

## China, una ruta para el mundo

---

HIGINIO POLO :: 08/11/2024

Los laboratorios ideológicos de Washington elaboraron la tesis de la «trampa de la deuda», aludiendo a las supuestas cargas que impone Pekín a los países socios de la ruta de la seda

La *nueva ruta de la seda* (o la Franja y la Ruta, lanzada hace más de una década) ha conseguido agrupar a más de ciento cincuenta países y una treintena de organizaciones internacionales. Según el Foro Económico Mundial, China ha invertido ya un billón de dólares en el proyecto, y esas mismas fuentes sitúan las inversiones chinas relacionadas con el plan en Europa, en 2023, en poco más del 3 % del total, y en cuanto a la creación de infraestructuras en el 2'8 %: Europa se resiste a colaborar con China.

Occidente presenta esa iniciativa de la ruta como el caballo de Troya de China para dominar el mundo: esa retórica busca golpear la economía china ahuyentando las inversiones, rompiendo sinergias científicas y empresariales, dañando los proyectos económicos chinos en todo el mundo y estimulando la desconfianza hacia Pekín. Así, los laboratorios ideológicos de Washington elaboraron la tesis de la «trampa de la deuda», aludiendo a las supuestas cargas que impone Pekín a los países socios de la ruta, y el Foro Económico Mundial, de Davos, ha calificado a China como «el mayor cobrador de deudas del mundo».

Para desprestigiar a China y dañar su papel en el mundo, Occidente lanza un conjunto de amenazas, profecías apocalípticas sobre la economía china, alarmas constantes por la definición del socialismo chino, campañas de intoxicación y difusión de mentiras, donde participan desde el Pentágono y la OTAN hasta los centros de investigación y los medios de comunicación. No por casualidad, en un reciente debate de expertos en *Foreign Policy*, una de las destacadas ponentes, afirmó: «EEUU es el líder de la OTAN. Debemos liderar a la OTAN, a Europa y a nuestros aliados para crear problemas a China y evitar que se desarrolle más, para que nadie se atreva a invertir en China y los inversores abandonen el país... de manera que China colapsará».

Por su parte, el *American Enterprise Institute* (de Washington, con miembros como Bolton, Cheney y Wolfowitz) insiste en que las inversiones chinas en la ruta están disminuyendo aceleradamente, y el *Peterson Institute for International Economics*, PIIE, indicaba que la participación estatal en las cien mayores compañías chinas sigue aumentando, tanto en las empresas mixtas como en las de propiedad pública. Como no podía ser menos, para el *Peterson Institute* el progreso y el futuro están vinculados a una economía liberal y capitalista, por lo que concluía que «el continuo declive de la participación del sector privado entre las empresas más grandes de China» no apoya el optimismo sobre el futuro de su economía. Con seguridad, ese instituto considerará nefasta la ley aprobada por la Asamblea Popular Nacional china (que entrará en vigor en 2025) por la que se salvaguarda la propiedad colectiva de la tierra y el sistema económico que levantaron las reformas socialistas chinas en el campo.

En Europa, la sumisión de la Unión Europea a EEUU está dificultando mucho el desarrollo

de la *nueva ruta de la seda*, aunque China llega también a acuerdos con países europeos o de su periferia al margen de los proyectos de la ruta. Sirva como ejemplo que la empresa china BYD, de propiedad pública (considerada la rival de Tesla, a la que ha superado en producción y ventas) anunció en julio pasado un acuerdo con el gobierno de Ankara por el que invertirá mil millones de dólares en Turquía para levantar una planta que producirá, a partir de 2026, 150.000 vehículos eléctricos al año, y donde trabajarán cinco mil personas. BYD es el mayor fabricante de coches eléctricos del mundo, y con esa iniciativa va a esquivar los nuevos aranceles impuestos por la Unión Europea. A la firma del acuerdo asistió el propio Erdogan, dando fe de su importancia, y su ministro de Industria afirmó que Turquía «es la puerta de entrada al mercado europeo a través de la Unión Aduanera».

