

El presidente chino, Xi Jinping, durante un discurso retransmitido en directo en un pantalla gigante de una comercial calle de Pekín.



La nueva RUTA DE LA SEDA

El imparable ascenso a gran potencia de China en el nuevo milenio se refleja en una haz de rutas para controlar el comercio en su entorno asiático, Europa y África



Wang E/EFE

El cambio de rumbo geopolítico chino implica la creación de bases navales y grandes infraestructuras en el exterior

CHINA es ya un país fundamental en la configuración del nuevo orden mundial, y un factor geopolítico capaz de alterar cualquier situación a escala global. En tal sentido cobra una importancia cardinal el proyecto de la *Nueva Ruta de la Seda* (NRS), en su doble vertiente: terrestre y marítima. Un designio anunciado por el gobierno de Pekín como demostración de su voluntad de asumir un papel preponderante en el escenario internacional. Esta iniciativa se conoce también como OBOR, *One Belt, One Road* (Una Franja, Una Ruta), o sencillamente Franja y Ruta. En chino: *Yi dai-yi lu*.

La nueva etapa de la historia china emprendida tras la muerte de Mao Tse Tung supuso, entre otras cosas, el desarrollo de una orientación política exterior más pragmática inspirada en una serie de principios de coexistencia pacífica que pueden resumirse en el respeto a la soberanía y la integridad territorial, la no agresión, la no interferencia en los asuntos internos de otros países, y el mantenimiento de relaciones internacionales con igualdad y beneficio mutuo.

La aplicación de esta doctrina tenía por meta crear un ambiente propicio en el exterior que permitiera favorecer al mismo tiempo el desarrollo interno y la integración de China en la comunidad internacional. Un cambio de rumbo que algunos analistas han calificado de «La estrategia de los 28 caracteres de Deng Xiaoping», sustentada en el mantenimiento de un perfil internacional modesto, el refuerzo de la economía en el interior, y una política paciente de «perfil bajo» en el exterior, observando con calma los acontecimientos sin involucrarse demasiado.

De lo que se trataba, sobre todo, era de mostrar una imagen de China como potencia no agresiva y responsable, comprometida con el mantenimiento de la seguridad y cooperación internacionales. Algo que se reflejaría en la práctica con la adhesión a la Organización Mundial de Comercio (OMC) en 2001, la apertura económica a Occidente y la normalización de relaciones con países de su entorno, como Singapur, Indonesia, Vietnam y Corea del Sur.

NUEVO MILENIO

Desde la llegada de Xi Jinping al liderazgo del Partido Comunista Chino (PCC) en 2013, las relaciones de China con Rusia y los países del centro y sur de Asia se han fortalecido notablemente. En este contexto adquiere todo su significado geopolítico la *Nueva Ruta de la Seda*, que podríamos definir como un haz de rutas comerciales entre China, su entorno asiático, Europa y África. Un escenario global que refleja el ascenso de China en el nuevo milenio. La NRS responde a objetivos básicos de política interior y exterior, relacionados con la seguridad nacional a largo plazo y la perspectiva de la nación china como gran potencia. Se trata de un puente estratégico con Occidente y los países en vías de desarrollo construido sobre cinco corredores económicos: China-Mongolia-Rusia; China-Asia Central/Asia Occidental; China-península Indochina; China-Pakistán; y China-Bangladesh/India/Myanmar.

La culminación de este conjunto de proyectos está fijada para el año 2049, cuando se cumplirá el centenario de la fundación de la República Popular China. Una fecha que Pekín considera el inicio de una nueva era histórica de revitalización nacional, con el *Sueño chino* como eslogan, semejante a las que representaron los mandatos de Mao Tse Tung y Deng Xiaoping.

La idea de la NRS, esbozada en 2013 y presentada oficialmente en marzo de 2015 por el presidente Xi Jinping durante una visita a Kazajistán, constituye una red integrada de grandes infraestructuras de comunicación (viarias, ferroviarias, portuarias, aéreas y telemáticas), polígonos industriales y zonas de libre comercio, que está asentada sobre dos ejes.

