

China ha alimentado las sospechas de sus vecinos por posturas agresivas en disputas territoriales

ASIA: EL CINTURÓN Y LA RUTA

LA IDEA DE LA NUEVA
POLÍTICA ES
PROMOVER EL
DESARROLLO DE
INFRAESTRUCTURA

El gobierno chino impulsa una combinación de iniciativas de largo plazo diseñadas para aumentar el papel económico y el liderazgo mundial de su nación. Llamada por algunos observadores extranjeros el “Plan Marshall chino”, la nueva estrategia imita el modelo estadounidense posterior a la Segunda Guerra Mundial de ganar influencia mediante el comercio y la ayuda al desarrollo. Sin embargo, es probable que la versión china cree apenas una afiliación distante, pues los países vecinos buscan proteger sus apuestas profundizando al mismo tiempo vínculos con otras potencias.

La versión china del Plan Marshall ha evolucionado por una serie de vagas analogías retóricas que poco a poco se han conjuntado bajo un título unificado. En septiembre y octubre de 2013, el presidente chino Xi Jinping comenzó a flotar ideas de un “Cinturón Económico de la Ruta de la Seda” y una “Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI”. A la larga fueron sucedidas por una combinación de los dos conceptos: “Un Cinturón, una Ruta”.

La idea básica detrás de la frase es promover el desarrollo de infraestructura en Asia (y posiblemente más allá), y así facilitar una cooperación económica más profunda. Mediante esta estrategia China puede incrementar su influencia y a la vez, de manera indirecta, apoyar su economía nacional impulsando el comercio y creando oportunidades de negocio en el extranjero para sus empresas. Algunos también ven en esto un medio de usar la capacidad industrial interna sobrante, y trazan paralelos con la forma en que el Plan Marshall mantuvo ocupadas a las compañías de Estados Unidos después de la Segunda Guerra Mundial.

Durante la cumbre de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), en noviembre, Xi comenzó a esbozar números más concretos para la estrategia, revelando un fondo para infraestructura por 400 mil millones de dólares que ayudará a conectar las provincias chinas con mercados extranjeros. Como complemento de la política Un Cinturón, una Ruta, el gobierno chino también ha expuesto las bases del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII), que se usará para promover la construcción de infraestructura de transporte y comunicaciones en países asiáticos más pobres. El BAII ha encontrado resistencia de Estados Unidos y Japón, pues al pa-



Miles de activistas pro democracia protestaron en Hong Kong el domingo primero de febrero para que se establezca el sufragio universal. Portando las ya famosas sombrillas amarillas, los manifestantes volvieron a reclamar que se suspenda la reforma electoral impuesta por el Parlamento chino para las elecciones del próximo gobierno en 2017. Según esta reforma, todos los ciudadanos de Hong Kong podrán elegir al gobierno local, pero sólo podrán optar entre los candidatos preseleccionados por un comité de mil 200 miembros, designados por el poder central en Pekín. En las banderas se lee: “Quiero un genuino sufragio universal” ■ Foto Ap

recer competiría con la influencia que ejercen a través del Banco Mundial y el Banco Asiático de Desarrollo (BAD).

Ruta ecléctica

Los aspectos específicos de la política Un Cinturón, una Ruta permanecen vagos. Un mapa publicado por la agencia noticiosa Xinhua muestra 14 “paradas” en la ruta terrestre de la seda a través de Asia central, y otras 14 en la parte marítima. Sin embargo, 10 del total están en ciudades chinas, lo cual muestra que la política puede ser influida por sectores domésticos para favorecer ciertos proyectos de inversión. En la ruta por tierra, las ciudades no chinas incluidas son Almaty (en Kazajistán), Bishkek (en Kirgizia), Samarcanda (Uzbekistán), Dushanbe (Tayikistán), Teherán (Irán), Estambul (Turquía), Moscú (Rusia), Duisburgo (Alemania), Rotterdam (Holanda) y Venecia (Italia). La ruta marítima también incorpora Atenas (Grecia), Nairobi (Kenia), Colombo (Sri Lanka), Chit-

tagong (Bangladesh), Kuala Lumpur (Malasia), Yakarta (Indonesia) y Hanoi (Vietnam).