La Unión Europea impuso aranceles adicionales del 10 % a los vehículos eléctricos chinos, a los que en julio ha añadido otro 36 % más. La excusa de la Unión Europea, cuyos gobiernos subvencionan regularmente a las empresas de automoción, son las subvencionales estatales chinas. Los responsables de Bruselas parecen el corrupto capitán Renault, de *Casablanca*, que ordena cerrar el Café de Rick: «¡Qué escándalo, he descubierto que aquí se juega».

Entre los países europeos, primero se adhirieron a la ruta Polonia, Chequia y Eslovaquia, Hungría, Rumania, Bulgaria, y después los tres bálticos, Italia, Portugal, Grecia, Serbia y el resto de Estados surgidos de la antigua Yugoslavia, además de Bielorrusia, Ucrania y Moldavia. Pero han cambiado muchas cosas: la Italia de Meloni se desvinculó (el ministro italiano de Defensa, Guido Crosetto declaró que la decisión de unirse a la *nueva ruta de la seda* fue un acto «improvisado y atroz»), aunque el reciente viaje de Meloni a Pekín sirvió para firmar un acuerdo con China para impulsar la industria automovilística en Italia: tiene la esperanza de atraer inversiones chinas al país, en una suerte de asociación bilateral, pero sin regresar al proyecto de la ruta. Por su parte, EEUU ha forzado a varios de los países de Europa central y oriental a limitar los acuerdos con Pekín.

En Europa, quienes mantienen disciplinadamente las indicaciones de Washington para cerrar el paso a China son Londres, París, Varsovia, los pequeños bálticos, aunque con fuertes contradicciones porque al mismo tiempo muchos de esos países buscan las inversiones chinas, y su agresividad política fue evidente con el gobierno Trump y hoy con el de Biden. Particular empeño en ello ponen dirigentes como Macron y Von der Leyen, mientras Scholz intenta limitar daños a la economía alemana, como hizo durante su visita a Pekín en abril de 2024. La mayoría de los países europeos pretende conseguir ventajas económicas e inversiones de China... sin enojar al gran patrón estadounidense, algo que persigue la cuadratura del círculo. Meloni pretendía que Pekín instalase una planta italiana para fabricar coches eléctricos, que China ha declinado crear, al menos por el momento.

Francia se debate en un ciclo de decadencia con el atlantista Macron azuzando la guerra ucraniana pero guardando la ropa ante China: la visita a París de Xi Jinping en mayo sirvió para cerrar dieciocho acuerdos de cooperación. Macron quiere conseguir pedidos chinos para Airbus e inversiones en Francia, y al mismo tiempo pone dificultades a los automóviles eléctricos chinos, y EEUU ha impuesto aranceles del 100 % a los coches eléctricos chinos, que Trump pretende subirlos hasta el 200 %. La Unión Europea pretende seguir ese camino, pone dificultades a los paneles solares chinos y a otros productos con el argumento de que proceden de «industrias subvencionadas». Junto a ello, impulsa el gasto militar, siguiendo

las exigencias de Washington.

Alemania duda: quiere mantener los lazos con China (Volkswagen consigue la mitad de sus beneficios en China), pero está sujeta a Washington, y pierde terreno. Berlín ha puesto sus ojos en el litio del Donbás: Volkswagen, BMW, Mercedes Benz, Siemens y Bosch quieren reducir el coste de importar ese mineral desde América Latina, por lo que Alemania está dispuesta a seguir gastando dinero en la guerra de Ucrania, y ve que la antigua planta de BMW en la rusa Kaliningrado ha iniciado la producción de autos chinos. España, con una torpe política exterior subsidiaria de EEUU, mantiene reservas hacia la *nueva ruta de la seda*, algo contrario a los intereses estratégicos españoles.