Uno es la ruta terrestre, denominada «Cinturón Económico de la Ruta de la Seda», que conectaría China con Asia Central y Europa. El otro, la llamada «Ruta de la Seda marítima del siglo XXI», uniría la costa china con los países del sureste de Asia, Birmania, la India, el Golfo Pérsico, el Mar Rojo, el Mediterráneo y África. Esta ruta marítima podría ampliarse a Sudamérica si se hace realidad la línea de ferrocarril de 5.000 kilómetros entre el puer-

to brasileño de Açu al peruano de Ilo, desde el cual se podría llegar a China atravesando el océano Pacífico.

IMPULSO ESTRATÉGICO

Desde un punto de vista geopolítico, la estrategia de la *Ruta de la Seda* responde a las principales amenazas y variables de la política exterior de China. Permite, en primer lugar, diversificar las rutas de suministro de materias primas y energía, demasiado dependientes de la conexión marítima y la actitud vigilante de Estados Unidos, que dispone de bases permanentes en el sur de Asia y el océano Índico y mantiene estrechas

La realización de estos proyectos tendría un efecto directo sobre la política interior china. Por un lado amortiguaría el desequilibrio económico entre las zonas del este del país, más desarrolladas, y el interior. Por otro, la construcción de carreteras, vías férreas, oleoductos, gasoductos y cableado de alta tecnología, impulsaría el desarrollo y reduciría la conflictividad de la provincia de Xinjiang, que tiene un alto porcentaje de población uigur musulmana y donde ha hecho su aparición el terrorismo yihadista.

De esta forma, al impulsar la *Nueva Ruta de la Seda*, Pekín potenciará su

ción del planeta y las mayores reservas energéticas conocidas.

Para la titánica envergadura del proyecto, China ha destinado ya una inversión directa de 40.000 millones de dólares de un fondo creado en 2014 por la Administración Estatal de Comercio Exterior de China, la Corporación de Inversión, el Banco de Importaciones y Exportaciones y el Banco de Desarrollo de China. A esto se añaden otros 50.000 millones del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras, y una parte aportada por el Nuevo Banco de Desarrollo de los BRICS (Brasil, India, China, Rusia y Sudáfrica), con sede en Shanghai, más otros fondos procedentes de acuerdos financieros bilaterales. La cuantía financiera total prevista llegará a los 1,4 billones de dólares (más que todo el PIB español) en los próximos años, de los que Pekín tiene comprometidos unos 300.000 millones de dólares para infraestructuras y créditos al comercio.

Algunos observadores occidentales consideran el OBOR como una especie de *Plan Marshall* de China dirigido a los países de su entorno. Pero eso es algo que las autoridades chinas niegan. *La Nueva Ruta de la Seda* se basa en la cooperación abierta — dicen — mientras que el *Plan Marshall* de Estados Unidos que se aplicó tras la II Guerra Mundial, imponía condiciones políticas y descartó a los países europeos que cayeron en la órbita soviética. Lo que, según Pekín, contribuyó a la separación y desigual desarrollo de la Europa Occidental y Oriental. El OBOR — aseguran las autoridades chinas — es un plan abierto a todos los países a lo largo de la ruta, sin condicionantes políticos, dirigido al desarrollo económico y la construcción de infraestructuras.

China ofrece créditos en buenas condiciones para poner en marcha la Ruta de Transporte Internacional Trans-Caspio, que la unirá con Ucrania a través de Kazajistán, Azerbaiyán, Armenia y Georgia. Esta ruta cruza en ferry los mares Negro y Caspio, sin pasar por Rusia. Los primeros trenes de mercancías llegaron en 2015 desde China a Bakú, la capital azerbaiyana. Una vez terminada, la ruta Trans-Caspio transportará unos 400.000



Daniel Getachew/EFE

Operarios etíopes trabajan en la construcción del ferrocarril ligero en Adis Abeba financiado y controlado por la Corporación de Ingeniería Ferroviaria de China.

alianzas militares con Filipinas, Australia, Taiwan y Singapur.

