

OPERACIÓN DRAGÓN

CHINA EN MÉXICO

ATERRIZAJE

A ALTA

VELOCIDAD

Algo caracteriza a las empresas chinas que pretenden invertir en México: sus estrategias son altamente planificadas pero enfrentan grandes obstáculos. En ese contexto, recorrimos la distancia que separa Shanghai de Beijing a bordo del tren de alta velocidad que desarrolló China Railway Construction Corporation, la empresa que había ganado la licitación para la construcción del tren México-Querétaro, que intempestivamente frenó el gobierno mexicano.

POR ENRIQUE JIMÉNEZ / ENVIADO

BEIJING/SHANGHAI, CHINA.- Desde el mullido asiento rojo de la primera clase del tren de alta velocidad, se arma un rompecabezas de la modernidad y el pasado rural que domina el horizonte de esta ruta que une el centro financiero de Shanghai y la mítica Beijing en cinco horas, aproximadamente. Fugaces rastros de vida se divisan desde las grandes ventanas del vagón que cruza a más de 300 kilómetros por hora por ríos, puentes, tumbas blancas sembradas en las montañas, túneles y grúas gigantes que sin descanso levantan masivas unidades habitacionales a lo largo de una línea recta de unos 1,500 kilómetros.

Muchos de los viajeros son parte del incesante flujo de trabajadores que llegan a las capitales en busca de empleo en oficinas o maquiladoras; lejos de la tierra que empolva sus zapatos y los vio crecer. La transformación ha sido acelerada. En 2008, 72% de los chinos provenía del sector campesino. Hoy, apenas 44% se dedica a labores

agrícolas. “Es apenas en 2011 cuando China deja de ser un país rural para convertirse en uno urbano”, explica Yolanda Trápaga Delfín, responsable del Centro de Estudios China-México.

La académica de la Facultad de Economía de la UNAM agrega que en 2013, China era el mayor productor de arroz, trigo, puercos, huevos, algodón, frutas y hortalizas; así como el segundo en maíz y carne de aves. China es la nación con el sector agrícola más grande del mundo y uno de los principales importadores y exportadores de productos del campo, a pesar de la transformación acelerada.

El tren sale de grandes terminales que, por el flujo de gente, semejan todas las estaciones del Metro en México juntas en horas pico, pero con la infraestructura y controles de seguridad de un aeropuerto de primer mundo. Y los servicios, depende de cuánto estés dispuesto a pagar. Avanza con precisión, sin movimientos bruscos o frenadas repentinas. Todo va perfectamente medido en las pantallas que se despliegan ante los pasajeros.

Continúa en siguiente hoja



Fecha	Sección	Página
26.11.2014	Revista	159-164

“¿Por qué los chinos construyeron un tren rápido y los mexicanos no?”, preguntó con asombro Peña Nieto cuando era gobernador del Estado de México y se subió por primera vez al tren de levitación magnética de Shanghai (único en su tipo,). Era julio de 2010 y se despedía en esa gira diciendo: “China ocupa un lugar muy especial en el horizonte de México”.

Y vaya que lo está ocupando.

México no tiene un lugar muy especial en el horizonte de China, al menos no en los medios masivos. La verdad, en los diarios locales y los canales de noticias es muy raro escuchar noticias de ese lejano país en vías de desarrollo. Pero el 4 de noviembre, desde temprano, algunos empresarios chinos, al saber que era mexicano, me preguntaban si estaba enterado de que China pretendía construir un tren súper rápido en mi país.

“Estamos listos y preparados para construir el tren de alta velocidad que unirá la Ciudad de México con Querétaro”, dijo Hu Zhenyi, vicepresidente de China Railway Construction Corporation (CRCC).

Días antes de que les adjudicaran el contrato, el integrante del Partido Comunista adelantaba que no le iban a fallar a Enrique Peña Nieto. “Brindo por la inauguración del tren de alta velocidad en 2018”, celebraba.

