

Departamento de Negocios Internacionales e Integración

Facultad de Ciencias Empresariales



**Trabajo Final de Grado presentado para la obtención del título
de Licenciado en Negocios Internacionales e Integración**

TALLER ESTUDIOS SOBRE ASIA PACÍFICO

**LA NUEVA RUTA DE LA SEDA Y SUS IMPLICANCIAS EN
MYANMAR**

Martín Daners

**Coordinadora:
Mag. Natalia De María**

Montevideo, diciembre de 2019

TABLA DE CONTENIDO

1. RESUMEN EJECUTIVO	4
2. ASPECTOS METODOLÓGICOS	5
2.1. Problema de investigación	5
2.2. Objetivo general.....	5
2.3. Objetivos específicos	5
2.4. Metodología	6
3. INTRODUCCIÓN	7
4. MARCO TEÓRICO	9
4.1. Teorías del comercio internacional.....	9
4.1.1. Clásicas	9
4.1.2. La nueva teoría del comercio internacional	12
4.1.3. Los “novísimos” modelos	12
4.2. Principales teorías de las Relaciones Internacionales.....	13
4.2.1. Idealismo	13
4.2.2. Realismo.....	14
4.2.3. Neorrealismo o Realismo Estructural	14
5. MARCO CONCEPTUAL	16
5.1. Antigua Ruta de la Seda	16
5.2. Evolución de la Política Exterior China.....	18
5.2.1. Oposición al bipolarismo	18
5.2.2. Representante del “tercer mundo”	18
5.2.3. Política de puertas abiertas.....	19
5.2.4. Observar y esperar	19
5.2.5. Política exterior actual.....	20
6. CHINA Y LA NUEVA RUTA DE LA SEDA	22
6.1. Principales proyectos.....	25
6.2. ¿Qué busca China?	29

6.2.1. Motivos Geopolíticos.....	29
6.2.2. Motivos Económicos	33
6.3. Desafíos	35
7. MYANMAR, EL CAMINO A LA DEMOCRACIA.....	36
7.1. Inicios y colonialismo	36
7.2. Independencia, régimen militar y democracia	38
8. COMERCIO BILATERAL Y PRINCIPALES INVERSIONES ENTRE CHINA Y MYANMAR	42
8.1. Relaciones comerciales entre Myanmar y China.....	43
8.2. Principales proyectos e inversiones chinas en Myanmar	46
9. IMPLICANCIAS DE LA NRS EN MYANMAR.....	54
9.1. Desafíos en la implementación de los proyectos.....	57
10. CONCLUSIONES	60
11. BIBLIOGRAFÍA.....	62

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Evolución del comercio de bienes entre Myanmar y China (millones de USD). ...	44
Gráfico 2. Principales productos exportados de Myanmar a China en 2018 (millones de USD)	45
Gráfico 3. Principales productos importados por Myanmar de China en 2018 (millones de USD)	46
Gráfico 4. Entrada de IED aprobada proveniente de China (millones de USD)	47
Gráfico 5. Inversión extranjera directa en Myanmar, entradas netas (millones de USD)	49
Gráfico 6. Empresas chinas autorizadas para invertir en Myanmar	49

1. RESUMEN EJECUTIVO

Inspirado en las antiguas rutas del comercio que hace 2000 años conectaban a China con Asia y Europa, el presidente chino, Xi Jinping, anunció en 2013 el lanzamiento de La Nueva Ruta de la Seda (en adelante NRS), que, en términos generales, puede ser definida como un proyecto de inversión en infraestructura cuyo objetivo es “promover la conectividad entre el continente asiático, europeo y africano”.

La importancia de la iniciativa radica en su dimensión, en su búsqueda por solucionar la falta de infraestructura del continente asiático y en el impacto que esto podría generar en el comercio. Según datos del Banco mundial, el volumen de las exportaciones globales aumentaría un 1.7% gracias a la nueva infraestructura, lo que podría contribuir a sacar a 7,6 millones de personas de la pobreza extrema y 32 millones de personas de la pobreza moderada.

Lo cierto es que, bajo el marco de la iniciativa, las inversiones chinas aumentaron de forma significativa, en especial dentro de los sectores de energía y transporte. Myanmar, uno de los países más pobres de la región debido a décadas de sanciones económicas y gobiernos totalitarios, fue uno de los tantos que vio aumentar el ingreso de inversión extranjera directa (en adelante IED) proveniente de China. Esto se debe a que Myanmar, vecino de China, ocupa un rol fundamental en la NRS debido a su ubicación y su abundancia de petróleo y gas natural.

Dada la ambición de la iniciativa y el impulsor de la misma, varios países y autores de occidente la criticaron duramente entendiendo que el objetivo oculto de China era ganar influencia en la región asiática y el comercio global. Por otro lado, varios autores entienden que la NRS es fundamental para resolver el apremiante problema de falta de infraestructura en Asia, inconveniente que no deja de agravarse por el período de crecimiento económico que atraviesa la región.

Este trabajo le brindará al lector una mejor comprensión del ambicioso proyecto, de los principales objetivos de China y de las implicancias que tiene y podría tener, con especial énfasis en Myanmar. A su vez, se describirán los numerosos desafíos que la iniciativa deberá superar si es que quiere alcanzar los objetivos planteados.

2. ASPECTOS METODOLÓGICOS

2.1. Problema de investigación

Con la búsqueda de un rol más protagónico en el plano internacional por parte de China, nace en 2013 la iniciativa denominada “La Nueva Ruta de la Seda” o “Iniciativa de la Franja y la Ruta”. Lo que en un principio comenzó como un acuerdo de inversión en infraestructura entre China y algunos países vecinos, rápidamente creció hasta convertirse en una compleja red de corredores económicos terrestres y marítimos que desde el gigante asiático llegan hasta Europa e incluso África. Con 125 países que ya han confirmado su adhesión a la iniciativa, la NRS puede considerarse como el proyecto de inversión en infraestructura más grande y ambicioso de la historia, pues afecta a más del 60% de la población mundial. Sin embargo, Vidal Liy (2018) menciona que son varios los críticos que entienden que este proyecto no es más que un plan de China para aumentar su influencia a nivel mundial. Asimismo, dados los pocos requisitos que demanda China a la hora de prestar dinero, existe una creciente preocupación de que ciertos países beneficiados por las inversiones no sean capaces de cancelar la deuda y pierdan así soberanía en manos de su prestamista.

A raíz de la magnitud del proyecto y su aparente interminable expansión, el impacto regional y global que genera es muy complejo de cuantificar. Por esa razón, este trabajo se enfocará en analizar las implicancias económicas y sociales de la NRS en Myanmar, país vecino del gigante asiático. Es bajo ese criterio que la pregunta de investigación que surge es: **¿qué implicancias ha tenido la Nueva Ruta de Seda en Myanmar a nivel económico, comercial y social?**

2.2. Objetivo general

En relación al problema de investigación, el objetivo general del trabajo es analizar en qué medida las inversiones y los proyectos propuestos por China en el marco de la NRS han afectado a Myanmar tanto en el plano económico como social.

2.3. Objetivos específicos

1. Comprender el propósito de China detrás del proyecto de la NRS.
2. Analizar cómo la región asiática se ve afectada por la NRS.
3. Analizar el comercio bilateral entre China y Myanmar a partir de la NRS.

4. Identificar los desafíos de China para lograr sus objetivos en Myanmar.

2.4. Metodología

La investigación se enmarcará en el período de tiempo 2010-2018. Se busca comparar la economía y el comercio de Myanmar y su relación con China tres años antes de la iniciativa de la NRS (2013) con el último año disponible.

Es importante mencionar que, durante los años abarcados en la investigación, Myanmar atravesó muchas instancias que alteraron la estabilidad política del país, lo que afectó el desempeño económico y dificultó el análisis del impacto de la NRS. El primer hecho relevante sucedió en 2010, cuando Myanmar tuvo las primeras elecciones democráticas en 20 años. Sin embargo, estas fueron condenadas por los partidos opositores y por las Naciones Unidas por su falta de transparencia. A su vez, en 2015 el país experimentó un hito histórico cuando la Liga Nacional para la Democracia llegó al poder, transformándose en el primer partido no militar en gobernar luego de 54 años (Oficina de Información Diplomática, 2018)

Con el fin de poder responder a la pregunta de investigación así como los objetivos específicos, se ha aplicado una metodología descriptiva y explicativa. El análisis bibliográfico surge de fuentes secundarias como libros, reportes, noticias y páginas web, entre otros. Asimismo, se ha utilizado base de datos cuantitativos con procesamiento propio.

3. INTRODUCCIÓN

La presente investigación tiene como objetivo analizar las implicancias que tiene la Nueva Ruta de la Seda en Myanmar, tanto a nivel económico como comercial. Para ello se utiliza una metodología descriptiva, acotando la investigación entre los años 2010 y 2018.

En cuanto a la estructura del trabajo, luego de establecer los objetivos, se presenta un marco teórico (capítulo 4) así como un marco conceptual (capítulo 5) que tienen como objetivo lograr un mayor entendimiento del tema al familiarizar al lector con las principales teorías y conceptos que se utilizaron para la investigación.

Seguidamente, el capítulo 6 aborda el proyecto de la Nueva Ruta de la Seda. Tras describir cómo surgió la iniciativa y algunos de los datos más destacados de la misma, se introducirán algunos de los proyectos que la componen. Luego, se busca dar respuesta a cuál es realmente el objetivo de China detrás de la iniciativa, separando los intereses en geopolíticos y económicos. Por último, el capítulo finaliza con los principales desafíos que China deberá superar para lograr implementar los objetivos planteados.

El trabajo continúa con el capítulo 7, donde se aborda los principales acontecimientos históricos de Myanmar para dar contexto a los capítulos que seguirán. Luego de describir los comienzos del país y la etapa que pasó bajo dominio británico, se introducen los sucesos más importantes de la historia moderna, como los golpes de estado producidos en 1962 y 1987 y la llegada del gobierno plenamente democrático en 2015.

Por su parte, el capítulo 8 trata sobre el comercio bilateral entre China y Myanmar así como las principales inversiones que China realizó en suelo birmano, donde se aprecia un claro incremento en ambos aspectos durante el período comprendido entre 2010 y 2018.

Por último, el capítulo final (9) analiza el leve impacto que la NRS ha tenido en Myanmar por culpa de su tardía implementación en el país, dado que ninguno de los principales proyectos planteados ha sido implementado. Asimismo, se presentan los

desafíos más importantes que China deberá sortear para poder alcanzar los objetivos planteados en suelo birmano.

4. MARCO TEÓRICO

El marco teórico se divide en dos sub subcapítulos donde se introducen las principales teorías que sustentan el trabajo y permiten una mejor comprensión del mismo. Primeramente, se describirán las principales teorías del comercio internacional, desde las clásicas de Smith y Ricardo hasta las más recientes. Acto seguido, se abordarán las principales teorías de las relaciones internacionales.

4.1. Teorías del comercio internacional

Existen diversas teorías que buscan explicar el porqué del comercio internacional y sus efectos sobre la producción y consumo nacional. Para poder abordarlas y compararlas entre sí, Blanco (2011) agrupó las teorías más aceptadas bajo tres categorías: las “clásicas”, la “nueva” teoría y los “novísimos” modelos.

4.1.1. Clásicas

Dentro de la primera categoría, nos encontramos con las tres teorías clásicas del comercio internacional: la teoría de la ventaja absoluta de Adam Smith, la teoría de la ventaja comparativa de David Ricardo y la teoría Heckscher-Ohlin de Eli Heckscher y Bertil Ohlin.

4.1.1.1. Teoría de la Ventaja Absoluta

La teoría de la ventaja absoluta fue desarrollada por Adam Smith en su obra célebre “La riqueza de las naciones”, que hasta el día de hoy es considerada una de las más influyentes de la economía moderna. Antes de proceder con la explicación de la teoría, es necesario mencionar los supuestos bajo los que el autor la desarrolló. Estos son: no existen barreras ni costos en el intercambio de bienes; existen dos países que están dotados de trabajo homogéneo; el trabajo es el único factor productivo y los países solamente producen dos bienes.

A la luz de estas normas, Smith¹ establece en su teoría que un país tiende a especializarse en la producción de aquellos bienes en los que tenga una ventaja absoluta e importar aquellos otros bienes en los que posea una desventaja absoluta.

¹ Economista y filósofo escocés (1723 - 1790).

Si esto sucede, el comercio internacional entre los dos países tendría como resultado un aumento del bienestar (Bajo, 1991).

Para clarificar su teoría, utiliza un ejemplo en el que Estados Unidos e Inglaterra producen alimentos y tela. Mientras que Estados Unidos necesita de cuatro unidades de trabajo para producir una unidad de tela, Inglaterra necesita solamente dos para producir la misma cantidad. Por otro lado, mientras que Estados Unidos requiere de ocho unidades de trabajo para producir una unidad de alimento, Inglaterra necesita diez. Es claro entonces que Estados Unidos cuenta con una mayor eficiencia o *ventaja absoluta* en la producción de alimento, por lo que según la teoría debería especializarse y exportar dicho bien. A su vez, Inglaterra debería hacer lo mismo con la tela, donde posee una ventaja absoluta. De esta manera, Smith afirma que el comercio internacional entre los dos países sería rentable y tendría como resultado un aumento en la producción mundial (Chacholiades, 1980).

4.1.1.2. Teoría de la ventaja comparativa

Mientras que Smith alegaba que un país necesitaba ventaja absoluta para exportar un bien, su teoría no abordaba el hipotético caso en que un país no tuviera una ventaja absoluta en ningún producto. Esa cuestión fue resuelta años después por David Ricardo² y su teoría de la ventaja comparativa. Ricardo estableció que, en el caso donde el país A tenga ventaja absoluta en la producción de los dos bienes con respecto al país B, si los costos relativos son diferentes, entonces el comercio sería mutuamente beneficioso de igual forma. El país B deberá concentrarse en la producción y posterior exportación del bien cuya desventaja absoluta sea menor (Blanco, 2011). Ricardo introduce el siguiente ejemplo:

“Supongamos que dos hombres fabrican zapatos y sombreros; uno de ellos supera al otro en ambas actividades, pero en la elaboración de sombreros sólo supera a su competidor en un quinto, o un 20%, mientras que en la manufactura de zapatos lo aventaja en un tercio, o un 33%. ¿No será de interés para ambos que el mejor se dedique en exclusiva a fabricar zapatos y el peor a hacer sombreros?” (Ricardo, 1975, p. 117).

² Economista inglés, pionero de la microeconomía moderna.

En la cita anterior, Ricardo da a entender la lógica detrás de su teoría, mostrando cuán conveniente sería que el país con desventajas absolutas se dedique a producir aquel bien donde presenta una menor desventaja. Si este ejemplo fuera planteado bajo la lógica de la ventaja absoluta, el país A se dedicaría a la producción de ambos bienes. Esto tendría como resultado una producción total menor, en contraste a si se aplicara la lógica de la teoría de ventajas comparativas.

4.1.1.3. Teoría de Heckscher-Ohlin

Eli Heckscher y Bertil Ohlin³ hicieron una importante contribución a la teoría de la ventaja comparativa. Como se expresó anteriormente, Ricardo estableció que los países tenderán a exportar los bienes que produzcan con un menor coste relativo, e importar aquellos bienes cuyo costo relativo de producción sea mayor. Sin embargo, el autor no explica cuál es el origen de la ventaja comparativa; es decir, cómo es que los países tienen distintos costos relativos. Ante este problema, Heckscher y Ohlin explican que esto se debe a que los países tienen distintas dotaciones factoriales relativas. Ahora bien, para poder explicar la teoría correctamente, es necesario establecer los supuestos de esta:

- Existen dos países, dos bienes y dos factores productivos que representan el capital y el trabajo;
- Los bienes son móviles entre los países, no existen costos de transporte ni impedimentos de ningún tipo; los factores productivos se mueven internamente sin costo;
- Las funciones de producción son iguales para todos los países y presentan rendimientos constantes a escala; la tecnología es plenamente conocida;
- Los factores productivos se utilizan con distintas intensidades en la producción de cada bien;
- Existe la competencia perfecta en los mercados de bienes y factores productivos.

En vista de los supuestos, el teorema de Heckscher y Ohlin postula que los países exportarán el bien que utilice intensivamente su factor relativamente abundante e

³ Economistas suecos, maestro y alumno respectivamente.

importarán el bien que requiera intensivamente su factor relativamente escaso (Bajo, 1991).

4.1.2. La nueva teoría del comercio internacional

La “nueva” teoría del comercio internacional fue elaborada por Paul Krugman⁴ en 1979, tras detectar incongruencias entre la teoría de Smith –posteriormente revisada por Ricardo- y la realidad del comercio. Krugman plantea que el modelo elaborado por Ricardo describe un grado de especialización extremo donde la producción de bienes muestra claras ventajas comparativas, pero esto no es cierto en un mundo donde se produce cada vez más productos diversificados para abastecer tanto la demanda local como la exportación. Asimismo, el autor cuestiona que el modelo desarrollado por Ricardo no tiene en cuenta otros factores productivos como la tecnología, la cualificación del personal y la ubicación geográfica, entre otros (Mayorga Sanchez & Martinez Aldana, 2008).

