

La Nueva Ruta de la Seda: aproximaciones contradictorias en cuestión

alainet.org/es/articulo/209386

China



Post Covid-19:
Más allá de los clichés (I)
**Hasta que llegamos
a la encrucijada**

Dossier
septiembre 2020



Claudio Lara Cortés

19/10/2020

- 
- 
- 
- 
- 

Opinión



-A +A

Las visiones tradicionales y críticas de relaciones internacionales describen la Nueva Ruta de la Seda como la representación de un ambicioso impulso chino hacia la hegemonía global que deja atrás su larga reticencia hacia los asuntos externos. En ese ascenso cumple un papel clave su política exterior, especialmente después del estallido de la crisis global en 2008. Si bien la implementación de esta pretenciosa iniciativa aún se encuentra en una etapa incipiente, los proyectos diseñados y las primeras inversiones en infraestructura ya afectan de hecho al futuro del vasto espacio euroasiático. Estas breves notas aspiran a identificar ciertos puntos que motivan controversias en la numerosa literatura existente sobre el tema, de modo de facilitar la comprensión del espacio territorial que imagina esta iniciativa china, su alcance y eventuales consecuencias en los escenarios económicos y geopolíticos.

Emulando la milenaria “Ruta de la Seda”

Las Rutas de la Seda se expandieron por gran parte del mundo hace milenios. Comenzaron con el comercio proveniente de la China Han en el siglo II A. C. y terminaron solo cuando los europeos irrumpieron en el comercio de especias en el siglo XV D.C. Pero los caminos significaban mucho más que una franja geográfica; eran conductos no solo para el comercio y el trueque sino también eran una forma de vida enriquecida por intercambios y flujos de idiomas, religiones y culturas que iban sembrando un grado básico de humildad y adaptabilidad que condujo a un estilo de vida no individualista, no depredador, a pesar de los frecuentes conflictos y disputas.

Esa enriquecedora experiencia histórica nunca ha sido borrada de la memoria de los chinos. El presidente Xi Jinping anunció en septiembre de 2013 la propuesta de crear un corredor terrestre que emulara a la milenaria “Ruta de la Seda”. Al mes siguiente llamó a construir adicionalmente la denominada “Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI”. Un año y medio después, estas iniciativas eran presentadas de manera conjunta y más formalmente, destacando su mirada holística: “la construcción de Una Franja y Una Ruta es favorable para fomentar la prosperidad de los diversos países a lo largo de las rutas y la cooperación económica regional, reforzar el intercambio y la toma de referencia entre las civilizaciones distintas, promover el desarrollo pacífico del mundo, por lo que constituye una gran causa que crea felicidad a los pueblos de todos los países del mundo” (Documento del Ministerio de Relaciones Exteriores). Bajo esta mirada, el objetivo específico de esta propuesta es “mejorar las cinco conexiones: comercio, infraestructura, inversión, capital y personas”.

Cuando el XIX Congreso del Partido Comunista Chino (PCCh) lo consagró en su constitución en octubre de 2017, se convirtió efectivamente en el referente de casi toda la política exterior china. Con la 'Ruta de la Seda Polar' y la 'Ruta de la Seda Espacial' propuestas más recientemente, el gobierno chino ha ampliado aún más el alcance del proyecto que supera por lejos la estrategia “Go Out” (“Salir Hacia Afuera) impulsada desde el año 1999.

El diseño integral de la Nueva Ruta de la Seda se compone de dos vías, conocidas como “Un Cinturón, Un Camino”, siendo la primera el “Cinturón Económico de la Ruta de la Seda” que aspira a unir a nivel terrestre el centro de Asia con Rusia y Europa; mientras que la otra es la “Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI” que busca conectar el Pacífico occidental, el Océano Índico y el mar Mediterráneo, incluyendo también a África y ciertos países de América Latina.

Además, en correspondencia con los objetivos antes señalados, dicho proyecto incluye una serie de nuevas instituciones estatales, como el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB) y el Fondo de la Ruta de la Seda (FRS), que están destinadas a facilitar el financiamiento de proyectos de infraestructura a gran escala. Hasta finales de 2019, China ha firmado acuerdos de cooperación con más de 60 gobiernos nacionales y numerosas organizaciones internacionales; y ha celebrado dos importantes foros de la Franja y la Ruta en Beijing en 2017 y 2019. Mientras tanto se están ejecutando una serie de proyectos de infraestructura clave en todo el continente euroasiático y, según varios informes de medios, se han comprometido inversiones adicionales por más de \$ 8 billones de dólares estadounidenses.

