

LA NUEVA RUTA DE LA SEDA:

—BAJO LA LUPA—

LA APUESTA CHINA PARA CAMBIAR EL MUNDO

Dr. Miguel Alfonso, PhD

INTRODUCCIÓN

En los últimos veinte años hemos asistido a la reemergencia de la que durante siglos fue la gran potencia asiática; un gigante dormido que durante un siglo y medio se vio sometido a la humillación de verse doblegado por unas potencias extranjeras que pugnaban por decidir su destino. Hoy, China, dueña de su propio destino, y con sus actuaciones modela la geopolítica mundial y altera el *status quo* de ese mundo unipolar-multipolar en el que la sociedad internacional se ha adentrado en la última década. Y en ese sentido, el lanzamiento del titánico proyecto de la nueva **Ruta de la Seda** constituye un factor de cambio geopolítico fundamental en la sociedad internacional del siglo XXI.

El ascenso al poder de **Deng Xiaping**, después de la muerte de **Mao Tse Tung**, abrió una nueva etapa en la historia China, cambiando la arquitectura de la política exterior, basada en los **Cinco Principios de Coexistencia Pacífica** (*respeto mutuo por la soberanía y la integridad territorial, no agresión mutua, no interferencia en los asuntos internos de otros países, igualdad y beneficio mutuo, y coexistencia pacífica*). A partir de allí, China redireccionó su modelo político y su forma de gobierno. Decidió abrirse a la economía de mercado fuera de sus fronteras y preservar la ideología comunista puertas adentro. Se presentó al mundo bajo la égida "**Dos sistemas, un gobierno**" y para los críticos internos, **Deng Xiaoping** cerró el debate con su famosa frase: "*no importa el color del gato si caza al ratón*".

La estrategia a seguir quedó marcada por el siguiente consejo de **Deng Xiaoping** a sus sucesores: *"Observad con calma, asegurar nuestra posición, hacer frente a los asuntos con tranquilidad, ocultar nuestras capacidades y esperar el momento oportuno, ser bueno en mantener un perfil bajo, nunca liderar la reivindicación, llevar a cabo operaciones de carácter modesto"* (La estrategia de los 28 caracteres de Deng Xiaoping, ápod Moncada, 2011, pag 7). Dicho en otras palabras: *"Esconded las propias fortalezas y ganad tiempo"*. Es decir, mantener la discreción y el bajo perfil para no generar antagonismos mientras se avanzaba en todos los frentes *"hasta que llegue la hora de ver cómo nos convertimos en gato y dejemos de ser cola de ratón"*. El 11 de diciembre de 2001, tras 15 años de arduas negociaciones, China ingresó finalmente como miembro número 143 en la Organización Mundial de Comercio (OMC). Ya no era contrabando, estaba dentro. Para esa fecha, el año 2001, la inversión extranjera de China apenas superaba los u\$s 2.000 millones. Pero de allí al 2014 la exportación china de capital aumentó casi 40 veces.

LA RUTA DE LA SEDA. UN CAMINO LARGO POR RECORRER

Hace unos 2.000 años, comerciantes y caravanas comenzaron a trasladarse de este a oeste, comerciando sus productos, creando una singular trama de caminos que fue conocida como la *Ruta de la Seda*. El punto de partida de esa aventura era la ciudad de Xi'an en China. Fue el camino que **Marco Polo** hizo, atravesando los desiertos y montañas de Asia Central y el Cercano Oriente, en el siglo XIII.

Veinte siglos después de su apertura, China asume la construcción de una nueva y moderna **Ruta de la Seda**, con el fin de desarrollar una gigantesca red comercial y de



Figura 1. Los jefes de Estado o Gobierno de 37 países participaron en el segundo Foro sobre la Nueva Ruta de la Seda, que se celebró en Pekín (2017). El foro, al que asistieron más de 1.500 delegados de más de 130 países, incluidos 29 jefes de estado y líderes de gobierno extranjeros, fue la conferencia de más alto nivel sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta desde que el presidente chino Xi Jinping planteó el concepto por primera vez en el 2013.

infraestructuras que conecte Asia con Europa y África, a lo largo y más allá de las antiguas rutas comerciales, destinada a fortalecer el comercio, atraer inversión y compartir su prosperidad.

Desde el comienzo mismo del siglo XXI, China asume un rol protagónico en la escena mundial. Protagónico e imprescindible: en los últimos cinco años representa más del 30% del crecimiento mundial. No es solo la nación exportadora más importante del mundo, sino también un inversor decisivo para el desarrollo global y el líder del libre comercio y de una globalización más equitativa y sostenible.

Para alcanzar sus metas, se hizo indispensable para China, el desarrollo de rutas comerciales alternativas. Traza para ello, a partir del 2013, las bases de un gigantesco proyecto geopolítico y económico, destinado a cambiar el mundo tal como lo conocimos. El presidente **Xi Jinping**, en un discurso pronunciado en la Universidad Nazarbayev en Astaná (Kazajstán), en septiembre de ese año, presentó oficialmente al mundo, por primera vez, la intención de su país, de crear una Nueva **Ruta de la Seda**: la Iniciativa de la Franja y la Ruta o **One Belt, One Road** (OBOR) o **Belt and Road Initiative** (BRI) (*Revista Marco, n°4, dic. 2016*).