En la nueva teoría del comercio internacional, Krugman introduce el concepto de “economías de escala”, alegando que ésta es la principal razón por la que las multinacionales han ganado tanto poder en el comercio internacional. Por medio de las economías de escala, las multinacionales no solo logran producir una mayor cantidad de bienes y a menor precio, sino que logran bloquear el surgimiento de compañías más chicas al competir en condiciones tan desiguales. En consecuencia, se generan industrias compuestas por un número reducido de grandes corporaciones y un mercado de competencia imperfecta. Adicionalmente, el economista estadounidense difiere de Ricardo al reconocer la realidad del comercio intraindustrial, el cual no sería posible bajo el modelo de ventajas comparativas, ya que el propio concepto no admite la posibilidad de que un país tenga ventaja y desventaja comparativa en un producto al mismo tiempo.

4.1.3. Los “novísimos” modelos

Si bien hasta el momento en las teorías del comercio internacional se había caído en el supuesto de que las empresas de un mismo sector eran muy similares entre sí, en

⁴ Economista y profesor estadounidense. Fue premiado con el Premio Nobel Conmemorativo de Economía por sus contribuciones a la Nueva Teoría del Comercio y la Nueva Geografía Económica

los años noventa, luego del estudio de Bernard y Jensen, se comprobó que en realidad no es el caso. De hecho, existen grandes diferencias entre las empresas de un mismo sector, principalmente entre las que exportan y las que no. A su vez, las exportaciones del sector suelen estar concentradas en un número muy pequeño de empresas. Tras este estudio, y varios otros que siguieron la misma línea, Bernard, Redding y Schott desarrollaron un modelo de ventajas comparativas que incorpora a los factores de estudio dos empresas heterogéneas. Al tomar en consideración este nuevo factor, y bajo los supuestos de que las industrias varían en la intensidad factorial y que las empresas tienen diferentes productividades, llegan a la conclusión de que cuanto mayor es la productividad de una empresa, más probabilidades de sobrevivir y crecer tiene. Asimismo, *“concluyen que el comportamiento de las empresas heterogéneas amplía las ventajas comparativas de los países y, por tanto, crea una fuente de ganancia de bienestar con el comercio.”* (Blanco, 2011, p. 115).

4.2. Principales teorías de las Relaciones Internacionales

A continuación se presentarán las principales teorías de las Relaciones Internacionales con el fin de dar un sustento teórico a la elección de la política exterior que ha adoptado China en los últimos años.

4.2.1. Idealismo

Esta corriente clásica de las Relaciones Internacionales tuvo su auge tras la Primera Guerra Mundial con la escuela wilsoniana como base. Una persona idealista es aquella que tiene fe en el progreso, que cree en la eficacia del cambio a través de la acción humana, que confía en la racionalidad de las personas y por tanto del Estado y en una armonía de intereses donde los Estados se complementan (Bartesaghi, 2015).

En cuanto a la perspectiva que tiene esta teoría con la guerra, Miranda (1986) menciona que los idealistas la ven como un mal moral al que hay que poner un fin y la forma de lograrlo es a través de una organización mundial basada en el derecho. En otras palabras, el objetivo de esta corriente era buscar la forma de garantizar la paz y la seguridad de todos los miembros de la comunidad internacional. Un ejemplo de esta búsqueda de paz fueron los llamados 14 puntos de Wilson, donde el presidente americano impulsó, entre otras cosas, la creación de una organización

internacional llamada Sociedad de Naciones que tenía como principal objetivo el mantenimiento de la paz mundial.

4.2.2. Realismo

El realismo tiene sus principales exponentes en Maquiavelo y Hobbes. Sin embargo, no fue hasta la Guerra Fría, época en que se vivía un contexto de incertidumbre política y desconfianza en la Sociedad de Naciones para mantener la paz, que el realismo como teoría explicativa de la realidad internacional nació (Salomón, 2002).

Arenal (1990), resume en los siguientes puntos las principales características del realismo:

- a) teoría orientada a la política práctica, busca acercarse a la realidad internacional
- b) está dominada por una concepción pesimista del individuo
- c) rechaza la existencia de una posible armonía de intereses; el conflicto es natural en el sistema internacional
- d) los Estados buscan aumentar su poder para proteger sus intereses y mantener la seguridad

Este último punto se puede apreciar claramente en la carrera armamentista que mantuvieron Estados Unidos y la URSS, remarcando el sentimiento de la época de que la mejor y quizás única forma de garantizar la paz es buscando incrementar el poder para disuadir a los posibles enemigos (Miranda, 1986). Esto significa, a su vez, que al buscar el poder del Estado como forma de garantizar la seguridad, se deja de lado los organismos supranacionales y el derecho como garantizador de la paz mundial.

4.2.3. Neorrealismo o Realismo Estructural

En la década del ochenta y noventa se experimentaba un auge de acuerdos comerciales y consensos políticos a través de las Naciones Unidas. Es bajo este contexto que el politólogo estadounidense Kenneth Waltz introdujo la teoría del neorrealismo, donde buscaba adaptar el realismo a la realidad más compleja y sofisticada que se vivía en la época. En el neorrealismo, el autor le dio prioridad a la estructura del Sistema Internacional por encima del Estado. A su vez, explica que no

hay una autoridad predominante, por lo que la distribución de capacidades define la posición de un Estado en el sistema (Bartésaghi, 2015).

5. MARCO CONCEPTUAL

En el presente capítulo se abordarán dos secciones claves para lograr un entendimiento más profundo del trabajo. La primera sección trata sobre las antiguas rutas de comercio que hace más de 2000 años atravesaban el continente asiático de este a oeste, y que sirvieron de inspiración al presidente chino, Xi Jinping, que desde el año 2013 busca reconstruirlas con su “Iniciativa de la Franja y la Ruta”. Por otra parte, en la segunda sección se abordarán los objetivos que marcan la agenda de la política exterior china y los cambios que estos han experimentado en los últimos años.

5.1. Antigua Ruta de la Seda

El término Ruta de la Seda fue introducido por el geógrafo alemán Ferdinand von Richthofen en 1877 para explicar la red de rutas comerciales que entre los años 130 a.C. y 1453 d.C. conectaban a China con India, Persia, Arabia, África y Europa. Por estas rutas que unían a las grandes civilizaciones de la época, no solamente transitaban mercancías (la seda era la más solicitada) sino también trabajadores, religiones, culturas y todo tipo de conocimiento científico, económico y militar. Por esta razón, varios autores establecen que sin la Ruta de la Seda la civilización de hoy día sería muy distinta a como la conocemos (Wuzhou, 2014).

Si bien los arqueólogos han encontrado indicios de que el comercio entre China y Asia existía desde antes de dicho período, no fue hasta que la dinastía Han llegó al poder que los mapas empezaron a trazarse y el flujo de mercaderías comenzó a transitar de forma constante. Mark (2018), establece que el comienzo de la Ruta de la Seda se le puede atribuir a Wu, emperador de la dinastía Han que, preocupado por los constantes ataques de la tribu nómada de los Xiongnu en la frontera norte y oeste de China, decidió enviar al explorador Zhang Qian a negociar con los distintos pueblos de la región para poder derrotarlos. A su vez, Myint-U (2011) indica que el emperador también tenía otro objetivo en mente: encontrar la ruta suroeste que, según se rumoreaba, conectaba a China con la recientemente descubierta tierra de India. Contrario a la ya conocida ruta del norte que bordeaba el territorio de los Xiongnu, esta nueva ruta permitiría a China conectarse con India sin tener que preocuparse por los bárbaros. Además, gracias a este nuevo contacto directo entre las dos grandes

civilizaciones, China e India podrían formar una alianza para derrotar a todos aquellos que se encontraran en el camino.

En su expedición, si bien Zhang no pudo hallar la ruta suroeste, se encontró con grandes civilizaciones. Entre ellas, estaban los greco- bactrianos⁵, poseedores de poderosos caballos, mucho más grandes y veloces que los conocidos en el oeste. Cuando retornó a China, el aventurero Zhang reportó al emperador sus dos principales hallazgos: la existencia de grandes civilizaciones en el oeste y el hecho de que aquellas civilizaciones quedaban fascinadas con mercancías cotidianas chinas, como la seda. Mark (2018) menciona que el comercio con aquellas desconocidas civilizaciones occidentales podía ser muy beneficioso para China. Un claro ejemplo sería cómo con la ayuda de los nuevos caballos de Occidente, la dinastía Han fue capaz de derrotar a los Xiongnu. Sin esta tribu en el camino y con la esperanza de más hallazgos reveladores, el emperador Wu decidió en 130 a.C. abrir oficialmente las rutas del comercio hacia el oeste.

Durante los años siguientes el comercio continuó incrementando a gran ritmo. Esto fue especialmente cierto durante la dinastía Tang (618-907). De este a oeste, la mercancía que más se transportaba era la seda, demandada especialmente desde Roma, ya que vestir seda era una forma de mostrar riqueza. A su vez, China también exportaba piedras preciosas, porcelana, té y especias. Por otro lado, las principales mercancías que se enviaban del oeste al este eran oro, plata, caballos, frutas, vidrio y armas (Wuzhou, 2014).

El fin de la denominada Ruta de la Seda tuvo lugar en el año 1453 d.C. con la conquista de Constantinopla por parte del Imperio Otomano y el posterior bloqueo de las rutas de comercio hacia el oeste. Los europeos, ya acostumbrados a las mercancías que provenían del oriente, comenzaron a buscar nuevas rutas marítimas para reemplazar las rutas terrestres y continuar el comercio. A este nuevo periodo se lo conoce hoy en día como la Era de los Descubrimientos (Mark, 2018).

⁵ El Reino Greco- bactriano fue un estado griego fundado en la zona de Bactriana alrededor del año 250 a. C.

5.2. Evolución de la Política Exterior China

En la siguiente sección se analiza la evolución de la política exterior china y el cambio de enfoque que ha tenido en respuesta a la situación internacional desde la década del 60 hasta la actualidad. A su vez, se busca explicar la postura de Beijing en base a las teorías de las Relaciones Internacionales anteriormente introducidas.

5.2.1. Oposición al bipolarismo

Si bien hoy en día China es la principal potencia del mundo junto con Estados Unidos, en la década del 60 el país asiático debía luchar por un lugar en el plano internacional. Bajo el contexto de la Guerra Fría donde el mundo estaba dividido entre la ideología capitalista y el comunismo, es de esperarse que China tuviera una mayor relación política con la URSS. Sin embargo, tras diversas discrepancias ideológicas y conflictos territoriales, las tensiones entre Beijing y Moscú eran tales que China veía a la URSS como la principal amenaza para su seguridad. Por esa razón, a pesar de las diferencias ideológicas, Mao Zedong⁶ decidió cambiar de bando y acercarse a Estados Unidos (Rodríguez, 2016). Este giro político muestra una clara ideología realista por parte de China, que ante un eventual conflicto salió en búsqueda de un aliado de importantes diferencias ideológicas (Bartesaghi, 2015).

5.2.2. Representante del “tercer mundo”

Si bien lo que buscaba China era protegerse ante un eventual ataque soviético, el acercamiento a Estados Unidos le trajo al país asiático muchos beneficios. Los más significativos fueron la entrada a las Naciones Unidas (1971), la aceptación de Nixon de una sola China y el reconocimiento de varios países a Beijing como el único gobierno legítimo de China (Rodríguez, 2016).

Continuando con la nueva política exterior de carácter pragmático que adoptó la República Popular China en la década del setenta, el país asiático comenzó a brindar apoyo a los países que aceptaban establecer relaciones diplomáticas con Beijing, en detrimento de Taiwán. Como menciona Bartesaghi (2015), China continuó su despliegue diplomático por regiones anteriormente inexploradas como América Latina y África buscando posicionarse como el representante de los países del “tercer

⁶ máximo dirigente del Partido Comunista de China y fundador de la República Popular China.

mundo”. En estos lugares, los países veían con buenos ojos cómo, a diferencia de EEUU y URSS, China no fomentaba la intervención en los asuntos nacionales ni exigía un posicionamiento al modelo capitalista o socialista. Durante este período, se puede apreciar una visión idealista por parte de la política exterior China.

5.2.3. Política de puertas abiertas

Durante la década de los ochenta, debido a los cambios que impulsó Gorbachov dentro de la Unión Soviética, el Partido Comunista Chino (en adelante PCCh) comenzó a ver cada vez más distante un posible conflicto con Moscú. Por esa razón, China decidió enfocarse en la dimensión económica por encima de la militar. A su vez, siguiendo una política exterior global pacífica e independiente, Beijing impulsó un nuevo acercamiento a la Unión Soviética, que culminó con la visita de Gorbachov a la capital china en 1989 (Rodríguez, 2016).

5.2.4. Observar y esperar

Tras la caída del muro de Berlín y la mayoría de los regímenes comunistas, varios politólogos estaban convencidos de que el PCCh tenía los días contados. Sin embargo, Deng Xiaoping creó la llamada “estrategia de los 24 caracteres”. En ella, se establecieron pasos a seguir con el fin de preservar el partido y el régimen: “Observar con calma; asegurar nuestra posición; afrontar los hechos con tranquilidad; esconder nuestras capacidades y ganar tiempo; mantener un perfil bajo; y nunca reclamar liderazgo” (Garver, 1993).

En cuanto a la relación con Estados Unidos, Chen (1993), la describió como una paradoja, ya que si bien los americanos representaban la principal amenaza para el régimen, también ocupaban un rol principal en el ámbito económico y eran fundamentales para el modelo de desarrollo chino. De todas formas, como comenta Rodríguez (2016), China no podía descuidar las relaciones con otros países, ya que debía evitar a toda costa verse aislado internacionalmente por los países occidentales. Sin embargo, en su búsqueda de nuevos aliados, tenía que tener especial cuidado de no molestar a Estados Unidos, su principal socio económico.

5.2.5. Política exterior actual

En el año 2001, China cambió su política exterior de ‘observar y esperar’ por la denominada estrategia de “salida” o *going out strategy*. Con la adhesión del país asiático a la Organización Mundial del Comercio (OMC), el gobierno alentó a las empresas chinas a que reforzaran su competitividad internacional haciendo uso de su derecho a entrar en los mercados miembros del organismo internacional. Este cambio de política fue sumamente importante para el PCCh ya que se incluyó dentro del décimo plan quinquenal (2001-2005) como uno de los principales objetivos económicos (Nash, 2012).

Luego de la crisis del 2008 que se inició con el estallido de la burbuja inmobiliaria en Estados Unidos, China entendió que era su oportunidad para asumir un rol más protagónico en el plano internacional. Desde entonces, se comenzó a ver una política exterior aún más agresiva por parte del gigante asiático. Rodríguez (2016) entiende que con la llegada al poder de Xi Jinping, primero a la secretaría general del Partido Comunista en 2012 y luego a la presidencia en marzo de 2013, China se distanció aún más de la estrategia de ‘observar y esperar’ que había adoptado Deng Xiaoping.

Siguiendo con esta nueva tendencia, Xi expresó su deseo de revitalizar la nación, fortalecer al ejército y mejorar la calidad de vida de las personas. Analizando las declaraciones del nuevo presidente chino, queda claro por qué decidió promover un proyecto de semejantes magnitudes como lo es la NRS. ¿Qué mejor forma de asumir un rol protagónico y revitalizar la nación que impulsando el proyecto de inversión más grande de toda la historia?

A pesar de la impronta personal del presidente, Medeiros (2009) menciona que la base de la política exterior y lo que efectivamente marca la agenda son las prioridades diplomáticas a largo plazo establecidas por el PCCh. Estas son: diplomacia total (*all-around diplomacy*), mundo en armonía (*harmonious world*) y paz y desarrollo (*peace and development*).

Diplomacia total

Según Medeiros (2009), esta nueva forma de diplomacia contrasta con los antiguos lineamientos del PCCh, que establecían una política de mayor acercamiento con

aquellos países que tenían pensamientos ideológicos similares. Por su parte, la diplomacia total plantea tener una relación diplomática con todos los países sin discriminación por región o por desarrollo. Claro está, esto no significa que China trate a todos por igual; simplemente marca una diferencia con el pasado al no dejar que las distintas ideologías eviten una posible colaboración o relación de la que el país asiático pueda obtener un beneficio.

Paz y desarrollo

En los últimos años, es común escuchar a los líderes chinos hablar de paz, desarrollo y cooperación. Entienden que estos tres conceptos se alimentan mutuamente y son necesarios para lograr los objetivos económicos planteados. Tal como menciona Ye (2013), la paz es una condición necesaria para el desarrollo, y el desarrollo a su vez es una garantía para que haya paz.

El compromiso del país asiático con el desarrollo puede apreciarse claramente en su política exterior, y tiene su máxima referencia en la iniciativa de la NRS, que busca aumentar el comercio y el desarrollo de la región asiática al solucionar la falta de infraestructura que allí existe.

Mundo en armonía

El primero que comenzó a pedir por un mundo en armonía o *harmonious world* fue el antiguo presidente chino, Hu Jintao, en el año 2005. Este concepto deriva del reclamo del ex mandatario por una sociedad armoniosa en su propio país. Si bien no tiene una definición exacta, se entiende que la solicitud de un mundo armonioso pasa por el respeto a la soberanía de cada Nación, la tolerancia a la diversidad y la promoción del desarrollo al repartir las ganancias económicas equitativamente. Asimismo, algunos autores indican que este concepto también puede referirse al deseo de China de oponerse a la hegemonía y mantener la paz mundial. En otras palabras, sería un esfuerzo implícito para limitar el poder de Estados Unidos y equilibrar el poder internacional (Medeiros, 2009).

