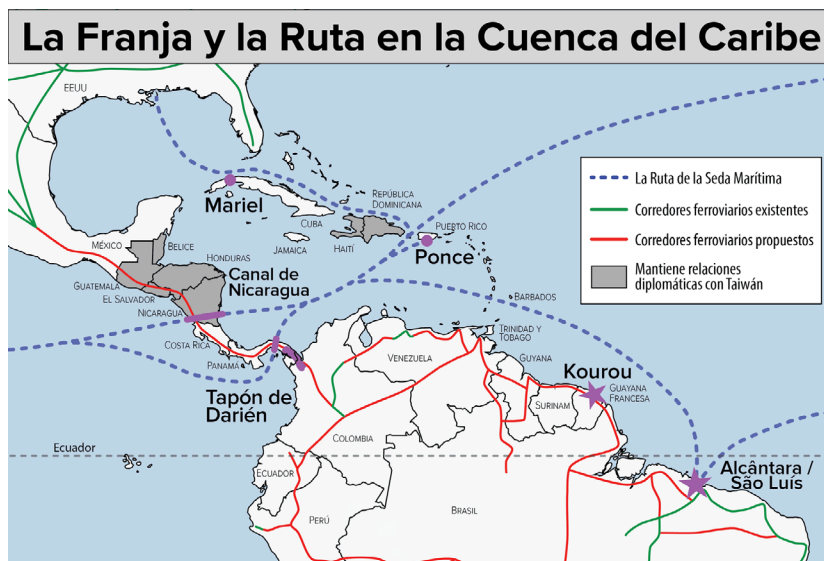
“Tenemos que redefinir la educación en todos los niveles, desde la primaria hasta la educación técnica y superior. También hay que redefinir la ciencia, la tecnología y la innovación para la nueva realidad de Nicaragua. Para mejorar la calidad, estamos preparando mano de obra calificada y expertos técnicos y profesionales para esta nueva realidad, no sólo para la construcción, el mantenimiento y trabajos relacionados... Hemos hablado de ofrecer 315 nuevas carreras, pero tenemos que trabajar en la actualización de los técnicos y profesionales ya formados para los retos de la nueva realidad ahora con el canal. Algunos técnicos y profesionales necesitarán especialización en áreas específicas que se van a requerir en la nueva dinámica económica, científica y tecnológica de Nicaragua, y se tendrá que formar a nuevos técnicos y profesionales en campos que aún no tenemos”.

Pensemos en el impacto que esto tendrá en la crisis migratoria, y en las redes de narco-

tráfico relacionadas en la región. ¿Qué joven centroamericano querrá arriesgar su vida para emigrar a Estados Unidos, con este tipo de perspectivas en su país?

Sin embargo, el Gran Canal de Nicaragua es sólo uno de los componentes de una estrategia de desarrollo más amplia para la región de la cuenca del Caribe que ha propuesto el Instituto Schiller, que plantea la cooperación entre China y Estados Unidos para construir una línea ferroviaria de alta velocidad que comience en Sudamérica, atraviese Centroamérica (donde ahora no existe ninguna) y México, para enlazar después con los corredores ferroviarios de Estados Unidos (véase la figura 4).

Precisamente por su proximidad a Estados Unidos, esta región está perfectamente situada para convertirse en el caso emblemático del tipo de cooperación entre Estados Unidos y China que se necesita en todo el planeta para desarrollar a las naciones empobrecidas del Sur.



Gráfica 4

Crédito: EIR

“Plan Oasis” para el Sudoeste de Asia: Una prioridad mundial

El sudoeste asiático necesita urgentemente dos tipos de infraestructuras: En primer lugar, una intervención urgente de asistencia de todo tipo para salvar vidas: alimentos, combustible, agua, refugio, atención médica.

En segundo lugar, es necesario actuar en un amplio conjunto de proyectos para el suministro a largo plazo de agua, energía, vivienda, salubridad, educación y centros culturales, con el fin de construir la plataforma económica para la agroindustria y todas las actividades relacionadas para la prosperidad.

Asimismo, el sudoeste asiático, que es la encrucijada de África, Asia y Europa, requiere un sistema de transporte moderno de alta velocidad.

Para realizar todo este programa de infraestructura, se supone que debe haber un cese al fuego inmediato, el cese del genocidio y la guerra de Israel, y el establecimiento del Estado palestino, y seguridad para todos en la región.

Se trata de una prioridad mundial. Durante 75 años, desde el mandato de los dos Estados, se han impuesto condiciones inhabitables a los palestinos. Los refugiados en los países vecinos se cuentan por millones:

Jordania: 2 millones; Líbano: 250.000; Siria: 500.000. Además, millones de palestinos se han trasladado a Norteamérica, Europa y otros lugares.

El “Plan Oasis”: Crear recursos, crear productividad

La tarea consiste en mejorar la base de recursos y la plataforma productiva en todos los aspectos. Lyndon LaRouche llamó a este enfoque programático para el Sudoeste de Asia en la década de 1970, “Plan Oasis”, cuando planteó que había que poner fin a la letal geopolítica.



Karel Vereycken, mayo 2024

El mapa esquemático muestra los elementos esenciales del desarrollo para la población de 205 millones de habitantes de la región inmediata de siete naciones. No se muestran los elementos de transporte, pero la idea es proporcionar una moderna conectividad local e intercontinental.

Gaza es la pieza central. El mapa indica una unidad de desalinización en la costa. Es obligado tener un gran puerto marítimo, que cuente con el respaldo de una próspera actividad industrial y agrícola en el interior. La nueva construcción desde cero brinda la oportunidad de la máxima colaboración internacional.

Sistemas de transmisión de agua y energía. Dos proyectos de transmisión de agua prioritarios, uno desde el Mar Mediterráneo al Mar Muerto, y otro del Mar Rojo al Mar Muerto. Mediante el bombeo de agua de mar del Mediterráneo a la cuenca del Mar Muerto, el agua llega al Mar Muerto con una caída a desnivel de 400 metros, desde donde se construirían las centrales eléctricas de bombeo que podrán suministrar energía para cubrir el bombeo y la planta de desalinización. La transmisión hacia el Mar Rojo es similar. Una variante podría transpor-

tar agua desalinizada desde el Mar Rojo hasta Ammán, Jordania. Hay una propuesta de utilizar pequeños reactores nucleares de torio para la generación eléctrica y para la desalinización.

Desarrollo agroindustrial. La creación de nuevas fuentes de agua define nuevos

corredores de agricultura de regadío y zonas industriales, así como nuevas ciudades. La agricultura de alta tecnología en el desierto se hace práctica.

Hay varias iniciativas que se proponen para la región. En Egipto, el “Proyecto Nuevo Delta” es un río artificial de 114

km de longitud paralelo al Nilo, para regar 1,5 millones de acres de nuevas tierras de cultivo. En Turquía e Iraq, su proyecto de “Carretera del Desarrollo” contempla un corredor de transporte de 1.200 km, que terminará en el puerto de Gran Faw.

Corredores euorasiáticos en beneficio de la humanidad

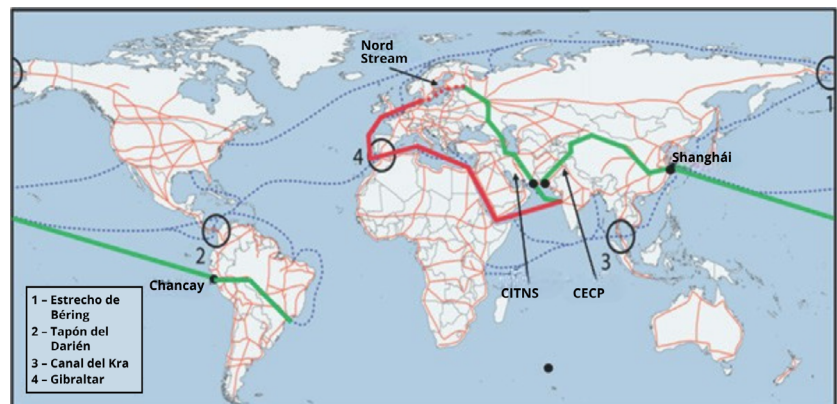
Es un hecho establecido el éxito económico de los corredores de transporte Este-Oeste a través de Eurasia. Desde el ferrocarril transiberiano de 1904 hasta el ferrocarril euroasiático de 1991, que unió los sistemas ruso y chino, y posteriormente los corredores de la Franja y la Ruta lanzados en 2013, los beneficios para el transporte de mercancías y la actividad económica son innegables. Miles de trenes cruzan ahora anualmente entre China, Europa y puntos intermedios.