Este cinturón estratégico norteamericano, constantemente patrullado por sus flotas de guerra, podría paralizar buena parte del comercio de China y estrangular su economía. Como alternativa, el Gobierno de Pekín ha puesto en marcha el proyecto terrestre del «Cinturón Económico de la Ruta de la Seda», que enlaza Asia Central con Europa y el Golfo Pérsico a través de Rusia, Irán y Turquía, o bien contorneando el sur de Asia por Myanmar, Bangladesh y la India.

control sobre el interior además de aumentar su ámbito de influencia regional. El gigante asiático influiría notablemente en el desarrollo de muchos países de Asia Central, Oriente Medio, sur y sudeste de Asia, y África (según lo previsto afectaría a un total de 65 países). Se trata de invertir en estados depauperados, mejorar sus infraestructuras vitales con capital y materiales chinos y garantizarse así el control sobre la zona.

Estamos hablando de un área geográfica que contiene el 55 por 100 del PIB mundial, el 70 por 100 de la pobla-



Wu Limhong/EFE

Dos buques de la Armada china rinden honores antes de partir hacia el Golfo de Adén, en las aguas de Somalia para integrarse en una misión contra la piratería que el Gobierno de Pekín tiene allí desplegada bajo el mando de la Flota del Oeste de China.

contenedores en 2020, y conectará con el corredor intermodal entre China y Turquía inaugurado a finales de 2015.

Pekín ha anunciado también que impulsará el comercio con los países del plan OBOR mediante la creación de zonas de libre comercio, la eliminación de barreras arancelarias y la simplificación de los procedimientos burocráticos aduaneros. Para financiar esta operación, el Banco de Desarrollo de China y el Banco de Importación y Exportación de China, los principales prestatarios, se han comprometido a proporcionar miles de millones de dólares (según han anunciado en varios comunicados) destinados a promover el comercio y crear nuevos mercados para los productos chinos. La meta consiste en duplicar en 2020 el valor del comercio de China con los países de Eurasia, que en la actualidad ronda los 1,5 billones de dólares.

PODERÍO NAVAL

En este gran diseño, la *Ruta de la Seda* marítima se ha convertido en una prio-

ridad para China y un desafío a su capacidad de proyección global lejos de sus fronteras. Destaca acertadamente el analista Adrián Vidales García en un reciente artículo publicado por el Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE) que el cambio de rumbo geopolítico de China está ligado a la expansión marítima con el establecimiento de una cadena de bases navales de doble uso (civil y militar). Un plan que los analistas norteamericanos denominan la estrategia del *collar de perlas*, destinada a garantizar las exportaciones y el suministro de los recursos necesarios que aseguren el crecimiento de la economía del gigante asiático. Para lograrlo, China ha creado una gran red de infraestructuras logísticas y de transporte que va desde su litoral, a través del estrecho de Malaca y el océano Indico, hasta los países productores de petróleo en Oriente Próximo y las costas orientales de África.

Es evidente que para poder asegurar esta red hay que reforzar el poderío naval, único medio para garantizar

una presencia permanente a lo largo de estas líneas de comunicación marítima con las regiones de las que depende el abastecimiento de materias primas.

Algo que implica estrechar vínculos comerciales con todos los países que jalonan la navegación por el estratégico *collar de perlas*, protegido por una fuerza naval potente. «El poder nacional integral —se afirma en un estudio de la dirigencia del Partido Comunista Chino en 2006— deriva principalmente del desarrollo económico, el cual es generado básicamente por el comercio exterior, actividad que debe ser protegida por una armada poderosa».

En suma —como señala Vidales García—, si durante las últimas dos décadas la preocupación principal de la política exterior china ha sido consolidarse como potencia regional y establecer unas líneas de suministro claves para su desarrollo económico, ahora está entrando en la nueva fase de convertirse en superpotencia mundial, y eso le exige ampliar la esfera de influencia en su entorno. Tal como

El Gobierno chino quiere controlar cualquier atisbo de inestabilidad en la extensa región de Asia Central



Zhao Junchao/EFE

Gigantescas infraestructuras

ENGLOBADA tangencialmente en el grandioso proyecto de la NRS, en junio de 2011 empezó a funcionar la línea de alta velocidad entre Beijing y Shangai, de 1.318 kilómetros, la más larga del mundo, resultado del acuerdo de la red Transasiática de Ferrocarriles firmado en Busan (Corea del Sur) en 2006 por 70 países.