6. CHINA Y LA NUEVA RUTA DE LA SEDA

La Iniciativa del Cinturón y la Ruta o Nueva Ruta de la Seda es un proyecto impulsado por el presidente chino, Xi Jinping, que tiene como objetivo “promover la conectividad entre el continente asiático, europeo y africano y sus mares adyacentes, establecer y fortalecer los vínculos entre los países situados a lo largo del Cinturón y la Ruta (...) y lograr un desarrollo diversificado, independiente, equilibrado y sostenible en esos países” (NDRC, 2015). A pesar de toda la atención que recibe la iniciativa, definirla es una tarea sumamente compleja. Esto se debe, en parte, a la enorme variedad de proyectos que abarca, desde inversiones en infraestructura dura⁷ hasta acuerdos comerciales. Lo que sí está claro es que la NRS se divide en dos grandes ramas. Por un lado, busca desarrollar un Cinturón Económico⁸ que por tierra conecte la subdesarrollada zona oeste de China con Asia Central y Europa, y, por otro lado, la creación de la “Ruta de la seda marítima del siglo XXI” que conecte el sudeste asiático con el sur de China a través de puertos y vías férreas (Xi, 2013).

El lanzamiento de la NRS se puede ubicar en septiembre de 2013, cuando durante un discurso del presidente chino en su visita a Kazajistán manifestó que, inspirado por los lazos del pasado que unían a los países de la Antigua Ruta de la Seda, era una prioridad de la política exterior china mejorar la relación con sus vecinos, forjar vínculos económicos y de cooperación más estrechos y mostrarle al mundo que personas de distintas etnias y creencias podían compartir la paz y el desarrollo (Frankopan, 2018). Desde ese momento, el proyecto impulsado por Xi ha ido mutando hasta convertirse en la insignia de la política exterior china, ocupando un lugar destacado en el 13^o plan quinquenal de China.

Pino (2016) considera que la NRS es una respuesta de China ante la nueva tendencia de integración multilateral a través de acuerdos megaregionales y su exclusión de los mismos. Claro está, el acuerdo que más preocupaba a China era el TPP⁹, donde

⁷ Refiere a la infraestructura tradicional, como ser puentes, carreteras, vías férreas y puertos, entre otros.

⁸ Redes integradas de infraestructura dentro de un área geográfica diseñada para estimular el desarrollo económico.

⁹ La primera ronda de negociación del Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (actualmente CPTPP) tuvo lugar en 2010 con la presencia de Chile, Brunei, Nueva Zelanda, Singapur, Estados Unidos, Perú, Australia y Vietnam

Estados Unidos había asumido un rol protagónico para intentar insertarse en el patio trasero del gigante asiático. Además de la creciente participación en términos comerciales que tendría el país norteamericano una vez firmado el acuerdo, China temía que Estados Unidos influyera en la formación de estándares y normas en la región Asia Pacífico, moviendo así la balanza del poder mundial.

Si bien la NRS puede ser vista como un intento de restringir el avance de EEUU en la región, como se mencionará a continuación, existen diversos motivos económicos que la motivan. Asimismo, como señala Long (2015), mientras que los acuerdos de libre comercio como el TPP incluyen requerimientos específicos para sus miembros y no permiten el ingreso de actores externos sin pasar por un proceso de admisión, la NRS, en contraste, plantea un espacio de cooperación regional donde los países interesados que buscan apoyar y beneficiarse mutuamente de la iniciativa son bienvenidos a ingresar.

Además de la relevancia que la iniciativa tiene para China, el mundo entero ha puesto la mira en lo que puede ser considerado el proyecto de inversión más significativo del siglo XXI. La importancia de la NRS radica en varios factores:

a) La magnitud del proyecto

Según datos oficiales, para marzo de 2019 el gobierno chino ha firmado 173 acuerdos de cooperación con 125 países y 29 organizaciones internacionales (Belt and Road Portal, 2019). Es importante mencionar que ciertos países situados a lo largo de los corredores económicos no han firmado el acuerdo, y por el contrario sí lo han hecho varios países latinoamericanos.

La cantidad de países involucrados en la iniciativa hace que más del 60 por ciento de la población mundial se vea afectada, así como un tercio del PIB mundial. En cuanto al dinero destinado, se estima que China está dispuesta a invertir por encima del billón de dólares en el proyecto desde su comienzo en 2013 hasta el 2027, año en que se calcula puedan finalizar todas las obras.

b) Contribuye a solucionar la falta de infraestructura en Asia

La región de Asia Pacífico tiene una importante carencia de infraestructura. El Banco Asiático de Desarrollo (2017) indica que es necesaria una inversión de 1.7 billones de

dólares anuales hasta el año 2030 si es que la región quiere hacer frente al crecimiento económico que está experimentando. China, con años de experiencia en la construcción masiva de obras de infraestructura y con un mercado interno en desaceleración, ve aquí una oportunidad de ganar-ganar: los países asiáticos y Asia en general se beneficiarían al contar con una necesitada y mejorada red de infraestructura, mientras que China se beneficiaría de diversas formas, como ser la construcción de importantes proyectos que sus empresas constructoras tanto necesitan al haberse desacelerado el mercado interno.

Si bien existen organismos como el Banco Asiático de Desarrollo y programas como la iniciativa de conectividad de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) que buscan solucionar esta brecha, la participación de China será determinante. Según datos del American Enterprise Institute (AEI), solamente en el área de transporte el país asiático ha invertido 179,94 miles de millones de dólares en los países de la NRS desde que se lanzó la iniciativa. Asimismo, la inversión proveniente de China en el total que recibe la ASEAN paso de 10.1% en 2010-2013 a 12.4% en 2014-2017 (Citi GPS, 2018).

c) Reduce el tiempo y los costos del transporte

El comercio entre los países de la NRS se encuentra 30% por debajo de su potencial, lo que está directamente relacionado con la falta de infraestructura. Los proyectos de la iniciativa impulsada por Xi buscan solucionar este inconveniente al invertir en vías férreas, carreteras y puertos, lo que resultaría en una reducción del tiempo y costo del transporte, principalmente dentro de los corredores económicos. Se estima que una vez que concluyan las obras para 2030, gracias al menor costo y tiempo que tendría el transporte de mercaderías, el volumen de las exportaciones globales aumentaría en un 1,7%. Asimismo, esto podría contribuir a sacar a 7,6 millones de personas de la pobreza extrema y 32 millones de personas de la pobreza moderada (Banco Mundial, 2019).

d) Inversiones en países poco frecuentes

La NRS tiene la particularidad de invertir en países que no suelen atraer una cantidad significativa de IED. Esto se debe a que dichos países, particularmente africanos, son extremadamente pobres y tienen altos grados de inestabilidad política, por lo que los inversores europeos o americanos no suelen correr el riesgo. A su vez, los países

occidentales requieren el cumplimiento de todo tipo de normas, desde medioambientales hasta laborales, a la hora de firmar un acuerdo de IED. Además, suelen evitar invertir en países con regímenes militares o autoritarios, como son Azerbaiyán, Bielorrusia y Tailandia. Sin embargo, China no se preocupa por tales cuestiones, y sin bien es criticada por ello, termina cumpliendo un rol fundamental al ser la fuente de IED más grande que reciben estos países tan necesitados de infraestructura.

e) Incrementa la influencia de China en el comercio internacional

Los críticos al proyecto entienden que varios de los países que reciben financiamiento por parte de la NRS no serán capaces de devolver el dinero, generando así una suerte de dependencia con el gigante asiático. El ejemplo más común que se introduce para defender este punto es el puerto de Hambantota, Sri Lanka. Luego de ser construido por China Harbour Engineering Company, el gobierno no fue capaz de cancelar la deuda, por lo que decidió arrendarlo por 99 años. De esta forma, China tomó posesión de un puerto estratégicamente situado a unos pocos kilómetros de su rival, India.

Resulta obvio que por medio de la NRS la influencia de China en la región Asia Pacífico y en el comercio internacional aumentará. Al fin y al cabo, se trata del proyecto de inversión más grande de la historia. Sin embargo, todavía resta analizar cuáles resultan ser efectivamente sus implicancias una vez que los proyectos finalicen.

6.1. Principales proyectos

Como ya fue mencionado, la NRS se puede dividir en el Cinturón, que simboliza la conectividad por tierra, y la Ruta, que refiere a la conexión por mar. A su vez, el Cinturón está compuesto por seis corredores económicos:

- Nuevo Corredor Económico del Puente Terrestre Euroasiático
- Corredor Económico China - Mongolia - Rusia
- Corredor Económico China - Asia Central - Asia Occidental
- Corredor Económico China - Península de Indochina

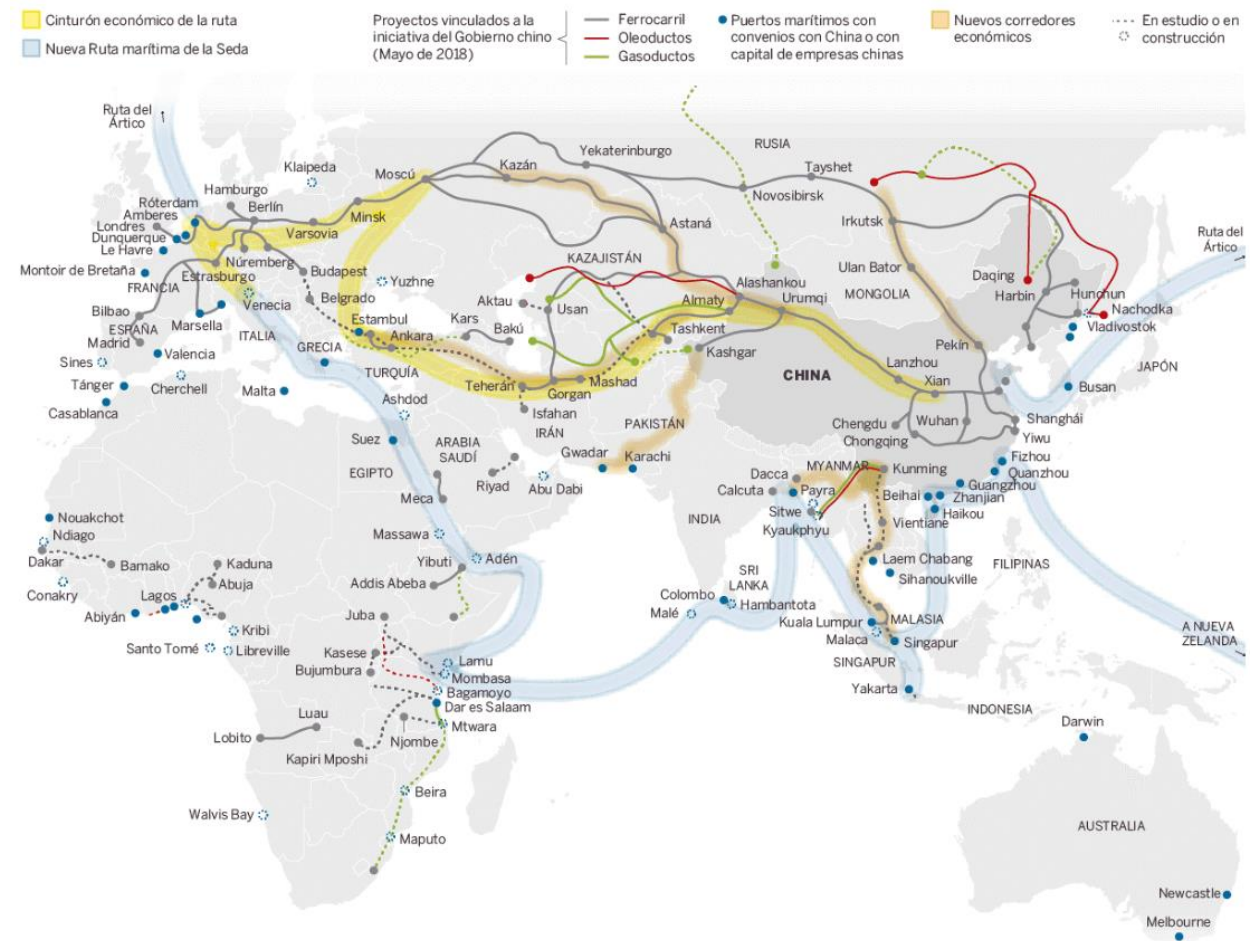
- Corredor Económico China - Myanmar¹⁰
- Corredor Económico China - Pakistán

Sin lugar a dudas, el Corredor Económico China-Pakistán (CECP) es el más importante para el gigante asiático tanto por la cantidad de proyectos como por el dinero invertido, que se estima en 60 mil millones de dólares. El corredor representa el compromiso más importante de China con un solo país de todos los incluidos en la NRS. Tal es la importancia que este corredor tiene para el PCCh que la iniciativa del CECP fue incorporada al 13º plan quinquenal. Este apoyo económico que alcanza al 20% de PIB de Pakistán se debe, en parte, a la ya estrecha relación bilateral que mantienen los dos países. Por esa razón, se puede pensar que la iniciativa de la CECP es un paso más allá en la búsqueda de profundizar una relación económica ya muy significativa que tiene como base un tratado de libre comercio firmado en 2006 (Citi GPS, 2018).

Como se puede apreciar en la ilustración 1, el corredor comienza al oeste de China en Kashgar y termina en la ciudad costera de Gwadar, al suroeste de Pakistán. Este corredor económico incluye múltiples inversiones en carreteras, plantas de energía renovable y la construcción de un puerto de aguas profundas en Gwadar, el cual es considerado como el proyecto insignia del corredor y por tanto de la NRS.

¹⁰ Este corredor económico aprobado por el gobierno de los dos países en septiembre de 2018 reemplaza al corredor económico original de Bangladesh - India - Myanmar - China. Dicho corredor fue retirado de la lista de proyectos oficiales de la NRS tras la ausencia de India al primer foro de la iniciativa, que tuvo lugar en Beijing en mayo de 2017.

Ilustración 1. La Nueva Ruta de la Seda



Fuente: Mercator Institute for China Studies (MERICS)

Puerto de Gwadar

El puerto fue inaugurado en 2007 en la provincia de Baluchistán, Pakistán. No obstante, no fue hasta el año 2015 que se anunció una expansión del mismo bajo el marco de la NRS. Asimismo, desde ese mismo año, el gobierno de Pakistán arrendó el puerto por un período de 43 años a la empresa estatal china China Overseas Port Holding Company (COPHC), principal responsable de invertir los 1600 millones que se necesitaron para las obras. El interés del gigante asiático en este puerto de aguas profundas se debe a su ubicación estratégica en la boca del Golfo Pérsico, lo que permitiría que sea usado como punto de transbordo para los suministros energéticos chinos, evitando la necesidad de atravesar el Estrecho de Malaca (Hielscher & Ibold, 2018). Además de servir como puerto comercial, la profundidad del mismo es tal que China puede utilizarlo como base militar, almacenando allí submarinos y portaaviones a escasos kilómetros de India, su principal rival en la región. Este es un factor no

menor, ya que dicho puerto forma parte de una red más amplia de infraestructura marítima denominada “collar de perlas”, que busca garantizar la presencia china en el océano Índico.

Vía férrea China-Inglaterra

Otro de los proyectos más significativos que se realizaron bajo el marco de la NRS fue la construcción de una vía férrea que conecta a la ciudad china de Yiwu con Londres, atravesando primero Kazajistán, Rusia, Bielorrusia, Polonia, Alemania, Bélgica y Francia. El primer viaje tuvo lugar en abril de 2017, cuando luego de 18 días, 32 contenedores cargados de botellas de whisky, refrescos, vitaminas, medicamentos, entre otras mercaderías, arribaron a Yiwu (RPP, 2017). Si bien se trata de la segunda línea ferroviaria más larga del mundo, en la actualidad no se está utilizando como se esperaba, al menos en su totalidad. De todas formas, la importancia del proyecto pasa también por lo simbólico al conectar a China con Europa, tal como se propuso Xi Jinping.

Gasoducto Asia Central-China

El proyecto del gasoducto Asia Central-China refiere a una serie de nuevas líneas de gasoductos que conecten a Turkmenistán con China. Si bien ya existen dos líneas que fueron construidas en 2009 y 2010, la creciente demanda de gas natural de China llevó a que la Corporación Nacional de Petróleo de China (CNPC por sus siglas en inglés) realizara una nueva inversión de aproximadamente 7300 millones de dólares para la construcción de dos nuevas líneas bajo el marco de la NRS. De esta forma, China busca garantizar la entrada de unos 70.000 metros cúbicos anuales extra de gas natural. Mientras que la primer línea entró en funcionamiento en 2014, la última línea, denominada línea D, se encuentra en construcción (South China Morning Post, 2017).

Tren de alta velocidad Yakarta-Bandung

Si bien la construcción de un tren de alta velocidad entre las ciudades indonesias Yakarta y Bandung puede resultar poco relevante, el proyecto de 6000 millones de dólares se destaca por ser el primero en utilizar tecnología, equipamiento y sobre todo estándares chinos para su construcción, algo que China ha buscado impulsar desde el lanzamiento de la NRS (The Telegraph, 2019).

Una vez que el proyecto se encuentre finalizado, pasajeros y mercancías podrán ser transportados entre las dos ciudades en apenas 40 minutos, siendo esto 3 horas menos del tiempo de transporte actual. Aunque hoy en día el proyecto se encuentra en construcción, este ha experimentado muchos inconvenientes desde que fue acordado en 2015. Esto se debe, en parte, a la preocupación sobre cuánto tiempo se tardará en recuperar la inversión inicial, dado que los estudios sobre precio y demanda de los boletos son solo eso, estudios. Asimismo, tal como comenta el jefe de inversiones de Indonesia, Thomas Lembong, “lo que ha atormentado al proyecto en los últimos tres años es simplemente una mala gestión” (Asyiqin, 2019).

