

# El sueño autárquico

Julio Aramberri  
15 noviembre, 2021



---

En noviembre de 2012 el recién nombrado secretario general del Partido Comunista Chino, Xi Jinping, visitó el Museo Nacional en Pekín y compartió con la audiencia presente su sueño chino de rejuvenecimiento nacional. Ese desiderátum ha tomado cuerpo con el paso del tiempo y en diversas iteraciones. Una de ellas ha sido la creación de una Nueva Ruta de la Seda, bautizada en inglés como *One Road, One Belt* y anunciada con pompa y circunstancia en 2013 en sendas visitas a Kazakstán e Indonesia. Desde 2018 y para abreviar su uso escrito el proyecto ha pasado a conocerse como BRI (siglas inglesas de *Belt and Road Initiative*).

En 2017 Xi lo incluyó en la nueva constitución del PCC y, lógicamente, lo ha dotado de unas dimensiones parejas a sus altas expectativas personales. BRI ha cobrado así una importancia capital en su visión del papel clave que China tiene que protagonizar en la geopolítica de hoy. Al tiempo, Xi pretende conjuntar BRI con su política económica nacional y convertirlo en el segundo raíl de su reciente estrategia de circulación dual.

Xi no ha tenido grandes éxitos a la hora de formular políticas y no hay razones para pensar que BRI vaya a cambiar la pauta. Al menos en sus resultados económicos.

Definir BRI como «la integración de las posibilidades espirituales y materiales humanas para entender el mundo, cambiarlo y diseñar con precisión el destino de la humanidad» no incluye un saldo por tenacidad. Xi y sus colegas tienen la costumbre de echar mano de fórmulas vagas para reconciliar su estrategia con las condiciones tornadizas de la realidad y se autorizan tantos cambios de planes como lo estimen conveniente. Difícilmente puede ese oportunismo convertirse en una estrategia tangible.

Más en detalle, el renacimiento de la inmemorial ruta se presenta como algo diferente del proyecto comercial que fue en su tiempo. Hoy se aliaría con una red de infraestructuras -ferrocarriles, oleoductos, autopistas, instalaciones eléctricas y gasísticas, pasos fronterizos expeditos- a extender por toda Asia primero... *Und Morgen die ganze Welt*

Con el tiempo a esas conexiones tangibles se añadirían otras igualmente importantes para China: el uso del renminbí o yuan (¥) como moneda de reserva y las interconexiones en red para facilitar la conectividad en la zona. La dimensión terrestre de la ruta se completaría con proyectos marítimos como gestión de puertos estratégicos, ferrocarriles de alta velocidad para conectarlos con su hinterland y edificios para albergar sus instalaciones.

En términos económicos, las expectativas creadas por BRI se quieren ciclópeas. Se estima que China lleva gastados \$200 millardos en sus actividades iniciales y que el monto total del proyecto subirá a \$1,3 billones hasta 2027.

El hiato total entre las infraestructuras existentes en el área de BRI y las necesarias para el futuro se ha estimado de muchas formas, pero en todas ellas el resultado es colosal. Para el período 2015-2017 las inversiones hechas antes del anuncio de BRI y ya en marcha variaban entre \$2,5 y \$4,4 billones;

hasta 2030 las necesidades oscilan entre \$49 y \$96 billones con un coste de entre \$3,3 y \$6,3 billones anuales . Lógicamente cualquier programa que proponga acercarse a esos montantes suscitará gran interés en muchos países. Y la razón fundamental del interés actual por BRI es la misma que en la Europa de la posguerra: la necesidad apremiante para muchos países de contar con infraestructuras que permitan un adecuado funcionamiento de sus empresas y de su economía.

Sobre esa base se ha tornado habitual comparar favorablemente a BRI con la iniciativa de Estados Unidos al final de Segunda Guerra Mundial. En 1945 Europa estaba devastada, especialmente en sus ciudades, en sus regiones industriales y en su infraestructura de transportes. Entre 1948 y 1951, con el Plan de Recuperación de Europa (en realidad, de Europa Occidental: la URSS y sus estados satélites se negaron a participar tras el veto de Stalin), más conocido como Plan Marshall, Estados Unidos transfirió a sus beneficiarios unos \$13 millardos (\$135 de hoy) de los cuales \$11,8 millardos (90%) fueron a fondo perdido y \$1,5 préstamos.