La Nueva Ruta es la apuesta estratégica china para construir y consolidar un gran mercado continental euroasiático común e integrado, que terminará de desplazar el centro hegemónico del mundo de Occidente al Asia y constituirá, además, su aporte transformador a la globalización. Para China es un proyecto vita-geopolítico y económico- que marcará completamente su propio futuro y el de todos.

El presidente **Xi Jinping** ha hablado de cinco factores de conectividad que definen La Nueva **Ruta de la Seda**, entre ellos: la comunicación política, la conectividad vial, la circulación monetaria y el entendimiento entre los pueblos, incluidos los intercambios, flujos de turistas y de estudiantes (*Casarini, N. 2016. China la Nueva Ruta de la Seda. Editorial Vanguardia. España. Barcelona. Recuperado de: <http://www.atrio.org/wp-content/uploads/LAVANGUARDIA-1-Nueva-ruta-de-la-seda-I.pdf>*) (**Figura 1**).

Como todo proyecto estratégico de enorme trascendencia, su implementación está proyectada a lo largo de décadas. La primera parte de este monumental "sueño chino" tiene prevista su finalización en 2049, conmemorando los 100 años de la fundación de la República Popular China.

La colosal iniciativa prevé dos grandes rutas principales para conectar China con el resto de Asia y Europa: una terrestre y otra marítima (**ver Figura 2**). Con ambas, China plantea crear ese mercado continental euroasiático integrado. La primera es el **Cinturón Económico de la Ruta de la Seda**, que partiendo desde diferentes ciudades chinas llega a Xinjiang, que es el gran articulador de todas las rutas terrestres hacia el oeste. En esa región, el gobierno chino ha hecho enormes inversiones, con el objetivo de una