Otras obras ingente paralelas a la NRS en el plano energético son el oleoducto China-Turkmenistán y el oleoducto entre Kazajistán y China, de 2.800 kilómetros, que lleva el petróleo desde los campos kazajos de Aktobe hasta la ciudad china de Alashukou, en la frontera de la provincia de Xinjiang.

También el Mediterráneo y el sudeste de Europa, y en particular Grecia, se están beneficiando de las inversiones chinas en la NRS. El proyecto de infraestructura más notable en este sentido, que finalizará en 2017, une directamente el puerto de El Pireo, uno de los mayores de contenedores en Europa, con los países de Europa Central y Oriental. Se calcula en unos 2.200 millones de euros el

coste de esta empresa, que hace llegar la *Ruta de la Seda* al corazón de Europa. Una cantidad que se financia con préstamos blandos del Banco de Importación y Exportación de China. De la construcción se encargará la corporación estatal China Railway and Construction.

Acorde con este plan, China se ha comprometido a mejorar el sistema de ferrocarriles de Grecia, incluyendo el trayecto que conectaría Salónica y Macedonia con Belgrado y Budapest. Con esto, los productos chinos, que actualmente se envían al norte de Europa por el canal de Suez y a través del Mediterráneo, pasarían a ser desembarcados en El Pireo, y desde allí irían en trenes hasta Holanda, Bélgica, Alemania y Escandinavia, lo que reduciría el tiempo de transporte en casi un mes. El Pireo se convierte así en el punto clave para la entrada de las mercancías chinas en la Unión Europea, aunque las compañías navieras chinas tienen también presencia consolidada en los puertos italianos de Nápoles y Génova, y en los españoles de Barcelona y Valencia.

explica el director adjunto del Centro de Investigación de Asia y el Pacífico de la Universidad de Pekín, Yang Baoyun, el objetivo estratégico naval de China es doble. En el plano internacional, su estrategia marítima apunta a «proteger y salvaguardar la unificación, la soberanía nacional y la integridad territorial del país para poner fin a las disputas marítimas con los países vecinos, con el fin de preservar los intereses de China y crear un entorno

favorable a su desarrollo». En el plano interno, la estrategia marítima busca, según el Gobierno de Pekín, afianzar el desarrollo sostenible y contribuir al avance económico y social.

ORÍGENES REMOTOS

La *Nueva Ruta de la Seda* tiene resonancias muy antiguas. En su versión terrestre recorre el camino que el imperio chino utilizó durante siglos para relacionarse con el resto del mundo, que

alcanzó su apogeo durante la dinastía Tang, entre los siglos VII y X. Esa vía, recorrida en la Edad Media por viajeros europeos como Marco Polo o el embajador castellano Ruy González de Clavijo, partía de Xian, en el este de China, y a través de Asia Central terminaba en la ciudad de Bursa, en la actual Turquía, y desde allí se prolongaba al sur de Europa por el Mediterráneo.

Aunque la antigua ruta se inició varios siglos antes de la era cristiana, se considera a Yang Qian (164-104 antes de Cristo) el padre de la *Ruta de la Seda* terrestre. Militar y diplomático, Qian fue un enviado imperial que exploró las regiones de Asia Central durante el tiempo de la dinastía Han. Partió desde Changan, en Xian, por entonces la capital imperial, y llegó al extremo occidental de la Gran Muralla levantada por los chinos para protegerse de las invasiones de los nómadas mongoles y turcomanos. Desde allí atravesó el gran desierto de Taklamakán, en busca de los «caballos celestiales» que se crían en el valle de Fergana, entre China y Uzbekistán.