Estas rutas Este-Oeste se complementan con el creciente potencial de los corredores Norte-Sur. El Corredor Económico China-Pakistán (CECP) y el Corredor Internacional de Transporte Norte-Sur (CITNS) están conectando las regiones del interior con el Mar

Árabe, el Océano Índico y más allá, abriendo nuevas vías para el comercio y el desarrollo.

El CECP es el proyecto de desarrollo de mayor envergadura de toda la Iniciativa de la Franja y la Ruta y su finalización está muy avanzada. La inversión total se estima en \$62.000 millones de dólares. Se trata de un corredor de 3.000 km. que se extiende

hacia el sudoeste desde la ciudad occidental china de Kashgar, a través de Pakistán, y llega hasta el puerto de Gwadar, en el Mar Árabe. Proporcionará más de una cuarta parte de la electricidad de Pakistán y creará más de 2,3 millones de nuevos puestos de trabajo. Su importancia geoeconómica es evidente a simple vista en el mapa (ver Gráfica 1).



Gráfica 1

Crédito: EIR

Un segundo corredor Norte-Sur en desarrollo es el Corredor Internacional de Transporte Norte-Sur (CITNS), que corre primero por mar desde el puerto indio de Bombay, en el Mar Árabe, hasta el puerto iraní de Chabahar, a sólo 200 km al oeste del puerto pakistaní de Gwadar. Desde allí, las líneas ferroviarias atraviesan Irán en dirección noroeste, bordean la costa occidental del Mar Caspio y llegan hasta Moscú y San Petersburgo, Rusia, un total de 7.200 km. Falta un pequeño enlace ferroviario de 64 km. en Irán para completar la red, pero ya está en funcionamiento el transporte alternativo a través del Mar Caspio. Cuando esté terminado, se calcula que reducirá el tránsito de la India a Rusia en 20 días, la mitad de los 40 días que se tarda ahora en navegar por el Canal de Suez, rodear el Estrecho de Gibraltar y atravesar las disputadas aguas de los mares del Norte y Báltico, donde fueron saboteados los gasoductos Nord Stream. Los costos totales de transporte marítimo serán un 30% inferiores a lo largo del CITNS.

Los miembros plenos del CITNS son: India, Irán, Rusia, Azerbaiyán, Armenia, Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Turquía, Ucrania y Omán. Cabe destacar que en 2023 Rusia invitó a Pakistán a unirse al CITNS, que aceptó en 2024. Esto contribuirá a crear las circunstancias para mejorar la cooperación, en lugar de la competencia, entre el CECP y el CITNS, y es de esperar que también reduzca las tensiones históricas entre India, China y Pakistán.

En la encrucijada de estas líneas de transporte euroasiáticas, hay ahora enlaces importan-

tes en construcción y propuestos en las cinco naciones de Asia Central y Afganistán, cuyo impacto puede levantar sus economías, para impulsar el nivel de vida y la productividad económica. En la actualidad, Afganistán es el tercer país del mundo con mayor número de refugiados en el extranjero, más de 6,5 millones. Uzbekistán sigue dependiendo de unos tres millones de sus ciudadanos que trabajan en el extranjero y envían remesas a su país. Las oportunidades para colaborar en la construcción de las naciones de la región pueden revertir todo eso.

Juntas, estas iniciativas podrían remodelar el panorama económico de la región.

Conectividad en el corazón de Eurasia

Varios enlaces de transporte en construcción o en proyecto prometen transformar la región de Asia Central y Afganistán. Kazajistán ya es un ejemplo de ello, pues sirve de centro neurálgico para el tráfico ferroviario entre China y Europa a través de Eurasia.

Ferrocarril China-Kirguistán-Uzbekistán

Esta línea, que se extiende desde el oeste de Sinkiang hasta Uzbekistán y más allá, ha dependido durante mucho tiempo de los camiones para cubrir un segmento que faltaba en Kirguistán. Con la construcción de este enlace ferroviario crucial ya en marcha, financiado conjuntamente por China y Kirguistán, la ruta ferroviaria completa pronto estará operativa, lo que supondrá una mejora significa-

tiva de la conectividad regional.

Corredor Ferroviario de las Cinco Naciones (CFCN)

Este corredor, previsto desde hace tiempo, atraviesa Irán, el norte de Afganistán, Tayikistán, Kirguistán y China. Aunque esta ruta no está construida en su extremo occidental, está en funcionamiento la conexión ferroviaria Khaf-Herat y une el oeste de Afganistán con Irán. El extremo oriental de la CFCN también está en funcionamiento, ya que se puede llegar a China a través del ferrocarril China-Kirguistán-Uzbekistán. En mayo de 2024 partió hacia el oeste el primer cargamento de tren afgano, atravesando Irán hasta Turquía

Ferrocarril Transafgano

Este proyecto de ferrocarril de 573 km uniría Uzbekistán con Pakistán a través de Afganistán. El corredor continuaría hasta el Océano Índico, a través del Corredor Económico China-Pakistán (CECP). Existe un compromiso de las tres naciones y ya se han realizado estudios de viabilidad. La cuestión pendiente es el financiamiento y las nuevas inversiones.

En noviembre de 2023 se llevó a cabo en Kabul, Afganistán, una conferencia extraordinaria, titulada "Operación Ibn Sina: El milagro económico afgano venidero", en la cual se presentó una visión general del desarrollo económico en todos los sectores. Fue organizado por el Centro de Investigación y Desarrollo Ibn Sina, dirigido por afganos: El acto, de tres días de duración, reunió a más de 550 asistentes, entre los que

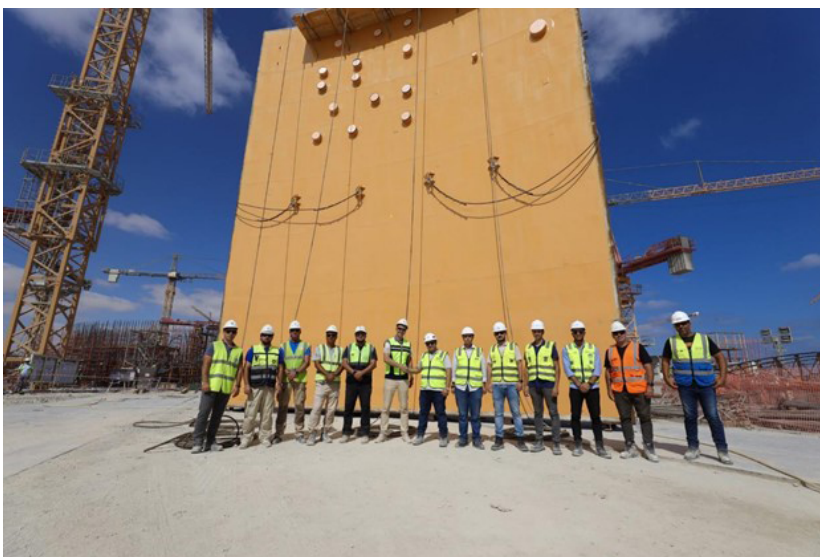
se encontraban funcionarios del gobierno y expertos, así como un equipo del Instituto Schiller, para debatir proyectos económicos y una cooperación más amplia. El Centro de Investigación y Desarrollo Ibn Sina propone [Cooperación Norte-Sur en proyectos concretos](#).



Proyecto del Ferrocarril Transafgano

Crédito: Emirato Islámico de Afganistán, 2024

África: electricidad para construir el futuro



Trabajadores de la construcción en la Unidad 2 de la central nuclear de El Dabaa en Egipto.

Crédito: Comisión de Centrales Nucleares de Egipto, septiembre de 2024

Los proyectos económicos en marcha, y los que están listos para iniciarse en África, emplearán a millones de personas de los 1.500 millones de habitantes actuales, en el desarrollo de las 54 Naciones. Se acabó la era de la extracción para la exportación, de la dependencia forzada por la importación de alimentos y todas las demás prácticas colonialistas.

Ciertos proyectos recientemente terminados destacan por la dirección que establecen. En Tanzania, en marzo de 2024, se inauguró la Represa Julius Nyerere, que proporciona energía eléctrica y regulación fluvial.

En Zimbabue, opera la nueva planta siderúrgica integrada de Mvuma. En Nigeria, se inauguró este año la enorme refinería de Dangote. En Egipto, está en marcha la construcción del complejo nuclear de El Dabaa.

Electricidad, la necesidad

La electricidad es el punto de partida de lo que debe hacerse. Según la Agencia Internacional de Energía, carecen de electricidad un total de 580 millones de africanos. Hay grandes disparidades en todo el continente: en Egipto el 99 por ciento de la población cuenta con electricidad, y en Somalia, solo el 18 por ciento. Los países que menos tienen electricidad están en África Central, con menos del 10 por ciento de la población con electricidad.