6.2. ¿Qué busca China?

Existen diversas opiniones sobre el verdadero motivo u objetivo que tiene China para impulsar un proyecto de tales dimensiones. Lo cierto es que cualquier motivo altruista, por más de lo que mencionen las autoridades chinas, está descartado. También parece ilógico que China esté dispuesto a invertir tanto dinero en países comprometidos económicamente simplemente con el fin de “promover la conectividad” y “fortalecer los vínculos”.

En consecuencia, el foco de la discusión gira entorno a si los motivos que tiene China para impulsar la iniciativa son principalmente geopolíticos o, por el contrario, económicos. Para lograr un entendimiento más profundo de la NRS, se introducirán los motivos extra oficiales u “ocultos” más aceptados por los académicos por los que China está dispuesta a desembolsar un billón de dólares.

6.2.1. Motivos Geopolíticos

La geopolítica detrás de la NRS es un tema tan complejo como fascinante. Mientras que Pino (2016) entiende que la iniciativa es una respuesta al TPP con el objetivo de no quedar fuera de las nuevas tendencias de integración, algunos autores creen que China busca aumentar su influencia y “control” sobre el comercio a través de los corredores económicos. Por esta razón, la NRS suele compararse con el Plan Marshall (en adelante PM) que alguna vez supo llevar a cabo Estados Unidos. Sin embargo, existen dos diferencias fundamentales entre el plan desarrollado por el país norteamericano y aquel impulsado por el país asiático. En primer lugar, existe una marcada diferencia en la escala de los dos proyectos. Mientras que el PM estaba

enfocado en 16 países europeos, la NRS está pensada para abarcar un territorio significativamente mayor, estando “abierta” a todo aquel que quiera formar parte.

Asimismo, como menciona Wang (2016), el PM tenía una estrategia de “uno a muchos” (*one-to-many*), entendiendo que el principal objetivo de EEUU era “controlar” el continente europeo. Por el contrario, la NRS se presenta como una plataforma para la cooperación entre países de forma armoniosa e inclusiva, y donde se busca una estrategia de ganar-ganar o “*many-to-many*”.

Lo cierto es que, sea una respuesta al TPP o un equivalente al Plan Marshall del siglo XXI, el componente geopolítico de la NRS es innegable. A continuación se presentarán los principales objetivos que tiene el proyecto en el área mencionada según diversos autores.

6.2.1.1. Garantizar acceso a fuentes de energía

Djankov y Miner (2016) establecen que uno de los motivos detrás de la NRS es asegurar el suministro de energía a través de nuevos oleoductos en Asia Central, Rusia y los puertos de aguas profundas del sudeste asiático. La suficiencia energética ha sido una preocupación constante para las empresas chinas y con razón. Con el crecimiento de la economía, la demanda de energía de China ha aumentado más del 500 por ciento desde 1980 y se espera que se multiplique por tres para el 2030. Es por esto que el PCCh ha establecido un plan a largo plazo que le asegure el acceso a los recursos naturales necesarios, poniendo especial énfasis en los gasoductos y oleoductos que desde Rusia y Asia Central lleven los recursos a China, así como en acuerdos comerciales que garanticen los mencionados envíos de gran escala (Frankopan, 2018). Además, el país asiático busca resolver la fuerte dependencia que tiene de carbón, recurso que se utiliza para aproximadamente el 40 por ciento de la calefacción y electricidad del país y que ha generado altos grados de contaminación en las ciudades.

6.2.1.2. Liderazgo regional

Otro de los grandes objetivos de la NRS es mejorar las relaciones de China con los países vecinos y afianzar su liderazgo regional a través de un vasto programa de integración económica. Esta búsqueda se puede apreciar claramente al analizar la

relación entre el gigante asiático y la ASEAN¹¹. Desde el lanzamiento del proyecto, los contratos otorgados a compañías de construcción chinas aumentaron en promedio un 55% en términos de dólares si se compara el período 2010-2013 con 2014-2017. A su vez, si comparamos los mismos dos períodos, las inversiones chinas en la ASEAN crecieron un 120%, generando que el 12,4% de toda la IED recibida por los países del bloque proviniese de China (Citi GPS, 2018).

Es claro que la creciente influencia china preocupa a las otras potencias mundiales, y sus respectivas respuestas no se han hecho esperar. En el caso de Rusia, Putin teme que tras la NRS Rusia sea relegada a un segundo plano, por lo que ha impulsado un proyecto propio denominado Unión Económica Euroasiática (EEU), que en 2015 estableció una unión aduanera entre Armenia, Bielorrusia, Kazajistán, Kirguistán y, por supuesto, Rusia. La EEU tiene como objetivo ganar recuperar tradicional influencia que tenía Rusia en Asia Central y que últimamente ha perdido a manos de China (Uran Kyzy, 2018). Por su parte, Estados Unidos había debilitado su influencia en el continente asiático cuando Trump decidió retirarse del entonces TPP. Por esa razón, el país norteamericano buscó actuar rápidamente al aumentar la inversión en infraestructura en la región y así contrarrestar la influencia de China. A su vez, no es casualidad que en septiembre de este año Japón y EEUU firmaran un acuerdo comercial.

Por su parte, India continúa sin ofrecer una respuesta concreta a la NRS. Aparte de oponerse al Corredor Económico China-Pakistán debido a cuestiones de soberanía territorial, criticar la falta de transparencia de la iniciativa y no asistir al foro de la misma en 2017, el otro gigante de la región continúa evaluando un plan concreto para proteger sus objetivos estratégicos en la región Asia Pacífico.

Según Djankov y Miner (2016), el desafío que tiene pendiente China para lograr este objetivo es romper el prejuicio de los países receptores de la inversión que entienden que los beneficios que recibe Beijing son considerablemente mayores a los propios.

¹¹ La Asociación de Naciones del Sudeste Asiático está integrada por Brunei, Camboya, Indonesia, Laos, Malasia, Myanmar, Filipinas, Singapur, Tailandia y Vietnam.

A su vez, Beijing debe enfocarse en cumplir lo pactado, cuidando no prometer más de lo que eventualmente podrá entregar.

6.2.1.3. Reafirmar su condición de potencia mundial

Además de consolidar el liderazgo regional, China busca dejarle en claro a Estados Unidos que su poderío es equiparable, si no superior. Pero para ello necesita el reconocimiento de las potencias de Occidente, no alcanzando solamente con el poderío económico. En este respecto, el gigante asiático ha logrado grandes avances al lograr que el Reino Unido, Alemania, Francia y otros países de la Unión Europea apoyaran el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura¹².

De todas forma, para realmente ser considerado como un igual, China debe adherirse a las diversas normas internacionales que hoy esquivada, ya sea en materia económica, de política comercial, o de derechos humanos y protección del medio ambiente (Djankov & Miner, 2016).

6.2.1.4. El collar de perlas

Se denomina “estrategia del collar de perlas” a la red de infraestructuras portuarias, bases navales y acuerdos de inversión y cooperación económica que China busca establecer desde el Mar del Sur de China hasta el Golfo Pérsico, pasando por el estrecho de Malaca y el océano Índico. Al extender su alcance marítimo más allá de sus aguas territoriales y mantener una presencia permanente en las regiones mencionadas, el país asiático busca garantizar la seguridad de sus buques, especialmente aquellos que transportan petróleo. A su vez, según Medeiros (2009), China busca contrarrestar el accionar norteamericano en el continente asiático por medio de los nuevos acuerdos y de su creciente poderío naval, que, como se aprecia en la tabla 1, ha aumentado significativamente en los últimos años.

¹² Institución financiera impulsada por China que tiene como propósito financiar proyectos de infraestructura y fomentar el desarrollo en Asia.

Tabla 1. Tamaño de la Armada de China desde 2008 a 2019.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Submarinos balísticos	1	2	2	2	2	3	3	4	4	4	4	4
Sub. Nucleares	5	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	6
Sub. a diésel	54	54	54	49	48	49	51	53	57	54	47	50
Portaaviones	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1
Destruyores	29	27	25	26	26	23	24	21	23	31	28	33
Fragatas	45	48	49	53	53	52	49	52	52	56	51	54
Corbetas	0	0	0	0	0	0	8	15	23	23	28	42
Patrullas costeras	45	70	85	86	86	85	85	86	86	88	86	86
Buques anfibios	54	55	55	55	51	55	57	57	52	55	56	59
Total	233	262	276	276	271	273	283	294	303	317	306	335

Fuente: elaboración propia en base a datos del Congressional Research Service

No es de extrañar que el gobierno de Estados Unidos y el de la India estén preocupados por este hecho. Tanto es así que el país norteamericano ha reforzado sus bases militares en la región, como la ubicada en la Isla Woody, al oeste de Vietnam. De igual forma, a excepción de las naciones pro-estadounidenses como India, Japón, Corea del Sur, Australia y Filipinas, el resto de los integrantes de la región parece apoyar la estrategia de China y rechazar la presencia militar innecesaria de Estados Unidos en un momento de relativa paz regional. (China Briefing, 2009)

6.2.2. Motivos Económicos

Por otro lado, es indudable que la NRS tiene para China intereses económicos. Cai (2017), lleva este argumento un paso más allá y explica que si bien la mayoría de los autores analiza la iniciativa desde una perspectiva geopolítica, varios de los factores clave detrás de la misma están de hecho motivados por las apremiantes preocupaciones económicas del país asiático. A continuación se describirán los motivos económicos más aceptados de la NRS.

6.2.2.1. Reducir costos del comercio

Este objetivo aparece como el más sencillo de todos. China, como la nación comercial más grande del mundo, tiene particular interés en reducir los costos así como el tiempo de transporte de los bienes, lo que podría aumentar la demanda de bienes chinos. Según un estudio realizado por el Banco Mundial (2019), si la NRS logra

implementarse en su totalidad, el tiempo de transporte a lo largo de los corredores económicos disminuiría en un 12%, ocasionando a su vez una reducción en los costos. Este motivo resulta claro cuando se analizan los proyectos financiados por la NRS, los cuales reportan casi sin excepción cuánto dinero y tiempo de transporte se ahorrará una vez que las obras estén terminadas. Por supuesto, dado que estas mejoras afectarán a toda la mercadería que utilice la nueva infraestructura, el éxito del proyecto no compete solamente a China, sino que es de sumo interés para todos aquellos países que transporten productos por estas rutas (Djankov & Miner, 2016).

6.2.2.2. Desarrollo regional

Cai (2017) entiende que el desarrollo regional es uno de los principales objetivos de la NRS. Desde 1999 que el gobierno chino ha intentado acortar la brecha económica existente entre las regiones este y oeste con la denominada “estrategia de desarrollo occidental”. Sin embargo, a pesar de los beneficios fiscales e inversiones que el gobierno otorgó a las provincias occidentales, no se han logrado un cambio considerable. Es por eso que Beijing busca darle un enfoque distinto a este problema a través de la NRS. En vez de invertir directamente desde el gobierno central, se busca integrar a las provincias occidentales con los países de la región. El ejemplo más claro de esta búsqueda se puede apreciar en el Corredor Económico China-Pakistán, que conecta al país musulmán con la ciudad china Kashgar, que curiosamente también cuenta una fuerte presencia musulmana.

6.2.2.3. Nuevos mercados para las empresas constructoras

El boom de la economía china ha estado fuertemente ligado a la inversión en infraestructura nacional. Sin embargo, Djankov y Miner (2016) entienden que hoy en día Beijing quiere reducir esa dependencia, por lo que ha buscado activamente nuevos mercados donde las constructoras chinas puedan desarrollar sus proyectos. Por lo tanto, una de las principales motivaciones de la NRS es generar nuevas oportunidades de trabajo para que las empresas chinas planifiquen, financien y construyan en el exterior.

De la mano con este objetivo, Cai (2017) opina que la NRS busca solucionar el exceso de producción que tienen las empresas chinas, sobre todo en acero y cemento, que debido a la desaceleración de la economía el mercado interno ya no es capaz de

satisfacer. Importantes proyectos de construcción a lo largo de los seis corredores económicos les darían a los fabricantes chinos, además de las ya mencionadas empresas constructoras, la posibilidad de trabajar en toda su capacidad.

6.3. Desafíos

Según el reporte elaborado por el banco Citi (2018), la iniciativa se ha encontrado con tres desafíos principales. En primer lugar, dado que la moneda china, renminbi, no es del todo utilizada a nivel internacional, China se ve obligada a financiar la mayor parte de los proyectos en dólares americanos. Por tanto, esto supone un desafío ya que la capacidad que tiene el país asiático para alcanzar las metas propuestas está limitada por la cantidad de dólares con la que pueda contar.

En segundo lugar, la NRS tiene el desafío de imponerse a las críticas y la percepción negativa que se tiene de la iniciativa. Diversos autores han cuestionado la transparencia y el objetivo real del proyecto, entendiendo que se trata de una trampa financiera con el objetivo de aumentar la influencia de China en el mundo gracias a las concesiones políticas de los países que le deban dinero. Asimismo, algunos países receptores de las inversiones han reclamado que las ganancias generadas por los proyectos chinos son prácticamente nulas en comparación al precio, poniendo en duda que efectivamente se trate de una situación de ganar – ganar como plantea China. Por su parte, el primer ministro de Malasia, Mahathir Mohamad, llevó esta crítica un paso más allá al declarar que la NRS era una “nueva forma de colonialismo”. Esta visión sobre la iniciativa se ve reflejada en la cantidad de proyectos cancelados o re presupuestados por gobiernos inseguros sobre los beneficios para su país, y es sin dudas algo que China tiene que abordar si quiere alcanzar los objetivos planteados.

Por último, la NRS se enfrenta a la fuerte oposición de Estados Unidos y algunos países europeos. Si bien desde un comienzo el proyecto generó alarma en Washington, últimamente las críticas del gobierno americano han rozado lo hostil. Lo cierto es que a Estados Unidos le preocupa la creciente influencia de China en Asia y en el comercio internacional, así como la estrecha cooperación que se ha dado con Rusia a raíz de la iniciativa.

7. MYANMAR, EL CAMINO A LA DEMOCRACIA

En este capítulo, se describirán los principales hechos históricos que acontecieron en Birmania¹³ desde el primer imperio Pagan hasta la actualidad. La importancia de este capítulo radica en un mayor entendimiento de la compleja situación política y social del país asiático, que inevitablemente afecta a su relación con China y, por lo tanto, a la NRS.

7.1. Inicios y colonialismo

La historia de la Birmania que hoy conocemos comenzó a gestarse en el año 200 a.C, cuando un pueblo de cultura tibeto-birmana conquistó el valle del río Irrawady (Tarling, 2008). Esta región se benefició desde sus comienzos por sus dos gigantescos vecinos: India y China. Como se explicó anteriormente, el comercio bilateral entre estas dos civilizaciones, así como con occidente, favoreció enormemente a todos aquellos pueblos que se encontraban en el camino.

Los años transcurrieron hasta que, en el siglo XI y XII, Birmania pasó a estar bajo el control del Imperio Pagan. El Imperio, de gran poderío en el sudeste asiático, fue el responsable de juntar, por primera vez, a las diversas regiones que forman lo que hoy conocemos como Myanmar. Tras una época de gran progreso, donde se establecieron diversas leyes sociales y religiosas según la creencia budista (a diferencia de la región influenciada por el hinduismo), los mongoles volvieron a desestabilizar la región al invadir la ciudad de Pagan en 1287. Desde ese momento, el imperio volvió a fragmentarse en diversas regiones, como Baja Birmania, Alta Birmania, Shan y Arakan, que vivían en permanente conflicto por las diferencias religiosas, culturales y étnicas de sus pobladores. (Aguilar, 2014).

En 1765, la región parecía estar nuevamente bajo control gracias al fuerte liderazgo de la dinastía Konbaung¹⁴. Esta dinastía de importante poderío militar buscó permanentemente conquistar nuevos territorios, especialmente hacia el oeste, evitando a China. El avance de Birmania alertó al Imperio Británico, que veía

¹³ El régimen militar cambió el nombre oficial de Unión de Birmania a Unión de Myanmar en 1989 y luego, tras la aprobación de la Constitución en 2008, pasó a llamarse República de la Unión de Myanmar.

¹⁴ La dinastía Kongbaung estableció el tercer imperio birmano entre 1752 y 1885.

amenazado su control de la India. Luego de que la dinastía conquistara los territorios de Tenasserim, Arakan y Manipur, un futuro conflicto entre birmanos e ingleses parecía ser inevitable. Finalmente, con la conquista de Assan, un territorio ubicado en la frontera este de la India Británica, el Imperio Británico declaró la guerra en 1824. Esto dio lugar a la primera guerra anglo- birmana¹⁵, en la que resultó victorioso el imperio europeo, pero no sin antes perder aproximadamente 20 mil hombres. La costosa guerra finalizó con el Tratado de Yandoo que establecía, entre otras cosas, la cesión de los terrenos recientemente conquistados por Birmania y el pago de un millón de libras esterlinas a los británicos (Zuljan, 2012). Pese a esto, el conflicto entre británicos y birmanos estaba lejos de finalizar. Entre 1852-1853 y 1885-1887, se enfrentaron nuevamente en la segunda y tercera guerra anglo-birmana. Al finalizar el último de los tres conflictos bélicos, Birmania fue anexada en su totalidad al Imperio Británico.