Sin duda la Nueva Ruta de la Seda preocupa de sobre manera a los analistas occidentales, no solo porque esos volúmenes de inversión estarían reconfigurando la espacialidad de la conectividad regional y más allá, sino también porque su Ethos celebra la multiplicidad y la diferencia, en lugar de la parsimonia, como un medio para validar el conocimiento. Al hacerlo, amenaza con ayudar a disolver las dicotomías habituales de Westfalia como el interior contra el exterior, el centro contra la periferia, el yo (individuo/país) contra el otro.

Miradas ambivalentes sobre el proyecto chino

Como era de esperar, la literatura dominante de las Relaciones Internacionales describe con frecuencia el proyecto “Un Cinturón, Un Camino” como una amenaza significativa para las soberanías nacionales, poderes y normas prevalecientes en Occidente. Se ha catalogado como una gran ‘estrategia’ asertiva empeñada en imponer nuevas ideas (Ethos), normas y reglas de gobernanza y, por eso mismo, preocupa la gran cantidad de naciones que han adherido prontamente a esta

iniciativa. Aseveran que una China económicamente exitosa tendría las pretensiones de imponer un nuevo ciclo hegemónico en el mejor de los casos, y como un expansionismo neocolonial que supone la instalación de un orden sino-céntrico en Asia en el peor; y quizás, más particularmente, ven que el objetivo de esta estrategia es establecer una poderosa esfera de influencia en el espacio euroasiático para contrarrestar la estrategia de Barack Obama ('pivote hacia Asia', 2011) que buscaba contener la influencia de China en esa zona.

En definitiva, tales perspectivas algo superficiales sugieren que la Nueva Ruta de la Seda es la expresión más elocuente del desafío de Beijing al orden liberal occidental liderado precisamente por Estados Unidos. En consecuencia, China ya no se considera una "potencia de status quo", ya que estaría incidiendo abiertamente en el orden económico y político regional de acuerdo con su propia gran estrategia o, al menos, haciéndolo de forma indirecta mediante el establecimiento de acuerdos institucionales 'paralelos' (como por ejemplo el ya citado AIIB y el FRS) que desafían a los existentes organismos internacionales creados en Bretton Woods (Banco Mundial, Fondo Monetario Internacional, Organización Mundial del Comercio-OMC).

Es cierto que estas meta-historias son atractivas, pero las complejidades reales de esta iniciativa sugieren que las lecturas basadas en el poder y demasiado centradas en el Estado (en particular, en la nueva política exterior de China) no logran capturar el carácter transformador de un "Un Cinturón, Un Camino", especialmente en términos de creación del espacio y las formas de re-territorialización y re-escalado en una variedad de campos disciplinarios, influenciando en definitiva la formación socioespacial de las economías y los Estados participantes del proyecto. Estas reconfiguraciones espaciales no pueden encasillarse dentro de términos tradicionales preconcebidos y rígidos de modelos de regionalismo que combina Estado y mercado, ni menos aun reducirse a un gran tablero Westfaliano de ajedrez donde China enfrenta a los Estados Unidos para contrarrestar su cerco geopolítico.

A tales mutaciones espaciales importa agregar que la evidencia de las gigantescas inversiones en infraestructura del proyecto no sugiere que China esté expandiendo su territorio nacional como tal; tampoco implica el rediseño de las fronteras nacionales de otros países. Un punto clave a entender es que los actores chinos, mientras buscan sus intereses y contribuyen con su experiencia en desarrollo y visión económica, inevitablemente tienen que vincularse a procesos preexistentes de reconfiguración espacial y lo hacen negociando políticamente con las comunidades y gobiernos locales. Dada esta realidad, ¿puede esta iniciativa ser vista simplemente como una imposición de la intervención china? ¿la Nueva Ruta tiene algún peso geopolítico?

La respuesta es un sí rotundo. Considerando la visión del proyecto (Ethos), éste puede verse más bien como parte de una búsqueda 'post-occidental' más amplia de identidad colectiva dentro de China y del espacio euroasiático. Claramente una consideración importante detrás de su propuesta no está solo el llamado a conformar un orden mundial multipolar con otros valores, sino también el mitigar las tensiones y mejorar la confianza mutua con los países vecinos, a fin de garantizar un entorno pacífico para el desarrollo a largo plazo de China y de todas las naciones.

Los límites de la Economía Política Internacional

Si bien tienen algunos puntos coincidentes con los enfoques convencionales anteriores, las diversas corrientes de la Economía Política Internacional (EPI) y de la Teoría del Sistema-Mundo (TSM) sitúan la Nueva Ruta de la Seda en el contexto de la integración de China en la globalización desde una mirada predominantemente geoeconómica. Para estas visiones el amplio alcance de las inversiones chinas, los esfuerzos de coordinación política y las colaboraciones que caracterizan a la Nueva Ruta marcan una nueva fase de desarrollo. Ella surge principalmente de los cambiantes imperativos económicos de su mercado interno que la obligan a expandirse al “exterior”.