Es posible que ese brindis ya no se realice, o no sea con vino chino. La noche del 6 de noviembre, de forma inesperada, el gobierno mexicano anunció la cancelación de la licitación cuyo fallo unos días antes había favorecido a CRCC y a un grupo de empresas mexicanas. La decisión, que se atribuyó al presidente Peña Nieto bajo el argumento de dar claridad y credibilidad al proyecto, se dio a conocer a través de un noticiario de TV por el **Secretario de Comunicaciones y Transportes (SCT)**, pese a que horas antes él mismo había defendido el sentido del fallo ante los legisladores.

Al día siguiente, el funcionario anunció que la convocatoria para la nueva licitación se lanzaría a finales de noviembre.

Al cierre de esta edición, se desconocía si la compañía interpondría algún recurso legal en contra de la decisión presidencial, pero adelantaba que sí participaría en la nueva licitación.

CRCC, una paraestatal dirigida por

miembros del Partido Comunista que durante toda su vida ha tenido a expertos militares en sus filas, fabricó el tren de levitación que conquistó al presidente de México antes de tomar el control del país; fabrica Metros, trenes suburbanos, ferrocarriles de carga y está también detrás del tren de alta velocidad.

“Hemos preparado el proyecto del tren de alta velocidad México-Querétaro desde hace dos años”, explica Hu Zhenyi. “Tenemos muchas opciones de propuesta técnica para este proyecto”.

A bordo de los vagones que surcan a toda velocidad los suburbios en desarrollo de la República Popular de China, viajan 670 millones de pasajeros cada año. La carrera de los rieles en México apenas comienza. En realidad, se presume que es el inicio de algo más grande.

Las noticias en China y las conversaciones giran en torno a la Cumbre de la APEC, la reunión de líderes de Asia-Pacífico que inició el 10 de noviembre en Beijing. Lo más comentado en la calles y los canales de TV es que el aire de esta ciudad está más limpio que nunca. Lo cierto es que a pesar de que limitaron la circulación de los vehículos y cerraron fábricas mientras se llevaba a cabo la reunión, algo pica en la nariz y la garganta de los que vienen de zonas más limpias del mundo al respirar durante mucho tiempo los vientos callejeros.

Este año, es el 25 aniversario de la APEC, escribe Wang Yi, ministro de Relaciones Exteriores chino en el diario *China Daily*. Hace un cuarto de siglo, 12 economías de la región crearon este grupo al que se le prestó relativamente poca atención, comparado con otros sucesos de ese año, como el colapso del Muro de Berlín o el fin de la Guerra Fría.

Hoy, ha evolucionado en uno de los diálogos regionales y mecanismos de cooperación más importantes del mundo.

Al cierre de esta edición se esperaba la visita del presidente de México, quien tomaría un avión rumbo a Beijing. Pero, al margen de la visita, los chinos ya saben lo que quieren de México. “China es un país muy grande y hay mucha necesidad de productos y materias primas; [en y con México] podemos invertir y trabajar en energía, telecomunicaciones, infraestruc-

Continúa en siguiente hoja

tura, agricultura y pesca”, dice Qiu Xiaohu, embajador de la República Popular China en México.

Pero, eso, podría no ser tan sencillo. La edición asiática de *The Wall Street Journal* publica una nota firmada por Bob Davis en la que consigna que Estados Unidos bloqueó los esfuerzos de China para utilizar la cumbre de líderes de la APEC para iniciar negociaciones sobre una zona de libre comercio en el Pacífico, conocida como Free Trade Area of the Asia Pacific (FTAAP). Eso ha estado en la agenda de Beijing desde hace años y, aunque en algún momento fue impulsada por Washington, hoy los estadounidenses se inclinan más por el TPP (Trans-Pacific Partnership), un acuerdo comercial que se negocia con 11 naciones, incluyendo Japón, pero que excluye a China.

Para Beijing, el FTAAP significaría acceso preferencial a algunos territorios de sus socios comerciales. La batalla diplomática es intensa, de acuerdo con *The Wall Street Journal*. China no pretende esperar a los estadounidenses; quiere acelerar su propuesta. Sin embargo, el sólo hecho de mencionar la presentación de un borrador de la propuesta durante la reunión generó inquietud.