En apariencia los fondos BRI son abrumadoramente superiores.

Pero hay una diferencia fundamental entre ambos proyectos que no suele ponerse de relieve. Las estimaciones recién mentadas no significan que Pekín vaya a correr con los gastos. BRI no incluye subvenciones y, por su parte, los préstamos que China pueda hacer son para proyectos concretos y no le comprometen a avalar un total. China no va a gastar X billones en Z años. Cada proyecto tiene que encontrar financiación, normalmente bancaria (en muchos casos, pero no siempre, china; en otros, los intermediarios incluyen a entidades financieras de las naciones prestatarias o de otras).

BRI no es, pues, más que una marca o, por mejor decir, un paraguas al que se acogen muy distintos tipos de negocios y acuerdos sin que el gobierno o las compañías estatales, provinciales o locales chinas que intervengan en el programa se hayan comprometido a su financiación. Los \$1,3 billones que se estima que generará BRI hasta 2027 no son más que una previsión del volumen total de negocio: alrededor de \$200-220 millardos anuales.

Ni el gobierno central chino, ni sus subordinados políticos de rango inferior o sus organismos financieros están obligados a participar directamente en la financiación; menos aún se espera que hagan donaciones. Si acaso, prestan su garantía, siempre en los términos del crédito a menudo leoninos. El éxito del programa, pues, dependerá de la distancia entre unas promesas y unos resultados que están por garantizar.

El gobierno chino gusta de cultivar su fama de organización decisoria y eficaz. Como funciona de forma piramidal, es fácil creer que, una vez que sus dirigentes han formulado un programa, los escalones burocráticos inferiores se encargarán de cumplirlo en sus términos.

Nada más lejos de la realidad. Una vez formuladas las grandes líneas, su puesta en marcha depende del resto de la pirámide burocrática (comités, ministerios, gobiernos locales) que con frecuencia toman sus propias decisiones, no siempre coherentes. «Esa forma de proceder facilita que grupos de intereses puedan fácilmente utilizar la política nacional para cubrir su propia agenda, por ejemplo,

creando por su cuenta proyectos BRI cuyo único fin no es otro que asegurar contratos de suministro o créditos baratos». A menudo la disparidad de objetivos entre los diferentes actores es tal que los lleva a actuar de forma contradictoria a las previsiones explícitas de sus proyectos. Por lo que obviamente un anuncio de proyecto no tiene en manera alguna garantizado su éxito.

Para formar un juicio sobre el programa lo mejor es remitirse a experiencias ya practicadas, especialmente en algunos de sus corredores económicos. *Corredor económico* es la expresión elegida para designar un conjunto de proyectos localizados geográficamente. Actualmente hay seis: China-Mongolia-Rusia (rutas de transporte); Nuevo Puente Terrestre Euroasiático (transporte por ferrocarril); China-Asia Central y Occidental (diversos proyectos de cooperación comercial); China-Indochina Peninsular (ferrocarriles de alta velocidad); China-Pakistán (numerosos proyectos infraestructurales); Bangladesh-China-India-Myanmar (aún escasamente definido a pesar de ser uno de los más antiguos). Además de los corredores, BRI ha originado otros muchos proyectos específicos en África, en Sudamérica y en Europa.

De todos los corredores, el más ambicioso es el que une a China con Pakistán (CPEC por sus siglas en inglés), inicialmente acordado en 2015 para su ejecución en el período 2017-2030. El plan abarca un gran número de actividades (sistemas integrados de transporte y conectividad; energía; desarrollo agrario; parques industriales; y zonas libres de impuestos entre otras) y muy especialmente la línea ferroviaria que uniría los puertos de Gwadar y Karachi con China a través de Xinjiang, más una autopista entre Karachi y Lahore (1.100 kms). En 2020, el valor de los proyectos a realizar hasta 2030 se estimaba en \$62 millardos. Según Wikipedia, 20% de CPEC se financiará con deuda pública y el resto a través de inversiones empresariales conjuntas.

