



Universidad Internacional de La Rioja

Facultad de Derecho

Grado en Ciencias Políticas y Gestión Pública

China y las Nuevas Rutas de la Seda:
El eje euroasiático y nuevo orden
multipolar

Trabajo fin de estudio presentado por:	Luis Alberto Torrado Morales
Tipo de trabajo:	Trabajo teórico-práctico
Director/a:	Igor Barrenechea Marañón
Fecha:	19 de julio de 2023

Resumen

Este Trabajo Final de Grado (TFG) analiza la Nueva Ruta de la Seda o Proyecto BRI (Belt and Road Initiative), la gran iniciativa estratégica desplegada por la República Popular de China, con su presidente Xi Jinping a la cabeza, que ha logrado convertirse en el proyecto comercial más ambicioso del siglo XXI. Para ello, se han analizado las múltiples gestiones económicas y diplomáticas emprendidas por el gobierno chino, que ya han logrado implicar en el macroproyecto a más de 70 países, y que están generando una serie de movimientos geopolíticos, a escala global, que están favoreciendo el surgimiento de nuevos y determinantes polos de poder localizados, fundamentalmente, en el continente euroasiático. Ante este hecho, se aborda, como consecuencia inmediata, la gestación de un nuevo orden mundial multipolar que viene a sustituir al modelo unipolar impulsado por Estados Unidos y sus aliados tras el final de la Guerra Fría. Finalmente, el trabajo se adentra, entre otros, en el estudio de temas tales como, el posicionamiento de China como referente global, la influencia que puedan ejercer los nuevos polos de poder de la escena internacional, así como, la actitud con la que Occidente afronta el futuro reparto de poder global, ya que, estos serán factores determinantes a la hora de definir las nuevas pautas básicas que han de guiar las relaciones internacionales en las próximas décadas.

Palabras clave: China, Nueva Ruta de la Seda, Geopolítica, Multipolar, Eurasia.

Abstract

This Final Degree Project (FDP) analyzes the New Silk Road or BRI Project (Belt and Road Initiative), the great strategic initiative deployed by the People's Republic of China, led by its President Xi Jinping, which has managed to become in the most ambitious commercial project of the 21st century. For this, the multiple economic and diplomatic efforts undertaken by the Chinese government have been analyzed, which have already managed to involve more than 70 countries in the macro-project, and which are generating a series of geopolitical movements, on a global scale, which are favoring the emergence of new and decisive poles of power located, fundamentally, in the Eurasian continent. Given this fact, the gestation of a new multipolar world order that comes to replace the unipolar model promoted by the United States and its allies after the end of the Cold War is addressed as an immediate consequence. Finally, the work delves into, among others, the study of topics such as the positioning of China as a global benchmark, the influence that the new poles of power on the international scene can exert, as well as the attitude with which the West faces the future distribution of global power, since these will be determining factors when defining the new basic guidelines that will guide international relations in the coming decades.

Keywords: China, New Silk Road, Geopolitics, Multipolar, Eurasia.

Índice de contenidos

1. Introducción.....	9
1.1. Justificación del tema elegido.....	11
1.2. Problema y finalidad del trabajo.....	11
1.3. Objetivos.....	12
2. Marco teórico	13
2.1. Un nuevo panorama	13
2.2. Eurasia, el corazón del mundo.....	14
2.3. Origen y desarrollo histórico de la Geopolítica	15
2.4. La Geoeconomía como motor de la Geopolítica	17
2.5. El orden mundial en la encrucijada	19
3. De la antigua Ruta de la Seda al “sueño chino”	22
3.1. Orígenes del Reino del Centro	22
3.2. La antigua Ruta de la Seda: auge y ocaso de un imperio	24
3.2.1. Origen y desarrollo inicial de la antigua Ruta de la Seda.	25
3.2.2. Desarrollo de los intercambios comerciales	25
3.2.3. Declive definitivo de la Ruta de la Seda	26
3.2.4. Del “Siglo de la Humillación” al “sueño chino” del siglo XXI	27
3.2.4.1. El siglo de la irrelevancia internacional.	28
3.2.4.2. El despegue de la República Popular de China.....	30
3.2.4.3. Del “desarrollo pacífico” de Hu Jintao al “sueño chino” de Xi Jinping ..	33
3.3. La iniciativa estratégica de Xi Jinping.....	34
3.3.1. El sueño chino.....	36
3.3.2. La comunidad de futuro compartido	38

4. La Nueva Ruta de la Seda o Proyecto BRI	40
4.1. Variables geopolíticas actuales del dragón asiático	40
4.1.1. Variables geográficas.....	41
4.1.2. Problemas territoriales internos	42
4.2. El gran camino emprendido.....	44
4.3. Objetivos y desarrollo del Proyecto BRI	46
4.4. Corredores económicos, estados implicados y factores geopolíticos.....	49
4.4.1. Corredor Económico China-Pakistán.....	50
4.4.2. Corredor Económico Nuevo Puente Terrestre Euroasiático	52
4.4.3. Corredor Económico China-Asia Central-Asia Occidental.....	54
4.4.4. Corredor Económico China-Mongolia-Rusia	59
4.4.5. Corredor Económico China-Península de Indochina.....	61
4.4.6. Corredor Económico Bangladesh-China-India-Myanmar.....	62
4.4.7. La Ruta Marítima de la Seda.....	65
4.5. Mecanismos de financiación del Proyecto BRI	68
5. La diplomacia económica china en Eurasia y el Indo-Pacífico.....	72
5.1. Principios rectores de las relaciones exteriores de China	72
5.2. La alianza estratégica con Rusia	73
5.3. Hacia un entendimiento con India.....	77
5.4. Irán como principal socio en Oriente Medio	80
5.5. El difícil equilibrio en el Pacífico	84
5.6. La Unión Europea: La disyuntiva entre confrontar o acordar	90
6. La disyuntiva entre orden unipolar y orden multipolar	94
6.1. El orden unipolar: De la hegemonía a la decadencia.	94
6.2. El Proyecto BRI como vertebrador de un modelo multipolar	97

7. Conclusiones	101
Referencias bibliográficas.....	103
Listado de abreviaturas	114
Anexo A. Cartografía del dragón asiático.....	116

Índice de figuras

Figura 1. “Emplazamientos naturales del poder”	14
Figura 2. “Ruta de la Seda siglo I a.C.”	24
Figura 3. “Evolución del PIB en la República Popular de China”	32
Figura 4. “PIB por provincias chinas y comparativa con distintos estados”	39
Figura 5. “Corredores económicos y rutas del proyecto BRI”	45
Figura 6. “El Collar de Perlas Chino”	48
Figura 7. “Rutas y proyectos del Corredor Económico China-Pakistán”	51
Figura 8. “La Ruta de la Seda Ferroviaria. Puente Terrestre Euroasiático”	53
Figura 9. “Vías de transporte del Corredor China-Asia Central”	56
Figura 10. “Corredores ferroviarios en el Cáucaso”	57
Figura 11. “Proyecto de infraestructuras del Corredor China-Mongolia-Rusia”	59
Figura 13. “Corredores entre China-Myanmar-Bangladesh-India”	63
Figura 14. “Principales rutas del Proyecto BRI”.	67
Figura 16. “Países importadores de combustibles fósiles de Rusia en 2022”	75
Figura 18. “Países miembros de ASEAN”	87
Figura 19. “Datos macro-económicos de los países de la ASEAN”	88
Figura 20. “Exportaciones e Importaciones de la UE en 2021”	91
Figura 21. “Visita de Xi Jinping a Bruselas en 2014”	93
Figura 22. “Principales ríos de China”	116
Figura 23. “Mapa geográfico del desierto de Taklamakan”	116
Figura 24. “China y sus vecinos”	117
Figura 25. “Organización territorial de la República Popular de China”	117
Figura 26. “Reclamaciones territoriales en el Mar del Sur de China”	118

Figura 27. “Reclamaciones territoriales en el Mar de China Oriental”	118
--	-----

1. Introducción

La República Popular de China lleva camino de convertirse, para el año 2030, en la primera potencia económica mundial. Eso es, al menos, lo que señalan, entre otros, sendos estudios publicados por la consultoría Visual Capitalist (BECERRA 2022), y por la consultora británica Centre for Economics and Business Research (SCHOMBERG 2020). Asociada con esta previsión existe, además, la tendencia a afirmar que se viene produciendo un relativo declive de la hegemonía de los EEUU y, por ende, del modelo occidental (LAMO DE ESPINOSA 2021; GONZALEZ 2019). Incluso, en algún caso, se llega a insinuar que ese declive es pronunciado y prácticamente irreversible (RUSSO 2022).