“Estamos dispuestos a prestar a nuestros amigos mexicanos las experiencias y capacidades que hemos formado a lo largo de estos años”, agrega el embajador Qiu Xiaohu, quien al mismo tiempo no duda que la potencial llegada de capitales chinos a territorio mexicano podría ser una buena noticia para este país y para sus vecinos: “México forma parte muy importante de América Latina, es una las potencias comerciales de la región. Las relaciones de China y México añadirán una energía muy grande al desarrollo y el crecimiento económico”.

Las paraestatales chinas invierten en el exterior porque están buscando adueñarse de activos, así como posicionar sus marcas y conocimientos tecnológicos, afirma Simón Levy-Dabbah, primer abogado mexicano con permiso de trabajo en la República Popular China.

“Hay una política marcada desde hace siete u ocho años donde se impulsa la salida de empresas paraestatales de China a ser-

tir en el extranjero”, asegura el actual director general de Calidad de Vida, Progreso y Desarrollo para la Ciudad de México, del gobierno capitalino.

El experto agrega: “Las paraestatales no tienen como objetivo la generación de ganancias, sino la adquisición de activos y lograr un posicionamiento para abrirse paso a nuevos mercados donde aportan todo el *know-how*”.

La estrategia del presidente Enrique Peña Nieto es acertada al orientar su relación con China, porque está enfocada a reducir las relaciones comerciales y darle una mayor apertura a las inversiones de las compañías del Estado chino, añade el especialista en economía y políticas públicas de China.

Bajo este panorama, el mensaje para los mexicanos es claro: no se sorprendan, el día de mañana tendrán más noticias de las operaciones comerciales que los chinos pretenden protagonizar en los sectores de telecomunicaciones, energía e infraestructura. “No se dejará de lado la comercialización, pero sí pasará a un segundo término”, dice Levy-Dabbah.

Al respecto, Ildefonso Guajardo Villareal, secretario de Economía del gobierno mexicano, sostiene que desde el inicio de esta administración se estableció como prioridad el relanzamiento de las relaciones con China. “La economía china es potencia a nivel global”, dice.

Así las cosas, Simón Levy-Dabbah identifica a otro sector de China que también alza la mano: las PYMES. “Hoy China no es un mercado de consumo, sino un laboratorio donde se generan las tendencias de creatividad. El mercado de China es muy sofisticado, cuando muchos siguen pensando que los chinos se dedican a copiar. Pero eso, desde hace mucho tiempo, se ha dejado atrás”.

Esto mismo piensa el embajador Qiu Xiaoqi: “En los últimos años se adoptaron una serie de medidas para combatir ese fenómeno que es universal (la piratería). Ya se ha mejorado mucho y se tiene mucho avance en ese aspecto”.

Dicho esto, los pronósticos permiten alimentar la posibilidad de que la relación México-China ingrese a un nuevo

capítulo. “La siguiente década será muy importante y clave en las relaciones comerciales”, anticipa Qiu Xiaoqi. “Todo el éxito se reserva para aquellos empresarios que no tienen miedo de China ni del mercado. Los empresarios y comerciantes deben visitar más China, leer sobre China y hablar chino”.

Una tarea nada sencilla. Los latinoamericanos, en su mayoría, no conocen los últimos acontecimientos en la mayor economía de Asia; por ejemplo, el 20 de octubre de 2014 se realizó la cuarta sesión plenaria del Partido Comunista de China, cuyo tema central de discusión fue la Economía de Derecho. “Todo debe funcionar en torno a las leyes, pero en América Latina no se conocen de manera suficiente los cambios que son aprobados todos los días.

El Derecho debe acompañar la transformación”, dice el embajador chino. “Muchos de los latinoamericanos ven a China de hoy como si fuera la nación de hace cuatro décadas, pero ya es una economía altamente planificada”.

Los principales cambios en infraestructura planteados por el gobierno de Peña Nieto se notan en la construcción de los trenes México-Toluca, México-Querétaro y el Transpeninsular, piezas clave que, se estima, consumirán una inversión pública y privada cercana a 97,000 millones de pesos (MDP).

Los trenes interurbanos de pasajeros tienen un lugar relevante en el Programa de Comunicaciones y Transportes implantado desde el primer día de la administración, asegura Gerardo Ruiz Esparza, secretario de Comunicaciones y Transportes.