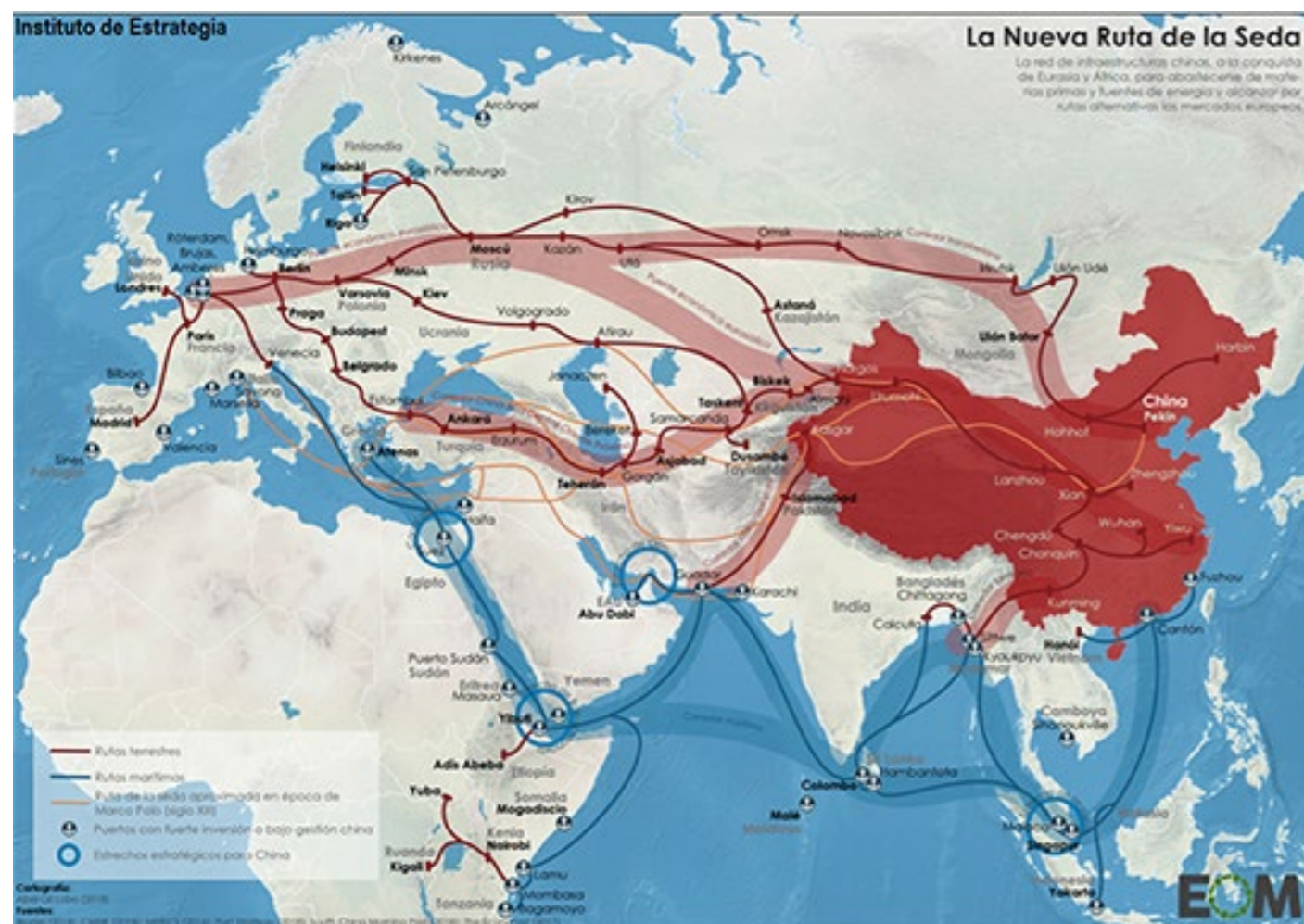


Figura 2. El proyecto de la Nueva Ruta de la Seda, cuyo nombre oficial es One Belt One Road Initiative, es quizás el proyecto geopolítico más ambicioso que China ha intentado llevar a cabo jamás. Supone abrir todo un abanico de rutas comerciales hacia el oeste que irán apoyadas por gigantescas inversiones en infraestructuras y planes de desarrollo para los países por los que pase esta ruta. La primera ruta es el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda, que partiendo desde diferentes ciudades chinas llega a Xinjiang, que es el gran articulador de todas las rutas terrestres hacia el oeste (Trazados rojos). La segunda es la Ruta Marítima de la Seda, que bordea la costa del Pacífico hasta el Índico, sube por el mar Rojo y la costa africana y termina vinculándose con el mar Mediterráneo (trazado azul).

mejor conexión con Europa y Oriente Medio. portuarios conexos (Figura 3).

La segunda es la **Ruta Marítima de la Seda**, que bordea la costa del Pacífico hasta el Índico, sube por el mar Rojo y la costa africana y termina vinculándose con el mar Mediterráneo.

Para alcanzar sus objetivos iniciales, el desafío se ha centrado en el desarrollo de una serie de infraestructuras básicas, en Asia, pero también en Europa. Ello implicó consolidar una larga serie de conexiones terrestres viales y ferroviarias entre diferentes centros estratégicos de comercio, tanto en Asia como en Europa, desarrollos industriales y

La Ruta recorre un total 65 países, que participan en esta iniciativa, impulsada por enormes inversiones por parte de China. En mayo del 2017, el presidente Xi organizó en Beijing, una cumbre mundial donde comprometió 100.000 millones de yuanes (unos u\$s 15.500 millones) en un fondo específico, además, los bancos chinos concederán préstamos por otros u\$s 69.000 millones. "Es un esfuerzo ambicioso y sin precedentes", reconoció el presidente del Banco Mundial, **Jim Yong Kim**, sobre el plan con el que China pretende "transformar" el orden económico mundial. Cuenta para



Figura 3. El tren bala de nueva generación 'Fuxing'. Debutó en el trayecto Beijing-Shanghai en 2017. Un tren Fuxing partió de Beijing y otro hizo lo propio de Shanghai, alcanzando una velocidad máxima en el recorrido de 400 km/h y manteniendo una media de 350 km/h.

ello, con varios medios financieros: el Fondo de la Ruta de la Seda, el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructuras, el Banco de los BRICS y, también, acuerdos económicos bilaterales con otros estados. Según cifras oficiales, la Iniciativa cuenta ya con una financiación de u\$s 210.000 millones. Los países implicados solo en la Ruta terrestre representan el 60% de la población del planeta y alrededor de un tercio del PIB mundial. Se prevé que las inversiones del desarrollo completo puede significar una inversión total de u\$s 500.000 millones ("**Cumbre de Ruta de la Seda: último paso hacia la quiebra del dominio de EEUU**". *Sputniknews*, 16-05-2017; *Vidales, A. 2016. La nueva ruta de la seda y el resurgimiento geopolítico de China. Instituto Español de Estudios Estratégicos. España. http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2016/DIEEO78-2016_RutaSeda_geopoliticaChina_AdrianVidales.pdf).*

Las inversiones son múltiples y muy diversas a lo largo de toda la Ruta. Algunos tramos muy avanzados como el **Corredor Económico China-Pakistán (CECP)**, cuyo objetivo es unir la región occidental de China con el Mar Árabe y el Océano Índico, vía Pakistán, incluye la modernización de carreteras, ferrocarriles, gasoductos y otros grandes proyectos de infraestructura desde la costa paquistaní del Mar Árabe hasta la frontera noreste del país, que limita con China.

Esa parte del proyecto tiene un costo de casi u\$s 51.000 millones (u\$s 46.000 millones aportados por China) e incluyó la modernización del estratégico puerto de Gwadar, cerca de la frontera con Irán. Para unirlo con el oeste de China se construyeron 500 kms. de carretera, para facilitar el acceso de los productos chinos hacia Medio Oriente de manera más fácil que con la ruta actual, que pasa a través del estrecho de Malaca, entre

Malasia e Indonesia. Este tramo del proyecto incluye la construcción de un aeropuerto en la región.

Una de las metas de China es crear una red que permita, por mar y tierra, generar rutas alternativas para la exportación de sus productos y recibir las materias primas imprescindibles que permitirá continuar con su desarrollo. Para ello requiere grandes conexiones por Asia Central, Rusia, el subcontinente indio, el sureste asiático e incluso el este de África. La iniciativa llega en un momento en el que China, tras 30 años de reforma hacia una economía de mercado y rápido desarrollo, se proyecta al liderazgo

mundial reivindicando la globalización y el libre comercio, frente a la tendencia al aislamiento que el mundo contempla desde la llegada al poder de Donald Trump en EEUU y el Brexit en la UE.