Este relato esquemático comienza reconociendo la existencia de un Estado semi-periférico en los inicios del período de reforma a fines de la década de 1970. Desde entonces logró integrarse en las ‘cadenas de producción internacionales’ con un reconocimiento tácito de la legitimidad del orden liberal mundial (ingreso a la OMC). Sin embargo, tres décadas de acumulación de capital excesivamente agresivas han llevado a graves problemas económicos y sociales, así como a una creciente degradación ambiental. Como resultado, en opinión de autores como Arrighi y Hung, la economía china desde finales de la década de 1990 ha mostrado un rendimiento decreciente de las inversiones junto con una mayor exposición al “exceso de capital” y la sobreproducción.

Los evidentes signos de sobreacumulación indican una coyuntura espacial crítica para el capitalismo chino: la acumulación y expansión de capital bajo los límites territoriales existentes del mercado interno ya no son sostenibles. En tales circunstancias, como argumenta Harvey en uno de sus textos, el capital se involucra en una “solución espacial” para resolver o al menos diferir temporalmente sus tendencias de crisis internas mediante la reorganización geográfica / espacial. En ese sentido, el Estado y diferentes representantes del capital chino intensificaron desde los años noventa sus esfuerzos conjuntos para promover la expansión hacia el exterior (un primer paso es la política de “ir al extranjero” o de “going out”). La Nueva Ruta de la Seda es una versión mucho más

completa, claro que aplicada en un contexto de crecientes desequilibrios económicos, mayor demanda de importaciones de recursos y energía, y dificultades para realizar reformas estructurales a nivel nacional.

La misión de esta iniciativa es construir hiper-conectividad en todo el espacio euroasiático y defender una mejor integración comercial y financiera teniendo como objetivo facilitar la continua maximización de beneficios para las empresas privadas y estatales. A medida que las inversiones en el exterior crecieron rápidamente, sus políticas comerciales y de inversión acentuaron la gravedad regional de la economía china. El liderazgo del presidente chino Xi habría acelerado las tendencias señaladas. De esta forma, estaría confirmándose lo anunciado por Arrighi: China se está moviendo desde la semiperiferia hacia el centro y, prontamente, a la hegemonía global.

A pesar de tales visiones basadas en historias unidireccionales del creciente ascenso de China para gobernar el mundo en última instancia, compartidas por los discursos geopolíticos neorrealistas que no aceptan la diferencia ni menos miradas alternativas, la mayoría de las naciones en desarrollo interpretan la Nueva Ruta de la Seda no solo como una iniciativa de cooperación internacional que mejora la conectividad de la infraestructura y la comunicación, sino además como una buena oportunidad para revitalizar la cooperación Sur-Sur y generar esfuerzos concertados para fomentar una estrategia más equilibrada y equitativa del sistema multilateral.

A modo de conclusión

1.- Si bien la Nueva Ruta de la Seda es un proyecto impulsado por el Estado chino que representa un énfasis renovado en las inversiones estatales/privadas y su gobernanza económica, sigue siendo un conjunto de prácticas abiertas y en evolución en lugar de una gran estrategia única. Esta dinámica de integración como un proceso de aproximación mutua y co-construcción con otros países no puede ser comprendida por las perspectivas (neo)realistas o geopolíticas convencionales sobre relaciones internacionales. Ven a China como una anomalía de advertencia, si no una amenaza directa, para Estados Unidos y, por extensión, para Occidente y todo su sistema interestatal Westfaliano. La sospecha y el resentimiento crecientes los enceguece, dejando fuera de su relato al resto del mundo, incluyendo a las decenas de países que se han adherido al proyecto. Siguiendo sus imaginados juegos de poder (el Gran Juego); la respuesta al 'ascenso' de China es demasiado predecible: guerras comerciales, hostilidades bélicas y discriminaciones.

2.- Teniendo en cuenta la especificidad de la Nueva Ruta de la Seda (basada en una amplia gama de materiales como mapas, discursos académicos y políticos chinos, así como observaciones sobre proyectos de corredores ya en desarrollo, como el Corredor Económico China-Pakistán) podría analizarse mejor: a) cómo los corredores como proceso físico e ideológico dominante dan forma a los proyectos de inversión y reconfiguran la espacialidad estatal a lo largo de las diferentes rutas; y b) cómo la espacialidad de la conectividad global y regional se reconfigura a través del proceso de integración de China con el mundo. Los resultados preliminares estarían indicando que el patrón territorial principal no es la nación (centro o periferia) o la región sino el corredor.