Pese a esas dificultades europeas, China sigue impulsando la ruta. Xi Jinping, durante su reciente gira por tres países europeos, firmó en Belgrado más de 29 acuerdos con Serbia. Una primera parte del *Acuerdo de Libre Comercio* entró en vigor el 1 de julio, y para los próximos quince años hay previstas tres fases más de aplicación del convenio. China es el primer inversor en Serbia, y ya ha construido un tren de alta velocidad. Hungría, con el gobierno de Orbán, ha conseguido la mayor inversión extranjera de su historia: una fábrica de baterías para vehículos ecológicos, y se discute la financiación de una línea ferroviaria de mercaderías entre Austria y Hungría, y otra de alta velocidad entre Budapest y Belgrado. China impulsa proyectos en Serbia y Hungría para desarrollar la ruta en Europa, y está evaluando la construcción de grandes factorías en Hungría para su exportación posterior a toda la Europa Occidental, objetivo que precisará de una red ferroviaria moderna cuya construcción ya estudian Pekín y Budapest, además de una prolongación hacia Serbia que ya se discute con Belgrado, junto a un sistema de carga para vehículos eléctricos e incluso un oleoducto, y el aumento de la cooperación en otros sectores, horizonte que ha sido anunciado por el gobierno húngaro. Sin duda, la Unión Europea y EEUU tomarán medidas para entorpecer esos acuerdos: si Hungría ha sido acusada de cercanía a Moscú por su propuesta de paz para detener la guerra ucraniana, sus acuerdos con Pekín van a traer nuevas represalias de Bruselas.

Pero para inquietud de EEUU y de la Unión Europea, China sigue fortaleciéndose: de los diez principales puertos del mundo, siete son chinos, y hay que recordar que las mercancías viajan, sobre todo, por mar. En mayo de 2024, en una conferencia en la Universidad de Oxford, Josep Borrell afirmó que «en los últimos treinta años, la cuota de China en el PIB mundial, en cuanto a paridad de poder adquisitivo, ha pasado del 6% a casi el 20%, mientras que nosotros, los europeos, pasamos del 21% al 14% y EEUU del 20% al 15%. Se trata de un cambio drástico del panorama económico».

China continúa trabajando en el desarrollo mundial de la ruta, como el tren de alta velocidad que atraviesa Laos, el Corredor Económico China-Pakistán hasta el puerto de Gwadar, el tren de alta velocidad en Indonesia, el puerto de Colombo en Sri Lanka, la construcción de la red de transportes en África oriental, o la financiación del tren que unirá Bolivia, Brasil y Perú y tendrá gran importancia para el comercio porque llegará después a Paraguay, Uruguay, Argentina y Chile. En ese Corredor Ferroviario Bioceánico Central, China invertirá 3.500 millones de dólares, y se añade al puerto peruano de Chancay que está construyendo la empresa pública china Cosco Shipping Ports, y que unirá directamente China y Perú a través del océano Pacífico. Al mismo tiempo, la cita de Xi Jinping y Putin en

mayo de 2024 sirvió también para impulsar el propósito de integrar la Unión Económica Euroasiática y la *nueva ruta de la seda*, iniciativa que Moscú denomina la Gran Asociación Euroasiática y que recibirá otro impulso en la reunión del BRICS en octubre, en Kazán, la capital de la república rusa de Tartaria. De manera que el proyecto chino avanza con decisión, pero no hay que olvidar que los nubarrones del imperialismo estadounidense proyectan su sombra sobre él.