De acuerdo con el funcionario, a los 120 millones de mexicanos se les entregará un transporte de pasajeros masivo, limpio, seguro y que mejore la calidad de vida, como sucede en otras metrópolis del mundo. “En México se debía relanzar el tren de pasajeros”, añade Ruiz Esparza.

El pasado 15 de octubre, la SCT recibió ocho cajas de empresas con sus propuestas para la construcción del tren de alta velocidad México-Querétaro. Los chinos fueron los únicos que entregaron todos

los estudios y no pidieron prórrogas; además, abrieron una oficina en México y mandaron a 200 ingenieros para realizar los análisis. El 3 de noviembre Pablo Suárez Coello, director de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT, informó que el consorcio ganador lo encabezaba China Railway y sus socios mexicanos: GLA, Prodemex, GHP y TEYA.

El costo de la obra, dijo la SCT, ascendería a 50,820 MDP, lo que significa 16.6% más que los 43,580 MDP calculados previamente. Eso, junto con el perfil de algunos de los socios mexicanos, alimentó suspicacias en torno de la designación del contrato, bajo la hipótesis de que fueron favorecidos ciertos grupos afines a Peña Nieto.

“Es muy sospechoso, por decir lo menos, que haya 19 empresas compitiendo y 18 digan que siempre no y sólo quede una que particularmente tiene ciertos vínculos con el actual gobierno federal”, señaló en su momento Jorge Luis Preciado, coordinador del PAN en el Senado.

Más críticas y señalamientos comenzaron a surgir. Finalmente, se frenó el tren.

“En razón de las dudas e inquietudes que han surgido en la opinión pública, el presidente de la República, Enrique Peña Nieto, instruyó a la SCT a reponer la convocatoria para la construcción del Tren de Alta Velocidad México-Querétaro”, informó la SCT a través de un comunicado el pasado viernes 7 de noviembre.

Hu Zhenyi, vicepresidente de China Railway Corporation dice, por su parte, que van a conquistar América Latina y que ya tiene varios proyectos en las manos. “¿Quizá no han imaginado la capacidad de la compañía?”, ironiza. “En este momento, por ejemplo, estamos analizando el proyecto del canal de Nicaragua, seguimos en el concurso del ferrocarril de alta velocidad y carga en Brasil; exploraremos nuevos proyectos de carreteras en América Latina”.

Karl Leo, vicedirector del departamento de Asuntos Internacionales de CRCC, había dicho que al ganar el proyecto del tren México-Querétaro tomaba forma la vinculación entre México y China.

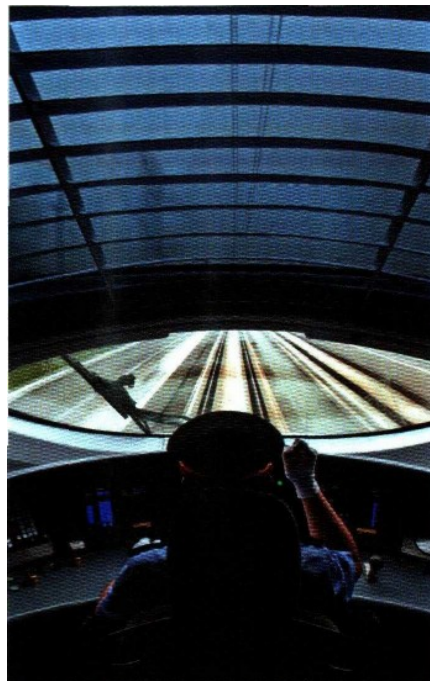
Por lo pronto, la vinculación entre los dos países deberá tomar otras vías. F



“HEMOS PREPARADO EL PROYECTO DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD MÉXICO-QUERÉTARO DESDE HACE DOS AÑOS”.