3.- Para que los proyectos de infraestructura tengan éxito son típicamente negociados mediante relaciones políticas preexistentes de varios lugares y a través de complicados procedimientos y disputas que no han sido menores. Agregan a dicha complejidad el hecho que los tipos de inversiones son solo un componente de una amplia 'coalición' transnacional que involucra a inversores de diversos orígenes, bancos e instituciones financieras, organizaciones internacionales de desarrollo y trabajadores de distintas especialidades y países que están impulsando la construcción de infraestructura y corredores. Las historias expansionistas y unidireccionales del creciente poder de China -convencionales y críticas- pasan por alto tales procesos, al igual que ignoran la inoperancia de la OMC y los Tratados de Libre Comercio para abordar de manera sistemática la creación de las bases materiales para el comercio global (infraestructura y conectividad).

4.- Las reconfiguraciones espaciales relacionadas con la Nueva Ruta de la Seda son parte integral de un fenómeno histórico de integración desigual que ha venido reproduciéndose al menos desde la creación de la República Popular de China en 1949. Su misma emergencia estuvo directamente relacionada con eventos internacionales y sus consecuencias geopolíticas. Los análisis económicos sobre China señalan a la política de 'Reforma y apertura' de Deng Xiaoping de 1978 como el gran punto de inflexión del proceso revolucionario, pero pocos prestan suficiente atención a su coincidencia temporal con el gran giro neoliberal en las economías occidentales en 1979/80 inaugurado por Reagan / Thatcher.

Desde entonces hasta 2007 el crecimiento de las economías avanzadas disminuyó de forma significativa en comparación con el boom de posguerra, mientras la economía de mercado socialista de China superó ese crecimiento promedio anual en casi cuatro veces. También demostró su superioridad con respecto a los países en desarrollo y a los que conformaban la antigua Unión Soviética que aplicaron el recetario neoliberal del 'Consenso de Washington'. Clave en ese éxito fue la política de integración comercial que buscaba promover las importaciones de 'bienes

intermedios' que posibilitaron la expansión de 'cadenas de valor' en Asia (comercio intraindustrial). Todo esto en contraposición a las teorías del crecimiento de Solow y a los esquemas centro-periferia. El estallido de la crisis global de 2008 significó el fin de ese ciclo y el inicio del reacomodo del modelo chino a esa situación, siendo la Nueva Ruta de la Seda parte de esa respuesta.

5.- Al optar por profundizar la integración a los mercados mundiales a través de proyectos como el señalado, China queda más expuesto a las crecientes agresiones geopolíticas del decadente imperio norteamericano y de sus incondicionales aliados, pero asimismo a las propias contradicciones que generan sus proyectos más allá de las promesas y buenos deseos. En tiempos de crisis, este tipo de iniciativas permite a las inversiones estatales y capitales privados superar ciertos límites particulares y concretos (incluyendo los impuestos por el propio trabajo) mediante la movilidad espacial; no obstante, este mismo proyecto tiende a acentuar el aumento de la composición orgánica del capital (más capital fijo que trabajo vivo) a largo plazo y la consiguiente tendencia a la sobreacumulación del capital. Además, las nuevas inversiones son realizadas independientemente de la trayectoria futura de la demanda agregada global, fuertemente contraída desde 2009, con el supuesto de que pronto podría recuperarse. En estas condiciones, la amenaza cierta a estas inversiones es la creación de exceso de capacidad.

6.- La nueva Ruta de la Seda también tiene un lugar para América Latina, pero acotado y no exento de problemas. El reciente ingreso de Panamá a dicho proyecto y su acuerdo con China para la ampliación del Canal parecen ser un paso positivo, pero al mismo tiempo abre dudas sobre el destino de la construcción del Canal en Nicaragua, evidenciando el riesgo que presenta este tipo de inversión en situaciones de conflictos políticos. Sin embargo, desde la perspectiva de la integración regional pareciera ser de mayor interés el espíritu, amplitud y métodos del proyecto mencionado dada la crisis que vive la teoría del libre comercio y todo el aparataje conceptual que sirvió para sustentar la mayoría de los acuerdos regionales hoy en profunda crisis. Simplemente podríamos tener en cuenta que el proyecto se guía por un tema específico, que no está determinado *ex ante*, sino es un proceso de largo plazo abierto que se definirá con mayor precisión sobre la marcha, incluyendo negociaciones con gobiernos y comunidades locales. Igualmente es una iniciativa que incorpora aportes financieros diversos para asegurar su ejecución y sustentabilidad sobre la base de un fuerte protagonismo del Estado.

- Claudio Lara Cortes es Economista. Docente UCM Chile. Director e investigador asociado a MEGA II. Miembro de los Grupos de trabajo "Integración regional y unidad latinoamericana" y "Crisis y economía mundial" de CLACSO. Miembro de la Red de Estudios de Economía Mundial (REDEM).

Este artículo fue publicado en el Boletín “Integración regional. Una mirada crítica”, N° 10, agosto – septiembre 2020. Grupo de Trabajo Integración regional y unidad latinoamericana de CLACSO.

<https://www.alainet.org/es/articulo/209386>