El total de la capacidad instalada de electricidad en África en 2023 era de 246 gigawatts. En contraste China cuenta con una capacidad de 2,920 gigawatts; o más de 1000 GW en la Unión Europea. Las economías altamente desarrolladas de Europa promedian alrededor de 1 gigawatt de capacidad instalada por cada millón de habitantes. De tal forma que en África el horizonte para esa proporción es de más de 1,500 a 3,000 gigawatts.

Más aun, solo tres países cuentan con más de la mitad de la electricidad del continente: Sudáfrica, 60GW; Egipto, 59 GW y Argelia, 35 GW, con una población conjunta de 217 millones.

La situación exige actuar ya con carbón y gas, que son los medios más rápidos de instalación de capacidad generadora, junto con las plantas hidroeléctricas, para avanzar con la energía nuclear.

Carbón, Gas y Petróleo.

Existen depósitos de carbón, gas y petróleo en muchos lugares de las grandes zonas sedimentadas del continente y de la costa. Egipto es un modelo de qué tan rápido se puede construir una planta generadora de electricidad con gas. En 2016, se comisionó a la corporación Siemens de Alemania para construir una estación eléctrica de turbina de gas de ciclo combinado. Se completó en 36 meses y entró en funcionamiento en 2018. Los principales componentes se construyeron en la fábrica y se ensamblaron en el sitio. Es la planta de ese tipo más grande del mundo, con una capacidad de 14.4 gigawatts.

Esto muestra el camino. Este modelo exige poner fin al paradigma orientado a la exportación de carbón, petróleo y gas, e incluso de la propia electricidad, como sucede en el norte de África a Europa. Hay numerosos gasoductos e instalaciones de gas en África, pero una gran parte se dedica a la exportación.

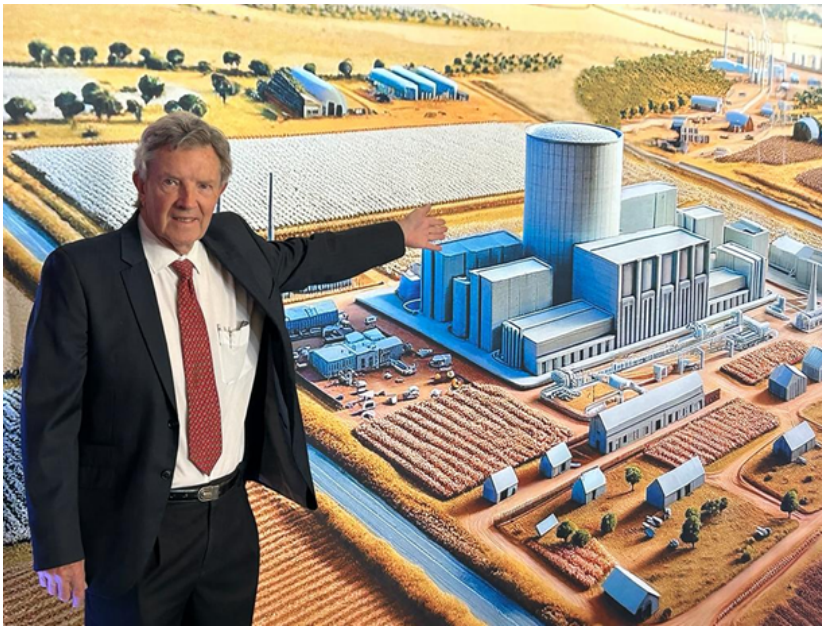
África Central. Se están tomando medidas para crear un Sistema de Gasoductos Centrafricanos (SGCA) que distribuiría gas natural por toda la región. Este plan contempla el tendido de 6,500 kilómetros de nuevos oleoductos a través de once países africanos. En enero de 2023, varias naciones firmaron con la Organización Africana de Productores de Petróleo (APPO, por sus siglas en inglés) firmaron un Memorando de Entendimiento para hacer de la región central de África una “zona libre de pobreza energética” para 2030. La reunión fue organizada por el Foro de Negocios y Energía de África Central (CABEF) y entre las naciones

firmantes se encontraba Angola, que es el tercer mayor exportador de petróleo de África, después de Nigeria y Argelia.

Tan solo en África Central hay reservas de petróleo estimadas en más de 31 mil millones de barriles de petróleo, y 5 de las 10 naciones que producen petróleo se localizan en la región. Además de Angola están Gabón, República del Congo, Guinea Ecuatorial y Chad. La Corporación Nacional de Petróleo de China (CNPC) opera en esta región.

Gasoductos. Hay varias propuestas importantes de gasoductos. El Gasoducto Marruecos-Nigeria (GMN) va a recorrer 5,660 kms, conectando Nigeria, Benín, Togo, Ghana, Costa de Marfil, Liberia, Sierra Leona, Guinea, Guinea-Bissau, Gambia, Senegal y Mauritania; para terminar en Tánger, Marruecos y Cádiz, España. Empezaría realmente en Ghana, donde termina el gasoducto existente que conecta Nigeria con Benín, Togo y Ghana. Este proyecto es “transformativo”, como lo describió el Rey Mahoma VI de Marruecos, en la reunión del Foro Africano de Inversiones realizado del 8 al 10 de noviembre en Marrakech. Todos los países de la ruta tendrán electricidad confiable y abundante, y también avanzará la integración económica. Además, el gasoducto facilitará el transporte de gas desde la costa hasta los países sin litoral del Sahel, que tienen la tasa más baja de electrificación en la actualidad.

El GMN y las centrales eléctricas de gas llevarían electricidad a 400 millones de africanos en esta región. Se han completado los estudios de viabilidad e ingeniería, financiados



El Dr. Kelvin Kemm señala una imagen AI de la central nuclear HTMR-100.

Crédito: Stratek Global

por el Banco Islámico de Desarrollo y el Fondo de la Opep para el Desarrollo Internacional.

Hay otros proyectos, entre ellos algunos precursores a menor escala de lo que se puede hacer. En la costa este, Mozambique, que tiene gas en alta mar, está exportando gas al vecino Zimbabue y a Sudáfrica, a través de gasoductos existentes, y hay otros nuevos en etapa de planificación. Al norte, Uganda y Tanzania están colaborando en el Oleoducto de Petróleo Crudo de África Oriental (OPCAO), que llevará petróleo de Uganda, recientemente descubierto, a Tanzania, para su exportación. Sin embargo, Tanzania tiene el propósito de estar completamente electrificada para 2030. Tanzania también colaborará con Kenia para transportar gas a Kenia a través del gasoducto de 600 km Mombasa-Dar es Salaam. La construcción comenzará pronto.

Energía nuclear. Egipto pronto tendrá en funcionamien-

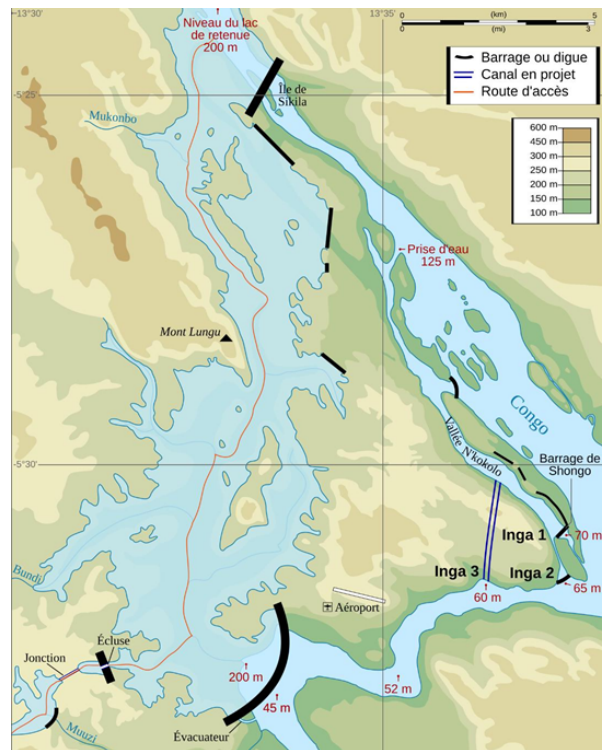
to su central de energía nuclear (CEN) de 4,8 gigavatios construida por Rusia y se puede esperar que tenga más. Muchos países africanos están en camino de iniciar la construcción de centrales de energía nuclear, pero hasta ahora solo Sudáfrica tiene una central nuclear en funcionamiento.