Se plantea, por tanto, un escenario en el que parece inevitable el enfrentamiento entre el viejo orden mundial surgido tras el final de la Segunda Guerra Mundial, y un nuevo orden global que parece emerger tras el declive de occidente y el despegue económico de una serie de países enclavados en la gran masa continental euroasiática, con China como principal agente facilitador a nivel regional e internacional.

Se contempla con expectación el devenir de los acontecimientos que se van produciendo desde el epicentro de un gran terremoto geopolítico, y que plantea el salto de un modelo unipolar, con el centro de poder localizado en los Estados Unidos de América, a otro modelo de carácter multipolar, con centros de poder múltiples y localizados, fundamentalmente, en el continente euroasiático (LECHUGA Y LEYVA 2020).

El detonante de esta serie de transformaciones surge con fuerza tras el cambio de actitud de China, a partir del año 2013, con respecto a su papel como actor global. El acceso a la presidencia de Xi Jinping ese mismo año supone un punto de inflexión en la política exterior de La República Popular. Se produce la implementación de dos decisiones que van a afectar a los planos económico y militar, y que buscan situar la política exterior china a la altura de las necesidades que exige el hecho de convertirse en un actor principal de la escena internacional (ZAMORA 2022).

La primera de las decisiones, que articula el eje central de este análisis, fue la de promover e impulsar lo que el propio Xi Jinping llamó la Nueva Ruta de la Seda. Este proyecto conocido inicialmente por las siglas OBOR (One Belt One Road), y posteriormente por BRI (Belt and Road

Initiative), se configura como el proyecto comercial más ambicioso del siglo XXI y afecta directamente a más de 70 países radicados en Asia, Europa y África (MARTINEZ 2020).

La segunda de las grandes iniciativas del presidente Xi Jinping consistió en ejecutar una profunda reforma del ejército chino centrada en dos aspectos fundamentales. Por un lado, se procedió a impulsar drásticamente la construcción de buques de guerra con la intención de dotar a China de un mayor potencial militar marítimo. Por otro, se inició el desarrollo de una fuerza misilística de primer orden (ZAMORA 2022).

Más allá del contundente aumento de su poder militar, la exitosa implementación del proyecto BRI es considerada por China el eje central sobre el que ha de pivotar la política exterior de la República Popular en las próximas décadas (BUSILLI 2020). Es por ello que, el gobierno de Beijing ha mantenido, y mantiene, una incansable actividad diplomática con países, con entidades económicas globales y con organizaciones regionales y supranacionales, con el objetivo de tejer una red de intereses económicos interconectados que garanticen la estabilidad global necesaria para salvaguardar los intereses de gigante asiático y de todos aquellos que participen en el mayor proyecto económico del siglo XXI.

El resultado final de todo el proyecto de la Nueva Ruta de la Seda dependerá de la capacidad negociadora de las distintas partes en liza a nivel global. Para ello, China parece estar realizando esfuerzos, al menos sobre el papel¹, con el objetivo de asegurar la transición hacia un orden global multipolar, en el que operen distintos centros de poder, capaz de generar las sinergias necesarias para desarrollar una actividad económica global satisfactoria, y dentro de un marco de respeto entre el conjunto de los actores políticos y económicos participantes, en aras de lograr un beneficio general para todas las partes.

De este modo, este Trabajo Fin de Grado (TFG) pretende centrar su análisis en los aspectos fundamentales de la estrategia emprendida por el Presidente chino Xi Jinping en política exterior. Para ello, se incidirá en el análisis de las implicaciones geopolíticas y económicas para los actores internacionales afectados o implicados en el Proyecto BRI. Y, finalmente, se

¹ Declaración Conjunta de la Federación Rusa y la República Popular de China sobre las Relaciones Internacionales Entrando en una Nueva Era y el Desarrollo Sostenible Global. Disponible en: <http://en.kremlin.ru/supplement/5770?s=08>

abordará, en consecuencia, la relación existente entre la implementación de nuevas relaciones entre actores internacionales y la conformación de un nuevo orden multipolar.

1.1. Justificación del tema elegido

El análisis que pretendo abordar se justifica, fundamentalmente, por la magnitud de los retos a los que la comunidad internacional se enfrentará en los próximos años y décadas. La definitiva apuesta de la República Popular de China por conformar una red de rutas comerciales transfronterizas a través del continente euroasiático, y aún más allá de esas fronteras, ha supuesto una oportunidad de desarrollo única para infinidad de actores políticos internacionales implicados en ella. En paralelo, el éxito cosechado por China en la tarea de conformar dichas redes comerciales ha logrado despertar las suspicacias de aquellos otros actores internacionales alineados con las tesis atlantistas defendidas por Estados Unidos.

Por lo tanto, encuentro necesario abordar el análisis del gran proyecto de la Nueva Ruta de la Seda y dilucidar si las características del mismo, así como las relaciones internacionales de toda índole que se han generado en torno a él, pueden conformar una nueva manera de afrontar el futuro ordenamiento global del planeta.

1.2. Problema y finalidad del trabajo

El principal problema surge por la gran cantidad de aristas que presenta el tema abordado y por la ingente cantidad de agentes y condicionantes implicados en el gran proyecto de la Nueva Ruta de la Seda, ya que, resulta sumamente sencillo desviarse de las cuestiones concretas y perderse en una infinidad de ramificaciones que, inevitablemente, van a ir apareciendo a lo largo de los trabajos de investigación y análisis que se han de afrontar.

Pasando a la finalidad de este trabajo, esta se centra, fundamentalmente, en estudiar los aspectos concretos de las relaciones que ha mantenido, y mantiene, China con los países, organizaciones y organismos afectados por el proyecto, y más concretamente, con aquellos actores que, por su tamaño o por la importancia que poseen en el plano internacional, atesoran cualidades que los hacen sumamente trascendentales para los intereses del gigante asiático. Así mismo, es finalidad de este trabajo destacar los aspectos positivos o negativos, para la economía global, del previsible surgimiento de un orden mundial multipolar, con

centros de poder múltiples, como consecuencia de una exitosa implementación del vasto proyecto diseñado por la República Popular de China.

1.3.Objetivos

Tras todo lo expuesto en esta introducción, cabe señalar que el objetivo principal es:

- Analizar las características y las implicaciones geopolíticas y económicas del mayor proyecto comercial del siglo XXI, liderado por China: la Nueva Ruta de la Seda.