EEUU y la Unión Europea han reaccionado ante el ambicioso plan chino. En 2021, EEUU y el G-7 anunciaron su proyecto *Build Back Better World* (B3W) con un presupuesto de 600.000 millones de dólares para invertir en infraestructuras globales hasta 2027, aunque los planes iniciales hablaban de un desmesurado presupuesto de 40 billones (europeos) de dólares. El G-7 y EEUU volvieron a bautizar ese proyecto en 2022 con el nombre de Asociación para la Infraestructura y la Inversión Global (*Partnership for Global Infrastructure and Investment*, PGII). Según Washington, prevé inversiones en corredores económicos clave, como el de Lobito, en la costa atlántica, para conectar Angola, Zambia y la República Democrática del Congo, con el objetivo de extraer cobre, cobalto, níquel, coltán (cuya extracción ha desforestado grandes extensiones de bosques) y trasladarlo a los centros occidentales. Bruselas y Washington ya han firmado un principio de acuerdo con los tres países para construir un ferrocarril desde la mina de cobre de Chingola, en Zambia. El plan prevé también la construcción de reactores modulares pequeños, SMR (son reactores nucleares avanzados con una potencia de hasta 300 megavatios eléctricos por unidad, que representa aproximadamente un tercio de la capacidad de generación de los reactores nucleares tradicionales), de los que EEUU ha apalabrado ya proyectos con Indonesia y Rumania; y un plan privado para la generación de energía en Brasil, dotado de 55.000 millones de dólares, otro para construir diez mil torres de telecomunicaciones en la India, y proyectos menores en Costa Rica y Ecuador.

Washington y Bruselas, aunque sus intereses no siempre coinciden, trabajan coordinadamente, siempre bajo control estratégico estadounidense: en septiembre de 2023, EEUU y la Unión Europea presentaron en la cumbre del G-20 en Delhi otra iniciativa para hacer frente a la *nueva ruta de la seda* china, un Corredor Económico India-Oriente Medio-Europa (IMEC), para impulsar una red ferroviaria y el comercio naval entre Arabia, los Emiratos Árabes Unidos, Israel y Jordania, con objeto de unir la India con Europa, y el corredor transafricano con un ferrocarril que unirá ese puerto angoleño de Lobito, con la República Democrática del Congo y Zambia.

A su vez, la *Global Gateway* es la versión de la Unión Europea, lanzada en 2021, para hacer frente a la iniciativa china. Bruselas asegura que su plan pretende combatir el cambio climático, mejorar los sistemas educativos y sanitarios, e impulsar la competitividad, la investigación y la seguridad de las cadenas de suministro mundiales, centrándose en los sectores de la energía, el transporte y la digitalización, siempre de acuerdo a la Agenda 2030 de la ONU (los Objetivos de Desarrollo Sostenible) y el Acuerdo de París. El año pasado, la Unión Europea anunció que el plan estaría dotado de 300.000 millones de euros para construir infraestructuras en países poco desarrollados. Una de las primeras iniciativas fue el plan de inversión África-Europa, con unos 150.000 millones de euros destinados a inversiones en países africanos. La reelegida Von der Leyen anunció que el *Global Gateway* se ejecutará en la gran región de Asia-Pacífico y en América Latina y el Caribe, con una

inversión (entre fondos de la Unión Europea y los aportados por sus países miembros) de más de 45.000 millones de euros. Por supuesto, la Unión Europea declaró que la estrategia *Global Gateway* se basa en los «valores democráticos» y en una «relación igualitaria», a despecho de su historia y de la actuación de sus grandes empresas. Tan alta estima tienen a esos «valores democráticos» que Francia no ha dudado en reconocer la soberanía de Marruecos sobre el Sáhara occidental, ignorando los derechos de los saharauis, para conseguir el enorme contrato de la línea de alta velocidad Kenitra-Marrakech, que pretendía también China.

Esos planes occidentales avanzan siempre con la corrupción, la compra de dirigentes políticos y empresariales, el blanqueo de capitales, la utilización de paraísos fiscales y el pacto secreto de comisiones. Solamente en las revelaciones de los *Panamá papers*, aparecieron implicados numerosos empresarios y políticos, de Cameron a Mubarak, de Macri a Poroshenko, entre muchos otros. El despacho panameño Mossack Fonseca que dio nombre al escándalo es uno más porque existe en todo el mundo un ejército de abogados, expertos en impuestos, empresas fiduciarias y bufetes mercantiles, de firmas de auditoría y consultoría, que trabajan en el corazón de los centros financieros del capitalismo al servicio de las grandes fortunas. La función de esos despachos es siempre la misma: lavar dinero sucio, evadir impuestos, evitar sanciones de las agencias tributarias de cada país. No hay contrato ni gran operación económica que no cuente con enormes comisiones sucias. Entre muchas otras fuentes, la consultora Ernst & Young ha dado cuenta del frecuente recurso al soborno por parte de las empresas europeas, y una investigación de 2022 revelaba que de las ocho empresas que recibieron más fondos de la Unión Europea para investigación en armamento, cinco han protagonizado casos de corrupción, entre ellas Airbus, la italiana Leonardo, las compañías francesas Safran y Thales, y la sueca Saab. La corrupción implica también a la Comisión Europea: el llamado Fondo de Defensa Europeo fue creado con un informe que contenía indicaciones textuales del que realizó en 2016 un «grupo de expertos» donde había directivos de empresas de armamento como Airbus, Leonardo e Indra.