El futuro de la energía nuclear en África tiene la excelente perspectiva de la construcción de un diseño originado en Sudáfrica, para una central nuclear de 100 megavatios. El HTMR-100 sudafricano está listo para

la construcción de un modelo de demostración. Fue desarrollado por Stratek Global, cuyo fundador y presidente ejecutivo es el físico nuclear e ingeniero Dr. Kelvin Kemm.

Proyectos hidráulicos a gran escala. La Cuenca del Congo

En el corazón de África se encuentra la gigantesca cuenca del río Congo. Con una longitud de 4.700 km (2.920 millas), el Congo es el noveno río más largo del mundo, pero ocupa el segundo lugar en términos de su tasa promedio de flujo, pues lleva unos 1.000 metros cúbicos (1,450,000 pies cúbicos) por segundo al Océano Atlántico. La cuenca se extiende por nueve países. Dos proyectos largamente estudiados que involucran al Congo cambiarán radicalmente



Proyecto hidroeléctrico Gran Inga. Sitios de las centrales hidroeléctricas Inga I y II

Crédito: CC BY-SA- 4.0 Semhur

todo el continente en su impacto positivo. Un proyecto de canal fluvial inferior es el Proyecto Hidroeléctrico Grand Inga. El otro es el plan "Transaqua" para desviar parte de la escorrentía de la cuenca del Congo hacia la cuenca del Chad; y de este modo construir una amplia red eléctrica, de transporte, navegación y gestión del agua para la región del Congo.

Proyecto Hidroeléctrico Gran Inga. Justo aguas arriba, a unos 150 km (93 millas) de la desembocadura del río Congo, se encuentra un proyecto estudiado desde la década de 1950, para una serie de presas a lo largo del tramo del río que fluye a través de desfiladeros, donde hay una caída de 96 me-

tros (319 pies) en una longitud de 14,5 km (nueve millas). En la década de 1970 se construyeron las represas Inga I y II, y sus centrales hidroeléctricas aún están en funcionamiento.

La enorme Inga III es la Fase Uno de otras seis represas que se planea construir ahora en siete fases. El potencial hidroeléctrico del proyecto Inga en general está en el rango de 40 gigavatios.

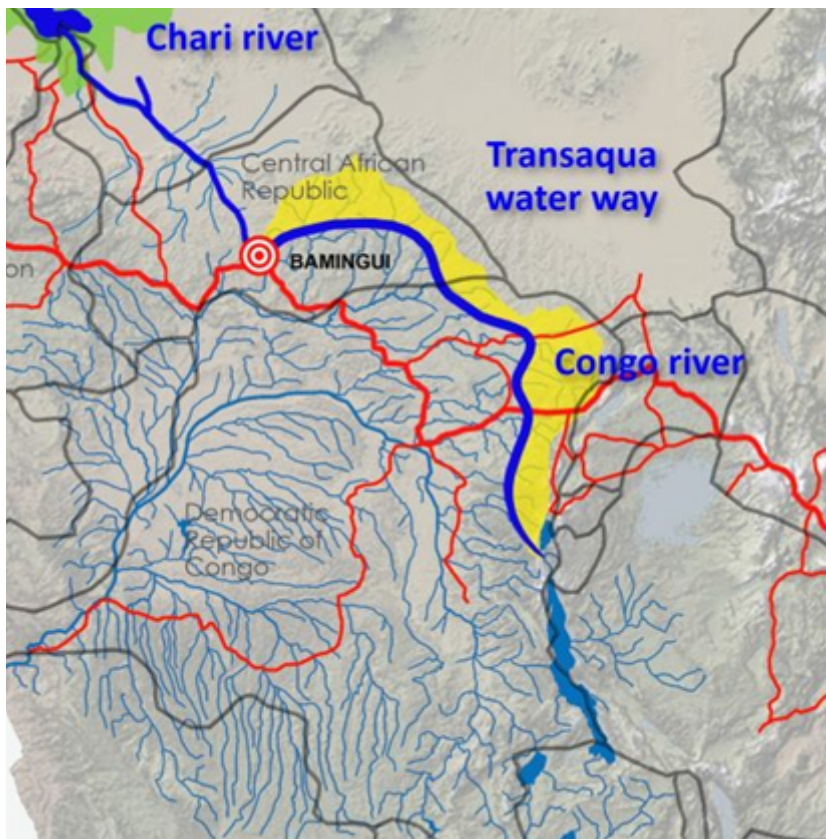
Transaqua. El concepto de este proyecto consiste en la construcción de presas en los afluentes del lado derecho del río Congo, y la conexión de los embalses resultantes con canales, para crear una vía fluvial de 2.400 km de longitud, que se puede construir utilizando entre el 5 y el 8% del caudal del

Congo, llevando esa agua a la cuenca del Chad. El agua iría por gravedad a través del río Chari, el único afluente del lago Chad. Se podrían transferir hasta 100.000 millones de metros cúbicos de agua al año, rellenando el lago Chad, restaurando un medio ambiente favorable para 50 millones de personas.

En el propio Río Congo, cada una de las más de dos docenas de represas produciría energía hidroeléctrica, con centrales eléctricas dispersas de tamaño medio (30-100 MW de capacidad), para abastecer así a toda la región oriental de la República Democrática del Congo y a la República Centroafricana.

Además, las represas regularían los caudales del río, que actualmente se desborda, con lo cual se apoya el desarrollo agroindustrial. Por último, la vía fluvial sería navegable, como una ruta de transporte que conectaría seis países.

Este concepto se originó con la empresa de ingeniería italiana Bonifica, hace décadas, cuando formaba parte del Instituto Estatal Italiano para la Reconstrucción Industrial. El equipo de Bonifica, ahora privado, ha estado bajo la dirección del ingeniero Marcello Vichi. En 2018, una Conferencia Internacional sobre el Lago Chad en Abuja, Nigeria, emitió una declaración de apoyo al proyecto, para lo cual el gobierno italiano prometió fondos para un estudio de viabilidad de Transaqua. Italia recibía oleadas de migrantes procedentes de África. Pero el estudio nunca se llevó a cabo, luego de que hubo un cambio de gobierno y otros factores. Ahora el proyecto Transaqua vuelve a estar en el orden del día.



Elementos esenciales del Proyecto Transaqua

Crédito: Bonifica S.p.A.

EL PAPEL DE OCCIDENTE

Estados Unidos puede transformarse ayudando a desarrollar el Sur Global

La emigración masiva puede frenarse y detenerse construyendo los proyectos de infraestructura básica fundamentales, en todas partes del mundo en desarrollo, que figuran en este informe. Esto producirá enormes resultados; tan solo su puesta en marcha atraerá a los emigrantes económicos de vuelta a sus países de origen, más optimistas que antes sobre sus condiciones de vida.

Pero al mismo tiempo, este proceso podría reindustrializar las colapsadas economías físicas de Estados Unidos y Europa, si Occidente decide colaborar en él con Rusia y China. Ya en un informe [publicado en EIR](#) en mayo de 2020, “*The World Needs 1.5 Billion New Productive Jobs: The LaRouche Plan to Reopen the U.S. Economy*”, y en español en [Resumen Ejecutivo de EIR](#) como (El Plan LaRou-

che para reabrir la economía: el mundo necesita 1.500 millones de nuevos empleos productivos), mostramos en detalle que un esfuerzo de desarrollo intensivo en el Sur Global, centrado en la infraestructura de energía, agua y salubridad, crearía cientos de millones de empleos nuevos, productivos y bien remunerados en los países en desarrollo, y aproximadamente 50 millones de esos nuevos empleos en los propios Estados Unidos. Sólo la creación de sistemas modernos de hospitales y clínicas, en todo el sector en desarrollo, significaría 100 millones de empleos productivos y científicos en todo el mundo, y entre 5 y 6 millones en Estados Unidos, por ejemplo.

(Hay que tener en cuenta que 100 millones de trabajadores estadounidenses, dos tercios de la población activa, no tienen un empleo productivo, y otros 10 millones están desempleados o se ven obligados a trabajar a tiempo parcial).

A escala mundial, nuestro estudio “1.500 millones de empleos” demostró que varios de los “grandes proyectos” de mayor transformación económica y a gran escala, como el Plan Transaqua para recargar el lago Chad, regar la región central del Sahel y producir energía hidroeléctrica,

crearían cada uno de ellos millones de empleos productivos, de ingeniería y de científicos.