Y los objetivos secundarios de este trabajo son:

- Contextualizar la importancia geoestratégica de la gran masa terrestre euroasiática, en la que está enclavada China, partiendo de la conceptualización de la geopolítica.
- Definir que se entendía, en sus orígenes, por Ruta de la Seda y señalar las principales aportaciones al desarrollo global, durante el periodo histórico en el que estuvo operativa.
- Analizar la evolución histórica de la política exterior china en el último siglo, centrando el estudio en el periodo posterior a la instauración de la República Popular de China.
- Desgranar los aspectos fundamentales de la estrategia política de Xi Jinping tras su acceso al poder, destacando como eje central de sus políticas el desarrollo del proyecto BRI.
- Destacar la relación existente entre el éxito en la puesta en marcha de los distintos corredores comerciales de la Nueva Ruta de la Seda y la conformación de un orden mundial multipolar.
- Abordar la reacción de los Estado Unidos de América y sus aliados tradicionales, ante el posicionamiento de la República Popular de China como referente global en la escena internacional y ante la conformación de un orden mundial multipolar.

«Si los chinos, por ejemplo, organizados por los japoneses llegaran a vencer al ejército ruso y conquistar sus territorios, podrían representar un peligro amarillo para la libertad del mundo, simplemente porque añadiría un frente oceánico a los recursos del gran continente, ventajas de las que no han podido gozar todavía los rusos, ocupantes de la “región pivote”» (MAKINDER 2011, p. 319)².

2. Marco teórico

El siglo XXI se ha convertido en una época de grandes transformaciones en la esfera mundial. A los actores ya consagrados a lo largo del siglo XX se les unen otros emergentes que reclaman su espacio. Y entre todos ellos, destaca la República Popular de China como facilitador de la transición de un orden mundial unipolar, a otro de carácter multipolar. Por todo ello, en este apartado se procederá al estudio de las diversas teorías geopolíticas que sitúan a Eurasia como escenario central de grandes movimientos económicos, políticos y sociales.

2.1. Un nuevo panorama

El mundo asiste a la gestación de un nuevo orden mundial multipolar, un tránsito que comenzó a finales del siglo XX (ZAMORA 2022). El final de la Segunda Guerra Mundial dio comienzo a la Guerra Fría y con ella, las relaciones internacionales se vieron condicionadas por el orden bipolar surgido del enfrentamiento entre bloques. El posterior derrumbe de la Unión Soviética precipitó la conformación de un modelo unipolar, liderado por EEUU. En la actualidad, con el resurgimiento económico de la región oriental euroasiática y el declive del occidente atlantista (LAMO DE ESPINOSA 2021), resuena con fuerza la sentencia del geógrafo británico Harold Mackinder en los inicios del siglo XX, «Quien gobierne la Europa oriental dominará el corazón continental; quien gobierne el corazón continental dominará la isla mundial; quien gobierne la isla mundial dominará el mundo» (ZAMORA 2016, p. 59 cita a MACKINDER 1919). La cuestión es dilucidar si las futuras relaciones de poder entre las naciones estarán «basadas no en la dominación del poderoso sobre el débil sino, sobre todo,

² En la conferencia pronunciada por Harold Mackinder, en 1904, en la Real Sociedad Geográfica de Londres, el geógrafo dedicó este último párrafo a plasmar lo que hoy podemos definir como una premonición cumplida. Sin la ayuda de los japoneses y sin la conquista de territorio ruso, China ha regresado a la escena mundial como la gran economía global que ya fue hasta el siglo XVIII.

en criterios de colaboración, respeto a los respectivos intereses y alianzas basadas en esos criterios» (ZAMORA 2022, p.20).

2.2. Eurasia, el corazón del mundo

El 25 de enero de 1904, el geógrafo y político británico Harold Mackinder pronunció una conferencia en la Real Sociedad Geográfica de Londres, bajo el título de *El pivote geográfico de la historia*. Durante aquella intervención planteó una teoría en la que afirmaba que quien dominara la gran masa terrestre euroasiática, a la que denominó *región pivote*, que abarcaba las regiones de Asia Central, Rusia y Siberia, sería capaz de dominar el mundo. La zona a la que se refería el geógrafo inglés contenía vastos territorios dedicados a la explotación agrícola, principalmente en la parte rusa enclavada en Europa, así como una importante gama de recursos naturales por explotar, como la madera, el carbón y un amplio elenco de materias primas. Mackinder comprendió que «un área tan extensa y rica, que a la vez podía ser recorrida con un sistema ferroviario, era una zona clave para los países con ansias de poder» (TINLINE 2020, p. 1). En definitiva, la conclusión a la que llegó el geógrafo inglés se resumía en la constatación de que, quien controlase ese *Corazón Continental (Heartland)*, podría llegar a controlar el resto de Asia y de Europa, que denominó *Isla Mundial*, y obtener de esa forma una posición ventajosa para alcanzar el dominio mundial (MACKINDER 2011).



Figura 1. “Emplazamientos naturales del poder” Fuente: (HAROLD MACKINDER, 1904)

La teoría del Heartland resulta en algunos aspectos simplista y poco concluyente (ARANCÓN 2013), pero se ha de señalar que, a raíz de la formulación de la misma por parte del geógrafo

británico, se dio inicio a la tradición geopolítica moderna, ya que, como señala CAIRO (2010, p. 323), «comenzó a analizar los problemas de las relaciones geográficas de los Estados en términos de un sistema global».

En la actualidad, las teorías de Mackinder en particular, y la ciencia geopolítica en general, siguen suscitando interés y son mencionadas, en libros y artículos, por distintos autores, ya sea a la hora de desarrollar trabajos de análisis en torno a las relaciones entre actores internacionales, o bien a la hora de afrontar la interpretación de distintos acontecimientos acaecidos en la escena mundial (RUBIO 2004; ZAMORA 2016; PENDÁS 2017; ZAMORA 2022).

La geopolítica, por tanto, cobra especial relevancia a la hora de interpretar las relaciones entre distintos agentes internacionales en base a factores geográficos. Sin embargo, cuando se acuña el término surge la dificultad de alcanzar un consenso en cuanto a establecer una definición de carácter concluyente que acote el concepto. Por consiguiente, se hace imprescindible un acercamiento, tanto a los orígenes de la disciplina, como al posterior desarrollo de la misma, con el objetivo de situar en su contexto una ciencia que en ocasiones resulta, como recuerda PENDÁS (2017, p. 441), «más creativa que rigurosa».

2.3. Origen y desarrollo histórico de la Geopolítica

EL término geopolítica surge a principios del siglo XX y, tras una serie de avatares a los que se ha visto sometido a lo largo de su corta historia, continúa siendo trascendental, en la actualidad, a la hora de interpretar acontecimientos políticos a nivel mundial (CUELLAR, 2012).

A pesar de que se suele afirmar que fue F. Ratzel el fundador de la Geopolítica a través de la obra *Geografía Política* del año 1897, lo cierto es que el término fue acuñado, en el año 1905, por el que fuera su alumno, el jurista y político sueco Rudolf Kjellén, en un ensayo que llevaba por título, *Las grandes potencias*. Posteriormente, en su obra *El Estado como forma de vida*, del año 1916, Kjellén establecería las bases sobre las que se asentaría la geopolítica como disciplina para el estudio de los estados como organismos geográficos (TALLEDOS 2019).

En otras ocasiones, se argumenta que fue el almirante norteamericano Alfred Mahan³ el propulsor de la ciencia geopolítica a través de su *Teoría del Poder Marítimo* (GIUDICE 2005).

³ Alfred Mahan (1840-1914) predijo que: «Quien controle el Océano Índico dominará Asia. El Océano es clave para los siete mares. En el siglo XXI, el destino del mundo se decidirá en estas aguas». En la actualidad, la

Sin embargo, al igual que sucedió con Harold Mackinder, Mahan no llegó a mencionar el término *geopolítica* en ninguno de sus textos (TALLEDOS 2019). De hecho, CUELLAR (2012, p. 63) señala que «cuando Kjellén acuña el concepto, los planteamientos de Alfred T. Mahan (1890) y John H. Mackinder (1904) son solo aportaciones de historia naval y de geografía moderna».