Los ejemplos son muy numerosos, como los sobornos petroleros realizados por la británica Shell en Nigeria, por no hablar del asunto de las vacunas Pfizer o, en España, de las comisiones del AVE a La Meca de Juan Carlos Borbón. Bancos alemanes, suizos, daneses y suecos, entre otros, participan en el blanqueo de dinero procedente de la corrupción y el crimen: solo en el puerto de Rotterdam la mafia de la droga mueve 200.000 millones de dólares anuales, que son después blanqueados por los bancos. De igual forma operan las multinacionales estadounidenses: el Estado de Delaware es un paraíso fiscal, útil para ocultar empresas, evadir impuestos, lavar dinero sucio, cobrar comisiones procedentes de corrupción y delitos. Y no es casualidad que casi tres cuartas partes de las quinientas corporaciones estadounidenses más poderosas estén registradas en ese Estado, entre ellas Walmart, Google, Amazon, Facebook, Visa, MasterCard.

Impulsar los planes occidentales implica sabotear el proyecto chino. Así, China recibe acusaciones de EEUU por la ruta porque, supuestamente, países como Sri Lanka y Zambia han entrado en una «trampa de la deuda», soporta imputaciones sobre su relación con Pakistán, cuando en realidad la trampa de la deuda externa de los países menos desarrollados es debida al imperialismo occidental y al comercio desigual. La propaganda servida por instituciones y *think-tanks* al servicio de EEUU, afirma que China desprecia la

soberanía de los países con los que trabaja en el desarrollo de la *nueva ruta de la seda*, que ignora deliberadamente las necesidades locales, y que sus proyectos adolecen también de falta de transparencia, y de su peligroso «impacto ecológico», además de corrupción y descontrol financiero. Es decir: Washington sirve un completo catálogo de maldades chinas.

La práctica neocolonial del occidente capitalista ha sido constante en todo el mundo. Las empresas estadounidenses y europeas han adquirido durante décadas los recursos africanos, latinoamericanos y de buena parte de Asia a costes ínfimos, gracias a su control de los mecanismos que fijan los precios y a la larga mano de sus ejércitos. El colonialismo occidental de hoy es hijo de los imperios del siglo XIX, de la superioridad industrial frente al Tercer Mundo, del control de los mercados y de los mecanismos de fijación de precios, de las redes clientelares creadas durante décadas en las élites burguesas de los países pobres, de contratos leoninos y del veneno de la corrupción, la compra de gobernantes y militares en muchos países y, si es necesario, del recurso a la fuerza militar. Hace más de un siglo, Conrad diseccionó la rapiña sangrienta que llevaba a cabo EEUU en América Latina, y Europa en África. Rapiña y destrucción que no se han detenido: una de las mayores multinacionales de Alemania, Heidelberg Materials, destruye Java con sus plantas para producir cemento. En Libia, el derrocamiento y asesinato de Gadafi ha creado una crisis en todo el Sahel, con ramificaciones en la región ecuatorial, y guerras abiertas en Sudán y el Congo. Las empresas occidentales, petrolíferas, madereras y de extracción de recursos, y propietarias de plantaciones, recurren incluso a la creación de grupos de matones, supuestamente para garantizar la seguridad pero con frecuencia para amedrentar a los trabajadores y a la población local, organizando frecuentes asesinatos para escarmiento.