—HU ZHENYI, VICEPRESIDENTE DE CHINA RAILWAY CORPORATION

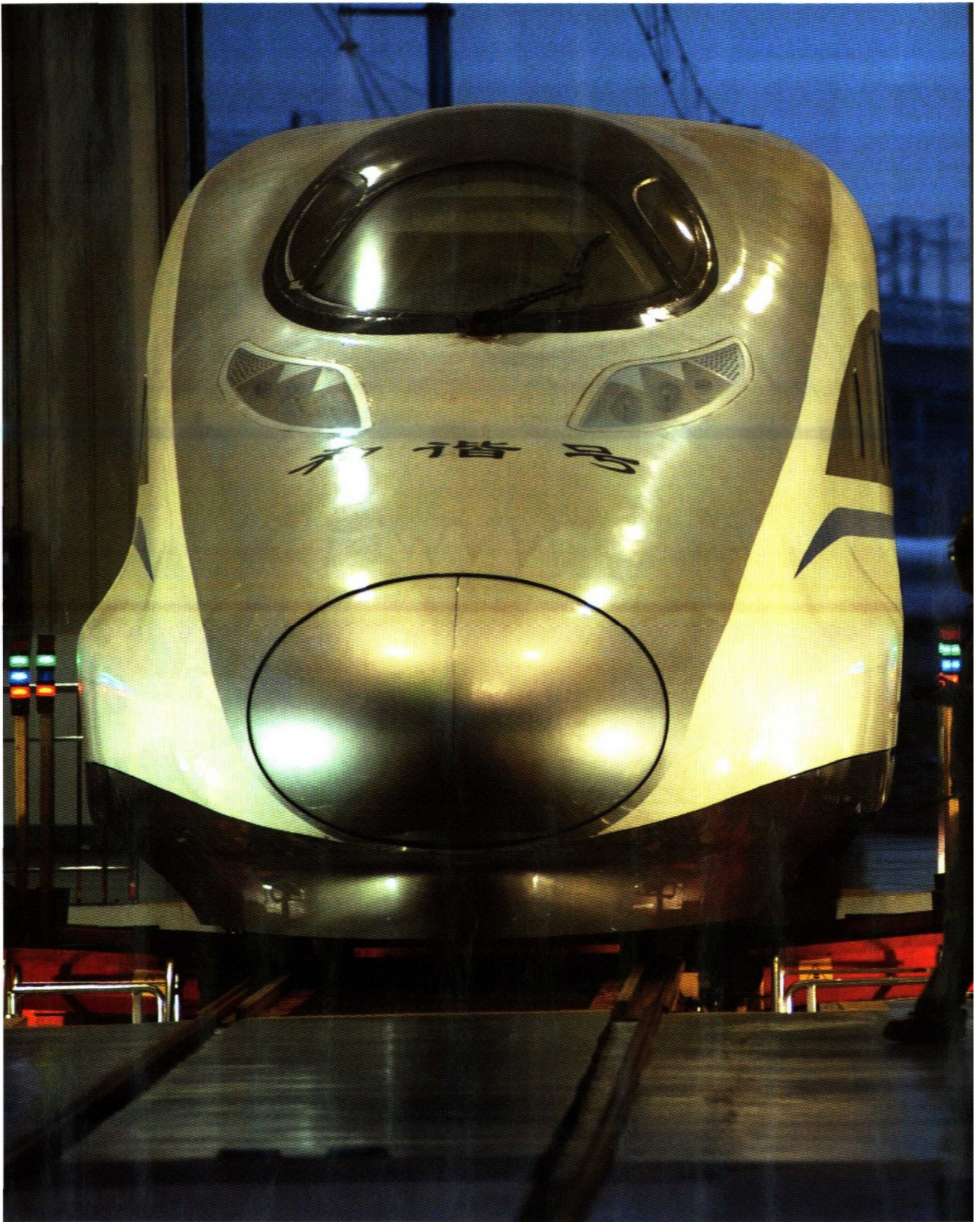
HU ZHENYI,
VICEPRESIDENTE DE
CRCC, DICE QUE VAN
A CONQUISTAR
AMÉRICA LATINA
Y QUE YA TIENE
VARIOS PROYECTOS
EN LAS MANOS.



Continúa en siguiente hoja



**ESTAMOS DISPUESTOS A PRESTAR
A NUESTROS AMIGOS MEXICANOS LAS
EXPERIENCIAS QUE HEMOS FORMADO A LO LARGO
DE ESTOS AÑOS". — EL EMBAJADOR QIU XIAOQI**



7

de