El objetivo es claro. Lo definió el presidente Xi en mayo del 2017: *“Esperamos desencadenar nuevas fuerzas económicas para el crecimiento global, construir nuevas plataformas para el desarrollo mundial y reequilibrar la globalización para que la humanidad se acerque más a una comunidad de destino común”*. Esa es la dimensión y el propósito del proyecto de expansión de obras públicas conocido como Nueva **Ruta de la Seda**, con

el que su país intenta mejorar las conexiones entre Asia y otras regiones del mundo.

En materia de ferrocarriles, la Nueva **Ruta de la Seda** también alberga importantes realizaciones. China opera una veintena de trenes de carga directos a una veintena de ciudades europeas como Madrid, Londres, Varsovia o Rotterdam (Holanda). Ahora su objetivo es una red más coordinada que sea una alternativa más rápida (aunque más costosa) al transporte marítimo de sus productos a su mayor socio comercial Europa. Con su concreción hace más de tres años, la línea férrea Yiwu (China)-Madrid (España) es el trayecto más largo de un tren de

mercancías de la historia. Recorre 13.052 kms, atravesando ocho países (China, Kazajistán, Rusia, Bielorrusia, Polonia, Alemania, Francia y España). El primer convoy fue de 600 metros de largo con 40 contenedores (1.400 toneladas de bienes de consumo) con una duración de 21 días hasta la importante terminal logística ferroviaria Madrid-Abroñigal. Una ruta naval implicaría 6 semanas y el mismo viaje por carretera/camión supondría casi el triple de emisiones de CO₂ (44 toneladas por ferrocarril frente a 114 por carretera). El actual enlace con la terminal de Zaragoza cuenta ya con una salida diaria para contenedores completos y una semanal de mercancía consolidada (**Figura 4**).