Las oleadas de desarrollo que proponemos ahora significarían billones de dólares en pedidos de exportaciones desde Occidente y otras naciones, de bienes de capital y paquetes de infraestructura tecnológicamente avanzadas para el Sur Global. Esto significaría concretamente que Occidente reconvertiría algunas fábricas cerradas y partes de las instalaciones de su complejo militar-industrial-financiero, de tal modo que ampliaría la capacidad de sus fábricas existentes para fabricar máquinas-herramienta, conjuntos para centrales nucleares y de otro tipo, grandes tractores y dragas, componentes de sistemas hospitalarios modulares y elementos de sistemas de agua potable, todo lo cual necesita y desarrollará el Sur Global.

El potencial de Estados Unidos

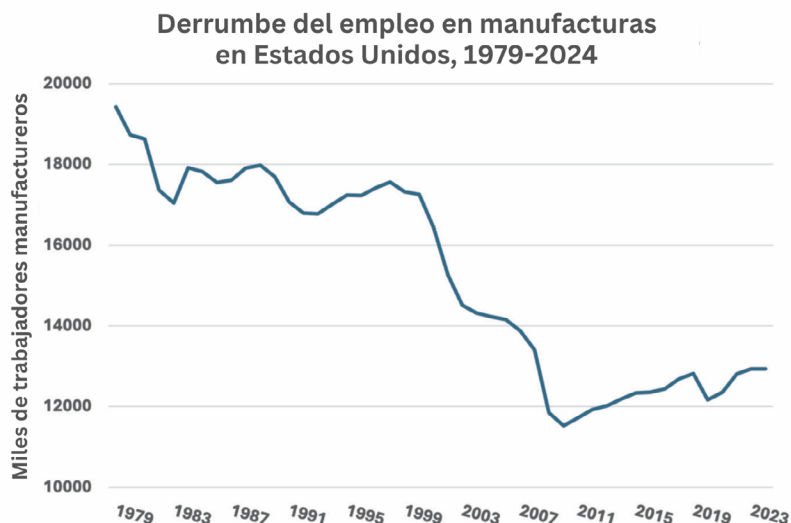
Un examen preliminar de la economía de Estados Unidos muestra que este país no tiene actualmente capacidad para exportar a gran escala al Sur Global. La gráfica 1 muestra la evolución de la fuerza laboral manufacturera estadounidense



se: en 1979, Estados Unidos empleaba a 19,43 millones de trabajadores manufactureros. (Los trabajadores manufactureros transforman la naturaleza para producir bienes de capital y bienes para la existencia humana). Esa cifra se desplomó a 11,5 millones durante el colapso financiero mundial de 2007-09, y subió ligeramente a 12,9 millones en la actualidad. En Estados Unidos aún faltan 6,5 millones de trabajadores del sector manufacturero para alcanzar el nivel de 1979. Además, ese nivel de 1979 de trabajadores manufactureros está significativamente por debajo de lo que debería ser.

Estados Unidos puede tener éxito en una transformación económica de arriba abajo, combinando esta campaña de exportación con una política económica interna centrada en la construcción de los proyectos de infraestructuras a gran escala que debería haber construido.

En cuanto a su escasez de capacidad, puede superarla mediante la creación de nueva capacidad y la reconversión de algunas capacidades existentes. Es difícil determinar el número exacto de trabajadores implicados en la fabricación de material de defensa, pero parece que oscila entre 900.000 y 1,1 millones de trabajadores manufactureros. Una parte de esa producción y de los trabajadores asociados puede reconvertirse, lo que significa que se retiran de la planta las viejas máquinas-herramienta, excepto las que pueden utilizarse, y se colocan nuevas máquinas-herramienta avanzadas diseñadas para la producción de bienes específicos, como componentes nucleares, tractores, etc. Casi cualquier planta puede



Gráfica 1

Crédito: EIR

reconvertirse para fabricar un producto necesario. Además, en Estados Unidos se han cerrado 66.000 fábricas desde 1998. Algunas de esas fábricas cerradas, si siguen inactivas y disponibles, pueden reabrirse y reconvertirse.

Esto requerirá financiamiento. El 9 de agosto de 2022, el Presidente Joe Biden promulgó la ley *CHIPS and Science Act*, que invirtió \$53.000 millones de dólares en financiamiento principalmente para construir plantas de fabricación de semiconductores en Estados Unidos. Sin duda, pueden emplearse métodos de financiamiento a mayor escala en el proyecto mencionado. (Ver la sección “Crédito” de este informe).

Lanzamiento del proyecto

Estados Unidos cuenta con un gran número de ingenieros creativos, trabajadores cualificados, etc., que podrían, en el marco adecuado y con un crédito dirigido, lograr el objetivo.

• El 5 de marzo de este año, el ministro de Agricultura y

Seguridad Alimentaria de Nigeria, Abubakar Kyari, declaró que Nigeria “necesita 72.000 tractores para alcanzar la seguridad alimentaria, pero tiene menos de 5.000 tractores que funcionan”. Caterpillar, que tiene 62 plantas operativas en Estados Unidos, y John Deere, que tiene más de 60 plantas de este tipo operativas en Estados Unidos, podrían proporcionar una parte de esa cantidad. Una organización africana, en la que participan algunos estadounidenses, *Tractors for Africa*, informa que “Ghana necesita más de 30.000 tractores, y actualmente operan menos de 2.000”. La necesidad es grande, y por tanto el mercado de tractores, cosechadoras, buldócers, excavadoras y grúas es inmenso.

• *EIR* ha planteado que África, Iberoamérica y partes de Asia necesitan cientos de centrales nucleares, de gas natural, hidroeléctricas y de “carbón limpio”. El estudio de *EIR* de 2020, “El Plan LaRouche para reabrir la economía: El mundo necesita 1.500 millones de nuevos empleos productivos” informaba:

“Se crearán otros diez millones de empleos a nivel internacional sólo construyendo niveles apenas razonables de energía eléctrica; más de un millón en Estados Unidos, entre trabajadores de la construcción, ingenieros de la energía y trabajadores de línea”.

• El mismo estudio, “El Plan LaRouche para reabrir la economía”, abogaba por un Nuevo Sistema Mundial de Salud Pública, y señalaba: “si Estados Unidos se une a las otras potencias tecnológicas líderes en la movilización de nuevos hospitales, equipos, personal y especialistas en todas las naciones en desarrollo de América del Sur, África y Asia, ese proceso creará 6 millones de nuevos puestos de trabajo productivos y cualificados en Estados Unidos y bastante más de 100 millones de puestos de trabajo como esos en todo el mundo”. El informe explica luego cómo se logrará esto.

• El Sur Global y el Este Global necesitan máquinas herramienta: Máquinas-herramienta de 5 ejes, máquinas-herramienta láser, tornos de control numérico computarizados, y necesita maestros maquinistas que enseñen a los trabajadores más jóvenes, a los estudiantes y a los ingenieros la ciencia de manejarlas. También necesita máquinas de procesamiento de alimentos, maquinaria para fábricas de conservas, molinos harineros, forjas, altos hornos de acero, trenes de laminación, equipos para locomotoras y vías de ferrocarril, etc. En 2022, último año del que se dispone de cifras, las exportaciones estadounidenses de maquinaria y aparatos mecánicos ascendieron a unos \$240.000 millones de dólares. Este nivel

podría cuadruplicarse hasta al menos \$960.000 millones de dólares anuales, en cinco años. Y así sucesivamente para todas las categorías de productos básicos, así como para la infraestructura. Esta es una manera magnífica de que Estados Unidos cree una capacidad ampliada, cree varios millones de nuevos puestos de trabajo en el sector manufacturero, se le provoque para alcanzar el más alto conocimiento científico, y cree desarrollo y decenas de millones de puestos de trabajo productivos en el Sur Global.