Más allá de disquisiciones en lo relativo a los orígenes de la disciplina, existe consenso en torno al hecho de que el impulso definitivo a la geopolítica llegó de la mano del general Karl Haushofer, en la Alemania de principios de la década de los años veinte, a través de la revista *Zeitschrift für Geopolitik* (Revista de Geopolítica) (CUELLAR 2012; ZAMORA 2016; TALLEDOS 2019).

Haushofer formó un círculo de colaboradores procedentes de campos como la politología, la geografía o la historia que hicieron de la Revista de Geopolítica un foro en el que releer e interpretar a Ratzel, Mahan o Mckinder, entre otros, en base al contexto político, económico y social de la época. Es a raíz de los debates suscitados en las páginas de la publicación alemana que se comienzan a definir las bases teóricas de la Geopolítica (TALLEDOS 2019).

Cuando en 1933 Adolf Hitler asumió el control absoluto del poder en Alemania, se constituyó la primera escuela doctrinal geopolítica de la Alemania nazi. A partir de ese momento, el III Reich convirtió en mecanismos del sistema nazi los conocimientos que habían sido desarrollados por Haushofer y sus colaboradores (CUELLAR 2012).

Una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial, y consumada la derrota de Alemania, la Geopolítica fue proscrita y relegada al olvido como consecuencia de la estigmatización de todo aquello relacionado con el régimen nazi (CUELLAR 2012). En definitiva, y tal como señala PENDAS (2017, p. 448), «la Geopolítica como ciencia destruyó su prestigio con la variante totalitaria del general Karl Haushofer y el Instituto que fundó en Munich, sostenido (parcialmente) por los nazis».

predicción ha cobrado cuerpo y, efectivamente, el Océano Índico se ha convertido en uno de los escenarios geopolíticos donde se juega la gran partida por el control hegemónico global.

El comienzo de la recuperación del prestigio perdido se produce a partir de la década de los sesenta del siglo XX, en el marco de la Guerra Fría. Son tres los factores que motivan esta recuperación:

«La utilización que se hace de la misma para referirse a la rivalidad global de la política mundial (...), el renacimiento en el mundo académico de la geopolítica moderna y crítica (...)» y «la influencia que tuvo el grupo de presión pro-militar y neoconservador que ha utilizado argumentos geopolíticos en su retórica a favor de la Guerra Fría» (HERRERO 2013, p. 14 cita a TAYLOR 1994).

Finalmente, la disciplina geopolítica del siglo XXI se adentra en un espacio global donde el poder se ejerce fuera de los márgenes de una geografía física concreta (OLIER 2015). La interconexión aparejada a los procesos de globalización provoca la existencia de acontecimientos y situaciones que se producen a escala mundial. Así mismo, la aparición del ciberespacio supone la existencia de nuevos escenarios de interrelación social y económica, más allá de los propios límites materiales y geográficos tradicionales. Se reproducen nuevas formas de afrontar las relaciones de poder que deben ser analizadas desde nuevas perspectivas geopolíticas. Por tanto, en el marco del proceso globalizador imperante, es importante analizar brevemente los elementos que conforman las políticas macro-económicas actuales y su interacción con las estructuras de poder político e institucional.

2.4. La Geoeconomía como motor de la Geopolítica

Las relaciones económicas definen, en la mayoría de las ocasiones, el tipo de relaciones políticas y estratégicas entre los diferentes actores internacionales. Por ello, si en puntos anteriores se ha incidido en los orígenes y en las principales características de la disciplina geopolítica, así como sus implicaciones para la toma de decisiones, en este punto se pretende introducir un nuevo aspecto de las relaciones internacionales en el que confluyen la propia geopolítica, la geoestrategia y la influencia del poder económico. Se trata de la geoeconomía como campo de juego en el que se entrelazan aspectos tan relevantes como el poder institucional, la política global, el poder económico de los diferentes estados, así como, las grandes políticas económicas supra-estatales. A este respecto, JIMÉNEZ y BRIONES-PEÑALVER (2021, p.16) relacionan ambas disciplinas de una forma acertada cuando afirman que:

«La geopolítica utiliza la geoeconomía como elemento para cimentar sus objetivos de consolidación de poder, tanto en su entorno, como en todas aquellas áreas geográficas de influencia que le sean de interés (...). La geoeconomía, por otra parte, no sustituye a la geopolítica, pero son dos conceptos que están estrechamente vinculados, y se puede afirmar que actualmente es considerada como el motor de la geopolítica de cuarta generación, en la que su elemento central es el capital».

Otra visión interesante en torno a la relación existente entre ambos términos la aporta OLIER ARENAS (2015, p.107) cuando afirma, en la misma línea que JIMÉNEZ y BRIONES-PEÑÁLVER, que la geopolítica no puede ser sustituida por la geoeconomía,

«sino que esta última es, en último término, el motor de los intereses políticos globales, que se unen a la utilización de la economía como una nueva arma de efecto global. Ya que, como veremos en estas páginas, la guerra tradicional, aun existiendo en múltiples escenarios de forma local, se ha sustituido por una guerra financiera donde entra también el dominio de las materias primas esenciales para el desarrollo económico».

Además de la necesaria comprensión de estos dos conceptos, es imprescindible añadir otro aspecto clave, y relativamente actual. Al importante papel que juega la geopolítica en la toma de decisiones de los estados, debe añadirse la influencia de las políticas geoeconómicas en las actuaciones de los gobiernos con respecto a sectores económicos estratégicos. El caso de la República Popular de China resulta paradigmático a la hora de buscar ejemplos de este tipo de actuaciones, aunque no es la única gran economía que emplea estas tácticas. A este respecto, se aprecia, cada vez con mayor asiduidad, la irrupción en la economía global de empresas estatales o participadas en más de un 51% por sus respectivos estados. Si a esto se suma el predominio, en esa misma esfera económica internacional, de Bancos de propiedad estatal o de una serie de Fondos Soberanos, resulta comprensible que el elevado protagonismo que van adquiriendo estos mecanismos tutelados esté haciendo surgir nuevas reglas de juego. En paralelo, se observa como estas nuevas reglas van, progresivamente, desplazando a las antiguas normas básicas que provocaban que las decisiones fueran tomadas en base a las leyes del mercado y a criterios de sostenibilidad de la economía real (JIMÉNEZ y BRIONES-PEÑÁLVER 2021, citan a ZARATE 2016). Este tipo de mecanismos económicos, cada vez más empleados, van a resultar determinantes a lo largo del siglo XXI y más teniendo en

cuenta la irreversible conformación de unas relaciones económicas globales cada vez más interconectadas (MOLINA y JIMÉNEZ 2021).

Por lo tanto, en el análisis de las relaciones internacionales es necesario tener en cuenta aspectos tradicionales de la diplomacia política y elementos característicos de la geoestrategia clásica, pero, además, todos ellos deben ser incluidos en la ecuación teniendo en cuenta los aspectos fundamentales que configuran la disciplina de la geoeconomía en la actualidad. Todos y cada uno de estos elementos conforman una red de mecanismos político-económicos, y de intereses cruzados a escala global, que irá definiendo, durante la primera mitad del siglo XXI, los distintos escenarios futuros a escala planetaria.

2.5.El orden mundial en la encrucijada

Finalmente, y con el objetivo de delimitar planteamientos diversos en el campo de las relaciones internacionales, resulta imprescindible incidir en un desarrollo terminológico y teórico que busca acotar un contexto conceptual que arroje luz sobre las transformaciones sufridas por el sistema de relaciones internacionales durante las tres últimas décadas. Para ello, la primera de las cuestiones terminológicas que debe ser afrontada está directamente relacionada con los conceptos de unipolaridad, bipolaridad y multipolaridad.