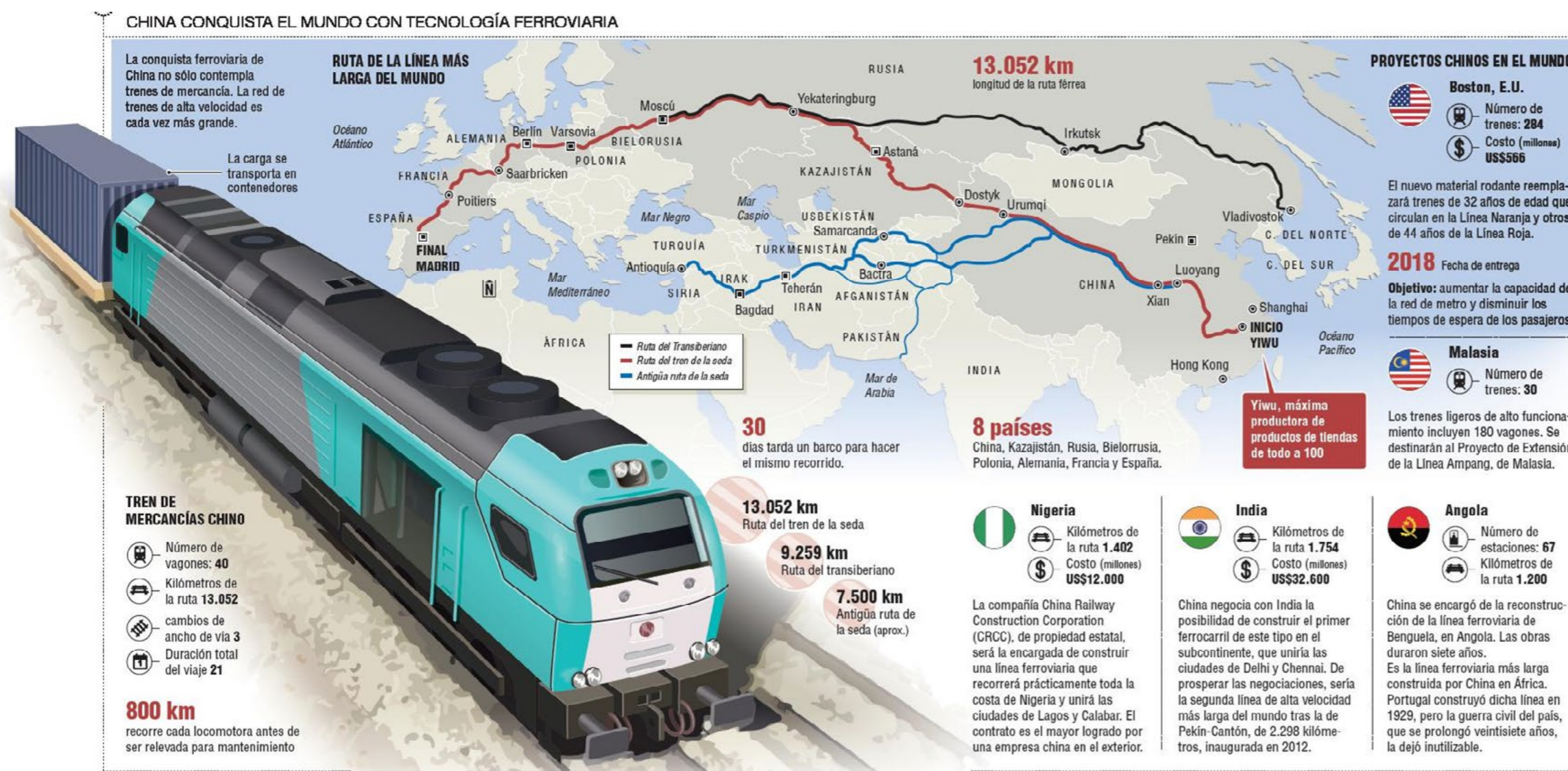


Figura 4. Ruta ferroviaria más larga del mundo: YIWU-MADRID. 13.052 kilómetros. En 2014 se inauguró esta línea ferroviaria que conecta China con España, pagada casi íntegramente por el gobierno Chino. Hace al año 90 viajes. 79 desde Yiwu hacia Madrid y 11 desde Madrid hacia Yiwu. En sus inicios se tardaban 21 días, pero se ha optimizado para que ahora se tarde entre 12 y 14 días, y realiza grandes tramos a 120 km/h. Se está ultimando que se habiliten vagones de pasajeros para hacer una ruta mundial entre China y España, pasando por 8 países, y solo falta subir la frecuencia de trenes entre Madrid y Yiwu para hacerla viable.

las obras de un tren de alta velocidad que conectará el sur de China con Singapur o el tren que atravesará Malasia de oeste a este. Las obras de tren de alta velocidad tailandés entre Bangkok y Nong Khai, en la frontera con Laos, también están en marcha.

Los proyectos en fase de realización son múltiples. Como parte de la Ruta Marítima de la Seda, el desarrollo de puertos es clave. El de Colombo, en la capital de Sri Lanka es uno de los prioritarios en el plan. Y también China, se ha hecho con el control de uno de los puertos más importantes del Índico, el puerto de Hambantota (Sri Lanka), un puerto de aguas profundas que es clave en la ruta hacia los países del Golfo pérsico, Europa y la costa africana del Índico.

Se han empezado a realizar los primeros proyectos del Corredor Económico Chino-Mongol-Ruso, con el inicio del puente sobre el río Amur entre Rusia y China; el proyecto de tren de alta velocidad entre Moscú y Kazán y la construcción del gaseoducto Fuerza de Siberia que suministrará a China 38.000 millones m³ de gas cuando esté concluido.

Tampoco África está exenta de proyectos. China ya comenzó la construcción de un ferrocarril entre las dos principales ciudades de Kenia, Nairobi y Mombasa, como parte de una futura red de transportes en África Oriental. En los proyectos de infraestructura de transporte para el continente se enmarcan la carretera en desarrollo, ya iniciada, entre Adís Abeba, capital de Etiopía, y Adama; el tren ya inaugurado entre ese país y Yibuti, donde empresas chinas trabajan también en la construcción de un centro logístico marítimo importante.

En Asia Central continua la construcción del cuarto gaseoducto que une China con Turkmenistán, su principal proveedor de gas. La reciente ruta abierta que parte desde Xinjiang, recorre todo Kazajistán hasta el mar Caspio, donde los trenes chinos descargan sus contenedores en barcos que cruzan el mar hasta Azerbaiyán, para allí volver a ser cargados en trenes, abre una nueva vía de contacto con Europa.

En Turquía, tres empresas públicas chinas compraron Kumport, cerca de Estambul, el tercer puerto más importante del país, considerado como un importante centro de enlace entre “el Cinturón” y “la Ruta”.

En síntesis, la Nueva **Ruta de la Seda** avanza raudamente por Eurasia y pretende enlazar muy pronto con América Latina, en un gigantesco proyecto que sin duda, cambiará el mundo en la próxima década, poniendo a Asia en su centro y convirtiendo a China en el referente de un mundo globalizado que busca un destino sostenible de prosperidad y paz en común, lo que Xi llama “*una civilización ecológica*”.

LAS CARTAS SOBRE LA MESA. LA DISPUTA POR EL PODER MUNDIAL

En un contexto de transición histórica -crisis capitalista estructural y crisis del orden mundial-, cuya dimensión geopolítica comienza a percibirse claramente a partir de 1999-2001, cuando brota germinalmente la situación de multipolaridad relativa que hoy vivimos, como reacción a la globalización financiera neoliberal estadounidense-angloamericana y su expansión política y militar; se establecen la lucha y cooperación entre bloques y polos de poder mundial que tienen como protagonistas a dos poderes re-emergentes: China, nuevo centro



Figura 5. El presidente chino, Xi Jinping, y el ruso, Vladímir Putin, en el marco de la Cumbre de la Ruta de la Seda, en China.

dinámico de la economía mundial y polo de poder con capacidad de desafiar el Orden Mundial vigente, y Rusia, potencia militar, hidrocarburífera y territorial Euroasiática (figura 5).

Con la promoción del gobierno de los Estados Unidos del Tratado Trans-Pacífico, la declaración de Japón de su intención de adhesión en marzo de 2013 y el impulso del Tratado Trans-Atlántico de Comercio e Inversión, se observa un avance geoestratégico sobre las periferias euroasiáticas; a lo que debemos agregar el avance de la OTAN hacia Europa del Este y el estallido de los enfrentamientos en Ucrania hacia noviembre de 2013, cambia la situación mundial y se perfila una nueva fase de la crisis.