El imperialismo pretende seguir esquilmando países y continentes, se mantiene sobre la base del intercambio desigual en el comercio internacional, pero encuentra obstáculos en la resistencia popular, y en la acción de China y Rusia. La *nueva ruta de la seda* está basada en una concepción que pretende ganancias compartidas para todos los países, y respeto por el medio ambiente, y la compra por China de recursos naturales y la creación de infraestructuras ha hecho retroceder y perder mercados a las grandes compañías multinacionales occidentales. Ese peligro para EEUU y Occidente, que se expresó por primera vez en los años de Obama, y que llevó a Trump a lanzar una guerra comercial contra China, se ha convertido ahora para Washington en un desafío estratégico mundial, y sería enternecedor si no fuera cínico que EEUU se «preocupe» por los riesgos para África de su relación con China. El embajador Kishore Mahbubani, un singapureño que fue presidente del Consejo de Seguridad de la ONU, mantiene que Pekín sabe que «el sueño de EEUU es quebrar a China», como ocurrió con la Unión Soviética, que no se derrumbó por la acción exterior sino por la traición y la división interior.

EEUU, con Biden, y antes con Trump, mantiene una dura política contra China, estimulando a sus grandes compañías tecnológicas para que salgan de China. El núcleo de Silicon Valley (Musk, Ben Horowitz, Sam Altman, Keith Rabois) acepta ahora la presión contra China y el camino del rearme porque espera grandes encargos del Pentágono. China soporta la llamada «desvinculación» impuesta por Washington, y se apresta a combatir las sanciones, los aranceles y las medidas ilegales de Washington y Bruselas, está desarrollando su producción de chips y la potencia de sus compañías tecnológicas, y para evitar las tasas abusivas está aumentando, por ejemplo, la exportación a México con piezas y componentes

que se ensamblan allí y pueden enviarse después a EEUU libres de aranceles (aunque ministros del gobierno de López Obrador, como el secretario de Hacienda, Rogelio Ramírez, critiquen a Pekín por el desequilibrio comercial que mantienen ambos países y pidan revisar el comercio mexicano con China). Algo similar está haciendo el gobierno chino en el sudeste asiático, donde se ha convertido en el principal socio comercial de los diez países de la ASEAN, no sin contradicciones, como la que expresa Marcos en Filipinas, fiel aliado de Washington, y la empresa Starlink, de Elon Musk, que ha suscrito acuerdos para servicios de internet con Malasia, Filipinas e Indonesia.

Pero el desarrollo chino no se detiene. La reunión del comité central del Partido Comunista de China celebrada en julio pasado aprobó los planes para 2029, sumamente ambiciosos, que deberán configurar una «economía socialista de mercado de alto nivel» que se alcanzará en 2035. Algunos analistas mantienen que China ha alcanzado ya la denominada «velocidad de escape», y es ya imparable. Las empresas privadas chinas están subordinadas al «socialismo con características chinas», aunque siempre en la vida existen problemas, como en el sector inmobiliario, que no podemos abordar ahora.

China precisará más de ocho mil aviones de pasajeros hasta 2041. Fabrica ya en Shanghái los aviones C919, en la factoría COMAC. La Comisión Europea, sumamente perspicaz, ha declarado que el avión C919 «ha nacido para competir con Boeing y Airbus». El gobierno chino, que pretende alcanzar el 10 % de la cuota de mercado interior ya en 2025, va a producir anualmente 150 aviones durante los próximos cinco años, y quiere utilizar componentes propios, abandonando la tecnología aeronáutica occidental. También los chips necesarios para la industria (donde China todavía no ha alcanzado el nivel de Occidente) están siendo elaborados por sus fábricas. Científicos chinos han logrado la forma para producir masivamente chips ópticos empleando tantalato de litio, para supercomputadoras y centros de datos, lo que permitirá a China reducir el impacto de las sanciones estadounidenses.

*El viejo topo*

---

<https://www.lahaine.org/mundo.php/china-una-ruta-para-el>