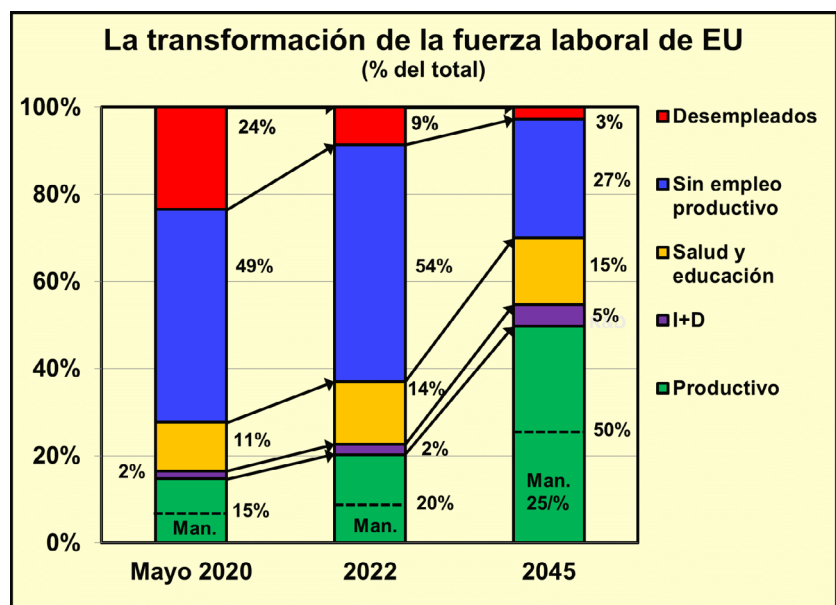
Proyectos de infraestructuras para Estados Unidos

Dentro de Estados Unidos, bajo el paradigma de una nueva arquitectura de seguridad y desarrollo, Estados Unidos debería perseguir algunas de las formas de infraestructura a gran escala más científicas que transformarán la economía física estadounidense, incorporando en ella permanentemente una productividad mucho ma-

yor. Por mencionar brevemente sólo algunos de estos proyectos:

• El NAWAPA Nuclear (NAWAPA son las siglas en inglés del proyecto conocido como Alianza Hidráulica y Energética de Norteamérica). Un gran proyecto que desviaría hacia el sur una parte de la escorrentía de Alaska y de la cuenca del río Mackenzie en el noroeste de Canadá, la haría pasar por la Fosa de las Montañas Rocosas en Columbia Británica, hacia Estados Unidos y hacia México. En el plan NAWAPA Nuclear, el agua también se distribuiría hacia el este de Estados Unidos. En total, se suministrarían unos 120 millones de acres-pies al año, distribuidos entre Canadá, Estados Unidos y México, incluyendo suministros para generación hidroeléctrica y regadío. Se calcula que podría crear hasta 7 millones de puestos de trabajo.

• El Instituto Schiller y la Organización LaRouche han propuesto un plan en dos fases para construir 42.000 millas de ferrocarril de alta velocidad mo-



Gráfica 2

Crédito: EIR

derno y electrificado, con aproximadamente 16.000 millas de levitación magnética (maglev). Esto conectaría y daría servicio a más de 40 ciudades importantes y medianas de Estados Unidos, e incorporaría una futura función para transportar mercancías en zonas densamente pobladas mediante maglev con capacidad de flete. En la actualidad, Estados Unidos carece prácticamente de ferrocarril de alta velocidad.

- La construcción de 100 nuevas centrales nucleares en todo Estados Unidos.

- Un programa de urgencia para avanzar en todas las líneas de investigación sobre la consecución de la energía de fusión nuclear sostenida, que dé lugar a la producción de reactores comerciales.

Hay decenas de otros

proyectos con el mismo empuje tecnológico que estos, como los viajes espaciales.

El efecto combinado de la exportación de paquetes de alta tecnología al mundo en desarrollo, con el desarrollo de grandes proyectos de infraestructura dentro de Estados Unidos, atrae y emplea productivamente a los desempleados, así como a los no empleados productivamente, con lo cual se transforma a Estados Unidos, de una economía impulsada por la especulación financiera, a una economía de objetivos diseñados productivamente.

Lyndon LaRouche concebía un cambio en la composición de la fuerza laboral estadounidense, y la fuerza laboral de todas las naciones, de modo que el 50% de todos los trabajadores

se dedicaran a empleos productivos, y la mitad de este último segmento, o el 25% de la fuerza laboral, se dedicara a la industria manufacturera. Otro 5% se dedicaría a la investigación y el desarrollo. Esto se representa en la Gráfica 2. Para el año 2045, 91,5 millones de trabajadores estadounidenses tendrían un empleo productivo y 45,7 millones se dedicarían a la industria manufacturera, casi cuatro veces más que en la actualidad.

La unión de Estados Unidos con China y Rusia para exportar bienes e infraestructura al Sur Global, permitiéndole prosperar, junto con los proyectos internos de infraestructura que cambiarán el continente, producirá un efecto duradero durante generaciones.

Europa: La reconversión a partir del colapso. Restaurar la alta productividad en beneficio del mundo

La contracción de la economía europea se manifiesta hoy en el cierre de fábricas, el desplome de la infraestructura y las protestas masivas de los agricultores. La energía no es fiable ni asequible. La reconversión de todo el aparato industrial para ampliar la producción internamente y en el Sur Global al mismo tiempo, es lo que va a revertir este colapso.

La noche del 11 de septiembre se derrumbó el puen-

te Carola de Dresde, sobre el Río Elba. Este dramático fallo ejemplifica el problema existente en toda Europa. Las carreteras, la antaño fiable línea ferroviaria *Deutsche Bahn*, el agua y demás infraestructura se encuentran en las mismas precarias condiciones. Vean nada más los desastres innecesarios de las inundaciones en España.

La foto indica la solución: reindustrializar, construir nuevas infraestructuras. Una turbi-

na fabricada por Siemens en Alemania parte hacia África para el “Megaproyecto Egipto”, una enorme central eléctrica de gas, terminada en 2018. Restablecer la producción de alta tecnología, para elevar la productividad internamente y en el resto del mundo, está ahora en la agenda.

Sector automotriz. El rápido declive del sector automotriz alemán es un ejemplo para toda Europa. Los despidos y los cierres de fábricas están a la or-

den del día. Volkswagen está eliminando drásticamente 30.000 puestos de trabajo y cerrando tres plantas de montaje. Audi, filial de Volkswagen, está reduciendo su plantilla, cerrando al menos su planta de Bruselas y eliminando 3.000 puestos de trabajo. La Ford Motor Company de Colonia, que abandonó los motores de combustión para dedicarse a los vehículos eléctricos (VE), se está contrayendo. Los consumidores no pueden permitirse los VE, y no pueden permitirse ni encontrar electricidad. Ford está perdiendo 44.000 euros por cada coche de este tipo vendido por 49.000 euros. Ford ha echado el freno, reduciendo la producción de 630 a 480 vehículos al día.

Los fabricantes de automóviles han recortado la contratación de nuevo personal en sus departamentos de investigación y desarrollo, en un drástico 57% interanual, para el periodo



Las turbinas de gas parten de Berlín con destino a Egipto, para su instalación en 2016.

enero-octubre de 2024. Este es el frente necesario para diseñar cómo ampliar y reconvertir los sectores del automóvil y afines, desde el vidrio hasta los plásticos y la electrónica, pasando por las camionetas, la maquinaria pesada, los equipos agrícolas, los vagones, los vagones de ferrocarril

y los componentes de infraestructuras, necesarios para la construcción de las economías.

La electricidad. Alemania sufre una crisis eléctrica autoinfligida. Hace 15 años se decretó el cierre de la energía nuclear, que suministraba el 26% de la electricidad del país. En 2020 llegó el decreto para acabar con la energía del carbón (para 2038), que había representado el 30% de la electricidad. En 2021, llegó el tercer decreto para eliminar progresivamente el uso del gas natural, que componía el 40% de la mezcla energética de Alemania. Las “razones” dadas fueron factores ecológicos y el corte de los nexos con Rusia, un proveedor fiable y de bajo costo. Luego vino el crimen del Nord Stream. Ahora Alemania paga precios desorbitados por las importaciones de gas natural licuado (GNL).

Ya es hora de volver a la cordura y la productividad.



Puente Carola, Dresden, desplome el 11 de septiembre de 2024

Crédito: Siemens

Un “Banco de Desarrollo Internacional” para la industrialización en lugar de la migración forzada

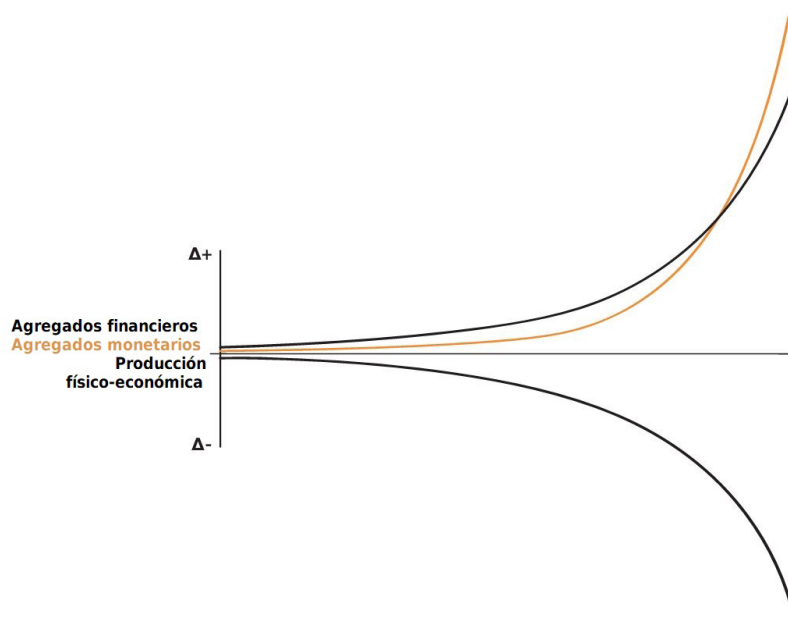
Cuando están claros los proyectos transformadores de infraestructura moderna necesarios en las naciones en desarrollo, como lo están ahora, lo que se necesita es la voluntad política de cooperar para utilizar el crédito para el mejor futuro de miles de millones de personas en esas naciones. Esto significa que las principales naciones de “Occidente” deberían prestar, en cooperación con las naciones del BRICS, el crédito a largo plazo y bajo interés que requieren estas grandes inversiones en nueva infraestructura. El mismo proceso puede, y debe, levantar la carga récord de la deuda impagable, que se ha abatido sobre los países en desarrollo desde el colapso financiero mundial de 2007-2008. No ha habido nunca una recuperación global tras ese colapso, y no la habrá sin una revolución en las prácticas crediticias de las principales naciones de Occidente, en particular.