En este contexto, en septiembre de 2013 China comienza a promover el BRI, convergiendo con una Rusia cada vez más

inclinada hacia la construcción de un polo de poder anclado en el espacio euroasiático. El proyecto de la **Ruta de la Seda** no solamente está concebido para conquistar los mercados más apetecibles del mundo, sino será la palanca que va a mover el epicentro económico mundial hacia el continente asiático.

Basta observar el mapa para comprender que el trazado de la **Ruta de la Seda** tiene una importancia estratégica infinita, pues se trata de la integración de Eurasia. Por un lado, atraviesa Irán interconectando las principales ciudades. Por otro, es una puerta de conexión con la región clave de mayor interés geopolítico, tanto para la supremacía de EE. UU., como para la expansión de China.

Por otra parte, la intención de Pekín de invadir tales mercados internacionales no será con las baratijas de “Todo a un dólar”. China es el mayor exportador mundial, en ramas de

cada vez mayor complejidad, mostrando su enorme competitividad, como por ejemplo en productos tecnológicos y sus partes, que apuntan al mundo de la Inteligencia Artificial (IA). Para ello, el gobierno chino anunció un plan para convertirse en la primera potencia en la materia para 2030. Ya antes, en 2015, China, con el presidente Xi Jinping, había anunciado objetivos tecnocráticos en el documento Made in China-2025 (<https://www.csis.org/analysis/made-china-2025>). Y http://english.www.gov.cn/policies/latest_releases/2015/05/19/content_281475110703534.htm), que planteaba llegar en 2049 a una posición dominante en diez sectores estratégicos, entre ellos la robótica y la manufactura inteligente, los semiconductores, los vehículos autónomos, la IA y la biotecnología. Junto al programa geopolítico de infraestructuras de la **Ruta de la Seda**, se trata de poner a China en el centro de la economía global con la IA, capítulo que se tratará en otro artículo de este dossier.

En el orden político, una particularidad significativa del proyecto BRI es que se erigió sobre bases de coordinación intergubernamental. China requería el acercamiento de sus vecinos. Para ello, la diplomacia cultural y de vecindad, que en los últimos tiempos ha venido desarrollando Pekín, ha sido una pieza clave que contribuyó a sortear las tensiones y discrepancias, al hacer prevalecer los intereses comunes. El ascenso económico de China requería la consolidación de su influencia en un territorio cercano, rico en recursos naturales y energéticos, con un mercado superior a los sesenta millones de personas, que la cercanía a Rusia no alcanzaba a saturar. De esta forma quedaban zanjadas dos cuestiones acuciantes para las prioridades estratégicas de China:

primero, el acceso a nuevas fuentes de recursos naturales y energéticos; y, segundo, la búsqueda y consolidación de nuevas rutas, más seguras y económicas, para la expansión de su comercio y la entrada de las materias primas provenientes del exterior.

Sin embargo, hasta la fecha, EE.UU. no ha dado muestras de que tiene intenciones de compartir su hegemonía con cualquier otro país o región (ni con Europa occidental siquiera, que ha sido su fiel aliada por más de medio siglo). El mundo bipolar no pasa por la mente de los politicólogos de Washington. Mucho menos el mencionado mundo multipolar de Samir Amin, que pondría el mundo sobre una plataforma mucho más estable. En este sentido, en el último lustro las diferentes ideas en torno a la constitución de un mundo multipolar se enfrentan a grandes obstáculos. La única posibilidad de que surja un polo capaz de enfrentar a la hegemonía norteamericana se presenta en la emergencia de China como potencia económica.

EE.UU. es consciente de esa perspectiva que se agiganta con cada año que pasa. **Hillary Clinton** (2011) afirmaba que el futuro de la política mundial se decidiría en Asia y en el Pacífico, no en Afganistán o Irak (como definen los neoconservadores), y que Estados Unidos debería estar justo en el centro de la acción. Adicionalmente, en 2011, **Barack Obama** anunció el "pivote" de la política estadounidense con respecto a Asia; en su discurso sobre el estado de la Unión de 2015: "**China desea establecer las reglas de la región con el crecimiento más rápido del mundo. Eso pondría a nuestros trabajadores y nuestras empresas en desventaja. ¿Por qué deberíamos dejar que eso ocurra? Somos nosotros quienes deberíamos establecer esas reglas**".



Figura 6. El estrecho de Malaca. Está vía es de vital importancia para el comercio internacional de China. Por allí pasa el 90 % de los requerimientos petroleros del país y gran parte de sus exportaciones (<https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/china-e-india-la-lucha-por-las-puertas-del-estrecho-de-malaca>).

Veinticuatro años después de la Guía de Planificación de Defensa del Pentágono, prevalece la misma mentalidad: "**Nuestro primer objetivo es prevenir el resurgimiento de un nuevo rival... para evitar que cualquier potencia hostil domine una región cuyos recursos, bajo un control consolidado, serían suficientes para generar una potencia global. Estas regiones incluyen Europa Occidental, Asia Oriental, el territorio de la antigua Unión Soviética y el sudoeste de Asia**". Esta política ha conllevado a un amplio cerco militar, naval y aéreo que está construyendo el Pentágono en el arco que va de Japón a la India, del océano Pacífico al Índico, está llevando a China a estrechar lazos continentales con Rusia, Irán, Corea del Norte y Pakistán. Su objetivo es encontrar una vía alternativa al largo y angosto estrecho de Malaca, el cual trataremos más adelante.