Cinco años después de su puesta en marcha, los resultados económicos del CPEC no son halagüeños. Muchos proyectos ni siquiera se han iniciado; otros están paralizados por manejos corruptos; el gobierno pakistaní se queja de sobrepagos; el puerto de Gwadar carece de actividad comercial; el metro de Lahore es inviable.

Adicionalmente varios programas han sido objeto de ataques terroristas. China sabía bien que Pakistán no es un país especialmente pacífico, pero lo eligió en la medida en que con el puerto de Gwadar obtendría una salida al Golfo Árabe, haciéndola de paso más independiente de un eventual estrangulamiento en el estrecho de Malaca por donde hoy pasa un 70% de las importaciones chinas de petróleo y gas natural y un 60% de sus flujos internacionales.

Otra experiencia poco digna de imitación es la de Malasia. UMNO, el partido que había gobernado al país durante la mayor parte del período 1957-2018, se sumó con entusiasmo a la colaboración con China incluso antes de la existencia de BRI. Los acuerdos posteriores se centraron fundamentalmente en el sector inmobiliario local, dominado por grandes compañías públicas que eran el principal instrumento de financiación de UMNO y que recibieron grandes contratos para proyectos conjuntos con compañías chinas. Los proyectos generalmente estaban inflados y servían de cauce para «donaciones» electorales. Cuando en 2016 se destapó la operación y cayó el gobierno, el agujero de

la corrupción estaba en \$7 millardos. Aunque se ha insistido en que el gobierno chino no participaba directamente en el esquema, chinos fueron los altos funcionarios que lo aprobaron junto con la contraparte malaya.

Más conocido ha resultado el asalto financiero y político al puerto de Hambantota en Sri Lanka. Nuevamente aquí la parte china se encargó de asesorar, desarrollar, inflar y cobrar cara su participación a un gobierno local, autoritario, corrupto y deseoso de presentar el proyecto -iniciado con anterioridad al lanzamiento de BRI- como una gran obra imposible de ejecutar sin su empeño. Nunca mejor dicho: el puerto resultó inviable comercialmente y el gobierno local ha tenido que cargar con una enorme deuda.

El préstamo chino subía a \$1,3 millardos y, ante la imposibilidad de devolverlo, el gobierno cingalés pidió al de Pekín que se hiciera cargo de las instalaciones y del aeropuerto colindante. Xi rechazó una participación directa, pero recomendó los servicios de CMPort, casualmente una compañía del consorcio público SASAC; en definitiva, una empresa estatal y dependiente de su gobierno. El acuerdo se cerró con un intercambio de acciones entre la compañía local y CMPort y -esto es lo que cuenta- el arrendamiento del puerto por 99 años. ¿Recordaba Xi los términos en que Gran Bretaña «arrendó» la totalidad de lo que hoy es Hong Kong en 1898 y quería también su parte en otros «cien años de humillación» para la pequeña Sri Lanka?

No debería extrañar que, con estos y similares resultados económicos, el entusiasmo de muchos aspirantes a participar en BRI se haya enfriado. El propio gobierno chino parece también afectado por esa pandemia. Un reciente trabajo de investigadores de la universidad de Boston señalaba que la financiación de los dos grandes bancos chinos para operaciones internacionales había caído a \$3,9 millardos en 2019 -una rebaja de 94% sobre las estimaciones hechas en 2016-. Se diría que, pese a los ditirambos de los funcionarios del partido y a los esfuerzos de algunos bancos de ideas occidentales por demostrar lo contrario, a Xi no le salen las cuentas.

Más allá de sus eventuales beneficios financieros, BRI se orienta a la *circulación dual*. Por un lado, tratará de que las compañías chinas hagan caja mediante la venta de su tecnología y su saber hacer. De ahí la importancia que han cobrado los planes de infraestructuras de ferrocarril donde China tiene una ya satisfactoria trayectoria en casa. Sin embargo, las dificultades de operar en las condiciones climáticas y sociales de otros países, especialmente en África, son un obstáculo difícilmente superable. Por ejemplo, en la línea keniana que unirá Nairobi con Mombasa. Una vez más, los gastos locales se han disparado y va a resultar difícil que Kenia pueda devolver los \$4,5 millardos que ha recibido a préstamo. Tanto el gobierno de Kenia como el chino se niegan a hacer públicos los términos de su acuerdo.