Tras el colapso de 2007-08, los préstamos para el desarrollo en todo el mundo cayeron por debajo de los niveles de 2008-09 durante una década, con la única excepción de los préstamos de la Iniciativa de la

Franja y la Ruta de China, que los mantuvieron parcialmente. Cuando el Banco Mundial, y otros organismos de crédito para el desarrollo se recuperaron por fin a finales de la década pasada, la grave inflación de los precios de las materias primas y el repentino aumento de los tasas de interés del 5% o más provocado por la Reserva Federal de Estados Unidos, aumentaron la carga de la deuda que se agravó con la devaluación de las monedas de los países en desarrollo.

La situación actual ha llegado a parecerse a lo que el estadista y economista del Sistema Americano, Lyndon LaRouche, representó en su famosa pedagogía de la “Triple Curva” (ver la **Gráfica 1**).

Según un nuevo informe publicado el 31 de julio de 2024 por Debt Relief International y la organización Ayuda de la Iglesia Noruega, la carga del servicio de la deuda en el gasto presupuestario de las naciones en desarrollo en 2024 había alcanzado un



Gráfica 1

Crédito: EIR

máximo histórico, consumiendo el 42,2% de su gasto total. El servicio anual de la deuda representa actualmente el 8,4% del PIB *en promedio para todas las naciones en desarrollo*; constituye 2,5 veces su gasto en educación y 4,2 veces su gasto en salubridad.

Por encima de la deuda en sí, está la burbuja de los derivados financieros, totalmente especulativa, que lleva los agregados financieros mundiales arriba de la marca de los 2 mil billones de dólares (ver **Gráfica 2**) y que simplemente hay que anular.

Esta postración de la deuda acaba con el empleo productivo y cualificado; y provoca la emigración masiva de las naciones en todas las áreas del sector en desarrollo fuera de Asia Oriental.

La cooperación crediticia, para generar la inversión en infraestructura y en la industrialización, es absolutamente urgente entre las naciones con capacidad para exportar bienes de capital. Sus bancos de desarrollo son esenciales para esta cooperación.

Un banco de desarrollo internacional

El modelo para estos préstamos al desarrollo lo publicó hace casi 50 años Lyndon LaRouche. Se trataba de un Banco de Desarrollo Internacional (BDI), que él propuso a las Naciones No Alineadas y se debatió en su conferencia de Colombo, Sri Lanka, en 1976. Su diseño sigue funcionando.

Una moratoria congela la deuda impagable de una nación en desarrollo que necesita préstamos para el desarrollo de los proyectos, siempre que las inversiones del proyecto aumenten la productividad económica

con el tiempo, reduciendo la deuda impagable y vinculando su reembolso al desarrollo industrial. Deben eliminarse las “condicionalidades” en los préstamos del BDI; las condicionalidades tipo FMI se utilizan hoy en día como arma para destruir la soberanía de las naciones junto con sus economías físicas. LaRouche especificó lo siguiente:

“Las principales categorías de endeudamiento arrastrado impagable se colocan en una moratoria de 'congelación profunda', y las negociaciones para la futura liquidación de esa deuda se llevan a cabo por separado de las operaciones cotidianas de la nueva institución.

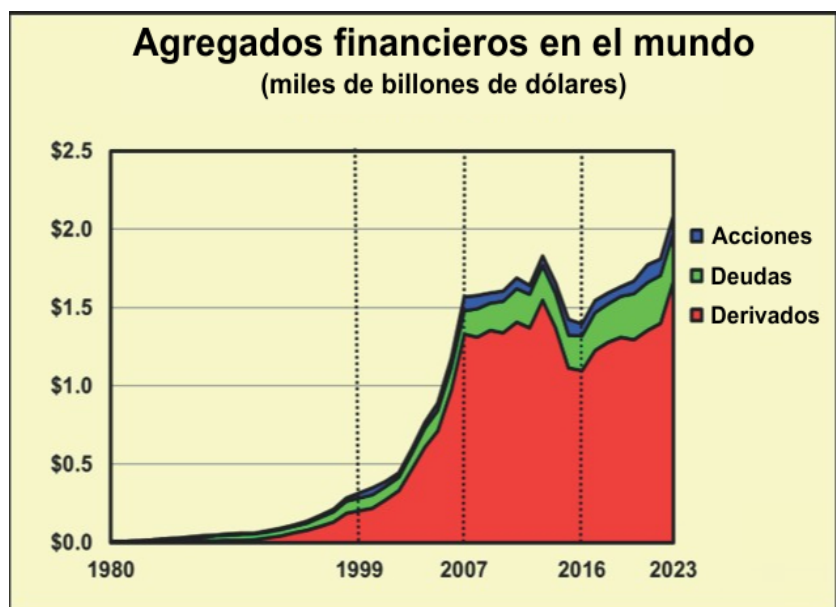
“Con este fin, hemos identificado... grandes proyectos de desarrollo específicos que pueden producir fácilmente (en un periodo de desarrollo de cinco a diez años) un aumento masivo de la producción y de la productividad social de la agricultura mundial, y a partir de ahí sentar las bases infraestructurales para un desarrollo industrial masivo... Por lo tanto, el crédito emi-

tido para la realización de tales programas es seguro y líquido.

“El Banco de Desarrollo Internacional propuesto es, por lo tanto, esencialmente una organización de un tratado internacional de las economías nacionales (Estados) participantes. Actúa como foro de planificación para la negociación de tratados ampliados de cooperación económica...”.

Para resolver la actual crisis económica internacional, con sus guerras que se extienden, los miles de millones en el semiempleo “informal” de bajos salarios y las caóticas migraciones forzadas en masa, se necesita un Banco Internacional de Desarrollo de este tipo, capaz de emitir varios billones de dólares en créditos cada año para el desarrollo de la infraestructura y de la agricultura, hasta el final de esta década y más allá.

De este modo, LaRouche escribió sobre tratados de cooperación en préstamos para el desarrollo, entre los bancos nacionales de las naciones y los bancos multinacionales de desa-



Gráfica 1

Crédito: EIR

rollo, de las naciones del BRICS y de las principales naciones de Occidente, para generar tales volúmenes de préstamos. De ahí la necesidad de concentrarse en los proyectos multinacionales realmente transformadores que se presentan en este informe.

Un potencial de cooperación: el “Banco del BRICS”; la DFC de Estados Unidos

Existen dos importantes constituyentes potenciales para este Banco de Desarrollo Internacional, que son el Nuevo Banco de Desarrollo (NBD) de las naciones del BRICS, y la Corporación Internacional de Financiamiento del Desarrollo (DFC, por sus siglas en inglés) de Estados Unidos. Ambos están capitalizados a una escala demasiado pequeña para las necesidades del mundo (el NBD hasta un máximo de \$100.000 millones de dólares por estatuto; la DFC a \$60.000 millones de dólares por la Ley BUILD de 2018 del Congreso), pero su capital puede y debe ampliarse inmediatamente. Ninguno de ellos impone “condicionalidades” formales, ya que los préstamos del NBD tienen garantías de los países miembros y los préstamos directos de la DFC tienen garantías del Tesoro estadounidense.

Desgraciadamente, la DFC compite actualmente con los bancos estatales chinos que financian infraestructura de

transporte en Perú y en el “Corredor Lobito” del sur de África, lo que aumenta los costos y retrasa la finalización de los proyectos.