Birmania como colonia experimentó un importante crecimiento económico impulsado principalmente por la agricultura. Desafortunadamente, la mayoría birmana fue sumamente segregada por los británicos, tanto social, como política y económicamente. Por temor a una revolución, el Imperio Británico prefirió contar con la etnia minoritaria Karen o con la nueva clase anglo-birmana, que surgió con el paso de los años, para llevar a cabo las actividades administrativas y militares. La fuerte discriminación sufrida por los birmanos dio lugar a movimientos nacionalistas impulsados por jóvenes budistas. El conflicto social escaló a tal punto que en 1930 el Imperio Británico debió enviar tropas para frenar los disturbios. Eventualmente, en 1937, Birmania logró la instalación de una nueva constitución y la división provisional de la India, aunque manteniendo el estatus de colonia británica (Aguilar, 2014).

La llegada de la Segunda Guerra Mundial complicó aún más la situación. El avance de Japón desde el este causó que Birmania pasase a tener una relevancia crucial para occidente, al ser una puerta de acceso a China, país por el que Estados Unidos estaba especialmente preocupado de auxiliar al ser el único capaz de frenar el avance japonés. Los revolucionarios birmanos vieron su oportunidad de liberarse del control

¹⁵ La primera guerra anglo-birmana tuvo lugar entre 1824 y 1826. Fue el conflicto bélico más largo y caro de la de la India Británica.

británico y, liderados por Aung Sang¹⁶, asistieron a las fuerzas japonesas que eventualmente, en 1942, invadieron Birmania junto con la mayoría del sureste asiático en una maniobra estratégica del Emperador Hirohito¹⁷ (Myint-U, 2011).

Sang y el resto del recientemente formado Ejército Nacional de Birmania (ENB) no quedaron conformes con sus aliados japoneses, quienes a los ojos de los locales no respetaron el trato. Tres años más tarde, en 1945, el ENB se cambió al bando aliado y logró expulsar a las tropas japonesas en cuestión de meses. Luego de que los ingleses retomaran el control de Birmania en 1947, Sang negoció la independencia en Londres y firmó un tratado que brindaba la posibilidad de un autogobierno luego de un período de un año. Sin embargo, este tratado entre birmanos y británicos no fue bien recibido por los sectores comunistas y conservadores de la agrupación, así como tampoco fue de agrado para algunos grupos minoritarios que buscaban su propia independencia, lo que resultó en el asesinato de Aung Sang en circunstancias poco claras a mediados del mismo año. Finalmente, en 1948, el primer ministro británico Attlee y U Nu, protegido de Sang, firmaron el traspaso del poder y la independencia de Birmania fue oficial.

7.2. Independencia, régimen militar y democracia

Durante los primeros años de independencia, Birmania fue un campo de batalla. Los ingleses dejaron atrás un país sumergido en el caos social, donde los distintos grupos étnicos que fueron discriminados por el colonialismo buscaban reivindicar su lugar. A su vez, el Partido Comunista Birmano se reveló contra el gobierno y, con el delicado estado financiero, el país se hizo prácticamente ingobernable.

Durante la década del cincuenta, el país parecía estar destinado al fracaso. Sin embargo, en 1958 logró estabilizarse gracias a diversas victorias militares frente a grupos insurgentes. El principal responsable de estas victorias y el que aseguró unas pacíficas elecciones democráticas en 1960 fue el respetado general Ne Win. No obstante, en marzo de 1962, el general dio un golpe de Estado alegando que era la única forma de mantener la paz. Tras establecer un sistema unipartidario, el general

¹⁶ Político nacionalista. Fundador del Partido Comunista de Birmania en 1939.

¹⁷ Hirohito fue emperador de Japón desde 1926 hasta 1989.

y el nuevo Partido Birmano del Programa Socialista buscaron seguir el modelo de desarrollo soviético al centrarse en el desarrollo industrial del país (Aguilar, 2014).

Los años siguientes vieron un gobierno de la Junta militar sumamente represivo ante cualquier protesta de los grupos insurgentes, que aplicó una forma radical de socialismo, al aislarse del mundo y buscar una autonomía total. A pesar de un mal estado económico y altos grados de corrupción por parte del partido único, Ne Win logró mantenerse en el poder década tras década gracias a las fuerzas armadas. No obstante, en 1987 el país atravesó una crisis económica de gran magnitud y, con un Win ya más debilitado, la oposición comenzó a crecer. Un año después se produjo el famoso levantamiento 8888¹⁸, donde estudiantes de la ciudad de Rangún se manifestaron contra el gobierno. Este levantamiento se extendió luego a todo el país, y tuvo como resultados la renuncia de Ne Win, un nuevo golpe de Estado por parte de la élite militar para mantener el poder y la muerte de centenares de manifestantes (aunque la cifra oficial del gobierno marca 350). Asimismo, tal como indica Rieffel (2016), el multitudinario levantamiento dio lugar al surgimiento de Aung San Suu Kyi¹⁹, hija del héroe nacional Aung San, como el principal icono de la oposición y de la lucha por la democracia.

Por primera vez la situación se volvió insostenible para el gobierno militar, por lo que la Junta prometió elecciones democráticas multipartidistas a realizar en 1989. Antes de la votación, los militares arrestaron a varios líderes opositores, Aung San Suu Kyi. A pesar de todas las medidas tomadas, la votación, que finalmente tuvo lugar un año después de lo previsto, dio como claro ganador a la Liga Nacional por la Democracia²⁰ (LND) con aproximadamente el 60% de los votos. No obstante, el gobierno militar optó por no reconocer los resultados. Ante esta violación democrática, los países occidentales, con Estados Unidos a la cabeza, impusieron sanciones económicas al país asiático, complicando aún más la situación.

A pesar de la victoria de la oposición, el régimen militar se mantuvo en el poder apresando a los líderes de la oposición y reprimiendo las manifestaciones constantes

¹⁸ Denominado así por la fecha en la que se produjo: 8 de agosto de 1988.

¹⁹ Ganadora del Premio Nobel de la Paz en 1991.

²⁰ Partido político formado en 1988 y dirigido por Aung San Suu Kyi.

de los distintos grupos rebeldes, aunque indicaron que su objetivo era crear el ambiente adecuado para alcanzar una democracia disciplinada. Con dicho objetivo en mente, la Junta comenzó un nuevo proceso constitucional en 2004, que fue cuestionado desde sus inicios por falta de transparencia y legitimidad. Asimismo, ni la LND ni otro partido opositor tuvieron participación en la redacción de la nueva Constitución que, entre otras cosas, garantizaba a la Junta un 25% de representación en el nuevo parlamento así como control total del poder ejecutivo y legislativo en caso de emergencia nacional (De Esperanza, 2018). El malestar de la población se hizo evidente en las manifestaciones de agosto y septiembre de 2007. A pesar de tratarse de protestas pacíficas, el gobierno reprimió duramente a los manifestantes, dejando decenas de muertos. Este hecho ocasionó el endurecimiento de las sanciones económicas estadounidenses²¹, que condenaron la violencia del gobierno birmano contra su propio pueblo (El País, 2007).

Eventualmente, tras numerosos esfuerzos de los partidos opositores, se celebraron elecciones democráticas en 2010 sin la participación de la LND, que boicoteó la votación. Tal como menciona De Esperanza (2018), si bien la elección transcurrió sin mayores incidentes, la Junta prohibió que prisioneros políticos y ciudadanos de minorías étnicas ejercieran su soberanía. La falta de transparencia y limitación de parte del electorado resultó en la condena de diversos organismos internacionales como las Naciones Unidas. A pesar de todo, en 2011 quedó conformado el primer gobierno cuasi civil. Asimismo, el nuevo presidente Than Shwe, además de brindar un discurso inaugural lleno de esperanzas democráticas, liberó a Aung San Suu Kyi luego de que pasara buena parte de los últimos 20 años en prisión domiciliaria, firmo un alto al fuego con los rebeldes de etnia Shan y en 2012 reconoció a la LND.

El camino hacia la democracia siguió su curso hasta que, en 2015, la LND liderada por Aung San Suu Kyi lograra una aplastante victoria en las nuevas elecciones presidenciales. Para sorpresa de muchos, el partido opositor militar aceptó la derrota, aunque como establece la Constitución, mantiene el 25% de representación del parlamento. En marzo de 2016, ante la imposibilidad de Suu Kyi de llegar a la

²¹ En septiembre de 2007 el presidente Bush endureció las sanciones relativas a las exportaciones birmanas y los altos mandos de la Junta Militar. Asimismo, incitó a India y China a actuar en contra del régimen.

presidencia por el impedimento constitucional hacia aquellos que tengan lazos familiares con extranjeros, Htin Kyaw asumió el mando de Myanmar. Por su parte, la ganadora del Premio Nobel ocupa el cargo de Consejera del Estado de Birmania.

El nuevo gobierno ha logrado considerables avances en los últimos años. Según datos del Banco Mundial, el PIB del país saltó de casi 50 mil millones de dólares en 2010 a 71 mil millones de dólares en 2018. Por su parte, el Ingreso Nacional Bruto per cápita (antiguo PIB per cápita) 850 dólares a 1350 dólares en el mismo período. De todas formas, las décadas de dictadura militar y represión social dejaron un país sumamente dividido, empobrecido y falto de infraestructura. Sin lugar a dudas el nuevo gobierno tiene enormes desafíos por delante, tanto en materia económica como social, donde Suu Kyi ya ha sido fuertemente criticada por no manifestarse en contra del genocidio rohinyá²². Esto muestra, en parte, que la destacada política no tiene total autonomía a la hora de actuar, ya que la influencia de los militares sigue siendo considerable.

²² El genocidio rohinyá ha dejado más de 700 mil desplazados e incontables muertos del grupo étnico musulmán rohinyá, el cual no es reconocido como una de las etnias minoritarias que conforman Myanmar. Desde hace años los rohinyá son víctimas de una persecución generalizada o una “limpieza de raza” por parte de la policía y ejército birmano, situación que no cambió con la llegada al poder de Suu Kyi, ganadora del Premio Nobel de la Paz.

8. COMERCIO BILATERAL Y PRINCIPALES INVERSIONES ENTRE CHINA Y MYANMAR

La proximidad geográfica así como diversas circunstancias históricas marcan una larga tradición de interacción entre los dos países. El vínculo es tal que Myanmar fue el primer país en reconocer el régimen comunista chino en 1949 y, por lo tanto, a la República Popular de China, aunque esto podría haber estado condicionado por miedo a una posible invasión de las fuerzas chinas (Lee, Chan & Chan, 2009).

Shee (2002) entiende que, desde el reconocimiento diplomático en 1949, el relacionamiento entre Myanmar y China puede dividirse en cuatro fases. La primera fase, entre 1949-1961, estuvo marcada por una coexistencia pacífica; en la segunda fase, entre 1962-1970, las relaciones bilaterales sufrieron un revés por culpa de las simpatías pro-soviéticas de Ne Win²³, los disturbios antichinos en Yangón (o Rangún) en 1967 y la invasión china de facto del norte de Birmania en 1968; por otra parte, la tercera fase experimentó una mejora de las relaciones entre 1971-1988 tras la visita de Deng Xiaoping, máximo líder chino, a la ciudad birmana Yangón; por último, la cuarta y actual fase que comenzó en 1989 está marcada por una comprensión más estrecha entre los dos países.

Es precisamente en esta última fase donde se experimentó el cambio más significativo en el relacionamiento de Myanmar y China. Myanmar pasó de una actitud de neutralidad a alinearse estratégicamente con su poderoso vecino, generando un aumento en el comercio bilateral. Este cambio tan radical se explica en parte por el nuevo gobierno de la junta militar que, como se mencionó en el capítulo anterior, tomó el poder en el año 1988. Ante las reiteradas violaciones de derechos humanos, Estados Unidos y las potencias occidentales le impusieron sanciones económicas al país asiático. Comprometido por esta situación, Myanmar decidió estrechar su vínculo con China, quien se encontraba experimentando un admirable crecimiento económico. Tal es el caso que, como menciona Bolesta (2018), el gobierno birmano optó por emular el modelo de desarrollo chino al aplicar una política industrial bajo un

²³ primer ministro de Birmania entre 1958-1960 y 1962-1974

sistema político cerrado, limitada liberalización económica, fuerte intervencionismo estatal y un estricto régimen regulador.

A pesar de la delicada situación que atravesaba Myanmar por las sanciones económicas que se le habían impuesto, Bolesta (2018) entiende que fue China, en realidad, el principal impulsor de un vínculo bilateral más estrecho debido a tres principales razones:

- En primer lugar, Myanmar es un país vecino, y siempre es conveniente tener un aliado en la región.
- En segundo lugar, Myanmar posee una importante reserva de recursos naturales como petróleo y gas natural que China demanda en enormes cantidades.
- Por último, la ubicación de Myanmar es clave en el tránsito de petróleo y gas natural que llegan a China desde África y Oriente Medio. Una mala relación con el país vecino podría significar que China tuviese que traer los recursos por el Estrecho de Malaca o por el Mar Sur de China, aumentando los costos y el riesgo del transporte.

Es por esto que, ante las sanciones impuestas a Myanmar, China estuvo más que dispuesta a ocupar un rol más importante en la economía de su vecino.

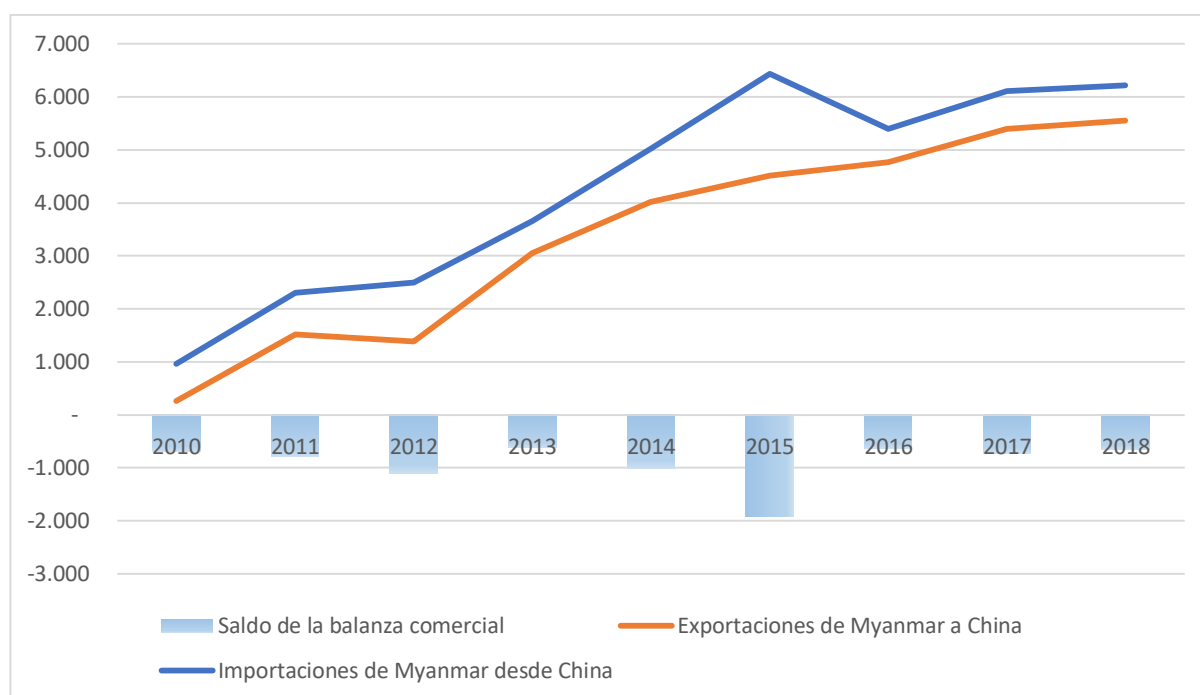
8.1. Relaciones comerciales entre Myanmar y China

El comercio entre los dos países ha crecido exponencialmente desde el año 1988, al punto de que desde 2011 China es el principal socio comercial de Myanmar, acaparando el 33% del total exportado y el 32% del total importado en el año 2018.

Como se puede apreciar en el gráfico 1, las exportaciones de Myanmar a China han aumentado de 260 millones de dólares en 2010 a 5.560 millones de dólares en 2018. Durante este período de solamente ocho años, las exportaciones presentaron una variación positiva de 2036%, siendo 2012 el único año en que no registró una suba en las exportaciones con respecto al año anterior. Esto se debe, en parte, al nuevo gobierno cuasi civil que asumió el poder un año antes y que, preocupado por la fuerte dependencia económica del país con China y el creciente sentimiento antichino de la población, buscó diversificar los mercados de destino de las exportaciones birmanas.

Por otra parte, las importaciones de Myanmar desde China pasaron de 964 millones de dólares en 2010 a 6223 millones de dólares en 2018. Si bien existió una variación positiva de 546% en dicho período, tal como sucedió con las exportaciones, el cambio de gobierno, esta vez en 2016 (elecciones en noviembre de 2015), afectó directamente el comercio con China. El nuevo gobierno liderado por la LND asumió tras el saldo de la balanza comercial más negativo de los últimos años, por lo que el temor a la fuerte dependencia comercial con China era justificado. Ante esta situación, Myanmar buscó diversificar los mercados, sobre todo de importación, generando una caída de las importaciones de origen chino de aproximadamente 1000 millones de dólares del año 2015 al 2016 y logrando disminuir el déficit de la balanza comercial en un 67% tras el primer año de gobierno.