BRI difícilmente puede justificarse por sus resultados económicos. Adicionalmente, tampoco queda claro su perfil en la estrategia xiíta -no se me ocurre ningún neologismo mejor- de circulación dual, cuya finalidad es ampliar las capacidades propias de la economía china y, eventualmente, asentar un régimen económico autosuficiente.

No va a resultar fácil -a mi entender, es imposible- aunar una expansión intensiva de las exportaciones chinas -lo que exige aumentar la inversión, es decir, el ahorro- con el envés de otra, también masiva, del consumo de productos nacionales por los hogares chinos y todo ello sin poder acelerar el ritmo previsible de crecimiento del PIB por encima del 4-5% que se espera para los próximos años. En definitiva, confiar en mantener un aún más enorme sector exportador es la prueba del algodón de que el mercado interno no puede consumir todo lo que el país es capaz de producir.

Lo que lleva a pensar que, bajo el sueño autárquico de la circulación dual, las expectativas de los dirigentes chinos se encaminan, ante todo, a hacer valer el indudable peso económico de su país en la esfera geopolítica mundial.

Para algunos analistas, ésta última sería una conclusión demasiado apresurada. En un reciente trabajo publicado por Chatham House y del que he tomado alguno de los datos recogidos más arriba el argumento es el contrario.

Para sus autores, BRI es, ante todo, (1) un proyecto económico; aunque (2) su sistema de financiación esté mal coordinado con sus objetivos estratégicos; por lo que (3), en suma, la financiación china al desarrollo favorece ante todo a sus receptores, no al gobierno chino. «BRI es una producción puntillista en la que se combinan numerosas interacciones bilaterales. La dinámica de la política económica y los problemas que para ambas partes surgen de su puesta en marcha han generado proyectos malamente diseñados y gestionados. Sus consecuencias económicas, políticas, sociales o ambientales resultan sustancialmente negativas y han obligado a China a ajustar su forma de ejecutarlos».

No deja de ser una cuenta galana. Que yo intente ultimar a un sujeto al que detesto disparándole piedrecitas con un tirachinas en vez de echar mano de una Glock 19 sólo muestra que mi conocimiento de los útiles victimarios es sumamente pobre, no que esa presunta intención mía sea inexistente ni que no trate de tapar mi verdadera intención con un difícilmente creíble recurso a mi ignorancia. Por otra parte, las eventuales fallas en el diseño y la ejecución de esos proyectos económicos no prueban la existencia de una hondonada insuperable entre aquéllas y las presuntas ventajas geopolíticas que China se propone derivar de BRI.

Guste o no a los analistas de Chatham House, BRI no es solamente ni ante todo una iniciativa económica tradicional. Ni siquiera el gobierno chino lo entiende así. De otro modo, no se habría permitido fracasos como los recién relatados. BRI tiene, pues, dos filos y el segundo, el geopolítico, no es precisamente la pacotilla del sobrecargo. Más aún: en buena medida el relativo fracaso económico de algunos proyectos es la mejor muestra de su importancia.

Las ventajas estratégicas que China obtiene a cambio de obligar a algunas empresas o bancos propios a cargar con un aparente elefante blanco compensan sobradamente el aparente fracaso económico. Los ejemplos de Hambantota o del puerto de Gwadar en Pakistán, por no hablar del fallido proyecto en la isla de Sonadia en Bangladesh pueden no haber dado buenos resultados económicos, pero no ocultan al menos dos claras intenciones geopolíticas por parte de China: (1) superar las

limitaciones que impone a su despliegue marítimo la barrera de islas entre la descomunal Sakhalin al norte del Pacífico y las de Indonesia en el estrecho de Malaca al sur y (2) demostrar a India que le ha salido un importante competidor militar en el enorme océano que lleva su nombre. El sueño chino de Xi Jinping culmina con la formación de una estructura -llamémosle *imperio* para evitar mayores detalles por ahora- que haga buena su intención de convertirse en el gran rival estratégico de Estados Unidos en la nueva era bi-o trans-polar en la que el mundo entró en los tiempos del presidente Obama.