Para contrarrestar la evidente ofensiva económica de China, EE.UU. solo puede responder con fuerza militar. Controla militarmente los yacimientos petroleros del

Medio Oriente, ha movilizado a la OTAN para ocupar Europa central y agita su bandera guerrera en el oriente europeo. En el Mar de China, Washington provoca situaciones de forma cotidiana que crean tensión entre Pekín y sus vecinos.

El **Tratado del Pacífico** pretende frenar la expansión económica de China en el Lejano Oriente, desde Japón hasta Singapur, pasando por Vietnam e, incluso, Australia. Todo esto forma parte del plan geoestratégico que ha diseñado EE. UU. para hacer frente y contener a China en el Pacífico, el cual tiene el nombre de **Iniciativa de Seguridad Indopacífica**. Es una respuesta complementaria a dos planes ya existentes propuestos con anterioridad, cada uno llamado **Iniciativa de Disuasión Indopacífica**. El objetivo es claro: La simbiosis seguridad-disuasión, envía una señal diáfana tanto a sus socios y aliados en la región como a sus adversarios, que abortarán todo el espectro de amenazas a violentar la seguridad en la zona. Los tres planes compiten para afinar el gasto del



Figura 7. De la mano de su crecimiento y desarrollo económico, que transforma la geoeconomía global, China desarrolla su complejo militar y moderniza a grandes velocidades sus Fuerzas Armadas. En este sentido, el presupuesto militar de China ha venido incrementándose progresivamente en los últimos años, llegando en 2014 a los 130.000 millones de dólares y superando los 220.000 millones en 2017. Posee el segundo presupuesto militar a nivel mundial, aunque muy por debajo de los EE.UU.

Pentágono en la región Indopacífico cuyo concepto geopolítico sustituye al Asia-Pacífico (Vladimir Padrino, 2020. *La Escalada de Tucídides, hacia la tripolaridad*). Mientras que China tiene como opciones absorber la debilitada economía de EE.UU. en un BRICS ampliado o enfrentar un escenario de guerra inaceptable para una potencia en ascenso.

Es importante reseñar la enorme amenaza que existe para los planes de China: el cuello de botella del **estrecho de Malaca** (ver figura 6). Este vital estrecho que conecta el océano Índico con el Pacífico, a través del mar de China Meridional, nunca ha sido problemático, a pesar de la situación tensa que genera. Es la ruta del petróleo más corta desde los proveedores del Oriente Medio hasta los mercados asiáticos de China, Japón y Corea del Sur. El bloqueo de esta vía marítima implicaría una situación de niveles catastróficos. Para tener idea de lo apocalíptico que sería ese escenario, en

los últimos años, entre el 85 y el 90 % de los flujos totales de petróleo anuales, de más de 16 millones de barriles por día, pasan a través de este punto (Vladimir Padrino, 2020. *La Escalada de Tucídides, hacia la tripolaridad*).

China se enfrenta al desafío de Estados Unidos que es la *"potencia militar dominante en Asia y cuya marina tiene la capacidad de bloquear los puertos y el tráfico marítimo chino contando con la ventaja estratégica que le ofrecen sus bases rodeando la periferia china, en Japón, Corea y Guam"* (Mackinla y Ferreirós, 2011:3).

No obstante, la economía capitalista de EE.UU. está estancada. Su única salvación, si no logra resolver su problema interno, es seguir saqueando las economías del resto del mundo, incluyendo Europa.

Existen tres razones para hablar de los EE.UU. como una potencia decadente:

i) Para iniciar, la económica, una guerra de monedas, donde el dólar estadounidense ya no es la única reserva cambiaria en la economía-mundo, su base es la compra de bonos de la deuda que hacen Japón, China y otros países, en el caso de China hasta finales de 2017, era el país con más deuda estadounidense en su poder (18,8%) según el Departamento del Tesoro y La Reserva Federal al 15 de febrero de 2018.

ii) La segunda es la dimensión militar. Las invasiones a Irak y Afganistán, han demostrado que no es suficiente contar con tecnología de vanguardia en aviones, barcos y bombas. Un país debe contar con una gran fuerza terrestre que domine a la resistencia local. Estados Unidos no cuenta con esa fuerza, debido a razones políticas internas, por consiguiente, nunca ganará esas guerras.

iii) La última razón es política, los países en todo el mundo pueden desafiar

políticamente a Estados Unidos. Por ejemplo: en Latinoamérica la CELAC, UNASUR, PETROCARIBE Y LA ALBA, en el este asiático la Organización de Cooperación de Shanghái, que reúne a Rusia, China, India, Pakistán, y como país observador a Irán.