A lo largo de 30 años Qian dejó testimonio en multitud de planos y documentos de los caminos que partían hacia los territorios occidentales, y estableció contacto con los pueblos que habitaban los actuales Kazajistán, Uzbekistán, Turkmenistán, Tayikistán, Kirguistán, Irán y Afganistán.

A finales del siglo IV, se inicia lo que se considera el embrión de la *Ruta Marítima de la Seda* con el monje budista Faxian, que después de 15 años de peregrinaje por el valle del Indo y el interior de la India vivió para contarle y regresó a China en barco desde las costas de Ceilán y Bengala. La expansión marítima se consolidó en la primera mitad del siglo XV, cuando el navegante Yeng He organizó una serie de viajes patrocinados por la dinastía Ming. Desde el puerto de Guangyou (Cantón), los barcos de He llegaron al Golfo Pérsico, el Mar Rojo y el puerto de Malindi, en Kenia, bordeando la India, y hacia el sudeste a las costas de Indonesia por el estrecho de Malaca.

El imperio mongol de Gengis Kan (1162-1227) impuso la Pax Mongolica en todo el cinturón central de Asia, lo

que abrió el comercio de mercancías chinas a un extenso territorio que iba desde China a las costas del Báltico.

La seda fue una de las mercancías más valiosas que se transportaron por la Ruta entre Oriente y Occidente a la que dio su nombre. A través de esta red de caminos también llegaron a Europa las especias y el jade y se transmitieron tecnologías básicas como la imprenta o la fabricación del papel. Peregrinos, artistas, monjes, comerciantes, artesanos y embajadores viajaron durante siglos por las vías que se entrecruzaban en el centro de Asia y aún siguen siendo practicables, aunque la mayoría del comercio se realice ahora por mar.

SEGURIDAD

Cuestiones económicas aparte, el papel de Asia Central en la visión estratégica de China ligada a la NRS es crucial también en lo que respecta a la seguridad. China está preocupada por cualquier atisbo de inestabilidad generada en la extensa región centroasiática, que podría repercutir en Xinjiang e inflamar el activismo de los uigures musulmanes, con presencia en Kirguistán, Kazajistán y Uzbekistán.

Otras amenazas más directas proceden de organizaciones como el Partido Islámico del Turkeistán (PIT) y el Movimiento Islámico de Uzbekistán (MIU), grupos que, en opinión del gobierno chino, podrían proporcionar apoyo militar a los uigures separatistas de Xinjiang. Para contrarrestar estos riesgos, China cuenta con el apoyo operativo de la Estructura Regional Antiterrorista, que forma parte de la Organización de Cooperación de Shangai (OCS), integrada, además de China, por Rusia, Kirguistán, Tayikistán, Pakistán, la India y Uzbekistán. Esta organización establece que todos sus miembros cooperarán de forma conjunta en la lucha contra el terrorismo, el separatismo y el extremismo.

La OCS es un instrumento fundamental de la penetración china en toda la región de Asia Central, una herramienta estratégica de alto valor para reforzar las relaciones bilaterales con los Estados centroasiáticos, acceder a los recursos energéticos y expandir el comercio en la zona.



Arriba, la actual cúpula del PCCh (con Xi Jinping a la cabeza) tras su elección en el año 2012. Abajo, soldados durante un desfile de conmemoración de la República Popular.



La seguridad es y seguirá siendo un elemento clave de la relación de China con los países de Asia Central. Una constante prevención que podría requerir la participación militar directa de Pekín en la zona, ayudando con armas e instructores a países con escasa capacidad defensiva, como Tayikistán, cuya frontera con Afganistán es muy porosa, lo que supone una potencial amenaza permanente para China.

En cualquier caso, los análisis de la situación internacional coinciden en que el crecimiento de la influencia china en Asia Central (región sobre la que también se proyecta la sombra de Rusia) supone uno de los cambios geopolíticos trascendentales del siglo XXI y un campo de confrontación estratégica a escala global. El escenario del *Gran Juego* en el corazón del mundo.

Fernando Martínez Láinez