

Las "nuevas rutas de la seda" impulsadas por China están lejos de las ambiciones del presidente Xi Jinping, como lo demuestra un retrasado proyecto de ferrocarril en Indonesia, las peligrosas obras en Pakistán, o las reticencias que generan entre las poblaciones locales. Este gigantesco programa de infraestructuras fue iniciado por Xi en 2013 para incrementar la influencia china en el planeta, y fue luego confirmado en el reciente congreso del Partido Comunista Chino (PCC). Lee: La odisea para exportar de México a Asia Asimismo, el proyecto prevé la construcción de carreteras, puertos, vías férreas y parques industriales en 65 países, por un valor de más de 1 billón de dólares. Pero las dificultades para llevar a cabo esos proyectos en caóticas democracias, en países con regímenes autoritarios o enfrentados a rebeliones, contrastan con la retórica de los dirigentes chinos. En Indonesia, por ejemplo, China obtuvo en 2015 el contrato para construir la primera vía férrea de alta velocidad del país. Pero más de dos años después, los trabajos apenas empiezan, debido a rivalidades políticas internas. También se enfrenta a dificultades similares otro gran proyecto de línea férrea de alta velocidad entre China y Singapur, vía Laos, Tailandia y Malasia. El tramo en Tailandia se ha retrasado por disputas sobre la financiación, las condiciones del préstamo y una legislación laboral poco flexible. Solamente en julio la Junta aprobó una partida de 5,200 millones de dólares (mdd) para iniciar las obras. Recomendamos: Sudamérica y China, ¿Opciones de comercio viables? En Laos, la construcción de 415 kilómetros ya comenzó. El proyecto genera controversia por su elevado costo, unos 5,800 mdd, equivalentes a la mitad del PIB del país, y provoca críticas sobre la utilidad de esa línea para un país tan pobre.]]>

Leer más: [Expansión - Economía](#)