Gráfico 1. Evolución del comercio de bienes entre Myanmar y China (millones de USD).

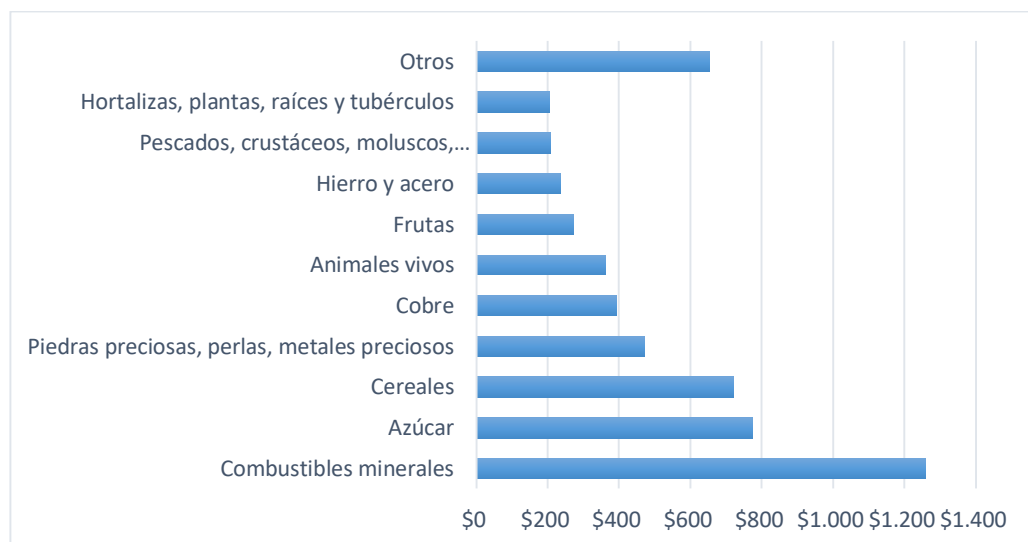


Fuente: elaboración propia en base a datos de Trade Map.

De todas formas, es importante establecer que a pesar de la búsqueda de nuevos mercados por parte del gobierno birmano, China continúa siendo el principal socio comercial de Myanmar, acaparando un 33% del total exportado en 2018. Tal como se indica en el gráfico 2, los principales productos exportados al país vecino en dicho

año fueron: combustibles minerales (23%), azúcar (14%), cereales (13%) y piedras preciosas²⁴ (9%).

Grafico 2. Principales productos exportados de Myanmar a China en 2018 (millones de USD)



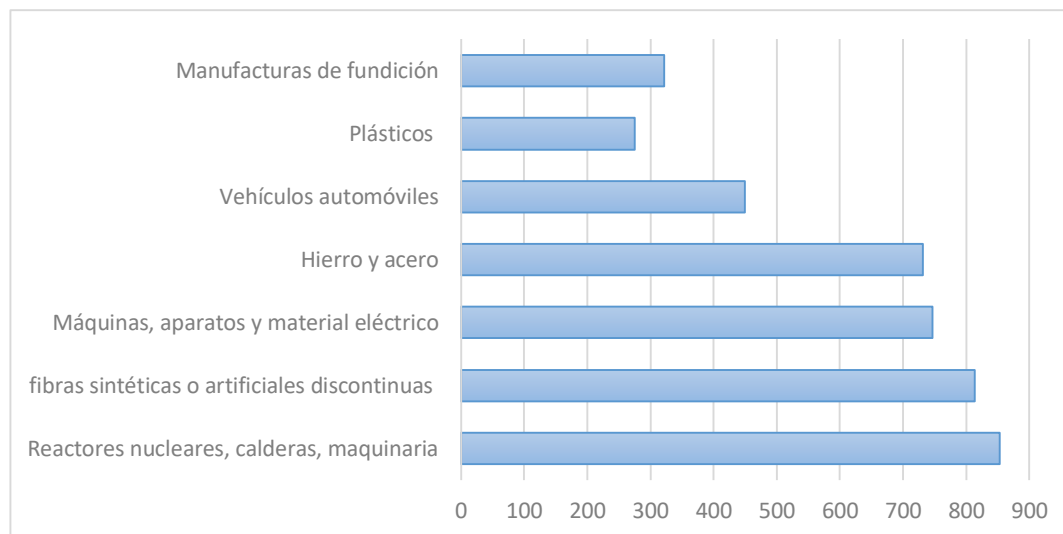
Fuente: elaboración propia en base a datos de Trading Economics.

Por su parte, Myanmar importó de China un total de 6220 millones de dólares en 2018, lo que representa un 32% del total anual importado. Los principales productos importados en el último año fueron: reactores nucleares, calderas, maquinaria (14%); fibras sintéticas o artificiales discontinuas (13%); máquinas, aparatos y material eléctrico (12%); hierro y acero (12%); y vehículos automóviles²⁵ (7,2%). Estos cinco capítulos conforman el 58,2% del total importado desde China (gráfico 3).

²⁴ Los productos corresponden al capítulo 27, 16, 10 y 71 del Sistema Armonizado, respectivamente.

²⁵ Capítulo 84, 55, 85, 72 y 87 del Sistema Armonizado, respectivamente.

Grafico 3. Principales productos importados por Myanmar de China en 2018 (millones de USD)



Fuente: elaboración propia en base a datos de Trading Economics.

8.2. Principales proyectos e inversiones chinas en Myanmar

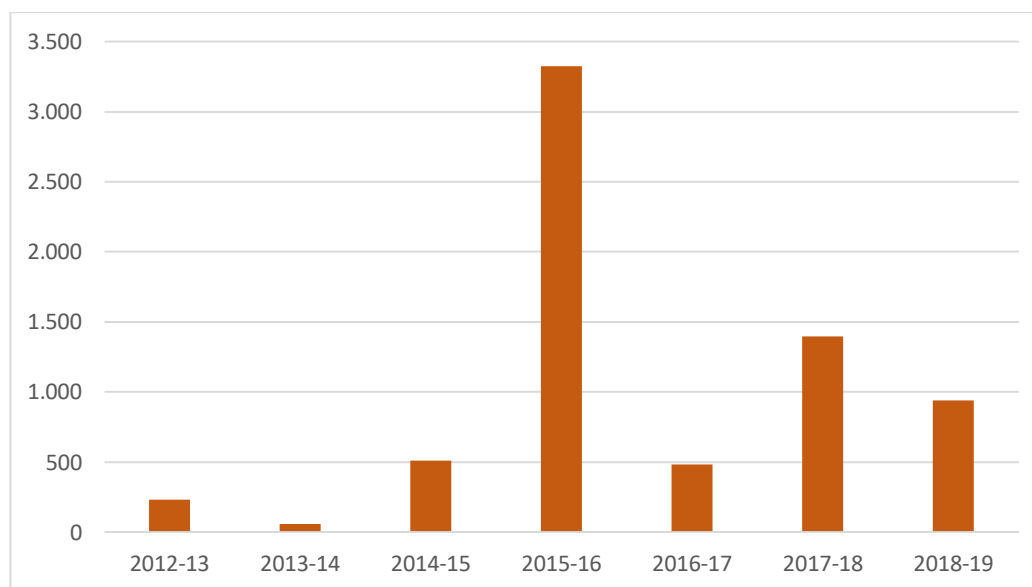
Myanmar comenzó a buscar inversión extranjera en 1988, cuando, con el nuevo gobierno, se promulgó por primera vez una ley competente al tema. Sin embargo, no fue hasta el año 2001 que Myanmar comenzó a registrar una entrada de IED significativa, de la cual China fue el principal responsable. Como se mencionó anteriormente, a partir del año 2001 con la política de salida al mundo, la IED de China creció exponencialmente. China pasó a ocupar un lugar entre los principales inversores mundiales, y gracias a las continuas reformas y el auge del comercio de exportación, su capacidad de inversión extranjera no dejaba de crecer. Beijing alentó a las empresas a "ir más allá" en su Undécimo Plan Quinquenal (2006-2010), marcando los sectores y recursos en los que debían invertir. Cada vez más las compañías chinas participaron en acuerdos de inversión extranjera de mayor envergadura y complejidad, ya sea estableciendo sus propias entidades, particularmente en el sector manufacturero, o a través de fusiones y adquisiciones (Nash, 2012).

Ante este contexto, en los últimos años las empresas multinacionales chinas (EMC) han invertido y firmado numerosos acuerdos para participar en proyectos de energía hidroeléctrica, minería, infraestructura, petróleo y gas en Myanmar. Esto fue especialmente cierto durante 2005 y 2010, cuando, tal como establecen Dunn, Ji y

Peng (2016) en su estudio sobre las inversiones chinas en Myanmar, los flujos de IED provenientes del gigante asiático aumentaron considerablemente. Los autores indican que la ubicación estratégica del país así como sus vastos recursos naturales fueron las claves para que se produjera tal aumento de IED. No obstante, tal como sucedió con el comercio de bienes, los inversores perdieron gran parte del entusiasmo cuando en marzo del 2011 el nuevo gobierno cuasi civil llegó al poder. Además de la preocupación por la fuerte dependencia económica de China, el fracaso de la represa de Myitsone y la mina de cobre Letpadaung aumentaron aún más las tensiones entre los dos países.

Esto es evidente si se analiza la baja cantidad de IED que entró a Myanmar en los años siguientes (gráfico 4). No fue el período 2015-2016²⁶ que, gracias al cambio de gobierno y a la reformulación de la ley de inversiones, que China volvió a posicionarse como uno de los países con más inversiones en Myanmar (35% del total), solamente por detrás de Singapur.

Gráfico 4. Entrada de IED aprobada proveniente de China (millones de USD)



Fuente: elaboración propia en base a datos de la Dirección de Inversión y Administración de Empresas (DICA)

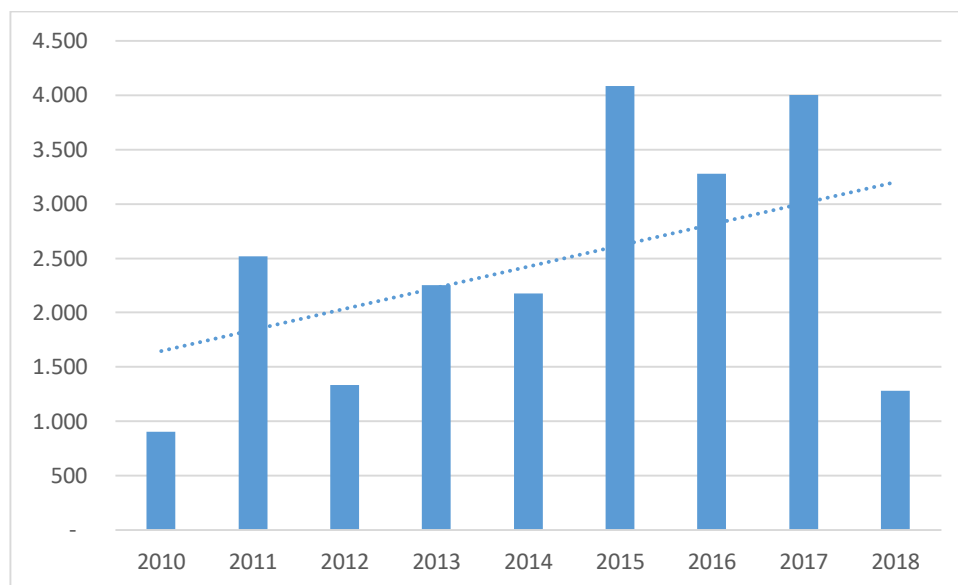
²⁶ Los datos presentados por la Dirección de Inversión y Administración de Empresas (DICA) están separados por año fiscal, que en Myanmar hasta el año 2018 iba del 1° de abril al 31 de marzo, y que a partir del mencionado año va del 1° de octubre al 30 de septiembre.

Sin embargo, es importante mencionar que los datos oficiales difieren de los encontrados en diversas bases de datos, como es el caso de los presentados por el Banco Mundial (gráfico 5). Esto se debe a la compleja situación que rodea al registro de la IED en Myanmar, de la que se encarga la Dirección de Inversión y Administración de Empresas (DICA por sus siglas en inglés). Tal como indican Gelb, Calabrese y Tang (2017), esta agencia que depende del Ministerio de Planeación y Finanzas presenta varios inconvenientes a la hora de presentar sus datos. En primer lugar, la DICA solo incluye las inversiones aprobadas por la Comisión de Inversiones de Myanmar, por lo que existe una cantidad desconocida de IED de carácter formal que fue aprobada por otros ministerios u organismos locales y que no se refleja en los datos oficiales. Asimismo, ante el creciente rechazo de la población a las compañías chinas, muchas de estas buscan ocultar su inversión al juntarse con empresas locales, lo que crea una brecha aún mayor entre los datos y la realidad.

Por si esto fuera poco, la información que publica la DICA, además de incompleta, está presentada de forma que causa aún más confusión. La IED se divide en dos categorías: la primera indica la cantidad de IED aprobada de aquellas empresas “permitidas”, mientras que la segunda categoría indica la cantidad de IED aprobada de las empresas “existentes”. Esta última categoría indica la IED que efectivamente entró al país luego de haber sido aprobada, lo cual pudo no haber sucedido en el mismo año. Sin embargo, dado que algunas de las inversiones aprobadas nunca llegan a concretarse, ya sea porque la empresa tuvo un inconveniente o porque simplemente estaba evaluando distintas ubicaciones para realizar un proyecto y buscó la aprobación mientras decidía, las dos categorías poseen diferencias significativas en algunos años.

Si bien los datos del Banco Mundial marcan un aumento en la IED total que ha recibido Myanmar en los últimos años (gráfico 5) debido en parte a los cambios realizados a la ley de inversión extranjera en 2012 y 2016, por todas las razones anteriormente mencionadas, sumado a las diferencias que presentan los datos de los gobiernos de China y Myanmar, la entrada de IED no es una métrica apropiada para analizar la creciente participación de China en suelo birmano.

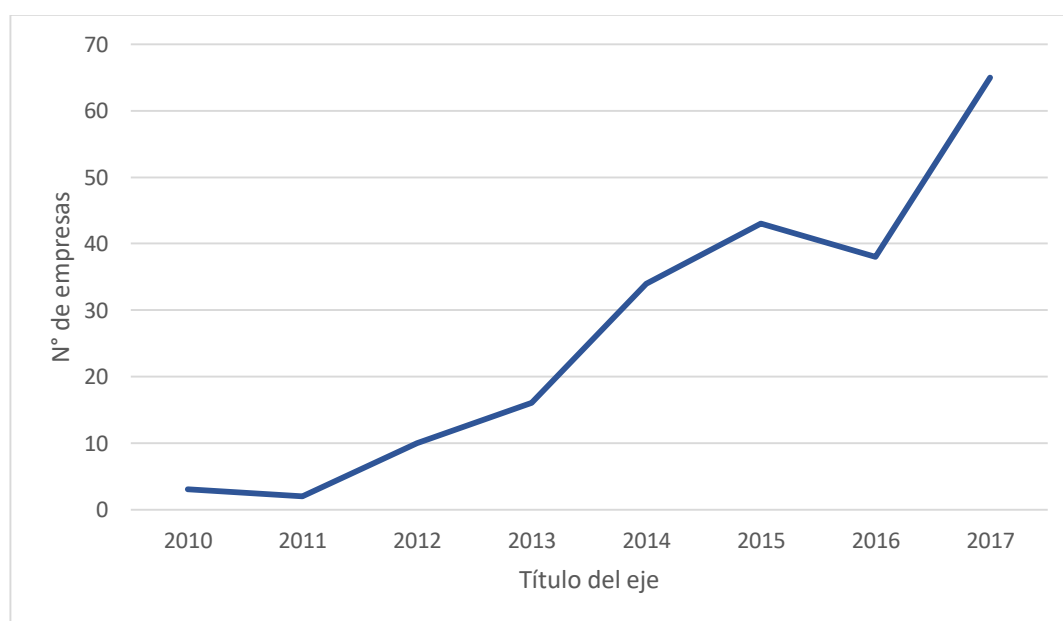
Gráfico 5. Inversión extranjera directa en Myanmar, entradas netas (millones de USD)



Fuente: elaboración propia en base a datos del Banco Mundial.

Por otra parte, una métrica que sí resulta más apropiada para analizar la inversión de China en Myanmar es la cantidad de proyectos de EMC que el gobierno birmano ha aprobado en los últimos años. Como se visualiza el gráfico 6, Myanmar ha visto un fuerte incremento de inversión por parte de las EMC en los últimos años, especialmente luego del lanzamiento de la NRS en el año 2013.

Gráfico 6. Empresas chinas autorizadas para invertir en Myanmar



Fuente: elaboración propia en base a datos de Myanmar Statistical Information Service (MMSIS).

Como es de esperar dado el interés y necesidad del gobierno chino, las inversiones de las mencionadas EMC apuntan principalmente al sector de energía hidroeléctrica, a la minería y la industria petrolera (Gelb et al., 2017). De todas formas, es importante remarcar que las inversiones del gigante asiático sufrieron un revés importante luego de la suspensión de la represa de Myistone en 2011. La represa de 3600 millones de dólares contaba con el financiamiento del Grupo CPI (China Power Investment Corporation) y del gobierno birmano, y de haberse construido habría sido una de las plantas hidroeléctricas más grandes del mundo. La represa encontró rápida resistencia al ubicarse en el río Irrawaddy, uno de los más importantes no solo del estado de Kachin sino de todo Myanmar. Los distintos grupos étnicos que allí vivían se unieron en protestas ante la preocupación por la pérdida de zonas cultivables así como los posibles impactos medioambientales que un proyecto de tales magnitudes podría generar en la región. Asimismo, el grupo étnico kachin alegaba que la represa cubriría zonas de alta significancia religiosa, por lo que lideraron las fuertes protestas tanto contra China como contra su propio gobierno, al que acusaban de regalar uno de los recursos naturales más importantes del país, ya que la mayoría de la energía generada sería exportada a la provincia china de Yunnan. Ante esta situación, el gobierno presidido por Thein Sein tomó la decisión de cancelar las obras, generando el disgusto de Beijing.