El ejemplo paradigmático de orden mundial bipolar surgió a escala global, tras el final de la Segunda Guerra Mundial, con el inicio de la Guerra Fría. Los Estados Unidos de América y la Unión Soviética asumieron el papel de potencias dominantes. En un orden de estas características, los actores secundarios se ven en la obligación de posicionarse dentro de uno de los dos bloques surgidos en la confrontación y con escasas posibilidades de mantener una posición neutral en el conflicto, además, las relaciones de poder se fundamentan en un sistema de premios y castigos que se aplican dentro de cada bloque (RODRIGUEZ HERNANDEZ 2022).

El modelo unipolar, en cambio, surge cuando un único actor asume el papel de superpotencia y anula el poder de decisión del resto de actores en la escena internacional. Haciendo un ejercicio de retrospectiva histórica; y obviando la posición privilegiada de EE.UU. entre 1991 y la segunda década del siglo XXI; «el ejemplo clásico es el Imperio Romano donde las unidades políticas eran conquistadas y pasaban a formar parte del sistema imperial, con mayor o menor

grado de dependencia, pero todas ellas respondían al mismo centro hegemónico» (RODRIGUEZ HERNANDEZ, 2022, p. 2).

En cuanto al modelo multipolar, la principal característica radica en la existencia de más de tres estados que asumen el papel de potencias, y donde las relaciones de poder que se generan entre dichas potencias manifiestan un evidente equilibrio de fuerzas desplegadas, que hace muy difícil la supremacía de unas sobre otras. El análisis que realiza RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ (2022, p. 3) incide en la idea de que «en este sistema aumenta la previsibilidad y disminuye la posibilidad de conflicto y la negociación diplomática debe anteponerse a la guerra para poder mantener el equilibrio».

En misma línea, ZAMBRANO (2013, p. 48) señala que «el propósito altruista del multilateralismo es establecer reglas de comportamiento internacional de mutua satisfacción para los países, así como el desarrollo de instituciones que favorezcan la cooperación internacional».

Sin embargo, otros analistas, fundamentando su argumento en la actual situación global, sugieren la idea de que, a diferencia de modelos anteriores, como el bipolar de la Guerra Fría, o el modelo unipolar que ha tenido a EEUU como potencia hegemónica, el modelo multipolar que se está configurando se caracteriza por su complejidad y sus contradicciones, de hecho, PARDO DE SANTAYANA (2021, p. 201) recurre a la figura del filósofo griego presocrático Heráclito de Éfeso, y su conocida sentencia *todo fluye nada permanece*, para ilustrar la actual transición hacia un modelo multipolar en el que

«el centro de gravedad de la actividad humana se habrá desplazado de Occidente a Asia; EE.UU. habrá cedido la supremacía a China (...) y la cuarta revolución industrial habrá transformado muchos aspectos de las relaciones entre las personas y entre los actores del panorama internacional».

Esta última perspectiva da pie a mencionar otra de las teorías que surgen a la hora de analizar la actual situación de transición entre modelos de reparto de poder global. Desde hace una década, es conocido entre politólogos y analistas la referencia a un fenómeno que se conoce como *la trampa de Tucídides* (PARDO DE SANTAYANA 2021; CASTELLANOS 2020).

«La trampa de Tucídides es una teoría que explica la relación entre una potencia hegemónica en declive y otra en ascenso. Según este planteamiento, la tensión entre

ambas potencias puede conducirlos a una guerra hegemónica en la que la gran potencia venza y asegure su primacía, o pierda y sea reemplazada por la potencia en ascenso. El concepto fue creado por el politólogo estadounidense Graham Allison en 2015 para analizar la competición entre Estados Unidos y China, que, según Allison, corren el riesgo de llegar a ese escenario» (CASTELLANOS 2020, p. 1).

El mundo se encuentra en un momento de transformación global, de un modelo unipolar a otro multipolar, pero resulta evidente que toda transformación entraña riesgos, por la imprevisible reacción de los actores en liza. Tal y como señala de manera acertada ZAMORA (2022, p. 205),

«Si la multipolaridad significa algo, es esto: un mundo de múltiples polos donde los arraigados instintos de amenazas y guerras sean sustituidos por los de negociación, dialogo y cooperación, en la línea que vienen marcando Rusia y China, a la que se está sumando India, con EEUU intentando arrastrar a todos a sus juegos de guerra».

La gran amenaza para la paz en el planeta parece proceder de quien, hasta el momento, ha ejercido el papel de gendarme y pacificador. De hecho, AMIN (2001, p. 62), en la línea expresada por ZAMORA (2022), denunciaba en los siguientes términos la estrategia diseñada por los Estado Unidos:

«La estrategia desplegada (...) bajo la dirección de EEUU, tiene por objetivo la construcción de un mundo unipolar, organizado sobre la base de dos principios complementarios: la dictadura unilateral del capital dominante de las transnacionales y el despliegue de un imperio militar USA al que todas las naciones estarían obligadas a someterse».

Sea como fuere, y con resultado final incierto, la gran partida sigue su curso y, tal y como ya señalara, a finales del siglo XX, BRZEZINSKI (1998, p. 40), «Eurasia es (...) el tablero en el que la lucha por la primacía sigue jugándose». Y entre todas las potencias que se encuentran enclavadas en esa vasta extensión terrestre, la República Popular de China es la que ha experimentado un desarrollo económico lo suficientemente significativo como para convertirse en el facilitador de una transición pacífica hacia un modelo de relaciones internacionales de carácter multipolar.

«El camino del Tao no es el de la iluminación repentina. Tao es crecimiento gradual. El Tao no cree en cambios repentinos y abruptos. El Tao cree en respetar el ritmo de la existencia, permitiendo que las cosas sucedan por ellas mismas, sin forzar su camino, sin forzar el curso del río»

OSHO

3. De la antigua Ruta de la Seda al “sueño chino”

En este epígrafe se van a contextualizar, de manera cronológica, las claves que arrojen luz sobre los motivos que han provocado que la República Popular de China se encuentre en situación de afrontar todos y cada uno de los retos que implica ostentar el papel de potencia global. La milenaria y conflictiva trayectoria histórica del gigante asiático está plagada de avatares que han ido fraguando la peculiar idiosincrasia de una nación acostumbrada a caer y resurgir, a luchar ferozmente en guerras y a retirarse prudentemente de la batalla y, como demuestra la Historia, acostumbrada a saber esperar, pacientemente, su momento.

3.1. Orígenes del Reino del Centro

Los orígenes de la actual República Popular de China pueden situarse en la prehistoria, de la que datan los primeros restos de actividad agrícola encontrados en el área surcada por los afluentes de las dos grandes arterias fluviales que recorren el territorio chino, el Yangtsé y el Río Amarillo (véase ANEXO A, mapa figura 22). Al igual que sucede en Egipto con el río Nilo, las crecidas del cauce de ambos ríos aportaban tierras fértiles para la actividad agrícola. Entre ambos ríos se sitúan las montañas de Qinling que ronda alturas máximas de 4.000 metros. Esta cordillera montañosa actúa de línea divisoria entre la China del sur y la del norte (DÍAZ CANO, TARDIVO y ZHANG 2019).

Teniendo presente la ubicación determinante de los primeros grandes asentamientos, resulta comprensible que el nombre original con el que sus habitantes se referían a la actual China fuese *Zhongguo*, cuyo significado en plural es *Los Estados Centrales*, para pasar a ser denominado, con posterioridad, en singular como *El Reino del Centro*. Entre los siglos XVII al XIX siguió utilizándose el término para denominar todo el ámbito geográfico de lo que actualmente es China (DÍAZ CANO, TARDIVO y ZHANG 2019).