La lista de ciudades es reveladora. Es notable, por ejemplo, que la ruta terrestre no parezca seguir el plan de desarrollar infraestructura para acelerar el envío de productos de ciudades interiores de China, como Chongking, a Europa continental vía Rusia.

En otras partes, autoridades chinas han presentado esta iniciativa bajo la rúbrica de la “ruta de la seda”. De modo similar, la ruta marítima no abarca lugares como Gwadar, en Pakistán, o Kyaukp-yu, en Myanmar, donde las inversiones chinas han suscitado temores de que el país intente construir un “collar de perlas”, puertos que proyecten su poderío naval hacia el océano Índico.

Estas ausencias sugieren que la política Un Cinturón, una Ruta está aún vagamente definida. Parece un esfuerzo por intentar dar un giro estratégico a lo que en el fondo es todavía un revoltijo de iniciativas bilaterales y regionales. No con esto se quiere disminuir la escala de los planes invo-

lucrados. Incluso antes de que se revelara el fondo de 40 mil mdd, acuerdos firmados en Asia central y otras partes comprometían a China a invertir grandes sumas. También es posible que con el tiempo surja un enfoque más coherente en la política de Un Cinturón, una Ruta: está claro que se trata de una obra en proceso.

Generosidad que causa recelo

Mientras el Plan Marshall generó buena voluntad hacia Estados Unidos, que sirvió para fortalecer su influencia estratégica, no está claro que China vaya a gozar del mismo dividendo diplomático por sus esfuerzos. Muchos países asiáticos están felices de aceptarle dinero, pero es probable que la desconfianza en sus objetivos estratégicos socave la cooperación más profunda que algunos gobernantes vislumbran. China ha alimentado las sospechas de sus vecinos al tomar posturas agresivas en disputas territoriales en años recientes, mencionando repetidas ve-

ces la posibilidad de soluciones militares a reclamos de tierras con Japón, Filipinas, Vietnam e India. Los estados de Asia central temen remplazar el dominio económico de Rusia con una versión china; además, la enorme población de China causa cierto nerviosismo sobre una emigración potencial en la región.

Incluso al mismo tiempo de disfrutar los beneficios de la política de Un Cinturón, una Ruta, muchos gobiernos buscarán contrarrestar su dependencia económica de China fortaleciendo vínculos con otras potencias, en particular Estados Unidos. En términos de poder blando, Estados Unidos sigue siendo mucho más influyente que China en Asia. En algunos países esto se basa en valores compartidos, pero la distancia geográfica y el sentido de que Estados Unidos es un actor conocido también tienen su parte. Aunque los gobiernos asiáticos a veces llegan a percibir al país norteamericano como entrometido, sus objetivos estratégicos se consideran por lo general relativamente definidos y limitados. El ascenso chino, en comparación, tiene más de desconocido.

A futuro

A mediano plazo, la capacidad del gobierno chino para sostener la largueza financiera que respalda la estrategia Un Cinturón, una Ruta puede estar cada vez más restringida. Luego de sus experiencias en países como Venezuela, los bancos chinos comienzan a volverse más cautelosos en su exposición a mercados extranjeros.

Entre tanto, las experiencias chinas en Myanmar y Sri Lanka han mostrado que aun allí donde los vínculos económicos han fortalecido las relaciones bilaterales, los sucesos políticos pueden socavar con rapidez lazos que llevó años construir. A medida que las presiones fiscales internas se eleven en años por venir, el gobierno se volverá más precavido en el uso de su dinero en el exterior.

Con todo, si la política Un Cinturón, una Ruta logra incluso en parte elevar los niveles de desarrollo de infraestructura en Asia central y a lo largo de la ruta marítima de la seda, habrá tenido un impacto importante. A largo plazo, la mejora de vínculos ayudará a apoyar el crecimiento económico y el comercio en esas regiones y, por tanto, a reducir las tensiones políticas. Para China, sería un excelente resultado estratégico.

Economist Intelligence Unit