Por otra parte, de la mano de su crecimiento y desarrollo económico, que transforma la geoeconomía global, China desarrolla su complejo militar y moderniza a grandes velocidades sus Fuerzas Armadas. En este sentido, el presupuesto militar de China ha venido incrementándose progresivamente en los últimos años, llegando en 2014 a los 130.000 millones de dólares y superando los 220.000 millones en 2017. Posee el segundo presupuesto militar a nivel mundial, aunque muy por debajo de los EE.UU. Uno de los aspectos centrales del desarrollo militar chino tiene que ver con la disputa por el control del Pacífico, principal área de acumulación del planeta y centro principal de disputa

para definir la hegemonía mundial en el siglo XXI (**Figura 7**). En este escenario, China profundiza el desarrollo y la construcción de portaaviones, submarinos y misiles, fortaleciendo la capacidad estratégica de su complejo industrial-militar.

Sin embargo, Pekín deberá superar dos grandes obstáculos para poder ser la nueva potencia hegemónica, el primero, de acuerdo con datos del Banco Mundial, de las 36 mil 200 millones de toneladas de CO2 que se emiten en el planeta, China produce en torno a 10 mil 250 millones de toneladas (28,3%), sobre las 5 mil 200 millones de toneladas de Estados Unidos (14,4%). En este caso tras la salida de Estados Unidos del Acuerdo de París, China aspira a ser líder en la implementación de ese pacto mundial, que representa la transición de energías fósiles a generación limpia.

El otro problema a resolver es con sus vecinos en el mar de la China Meridional, si China logra la reunificación con Taiwán, desencadenara una serie de sucesos tales como la reunificación de Corea y posiblemente surgirá una conciliación entre Japón y China, creando una estructura geopolítica unificada en el este asiático que podría asumir una posición de hegemonía.

Finalmente, ¿desplazará la potencia emergente a la potencia decadente para el 2025? Es algo que no podemos afirmar, si bien China avanza a pasos agigantados en lo económico, mejora su fuerza militar considerablemente y juega un serio papel político en Asia y en otros continentes, lo que si podemos afirmar es que China será más fuerte en 2025, garantizando una estabilidad con el liderazgo de Xi Jinping en el Partido Comunista, con un sólido sistema que tiene a su favor el éxito económico y el sentimiento nacionalista.



Figura 8. El presidente chino, Xi Jinping, debe enfrentar, aparte de la guerra comercial de EE.UU, a la pandemia del coronavirus, por el cual aquellos países que recibieron grandes préstamos por Pekín no puede afrontar el pago de tales deudas.

LA PANDEMIA DEL CORONAVIRUS Y LA RUTA DE LA SEDA. ¿RETO U OPORTUNIDAD?

¿Cuál puede ser el efecto de la crisis del COVID-19 en el desarrollo del BRI? ¿China continuará impulsándolo o va a abandonar poco a poco el proyecto? Difícil respuesta. No hay que olvidar que la República Popular incorporó a la constitución la promoción del BRI y que se trata de uno de los únicos proyectos cuya duración se ha fijado hasta 2049, año en que se celebrarían los 100 años de dicha constitución.

El brote del Coronavirus en China y su posterior expansión alrededor del mundo ha implicado que las inversiones en el marco de la Nueva **Ruta de la Seda** se detuvieran. En este contexto, los países que recibieron préstamos por parte de China para adelantar las mencionadas inversiones han manifestado que tienen dificultades para

cumplir con las obligaciones adquiridas, poniendo en riesgo el éxito del proyecto. Un agravante de esta situación es que muchas naciones deudoras, particularmente las ubicadas en África, ya eran de alto riesgo antes de la pandemia (**Figura 8**).

Además de vencer los bloqueos que impone Estados Unidos, la iniciativa de la **Ruta de la Seda** debe enfrentar las amenazas asociadas al impacto del coronavirus en el mundo, pues las finanzas de los países que recibieron los préstamos chinos se encuentran debilitadas e incapaces de asumir las obligaciones asociadas a estas deudas. En este contexto, China se encuentra en una encrucijada: de un lado, si renegocia los préstamos otorgados podría generar presiones en su sistema financiero y, en últimas, en su economía real, la cual también se ha visto golpeada por la pandemia. De otro lado, si no

hay ninguna renegociación, recibiría fuertes críticas a nivel mundial, especialmente, por parte de los países que se opusieron al proyecto argumentando que se trataba de una especie de trampa de deudas.

Es importante indicar que en abril, el G20, que incluye a China, acordó permitir que 73 países pudieran suspender los pagos del servicio de sus deudas hasta fines de 2020, lo cual se cree incluye a los bancos chinos.

Algo crucial es que la mayoría de los préstamos (de la **Nueva Ruta de la Seda**) se hicieron en dólares estadounidenses. Con una guerra comercial con Estados Unidos, China está sintiendo cada vez más la escasez de dólares. Esto dejará al país con muy pocas opciones y el gobierno de Xi se verá increíblemente impotente e incompetente si los países en desarrollo no pueden pagar sus préstamos.

A pesar de los inmensos retos que la pandemia supone para la **Nueva Ruta de la Seda**, también representa una oportunidad para el desarrollo de otros dos pilares añadidos al proyecto en 2017: las **Rutas de la Seda Digital y de la Salud**. Ambas fueron integradas al proyecto en 2017 en el marco de una mayor conectividad sanitaria y digital paneuroasiática. Como parte de ello, China ha estado construyendo infraestructura de telecomunicaciones, hospitales e instalaciones sanitarias y proveyendo equipo y formación médica a los países que participan en la Iniciativa de la Franja y la Ruta.