Las primeras dinastías chinas se asentaron, y florecieron posteriormente, en estos territorios gracias, precisamente, a sus características climatológicas privilegiadas. De hecho, se encuentran situados en la frontera que marca la divisoria entre el gélido aire del norte y los cálidos monzones del sur (DÍAZ CANO, TARDIVO y ZHANG 2019, citan a VOGELSANG 2014).

La historia dinástica de China abarca unos cuatro mil años, desde el año 2100 a.C., con la primera de las dinastías sobre las que se tiene constancia, la dinastía Xia, hasta el año 1911 d. C., fecha en la que desaparece la dinastía Qing tras la *Revolución de Xinhai*⁴. Esta última dinastía se había mantenido en el poder desde el año 1644, año en el que un pueblo nómada procedente de Manchuria, los *manchúes*, se habían hecho con el poder desplazando a la dinastía Ming.

Si bien el primer lugar cronológico es ocupado por la dinastía Xia, la primera dinastía de la que los historiadores modernos han localizado vestigios arqueológicos, en el valle del río Amarillo, que confirman su existencia, es la dinastía Shang (1766 a.C. - 1047 a.C.). Las investigaciones han confirmado que en esa época ya conocían la metalurgia del bronce y técnicas como la joyería y la armería (VILLA y DE PADUA 2023).

Posteriormente, se produce la sucesión de la dinastía Shang por la de los Zhou (1046 a.C. - 771 a.C. en el Oeste y 770 a.C. - 256 a.C. en el Este). La dinastía Zhou protagonizó una etapa, absolutamente diferenciada de la anterior, que dio inicio a la historia documentada de lo que hoy es conocido como China (DÍAZ CANO, TARDIVO y ZHANG 2019). Durante el periodo en que ocupó el poder la dinastía Zhou, se produjo el nacimiento de dos de los pensadores chinos más influyentes que ha aportado la filosofía oriental, Lao Tsé y Confucio, cuyas enseñanzas dieron pie al surgimiento del taoísmo y el confucionismo, respectivamente (VILLA y DE PADUA 2023).

⁴ «La Revolución de Xinhai, la Primera Revolución China o la Revolución China de 1911 fue la revuelta nacionalista y republicana surgida en la China Imperial a principios del siglo XX. Derrocó a la última dinastía imperial china, la dinastía Qing, estableciendo en su lugar la República China. (...)La principal causa detrás del estallido de la Revolución tiene que ver con las condiciones de miseria y atraso en que vivía la sociedad china, especialmente el campesinado, en la sociedad feudal que sostenía a la monarquía en el gobierno». Fuente:<https://concepto.de/revolucion-china-de-1911/>

Pero el periodo dinástico especialmente relevante, de cara al análisis que se afronta en este trabajo, es el periodo en el que comienza a gobernar en China la dinastía Qin (221 a.C. – 206 a.C.), mandato en el cual dieron comienzo una serie de intercambios comerciales a lo largo de Asia Central hasta llegar a Persia. Posteriormente, fue la dinastía Han (206 a.C. – 220 d.C.) la que a finales del siglo II a. C. daría el impulso definitivo a la Ruta de la Seda en sus primeros siglos de mayor esplendor (MARTÍNEZ 2022).

3.2. La antigua Ruta de la Seda: auge y ocaso de un imperio

La Ruta de la Seda, que toma su nombre del producto más prestigioso con el que se comerciaba en ella, y cuyo proceso de fabricación supuso un gran secreto guardado con celo por China, fue, en realidad, una red de rutas comerciales extendidas por el continente asiático, que transitaban los mercaderes desde el siglo I a. C. Estas rutas comerciales conectaron China con Asia Central, India, Persia, Arabia, Siria, Turquía, Europa y África (ALBERT-FERRERO 2016).



Figura 2. “Ruta de la Seda siglo I a.C.”. Fuente: (www.archivoshistoria.com)

A lo largo de la historia han sido muchos los viajeros que han dado testimonio de la existencia de esa extensa red comercial y han narrado las características de la misma. Fueron, entre otros, viajeros hindúes y musulmanes, como Al-Juarizmi o Ibn Battuta, así como misioneros europeos, algunos de los que dejaron recogidas sus experiencias en cuadernos y diarios de viaje. Posteriormente, Marco Polo en el siglo XIII, a través de su libro *Il Milione*, dejó constancia de la importancia que poseía el comercio de la seda para los pueblos centroasiáticos. Pero el

nombre de Ruta de la Seda, tal y como lo conocemos actualmente, fue acuñado a mediados del siglo XIX por el geógrafo de origen alemán Ferdinand Freiherr Richthofen en su obra *Diarios de China* del año 1877 (PIERROTTI 2016).

3.2.1. Origen y desarrollo inicial de la antigua Ruta de la Seda.

En cuanto a los orígenes de esta vasta red de caminos, existen estudios que afirman que, ya desde el paleolítico, funcionaba una ruta de intercambios comerciales entre China y Badakhshan en Afganistán, que constituía un punto de contacto entre Oriente y Occidente, y que había dado comienzo utilizando las vías existentes a lo largo de los territorios que atravesaba, originalmente, la conocida como *Ruta del Jade* (PIERROTTI 2016 cita a LEROI-GOURHAN 2002).

Pero la época en la que se sitúa el inicio del desarrollo definitivo de la red de rutas es alrededor de finales del siglo II a.C. durante el reinado de la dinastía Han en China. El emperador Wu envió a uno de sus generales a Occidente como embajador para negociar las posibilidades que ofrecía el intercambio comercial entre Oriente y Occidente. En apenas una década existía ya una ruta estable entre el interior de China y Asia central. A partir de ese momento, la ruta primitiva fue ampliada y se crearon grandes rutas al norte y al sur del desierto de Taklamakan. De esta forma, Occidente recibía de manera sencilla la seda de Oriente y China importaba productos procedentes de Asia Central (ALCALÁ 2022). (Véase ANEXO A, mapa figura 23)

3.2.2. Desarrollo de los intercambios comerciales

Los intercambios comerciales se siguieron desarrollando en el tiempo a través de la red de caminos que atravesaban los parajes de Eurasia. Así mismo, fueron modificándose trazados en función de varias razones, como las políticas, las económicas, las tecnológicas e incluso las relacionadas con las modas o el interés de diferentes comunidades, en diversos momentos históricos, por los distintos productos intercambiados (DRÈGE 1989).

A pesar de dar nombre a la histórica ruta, no sólo la seda circulaba por los distintos corredores comerciales, también lo hacían numerosos productos demandados por Roma, Grecia y otras regiones occidentales de Eurasia. Sin embargo, ha sido el hallazgo de restos de tejidos de seda en tumbas de los siglos V y VI d.C. en Grecia, Alemania y Luxemburgo, las que han dado pie a confirmar que los intercambios de este producto y, por ende, de otras mercancías se

producían de forma regular en los primeros siglos de la era cristiana, llegando al borde de los Alpes y a otros territorios bajo dominio de griegos y etruscos (ALCALÁ 2022).

Más de un siglo después del surgimiento del islam, a principios del siglo VI, los musulmanes se hicieron con el control de Asia Central, y con ello de las principales rutas comerciales que se entrecruzaban en estos territorios. No obstante, los intercambios comerciales continuaron entre Oriente y Occidente, y los productos procedentes de China, India, e incluso, Corea se encontraban en ciudades tan importantes como la actual Bagdag, Samarkanda o Constantinopla (FRANKOPAN 2016).

