

China cierra acuerdos con países vecinos para consolidar su papel como centro comercial de Asia

La potencia mundial está alistando planes para mejorar la infraestructura que la conecta con Vietnam, Laos y Kirguistán.

Bastión Díaz

De a poco el gobierno chino ha venido haciendo varios tratos para avanzar en su objetivo más ambicioso: volverse el centro de transporte y comercio en Asia. Por un lado, hacia el este, China aceptó construir una línea de tren que cruce Asia central.

Por otro lado, Beijing ya se comprometió a ayudar a Vietnam con tres líneas de tren que lleven a las fronteras entre ambos países. Además, el país está intentando persuadir a Rusia y Corea del Norte para poder reabrir un puerto en el Mar de Japón (también conocido como Mar del Este). Al oeste, al sur y al este, los movimientos de China enfrentan variados obstáculos.

Con la cantidad de países que rodean China a veces es difícil mantener buenas relaciones con todos. En esta etapa de su gobierno, Xi Jinping está necesitando una cooperación cercana con países en general políticamente inestables, como Kirguistán, y aislados internacionalmente, como Corea del Norte. Las relaciones con Vietnam tampoco son las más fáciles, a causa de la desconfianza de Ciudad Ho Chi Min hacia Beijing.

Con tres años de antigüedad, una línea de tren china hacia Laos ya ha mostrado sus ventajas y desventajas. El país del Sudeste Asiático, sin salida al mar, ha visto con este tren el aumento de las inversiones mineras y un mayor flujo de turistas chinos.

Sin embargo, hay quienes advierten sobre el dominio chino en la economía laosiana: "Los chinos terminaron siendo dueños de gran parte de la tierra, o al menos usando gran parte de la tierra, y expulsando a algunos de los lugareños", aseguró al New York Times el profesor asistente Chong Ja Ian, de la Universidad Nacional de Singapur.

Uno de los factores centrales en los nuevos movimientos de inversión chinos tiene que ver con la relación sinorrusa, que se ha fortalecido fuertemente en favor de Beijing desde 2022, año en que empezó la guerra en Ucrania. Rusia ahora depende de China para usar camiones, drones y otros suministros para la guerra, y se ha convertido en un contrapeso menor contra Beijing en las luchas por la influencia regional.



► Sitio de construcción de la estación de alta velocidad de la ciudad de Pu'er, parte de la línea ferroviaria China-Laos.

A medida que los lazos entre los dos países se han fortalecido, incluyendo ejercicios militares conjuntos en el Mar de Japón y en otros lugares, Moscú ha estado brindando más apoyo diplomático a los proyectos chinos: en particular, en la corta frontera rusa con Corea del Norte. Sin embargo, la guerra en Ucrania ha producido una grave escasez de mano de obra en Rusia, atrayendo trabajadores de Asia Central.

Kirguistán, en particular, se ha quedado con muy pocos trabajadores calificados para construir la línea ferroviaria que China quiere edificar a través de sus montañas hacia Afganistán e Irán. "El problema no es solo tener suficientes ingenieros y trabajadores, sino suficientes con la formación técnica y los antecedentes adecuados para quedarse y trabajar en Kirguistán", indicó por su parte Niva Yau, especialista del Atlantic Council, un think tank con sede en Washington.

Pero el alcance de los proyectos muestra

cómo Xi está utilizando infraestructura para consolidar el papel de China como centro comercial y geopolítico de Asia. China acordó el 6 de junio un pacto que le otorgaba el 51% de la propiedad de una línea ferroviaria planificada, y Kirguistán y Uzbekistán se repartirían el resto. Pero aunque Kirguistán dijo que la construcción comenzaría en agosto, aún no empieza.

La línea ferroviaria comenzaría en Kashgar, en un rincón empobrecido de la región de Xinjiang, en el extremo occidental de China. Luego atravesaría las montañas casi sin caminos del sur de Kirguistán hasta Uzbekistán. La terminal de la línea en Uzbekistán, Samarcanda, es el centro de una red ferroviaria de la era soviética que cruza Asia Central, uniendo Rusia con Afganistán e Irán, y más allá de Irán con Europa.

El proyecto más difícil para China, pero con los beneficios potencialmente más grandes, consiste en tratar de asegurar el acceso al Mar de Japón y al Océano Pacífico a tra-

vés del río Tumen. A mediados del siglo XIX, Rusia arrebató a China una gran zona de Siberia, incluida una franja costera de tierra que se extiende hacia el sur hasta Corea del Norte y obstruye el acceso del noreste de China al océano.

El río Tumen fluye a lo largo de más de 480 kilómetros de la frontera de China con Corea del Norte, pero los últimos 14 kilómetros se encuentran entre Rusia y Corea del Norte. Un puente ferroviario bajo que cruza el río, que la Unión Soviética construyó apresuradamente durante la Guerra de Corea para transportar suministros, ha bloqueado desde entonces todos los barcos, excepto los bastante pequeños.

Reemplazar ese puente por uno más alto, que permitiría a los barcos transoceánicos utilizar el río, ha sido durante mucho tiempo el sueño de los líderes chinos. El objetivo es unir el Océano Pacífico con un puerto en Hunchun, una ciudad china sin salida al mar a pocos kilómetros río arriba. ●