La Nueva Ruta de la Seda en Myanmar

A pesar de la tensa situación que existía entre el gobierno chino y birmano a través de la cancelación de la represa de Myistone, la inclusión de Myanmar en la iniciativa de la NRS nunca estuvo en duda ya que el país es de crucial importancia para Beijing. Esto se debe a que, como se mencionó en el capítulo 5, dos de los principales objetivos de China son garantizar el acceso a fuentes de energía, de la que Myanmar posee cantidades considerables, y aumentar la presencia en el océano Índico, donde Myanmar tiene una larga costa.

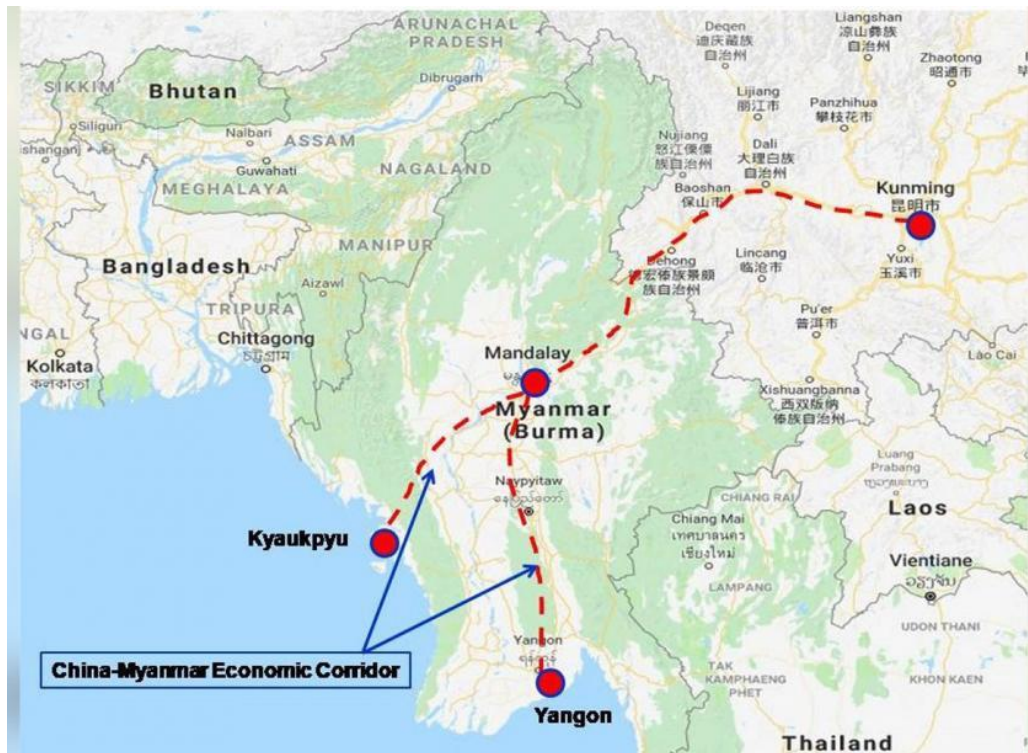
Desafortunadamente para China, los proyectos impulsados en Myanmar en los últimos años han avanzado a un ritmo muy lento debido a la compleja situación política y social del país. Asimismo, tampoco ayudó la negativa de India a participar del propuesto corredor económico Bangladesh - India - Myanmar - China (que fue quitado de la lista de proyectos oficiales de la iniciativa) y de la NRS en general. De

todas formas, la crucial importancia geopolítica de Myanmar para China hizo que Beijing nunca desistiera de sus planes en Myanmar. Aprovechando el cambio de gobierno en 2016 y una relativa situación más estable, las EMC tuvieron un renovado impulso e invirtieron en importantes proyectos como el oleoducto y gasoducto Sino-Myanmar. Como menciona Peng (2018), el proyecto que finalizó en 2017 garantiza el transporte de hasta 20 millones de toneladas de petróleo al año a través del oleoducto de 2402 km de longitud que conecta la isla Maday (Myanmar) con la ciudad china Guigang. Por su parte, el gasoducto de 2498 km de longitud que va desde la ciudad birmana de Kyaukpyu hasta la ciudad china de Chongqing, tiene una capacidad anual de 10.000 millones de metros cúbicos de gas natural. En total, el proyecto tuvo un costo de aproximadamente 2500 millones de dólares, y fue financiado en su mayor parte por las compañías estatales *China National Petroleum Corporation* y *Myanma Oil and Gas Enterprise*.

Asimismo, gracias a un renovado relacionamiento con el nuevo gobierno birmano, Beijing propuso en 2017 la creación del Corredor Económico China - Myanmar (CECM), que de cierta forma reemplaza al corredor económico original de Bangladesh - India - Myanmar - China. Tras ocho meses de reuniones donde Myanmar logró negociar la posibilidad de buscar financiación de instituciones internacionales y el tener la última palabra sobre qué proyectos propuestos por China seguirán adelante, en septiembre de 2018 Aung San Suu Kyi finalmente aceptó el CECM.

El acordado corredor económico recorrerá 1700 kilómetros desde la ciudad china de Kunming (provincia de Yunnan) hasta la ciudad costera de Rakhine, luego de pasar por las importantes ciudades birmanas de Mandalay y Yangón (ilustración 2). Se estima que el corredor económico esté compuesto por 24 proyectos y tenga un costo total de aproximadamente 2000 millones de dólares (Lwin, 2019a).

Ilustración 2. Corredor Económico China - Myanmar



Fuente: Myanmar Times

La primer fase del CECM buscará el desarrollo de los proyectos de mayor importancia para China, donde se destacan: la construcción de una vía ferroviaria que conecte Mandalay con Muse; una autopista entre Kyaukpyu y Naypyidaw; el desarrollar zonas de cooperación económica en los estados fronterizos de Kachin y Shan; el desarrollo de una zona económica especial junto con un puerto de aguas profundas en la mencionada ciudad costera de Kyaukpyu; y el relanzamiento de la represa de Myistone.

c) Puerto de Kyaukpyu:

La ciudad birmana de Kyaukpyu es de suma importancia para China, ya que desde allí sale una doble línea de oleoductos y gasoductos que tienen como destino la ciudad china de Kunming. Desde la propuesta de China de construir allí un puerto de aguas profundas y una zona de cooperación económica bajo el marco de la NRS, el valor que la ciudad tiene para Beijing creció aún más. Y es que este proyecto de 1300 millones de dólares es quizás el de mayor relevancia entre todos los proyectos chinos existentes o planificados en Myanmar, ya que el puerto le brindará a la Kunming y a China una salida al Golfo de Bengala y al océano Índico (Mingalar, 2018).

La importancia del puerto también pasa por ser parte de la anteriormente mencionada estrategia del “collar de perlas”, por medio de la que China busca incrementar su presencia en el océano Índico y garantizar la seguridad del comercio que por allí transita.

b) Vía férrea Muse – Mandalay:

En octubre de 2018, el gobierno birmano firmó un memorándum de entendimiento con la empresa China Railway Eryuan Engineering Corporation (CREEC) para el desarrollo de lo que será una de las líneas ferroviarias más importantes del país. El proyecto prevé la construcción de una vía férrea de alta velocidad que conecte a Kunming con Kyaukphyu, donde se espera que alcance el puerto de aguas profundas y la zona económica especial. Antes de alcanzar la ciudad costera, la línea ferroviaria pasará por Muse y Mandalay, donde se establecerán dos de las esperadas siete estaciones de carga y pasajeros (Chan, 2019).

c) Zonas de Cooperación Económicas (ZCE):

Bajo el marco del CECM, China y Myanmar buscan crear tres ZCE. La primera, ubicada en el estado Kachin, al norte de Myanmar, buscará conectar la ciudad birmana Kanpiketee con la ciudad china Houqiao. Por su parte, las dos restantes ZCE estarán ubicadas en el estado de Shan, al noreste de Myanmar, y buscará conectar las ciudades birmanas de Muse y Chinshwehaw con las ciudades chinas de Ruili y Mengding, respectivamente (Yun, 2019).

Es relevante mencionar que varios de los proyectos que se buscan construir en el CECM, como es el caso del puerto de Kyaukpyu o la vía férrea Mandalay-Muse, ya fueron propuestos anteriormente por el gobierno chino, pero debido a la compleja situación de Myanmar no lograron implementarse. Por tanto, la importancia de CECM radica en ser un marco formal para que la IED china ingrese en Myanmar, que luego del fracaso de la represa de Myitsone se vio fuertemente afectada. El nuevo gobierno birmano y el CECM parecen marcar el camino de un país económico de un país muy pobre y necesitado de infraestructura. No obstante, resta saber qué impacto tendrán efectivamente estas nuevas inversiones chinas en Myanmar, y a qué costo.

9. IMPLICANCIAS DE LA NRS EN MYANMAR

A pesar de todas las críticas que recibe la NRS, es innegable que ha generado impactos muy positivos, sobre todo en los países miembros de la ASEAN. Tal como muestra el reporte elaborado por Citi GPS (2018), respondiendo a la falta de infraestructura de la región, los contratos de construcción otorgados a las empresas chinas han aumentado en promedio un 55% por año en el período post-NRS (2014-2017) en comparación con el período anterior pre-NRS (2010-2013). A su vez, mientras que en 2010-2013 las entradas de IED de China correspondían al 10.1% del total de la ASEAN, en el período 2014-2017 ese número aumentó a 12.4%.

Con respecto a Myanmar, uno de los países más pobres de la región, donde un 70% de la población depende de la agricultura para sobrevivir y con una falta brutal de infraestructura producto de décadas de sanciones económicas y gobiernos totalitarios, resulta evidente los beneficios que un proyecto como la NRS podría implicar. Si bien China ha sido fuente de importantes cantidades de IED durante los últimos años, resulta muy complejo determinar cuáles de todas las inversiones ingresaron bajo el marco de la NRS.

Esto se debe a que, sin esperar las instrucciones del gobierno central, las empresas chinas promovían por su cuenta cualquier tipo de proyecto bajo el marco de la NRS para ingresar con más facilidad a Myanmar, cuando este no era el caso (TNI, 2019). A su vez, es importante recordar la complejidad que rodea el registro de las IED en Myanmar, así como los sucesos políticos que tuvieron lugar durante los últimos años, lo que dificulta un correcto análisis. De todas formas, como se puede apreciar en el gráfico 4, luego del lanzamiento de la NRS, la IED proveniente de China creció de 232 millones en 2012-13 a 939 millones en 2018-19, lo que equivale a una variación positiva de 305%.

No obstante, sin ser por el período 2015-2016 donde la IED llegó a alcanzar los 3300 millones de dólares gracias a la renovada ilusión que generó el cambio de gobierno, las inversiones no han sido tan significativas como se podría esperar. Tal como menciona Yun (2019), las cifras sugieren que si bien las empresas chinas están invirtiendo más en Myanmar desde la NRS, no lo están haciendo en los

megaproyectos de infraestructura que comúnmente están asociados con la iniciativa, sino que la inversión está orientada a proyectos más pequeños.

Por otro lado, el comercio también vio un incremento tanto en la importación como en la exportación con China desde el lanzamiento de la NRS en 2013 hasta el año 2018, con una variación positiva de 70% y 82%, respectivamente (gráfico 1). Pero este incremento difícilmente se explique por el lanzamiento de la iniciativa de Xi Jinping, sino que se debe más que nada al cambio de gobierno primero en 2011 y luego en 2016 que estabilizaron la economía, liberaron al mercado de todas las restricciones impuestas por la junta militar y buscaron una mayor apertura comercial.

Lo cierto es que la NRS llega de manera oficial a Myanmar recién en 2018 con el CECM y, si bien el gobierno birmano dio el visto bueno a nueve de los primeros proyectos propuestos por China, ninguno de ellos se ha implementado aún. Por lo tanto, dado que la NRS en Myanmar y todos los proyectos de relevancia se encuentran en una etapa inicial, es prácticamente imposible determinar el impacto que ha tenido.

Se podría argumentar que el gasoducto sino-birmano entra dentro de la NRS ya que las obras se terminaron luego de 2013. No obstante, tanto este proyecto como la represa Myitsone (cancelada), entre otros, fueron propuestos previos al lanzamiento de la iniciativa en 2013. Tal como establece Lwin (2019), los proyectos chinos de la NRS en Myanmar no son más que “vino viejo en botella nueva”, haciendo referencia a que la NRS es un marco formal bajo el cual China puede impulsar proyectos que hace tiempo viene buscando implementar en suelo birmano, y que debido a la situación política y social del país no ha podido lograr.

Por esta razón, no queda otra opción que describir los posibles futuros impactos que la NRS tendrá en Myanmar. Comenzando por el proyecto de la vía férrea entre Muse y Mandalay, es claro que Myanmar tendría mucho para ganar con su implementación. Como se mencionó anteriormente, la falta de infraestructura es un problema importante en Asia, y el país surasiático no es la excepción. La construcción de una línea ferroviaria que conecte algunas de las ciudades más importantes del país podría ser clave lo que es uno de los países más pobres de la región. Además del beneficio que traería para el transporte interno, dado que Muse presenta uno de los pocos

accesos directos a la provincia China de Yunnan, la línea abriría muchas oportunidades de exportación a los productos birmanos.

Sin embargo, tal como sucede en otros países, el beneficio que el proyecto traería no es del todo claro dado la falta de transparencia y las acusaciones de corrupción que rodean a los proyectos de la iniciativa. Tal es el ejemplo del tren de alta velocidad que conecta Yakarta con Bandung, donde el gobierno de Indonesia frenó en numerosas ocasiones la construcción del proyecto dada la falta de información sobre las ganancias que este le traería y el tiempo que demoraría en cancelar la deuda (Asyiqin, 2019).

Uno de los proyectos que ha mostrado un leve avance es la implementación de las zonas de cooperación económicas en la frontera con China. Si bien por la frontera ubicada en la ciudad de Muse ya transitan aproximadamente 6000 millones de dólares anuales, se espera que gracias a la inversión China el comercio entre las zonas fronterizas aumente aún más. Además de las implicancias económicas que este proyecto podría traer, como menciona Yun (2019), se espera que un mayor desarrollo en las áreas circundantes a las ZCE tenga un efecto estabilizador sobre el territorio, que desde hace tiempo atraviesa conflictos étnicos y cuenta con una fuerte presencia de grupos armados.

En cuanto al proyecto del puerto de aguas profundas en Kyaukpyu, si se suma la ZCE que también se busca implementar, Myanmar se aseguraría una inversión de aproximadamente 1300 millones de dólares. No obstante, según reportes de organizaciones ambientalistas, el proyecto generaría el desplazamiento de cientos de personas y tendría consecuencias negativas para el medioambiente. En cuanto a la ganancia que generaría el puerto para Myanmar, esto no está del todo claro ya que la falta de transparencia de los gobiernos dificulta un análisis de impacto certero. De todas formas, está estipulado que el control del puerto será cedido a la empresa estatal china CITIC Group, financiera mayoritaria del proyecto.

Se podría pensar que lo que sí implicaría la construcción del puerto o de cualquiera de los proyectos planteados es trabajo para los birmanos. Sin embargo, tal como muestra el informe realizado por Citi GPS (2018), el 89% de los proyectos de la NRS desarrollados en Asia utilizan contratistas chinos, por lo que existe una alta

probabilidad de que la mayoría de los trabajadores sean chinos. Esta como muchas otras cuestiones dependerá de la habilidad del gobierno birmano para negociar.

Saliendo de los proyectos en sí, Tritto (2019) introduce que una de las implicancias que ha tenido la NRS en Myanmar es la creación de un marco regulatorio para poder negociar y administrar correctamente los proyectos planteados. Por ejemplo, Myanmar creó un comité especialmente encargado de la implementación de los proyectos del CECM, el cual es presidido por Aung San Suu Kyi. Asimismo, se está llevando a cabo una reestructuración de las autoridades pertinentes a las inversiones, buscando una mejor administración y coordinación de los proyectos de gran envergadura. No obstante, el fuerte poderío que hasta el día de hoy mantienen los militares dificulta el accionar del gobierno liderado por la LND.

Como se ha explicado, el CECM está recién en la etapa inicial, por lo que realizar un análisis de las implicancias que este ha tenido es prácticamente imposible. Myanmar deberá seguir trabajando efectivamente para que, finalmente, los proyectos de mayor importancia logren implementarse, siempre y cuando las condiciones sean justas.

Es importante destacar que, si bien es cierto que el foco de la NRS está en proyectos de energía y transporte, en los últimos años China ha invertido tanto en el sector manufacturero y el financiero como en empresas de tecnología. Es justamente en este último sector que las recientes inversiones de gigantes tecnológicos como Alibaba y Tencent en la ASEAN han logrado reducir las restricciones en materia de logística y fomentar la adopción de medios de pago electrónicos, impulsando así el comercio electrónico de la región (Citi GPS, 2018). Esto muestra que las implicancias que la NRS puede llegar a tener excede las áreas “tradicionales”, razón más por la que Myanmar debe hacer todo lo posible por participar en la iniciativa. No obstante, eso será una tarea para nada sencilla.