Durante los siguientes siglos continuaron sucediéndose los acontecimientos políticos, las conquistas, los conflictos y las variaciones en la demanda de productos, por parte de los distintos pueblos de Eurasia y África, pero fue a lo largo del siglo XV cuando se produjo el declive definitivo de la Ruta de la Seda terrestre.

3.2.3. Declive definitivo de la Ruta de la Seda

A este respecto, varios fueron los motivos que provocaron el final de los flujos comerciales a través de la histórica red de rutas durante el siglo XV. El primero de ellos fue la pérdida por parte del Imperio Mongol del control territorial en Asia Central, lo que produjo un aumento imparable de la inseguridad en el transporte de mercancías a través de las rutas que surcaban esa estratégica zona. En segundo lugar, aparece como nuevo poder dominante el Imperio Otomano, que provoca que el flujo de mercancías entre Oriente y Occidente encuentre dificultades a su paso por la península de Anatolia, provocando la necesidad de explorar nuevas rutas alternativas que eviten el bloqueo. En tercer lugar, y como consecuencia de lo anterior, se produce el descubrimiento de nuevas rutas marítimas, auspiciado por las potencias europeas, en el afán de encontrar la forma de continuar con las relaciones comerciales, evitando el peligroso trayecto terrestre. Al hilo de estos descubrimientos, cabe destacar el importante hito que supuso la materialización, por parte de Portugal, del primer viaje de ida y vuelta a la India, tras bordear el cabo de Buena Esperanza al sur de África (MARTÍNEZ 2020). De hecho, el abandono del transporte terrestre en favor de las rutas marítimas produjo un cambio de paradigma en las relaciones comerciales entre Oriente y Occidente. Resulta ilustrativa la afirmación del vicealmirante ALBERT FERRERO (2016, p. 47), en la que recuerda como

«en 1513 llegó a China el primer barco mercante europeo. La entrega de Macao a Portugal e 1557 por el emperador de China (como recompensa por los servicios prestados contra los piratas que infestaban el mar de China Meridional) dio lugar al primer puerto comercial y marítimo europeo permanente entre Europa y China».

Finalmente, otro posible motivo que contribuyó a propiciar el ocaso de más de 1500 años de intercambios comerciales, culturales y tecnológicos fue, a juicio de ALCALÁ (2022, p.2), el hecho de que «como consecuencia de una decisión política tomada en el 1424 por el gobierno Ming, bajo el reinado del Emperador Yongle, China cerró sus fronteras del noroeste», dando paso a un periodo de unos 500 años en los que la actual República Popular de China sufrió una serie de acontecimientos que terminaron condenando al gigante asiático a una era de ostracismo en la escena internacional.

3.2.4. Del “Siglo de la Humillación” al “sueño chino” del siglo XXI

Tras el declive definitivo de las rutas comerciales terrestres, se produce en paralelo el ocaso de la dinastía Ming. Por una parte, China tuvo que hacer frente a problemas en su frontera norte, al tener que contener a los pueblos nómadas que llegaron a poseer un poder militar similar al del imperio chino. Por otra, entre los siglos XV y XVI se vio obligada a combatir una insurrección en Annam, en Vietnam, protagonizada por piratas japoneses que asediaban el litoral este y el cauce del río Yang Tse. A esto hay que añadir una gran rebelión campesina que estallaba en 1626 y que finalizó con la ocupación de Beijing por los manchúes de la dinastía Qing (1644 – 1911) en sustitución de la dinastía Ming (ALCALDE 2021).

El gobierno encabezado por la dinastía Qing se caracterizó por un primer periodo, entre 1661 y 1796, que fue conocido como el *Siglo de Oro Qing* (1680 – 1780). En esta etapa el Imperio Chino llegó a duplicar su extensión, controlando territorios como Manchuria, Mongolia, Xinjiang (Turquestán) y Tíbet, y «disfrutó de paz interna, prestancia cultural y la reanudación del crecimiento económico, lo cual permitió al pueblo alcanzar su mejor nivel de vida» (ALCALDE 2021, p. 47). (Véase ANEXO A, mapa figuras 24 y 25)

Sin embargo, en 1780 da comienzo el deterioro del gobierno encabezado por el gran emperador Qian Long (ALCALDE 2021 cita a FINER 1999, p. 1129), que dará lugar a un periodo de estancamiento económico y social, que provocará el posterior declive de China, dando inicio al conocido como *Siglo de la Humillación* (1840 – 1949).

3.2.4.1. El siglo de la irrelevancia internacional.

Se considera la derrota de China en la primera Guerra del Opio⁵, en el año 1840, como el inicio del mencionado *Siglo de la Humillación* y la penetración de las potencias extranjeras en territorio chino. Su finalización, más de cien años después, coincide con la proclamación de la República Popular de China, por parte de Mao Zedong, en 1949. A lo largo de este periodo China se vio sometida y dividida territorialmente por las potencias extranjeras a través de la firma de tratados desiguales (SIERRA 2022).

Con la derrota en la Guerra del Opio, China se vio obligada, por el tratado de Nanjing, redactado por los británicos, a ceder Hong Kong a Inglaterra. Posteriormente, en el año 1856 se produjo una nueva derrota China en la Segunda Guerra del Opio, en la que Inglaterra contó con Francia como aliada. En esta ocasión las tropas anglo-francesas invadieron Tientsin y Cantón, llegando a penetrar en Beijing para asaltar, saquear e incendiar el Palacio de Verano (FALCK REYES 2004).

A lo largo de este siglo, además, China sufrió pérdidas territoriales a manos de Rusia, que incluían un millón de kilómetros cuadrados en el área de los ríos Amur y Wusuli, donde Rusia se hizo con un puerto en el Pacífico, al que denominó Vladivostok, y más de cuatrocientos mil kilómetros cuadrados en la zona del lago Balkhash (ALCALDE 2021 cita a UNSCHULD 2013, p. 60-61).

En definitiva, durante este periodo China perdió el control de gran parte de su territorio en beneficio de los intereses de las potencias extranjeras. Sirva de ejemplo ilustrativo la afirmación de ALCALDE (2021, p. 53-54) en la que señala que

«hasta comienzos del siglo XX, los tratados desiguales establecieron 92 puertos y sus regiones aledañas, controlados por 19 potencias extranjeras en territorio chino. Los gobiernos foráneos tenían derecho a estacionar tropas en estas áreas y a conducir libremente sus navíos por el litoral y las vías fluviales. Los ciudadanos extranjeros

⁵ «En el siglo XVIII los ingleses ya mantenían una actividad comercial relevante con China (...). A comienzos del siglo XIX aumentaron rápidamente las exportaciones de barriles de opio hacia China (...). El consumo de opio entre los chinos pronto se extendió (...). A pesar de haberse declarado ilegal a través de un edicto en 1729, los comerciantes continuaban introduciendo clandestinamente este producto (...). Se sucedieron una serie de episodios bélicos entre 1830 y 1860, los cuales se conocen como la "Guerra del opio"» (MARTINEZ 2007, p.3).

manejaban negocios y servicios como los de aduanas, correos y transporte. Chinos y extranjeros convivían en estas zonas que, en general, ostentaban un superior nivel de vida al de las demás localidades.».

A nivel interno, las rebeliones fueron sucediéndose, a lo largo y ancho del país, durante décadas. La primera, en 1850, fue la Taiping, que se extendió por el centro y sur de China y causó entre 20 y 30 millones de muertos. La rebelión duró catorce años y tras ser sofocada por el gobierno de la dinastía Qing, parte de los rebeldes del ejército Taiping continuaron luchando en la rebelión Nian iniciada en el centro de China en 1853 y sofocada en 1868 (SANTANDER OLIVÁN 2009).