Estas dos plataformas de inversión, una que representa a las naciones del BRICS, la otra un logro del primer gobierno de Donald Trump, pueden y deben llegar a acuerdos de financiamiento cooperativo para ayudar en proyectos de infraestructura selectos que puedan transformar e industrializar naciones o regiones amigas de ambos.

El corredor ferroviario “Lobito” a través de África por Angola, Zambia y Tanzania es un ejemplo. Un segundo “transcontinental” es otro ejemplo: el ferrocarril bioceánico de Perú a Brasil, que se necesita desde hace tiempo y con urgencia. Un tercero sería la proyectada línea ferroviaria de alta velocidad norte-sur de Vietnam desde Ciudad Ho Chi Minh a Hanoi, un avance en el transporte de \$70.000 millones de dólares que Vietnam planea financiar con sus propios ingresos presupuestarios más nuevos bonos del Estado.

Un ejemplo entre China y Francia

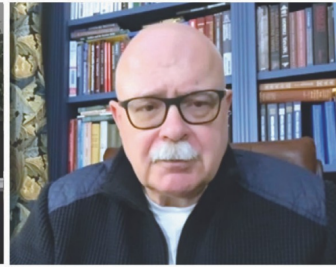
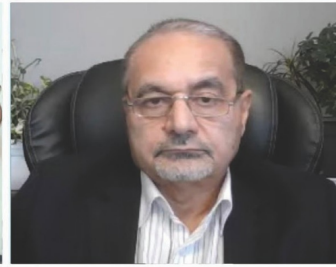
Otro potencial existente: En 2016, la Caisse des dépôts et consignations International Capital (CDC IC) de Francia y la China Investment Corporation (CIC) firmaron un acuerdo por el cual se crea-

ba el Fondo de Inversión Sino-Francés en Terceros Países.

El fondo cuenta con un capital inicial de 300 millones de euros, aportado al 50% por CDC IC y CIC Capital. Esperan alcanzar los 2.000 millones de euros en los próximos años. Un tercio de sus préstamos se invertirá en África. Laurent Vigier, Director de CDC IC, explicó: “Este nuevo tipo de alianza, sellada a través de este fondo, tiene el propósito de promover la cooperación económica entre nuestros dos países. En lugar de competir frontalmente en África, invertiremos en asociación”. El ex Primer ministro Jean-Pierre Raffarin declaró: “El Fondo Sinoafricano en terceros países ascendería a 2.000 millones de euros y nos permitiría financiar proyectos conjuntos en el continente”.

China quería crear un fondo mucho más ambicioso, del orden de 50.000 millones de euros, según ha informado un representante de la CDC. Pero las finanzas públicas francesas no lo permitirían.

Los acuerdos de cooperación entre estas plataformas de inversión, para elevar las economías de las naciones en desarrollo, son los componentes de un BDI proféticamente propuesto por LaRouche hace medio siglo. Y son la *única* forma de atraer a los emigrantes de vuelta a sus países de origen como ciudadanos productivos, en lugar de huir de ellos como refugiados.



The International
SCHILLER INSTITUTE

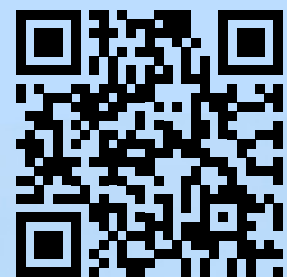
Conferencia histórica del Instituto Schiller: Las ideas vuelan, la belleza triunfa sobre la fealdad

El mensaje de la histórica conferencia del 7 y 8 de diciembre de 2024 del Instituto Schiller, “En el espíritu de Schiller y Beethoven: ¡Todos los hombres volverán a ser hermanos!” fue sonoro y claro. El mundo se encuentra en un “*punctum saliens*” en el que el duro trabajo realizado a lo largo de los cuarenta años del Instituto Schiller, ha creado una posibilidad real para que el mundo rompa el ciclo del subdesarrollo, la pobreza y la guerra constante.

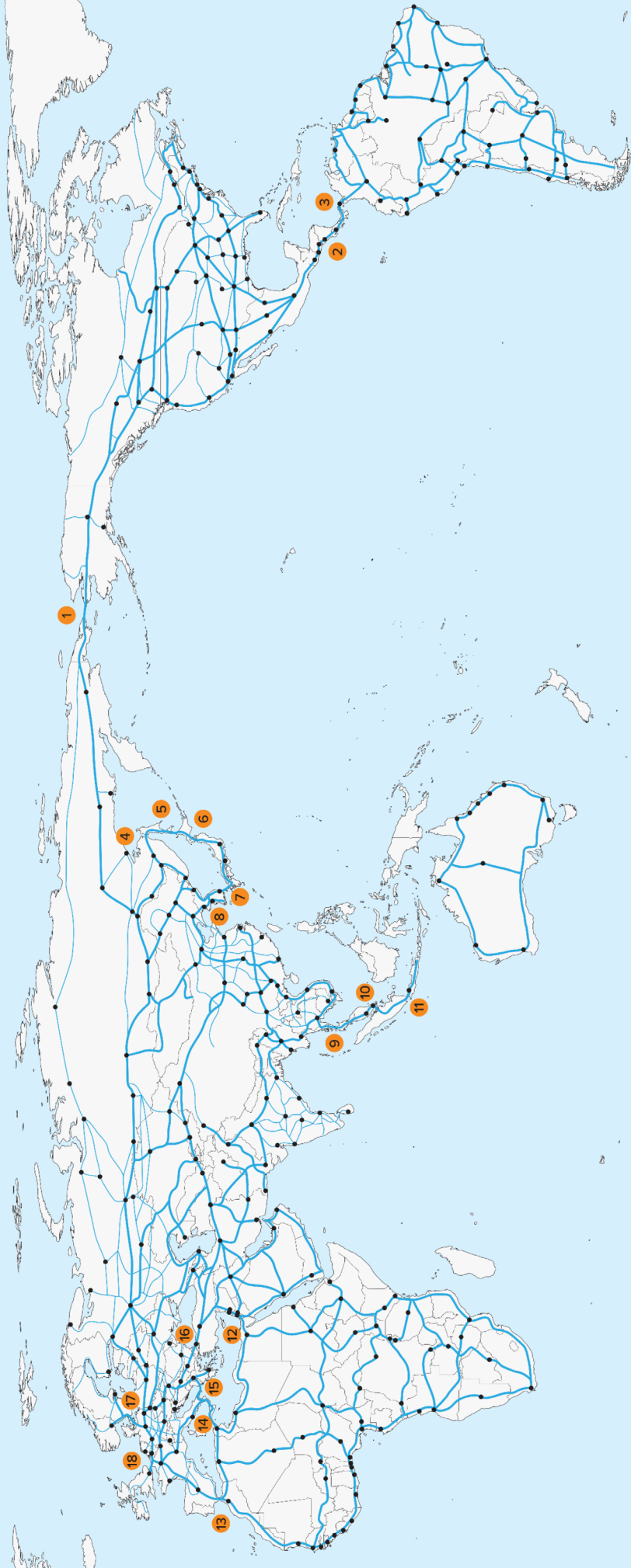
- **Panel 1:** “La crisis estratégica: ¿Una nueva y última guerra mundial, o un Nuevo Paradigma de la Humanidad Unica?”
- **Panel 2:** “Los grandes proyectos para superar la crisis migratoria: Las nuevas fuerzas productivas de calidad; un Nuevo Orden Económico Mundial Justo”
- **Panel 3:** “El motor de la ciencia en la economía física hoy”
- **Panel 4:** “La belleza de las culturas del mundo: un diálogo de civilizaciones”

Mira y comparte los videos completos de la conferencia:
tinyurl.com/conf-dic7-8

Escanea



El Puente Terrestre Mundial: Principales corredores de desarrollo y conexiones esenciales



- 1 Túnel del Estrecho de Bering
- 2 Gran Canal Interoceánico
- 3 Ferrocarril del Tapón del Darién
- 4 Isla de Sajalín-Continente (Rusia)

- 5 Túnel Sajalín-Hokkaido
- 6 Túnel de Seikan
- 7 Túnel submarino Japón-Corea
- 8 Túnel de Bohai

- 9 Canal de Kra
- 10 Puente del Estrecho de Malaca
- 11 Puente del Estrecho de Sunda
- 12 Ampliación del Canal de Suez

- 13 Túnel del Estrecho de Gibraltar
- 14 Enlaces entre Italia continental y Túnez
- 15 Conexión Italia-Albania
- 16 Túnel ferroviario del Estrecho del Bósforo

- 17 Enlaces escandinavos continentales
- 18 Túnel del Canal de la Mancha