9.1. Desafíos en la implementación de los proyectos

A pesar de toda la atención que ha recibido el CECM desde que fue formalmente propuesto en 2017, la realidad marca que los avances han sido pocos, graduales y lentos. Si se lo compara con el CECP, único otro corredor que China ha implementado bilateralmente, las diferencias son aún más evidentes. Desde que el CECM fue firmado, el gobierno birmano solamente aceptó nueve de los más de 30 proyectos

propuestos por China, los cuales se encuentran todos en etapas preliminares. Por su parte, solamente dos años luego de que el CCEP fuera lanzado, Pakistán ya había aprobado 51 proyectos con un valor total de 46 mil millones de dólares. Hoy en día, 22 de ellos ya se encuentran en funcionamiento (Yun, 2019).

Esto se debe a los diversos desafíos con los que China y el CCEM se ha encontrado. Primero que nada, China ha tenido inconvenientes en lograr una correcta coordinación entre el gobierno central y el gobierno local de Yunnan. Esto se debe a que una vez que Beijing marca el camino a seguir, son los gobiernos locales los encargados de llevar a cabo los proyectos, por lo que la interpretación o búsqueda de beneficios propios termina generando diferencias con lo primeramente planteado (Peng, 2018).

Asimismo, China se ha encontrado con numerosos desafíos externos en la implementación de la NRS en Myanmar. Quizás el que le ha resultado más difícil de sortear es la preocupación que tienen los gobernantes birmanos por la fuerte dependencia del país con China, la que surgió tras un incremento considerable de las importaciones y de la IED proveniente de China desde comienzos del siglo XXI (Swanström, 2012). Los proyectos que China planteó en suelo birmano bajo el marco de la NRS han revivido estos sentimientos, y la prueba de ello es que si bien Myanmar siempre apoyó la iniciativa, nunca adoptó ninguna medida para promoverla. Asimismo, la dependencia de Myanmar de China también inquieta y ocupa a los países de la región, particularmente a India y Japón. Mientras que éste último ha buscado activamente mejorar las relaciones políticas y comerciales con Myanmar para contrarrestar la influencia de China, India firmó acuerdos de cooperación, sobre todo en seguridad marítima, y hasta financió proyectos de transporte en suelo birmano (Peng, 2018).

A su vez, otro desafío con el que China se ha encontrado es la ineffectividad del nuevo gobierno de la LND. Si bien los liderados por Aung San Suu Kyi cuentan con mayoría parlamentaria, el hecho de que los militares mantengan el control de ciertos ministerios así como la falta de leyes básicas dificulta enormemente la gestión.

Por último, el gigante asiático debe hacer frente a la sociedad birmana y su fuerte rechazo hacia las empresas chinas, a las que acusan de haber descuidado el

medioambiente y de apropiarse de los recursos naturales por precios irrisorios. Como menciona Malik (2017), los sentimientos antichinos de la población local también se deben al involucramiento de China en los conflictos étnicos que desde hace años enfrentan a los Kachin y los Shan contra los militares. Si bien China oficialmente busca la estabilidad de la frontera, ha apoyado a ambos bandos durante años mediante la venta de armas, generando el disgusto de la población. Sin embargo, este conflicto que hasta el día de hoy se mantiene podría jugarle en contra a Beijing, ya que podría comprometer la instalación de las ZCE que allí busca instalar.

El alcance o no de los objetivos planteados estará en la capacidad de China de sortear estos obstáculos y cualquier otro que pueda surgir durante la implementación de los proyectos acordados. Lo que está claro es que, para triunfar, las empresas chinas deberán buscar el consenso tanto con el gobierno birmano como con las comunidades locales. De todas formas, la cantidad y gravedad de los desafíos que enfrenta la NRS y el CECM hacen que sea muy poco probable que China logre todos los objetivos que se propuso en Myanmar.

10. CONCLUSIONES

La llegada tardía de la NRS a Myanmar (septiembre 2018), así como la compleja situación política y social que atraviesa el país, hace muy difícil analizar las implicancias que la iniciativa ha tenido en Myanmar.

Comenzando por la IED, si bien los datos muestran un incremento de las inversiones provenientes de China desde el lanzamiento de la NRS (gráfico 4), debido a que la iniciativa no llegó formalmente a Myanmar hasta septiembre de 2018 con la firma del CECM, y dado que hasta el momento no se han implementado ninguno de los 9 grandes proyectos que China propuso y que el gobierno birmano acordó construir, no es posible establecer un vínculo directo entre el aumento de IED y la NRS. Asimismo, el complejo registro de este indicador por parte del gobierno birmano tampoco permite un correcto análisis, ya que difícilmente los datos oficiales sean representativos de la realidad.

Algo similar sucede con el comercio de bienes entre los dos países asiáticos. Si bien se percibe un notorio incremento de las importaciones y exportaciones con China desde el lanzamiento de la NRS, esto difícilmente se explique por la iniciativa, sino que más bien es una respuesta a la transición democrática que experimentó el país con el cambio de gobierno en 2011 y luego en 2016, que estabilizó la economía, liberó al mercado de todas las restricciones impuestas por la junta militar y buscó una mayor apertura comercial.

Por otra parte, lo que sí parece haber generado la NRS en Myanmar es un resurgimiento de los sentimientos antichinos de la población que, como varios países de la región, ven con recelo los grandes proyectos de las empresas estatales chinas que carecen de transparencia y parecen descuidar el aspecto medioambiental. Sin embargo, este sentimiento negativo parece ser mucho más fuerte en Myanmar y puede ser explicado por el fracaso estrepitoso de la represa Myitsone y por el conflicto bélico entre las etnias del norte del país y los militares, del que China participó durante años en ambos bandos. Además, tal como menciona Tritto (2019), otra de las implicancias de la NRS en Myanmar fue dar lugar a la creación de un marco regulatorio para poder negociar y administrar los proyectos planteados.

Dejando a Myanmar de lado, está claro que la NRS puede generar grandes beneficios, como la ganancia asociada a la infraestructura construida, el incremento de IED en los distintos sectores de la economía y un mayor comercio de bienes generado por una cooperación más estrecha con el gigante asiático. Por esta razón, el gobierno birmano debe respaldar fuertemente el CECM y sobre todo trabajar para lograr implementar los proyectos de construcción acordados con China. Esto no significa que deba ceder ante cualquier condición establecida por el gigantesco vecino, pues como muestra la diversa evidencia de cancelación o reducción del presupuesto de proyectos, no siempre tienen los intereses del otro país en consideración.

Con respecto a China, el compromiso por implementar el CECM parece estar garantizado, pues, como se explicó anteriormente, Myanmar ocupa un rol fundamental dentro de la NRS. No obstante, el PCCh enfrenta grandes desafíos, como el fuerte rechazo de la población hacia las empresas chinas y hacia China en general y la deficiencia administrativa del nuevo gobierno birmano. Esto hace que sea muy poco probable que China logre todo lo que se ha propuesto en Myanmar, al menos en el corto plazo. Todo dependerá de la capacidad de ambos gobiernos para trabajar en conjunto y lograr la implementación de los proyectos ante la negativa popular, y solo el tiempo dirá que tan beneficiosos estos resultan ser para Myanmar.

11. BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, A. P. (2014). *Myanmar, la historia de un conflicto inacabado*.
- Arenal, C. (1990). *Introducción a las Relaciones Internacionales* (3a ed.). Madrid, España.
- Asian Development Bank. (2017). *Meeting Asia's Infrastructure Needs*.
- Asyiqin, S. (2019). Jakarta-Bandung high-speed rail project back on track, says Indonesia's investment chief. *The Straits Times*. Recuperado de <https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/jakarta-bandung-high-speed-rail-project-back-on-track-says-indonesias-investment-chief>
- Bajo, O. (1991). Teorías del comercio internacional. Recuperado 18 de septiembre de 2019, de [https://books.google.com.uy/books?hl=es&lr=&id=99HyPYGM5EUC&oi=fnd&pg=PA9&dq=teorías+del+comercio+internacional&ots=cu6Dw6vDIA&sig=EF-yCsVdv6wsaJtFCoP0bjXgjm&redir_esc=y#v=onepage&q=teorías del comercio internacional&f=false](https://books.google.com.uy/books?hl=es&lr=&id=99HyPYGM5EUC&oi=fnd&pg=PA9&dq=teorías+del+comercio+internacional&ots=cu6Dw6vDIA&sig=EF-yCsVdv6wsaJtFCoP0bjXgjm&redir_esc=y#v=onepage&q=teorías+del+comercio+internacional&f=false)
- Bartesaghi, I. (2015). *El Ascenso de China en el Escenario Internacional: un análisis desde las corrientes teóricas de las relaciones internacionales*. Recuperado de www.revistaintellector.cenegri.org.br
- Belt and Road Portal. (2019). The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects. Recuperado de <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/86739.htm>
- Blanco, R. G. (2011). *Diferentes Teorías del Comercio Internacional*.
- Bolesta, A. (2018). Myanmar-China peculiar relationship: Trade, investment and the model of development. *Journal of International Studies*, 11(2), 23-36. <https://doi.org/10.14254/2071-8330.2018/11-2/2>
- Cai, P. (2017). *Understanding China's Belt and Road Initiative*.
- Chacholiades, M. (1980). *Economía Internacional*. Mc Graw-Hill.
- Chan, M. H. (2019). Survey starts for major railway project. *Myanmar Times*. Recuperado de <https://www.mmtimes.com/news/survey-starts-major-railway-project.html-0>
- Chen, Q. (1993). *NEW APPROACHES IN CHINA'S FOREIGN POLICY The Post-Cold War Era*. Recuperado de <https://about.jstor.org/terms>
- China Briefing. (2009). China's String of Pearls Strategy. Recuperado de <https://www.china-briefing.com/news/china's-string-of-pearls-strategy/>
- Citi GPS. (2018). *China's Belt and Road at five*.
- De Esperanza, C. (2018). Myanmar, la transición incompleta. *El Orden Mundial*. Recuperado de <https://elordenmundial.com/myanmar-la-transicion-incompleta/>

- Djankov, S., & Miner, S. (2016). *CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE MOTIVES, SCOPE, AND CHALLENGES*. Recuperado de <http://www.piie.com/institute/supporters.pdf>.
- Dunn, C., Ji, L., & Peng, K. (2016). *Chinese Investments in Myanmar A Scoping Study*. (July). <https://doi.org/10.13140/RG.2.1.1792.9207>
- El País. (2007). Bush anuncia nuevas sanciones contra la Junta birmana. *El País*. Recuperado de https://elpais.com/internacional/2007/10/19/actualidad/1192744815_850215.html
- Frankopan, P. (2018). *The New Silk Roads*. Londres: Bloomsbury.
- Garver, J. W. (1993). The Chinese Communist Party and the Collapse of Soviet Communism. En *Source: The China Quarterly*. Recuperado de <https://about.jstor.org/terms>
- Gelb, S., Calabrese, L., & Tang, X. (2017). *FOREIGN DIRECT INVESTMENT AND ECONOMIC TRANSFORMATION IN MYANMAR*.
- Hielscher, L., & Ibold, S. (2018). BRI Factsheet Series – Construction of Breakwaters, Gwadar Port. Recuperado de <https://www.beltroad-initiative.com/bri-factsheet-series-construction-of-breakwaters-gwadar-port/>
- Lee, P. K., Chan, G., & Chan, L. (2009). *China's "Realpolitik" Engagement with Myanmar* (Vol. 5).
- Long, G. (2015). *"One Belt, One Road": A New Vision for Open, Inclusive Regional Cooperation*.
- Lwin, N. (2019a). China's Six Belt and Road Projects in Myanmar to Watch in 2019. *The Irrawaddy*. Recuperado de <https://www.irrawaddy.com/specials/chinas-six-belt-road-projects-myanmar-watch-2019.html>
- Lwin, N. (2019b). In Myanmar, China's BRI Projects Are Old Wine in a New Bottle. *The Irrawaddy*. Recuperado de <https://www.irrawaddy.com/news/burma/in-myanmar-chinas-bri-projects-are-old-wine-in-a-new-bottle.html>
- Malik, J. M. (2017). Myanmar's role in China's maritime silk road initiative. *Journal of Contemporary China*, 27(111), 362-378. <https://doi.org/10.1080/10670564.2018.1410969>
- Mark, J. (2018). *Silk Road*. Recuperado de https://www.ancient.eu/Silk_Road/
- Mayorga Sanchez, J. Z., & Martinez Aldana, C. (2008). Paul Krugman y el nuevo comercio internacional. *Criterio Libre*, 73-86.
- Medeiros, E. S. (2009). China's Foreign Policy Objectives. En *China's International Behavior*. <https://doi.org/10.7249/mg850af.12>
- Mingalar. (2018). China's One Belt, One Road Initiative anchors in Myanmar. *Mingalar*.

- Recuperado de <https://www.mingalarrealestateconversation.com/news/2018/06/26/chinas-one-belt-one-road-initiative-anchors-myanmar/1529967345>
- Miranda, C. E. (1986). *REALISMO E IDEALISMO EN EL ESTUDIO DE LAS RELACIONES INTERNACIONALES: LA INFLUENCIA DE HOBBS Y DE KANT*.
- Myint-U, T. (2011). *Where China meets India* (D. Sommerville, Ed.). Londres: Faber and Faber Limited.
- Nash, P. (2012). CHINA'S «GOING OUT» STRATEGY. *Diplomatic Courier*. Recuperado de <https://www.diplomaticcourier.com/posts/china-s-going-out-strategy>
- National Development and Reform Commission. (2015). Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. Recuperado 8 de noviembre de 2019, de http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html
- Oficina de Información Diplomática. (2018). *República de la Unión de Myanmar*. Madrid, España.
- Peng, N. (2018). *China's Strategic Outreach to Myanmar in NLD Era: New Progress, but More Challenges*.
- Pino, M. de J. (2016). China y la integración megarregional: la Nueva Ruta de la Seda Marítima en África. *CIDOB d'Afers Internacionals*. Recuperado de <http://web.b.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=4&sid=2ec55e0b-d0e5-49f0-a253-4e75de8cdd96%40pdc-v-sessmgr01>
- Ricardo, D. (1975). *PRINCIPIOS DE ECONOMIA POLÍTICA Y TRIBUTACIÓN*.
- Rieffel, L. (2016). War and peace in Myanmar. Recuperado de <https://www.brookings.edu/blog/up-front/2016/09/09/war-and-peace-in-myanmar/>
- Rodríguez, M. (2016). *La evolución de la política exterior China* (Universidad Autónoma de Madrid). Recuperado de <https://www.redalyc.org/jatsRepo/282/28245351015/html/index.html>
- RPP Noticias. (2017). Esta es la ruta del tren que une China con Reino Unido. *RPP Noticias*. Recuperado de <https://rpp.pe/mundo/actualidad/video-que-ruta-recorre-el-tren-que-une-china-con-el-reino-unido-noticia-1056027?ref=rpp>
- Salomón, M. (2002). *LA TEORÍA DE LAS RELACIONES INTERNACIONALES EN LOS ALBORES DEL SIGLO XXI: DIÁLOGO, DISIDENCIA, APROXIMACIONES*. Recuperado de www.reei.org

- Shee, P. K. (2002). *The Political Economy of China-Myanmar Relations : Strategic and Economic Dimensions*.
- South China Morning Post. (2017). The Central Asian gas pipeline. *South China Morning Post*. Recuperado de <https://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/gasPipeline.html>
- Swanström, N. (2012). *Sino – Myanmar Relations : Security and Beyond*.
- Tarling, N. (2008). The Cambridge History of Southeast Asia. *The Cambridge History of Southeast Asia, Volume One*. <https://doi.org/10.1017/chol9780521355063>
- The Telegraph. (2019). Belt and Road projects: past, present and future. *The Telegraph*. Recuperado de <https://www.telegraph.co.uk/china-watch/business/belt-road-projects-list/>
- The World Bank. (2019). *Belt and Road Economics*. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- TNI. (2019). *Selling the Silk Road Spirit :*
- Tritto, A. (2019). *The Belt and Road Initiative as a Catalyst for Institutional Development : Evidence from Indonesia , Malaysia , and Myanmar*.
- Uran Kyzy, A. (2018). Is the new ‘Great Game’ a China-Russia duel over Central Asia? *TRT World*. Recuperado de <https://www.trtworld.com/opinion/is-the-new-great-game-a-china-russia-duel-over-central-asia--19452>
- Vidal Liy, M. (2018). La Nueva Ruta de la Seda, el gran plan estratégico de China. *El País*.
- Wang, Y. (2016). *The Belt and Road Initiative: What Will China Offer The World In Its Rise*. The World Press.
- Wuzhou, L. (2014). History of the Silk Road. En *China Today*.
- Ye, Q. (2013). The concept of the times and the foreign policy of China. En *China’s Diplomacy: Theory and Practice* (pp. 3-63). https://doi.org/10.1142/9781938134395_0001
- Yun, S. (2019). Slower, smaller, cheaper: the reality of the China-Myanmar Economic Corridor. *Frontier Myanmar*. Recuperado de <https://frontiermyanmar.net/en/slower-smaller-cheaper-the-reality-of-the-china-myanmar-economic-corridor>
- Zuljan, R. (2012). *First Anglo-Burmese War*.