Pero más allá de las mencionadas rebeliones, el acontecimiento más importante en la historia de China durante el *Siglo de la Humillación* es el fin del Imperio tras veintitrés siglos en los que se habían ido sucediendo las distintas dinastías, y con ello, surge la posibilidad de iniciar el proceso de creación de una república moderna. El principal artífice del cambio fue Sun Yatsen, el fundador del partido nacionalista Kuomintang (KMT). El programa político del partido se fundamentaba en tres principios básicos: nacionalismo, democracia y bienestar. Desde 1894 Yatsen y sus seguidores conspiraron hasta en diez ocasiones contra los manchúes de la dinastía Qing y todas ellas terminarían en fracaso, pero el undécimo intento, en 1911, los nacionalistas cosecharon el éxito tras el triunfo de la conocida como *Revolución de Xinhai*⁶. En febrero de 1912, como resultado de complicadas negociaciones, el emperador niño Pu Yi abdicó y accedió a la presidencia de la República China Yuan Shikai, que hasta ese momento había ostentado la cartera de Primer Ministro en el gobierno imperial (ALCALDE 2021).

Los siguientes años están marcados por acontecimientos tales como, la creación del Partido Comunista Chino (PCCh), en 1921, y su breve alianza con el Kuomintang que se romperá posteriormente, para dar paso, entre 1927 y 1937 al enfrentamiento civil entre nacionalista del KMT y comunistas del PCCh. Durante las hostilidades entre ambos bandos, Japón invade Manchuria en 1931, y tras esto, en 1937 el país nipón inicia una guerra sostenida contra China con el objetivo de controlar el país asiático. Este acontecimiento supone la conformación de una alianza estratégica entre nacionalistas y comunistas contra la invasión, hasta que, en

⁶ Ver página 23.

1945, tras la derrota en la Segunda Guerra Mundial, Japón se ve en la obligación de rendirse ante el jefe del ejército chino, abandonar los territorios ocupados y renunciar al dominio del gigante asiático (HAN 2018).

Una vez finalizada la Guerra contra Japón, la alianza entre ambos partidos chinos se rompe y se produce el inicio a una segunda fase de la guerra civil. Esta segunda etapa del enfrentamiento, entre visiones antagónicas en torno a la gobernabilidad del país asiático, finalizará en 1949 con la victoria del Partido Comunista de China, liderado por Mao Zedong, y la instauración de la República Popular de China. Al mismo tiempo, se producirá la huida de miles de nacionalistas del Kuomintang a la isla de Formosa, hoy conocida como Taiwán, donde fundarán la República de China, dando inicio a un conflicto que perdurará hasta la actualidad (GIL 2020).

3.2.4.2. El despegue de la República Popular de China.

Tras la victoria en la guerra civil, «Mao Zedong declaró el fin del siglo de la humillación con la fundación de la Republica Popular en 1949. Desde lo alto de la plaza Tiananmén, el Gran Timonel se autoproclamó como el gran salvador de China» (SIERRA 2022, p.4). A partir de ese instante el Partido Comunista de China ha controlado, de manera ininterrumpida, los mecanismos de poder que rigen las dinámicas políticas, económicas y sociales del gigante asiático. Sin embargo, en la historia de la República Popular de China cabe distinguir tres etapas claramente diferenciadas.

La primera abarca el periodo comprendido entre los años 1949 y 1978, en el que destaca, básicamente, la figura del líder comunista Mao Zedong. El que fuera Presidente de la República priorizó las cuestiones políticas e ideológicas a la hora de dirigir la transición hacia el comunismo y la modernización del sistema productivo. Como señala FANJUL (2009, p. 2), «esta politización llega a sus máximas cotas en la última década de vida de Mao, con la Revolución Cultural», que fue puesta en marcha, en 1965, con el objetivo de recuperar los valores revolucionarios que inspiraron la creación de la República Popular. No obstante, otros procesos internos habían ido configurando la apuesta transformadora del gobierno comunista. Entre ellas, la «Campaña de las Cien Flores (1957), para denunciar errores del sistema», o el «Gran Salto Adelante (1958), para acelerar el proceso de transformación de China» (ZAMORA 2016, p. 252).

La política internacional del gigante asiático en este periodo tiende hacia un progresivo aislamiento y hacia el aumento de la conflictividad con la comunidad internacional, con la que colisionó desde un primer momento por el rechazo de esta hacia el régimen comunista. Los desencuentros con países vecinos, por asuntos fronterizos, propiciaron el enfrentamiento bélico con la India e, incluso, con el que fuera inicialmente su principal aliado, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) (FANJUL 2009).

La segunda etapa en el desarrollo de la República Popular es la etapa de la reforma y la apertura al exterior. Se inicia a partir del año 1978, tras la muerte de Mao Zedong y el ascenso al cargo de líder supremo de Deng Xiaoping. El nuevo líder presenta dos rasgos fundamentales que hacen comprensible el cambio de rumbo en aspectos como la economía, la modernización interna y la apertura al exterior⁷.

El primero de ellos, tiene que ver con el perfil ideológico que caracteriza a la figura del nuevo Presidente. A este respecto FANJUL (2009, p. 4) afirma que

«Deng ha sido un genuino representante del llamado “confucionismo-leninismo”, es decir, un nacionalista chino que vio en el comunismo, y en especial en el leninismo, un instrumento útil para la regeneración de su patria».

El segundo de los rasgos es también identificado por FANJUL (2009, p. 4), y se refiere a

«su encuadramiento en la línea pragmática del Partido que, desde fines de los años 50, se enfrentó a la línea radical de Mao y sus seguidores. Desde los inicios de su militancia política, Deng se caracterizó por defender posturas que se podían calificar de realistas y moderadas. Cuando Mao comenzó a formular sus nuevas teorías izquierdistas a partir de 1956, Deng se alineó con los que defendían la prioridad del crecimiento económico y de la modernización. Cuando asumió el papel de gobernante supremo de China, éstos fueron sus objetivos prioritarios».

⁷ La arquitectura política diseñada por Deng Xiaoping sería adoptada, posteriormente, por los presidentes Jiang Zemin y Hu Jintao. Cabe destacar que estaba basada, fundamentalmente, en los Cinco Principios de Coexistencia Pacífica. Estos surgieron en 1954, en plena Guerra Fría, a propuesta de la India, China y Myanmar como forma de convivencia entre naciones. Los cinco principios son: respeto mutuo por la soberanía y la integridad territorial, la no agresión mutua, la no interferencia en los asuntos internos de otros países, igualdad y beneficio mutuo, y la coexistencia pacífica (VIDALES GARCIA 2016).

Así las cosas, la economía socialista china comienza un proceso de liberalización encaminado a dotarla de características asociadas a la economía de libre mercado. Bien es cierto, que la intervención estatal es aún la piedra angular de las políticas económicas del PCCh, pero no por ello puede restarse valor a los pasos dados hacia la apertura al comercio y los intercambios con el exterior, y a las inversiones extranjeras. Esta nueva política favorece unas relaciones internacionales, de carácter más pacífico, en las que China rebaja considerablemente la conflictividad de la etapa maoísta (FANJUL 2009).

Toda esta serie de reformas, contribuirán a generar un incremento gradual del Producto Interior Bruto (PIB) del gigante asiático (Véase gráfica figura 3), que incidirá positivamente en el desarrollo económico y social interno, y que redundará, de forma paulatina, en la mejora generalizada de las condiciones de vida de la población china. Esta tendencia se comenzará a observar a partir del inicio de la implementación de las reformas diseñadas por el gobierno de Deng Xiaoping, tras la muerte de Mao Zedong, pero se acelerará de manera importante en la última década del siglo XX, para consolidarse, posteriormente, a lo largo de las dos primeras décadas del siglo XXI.

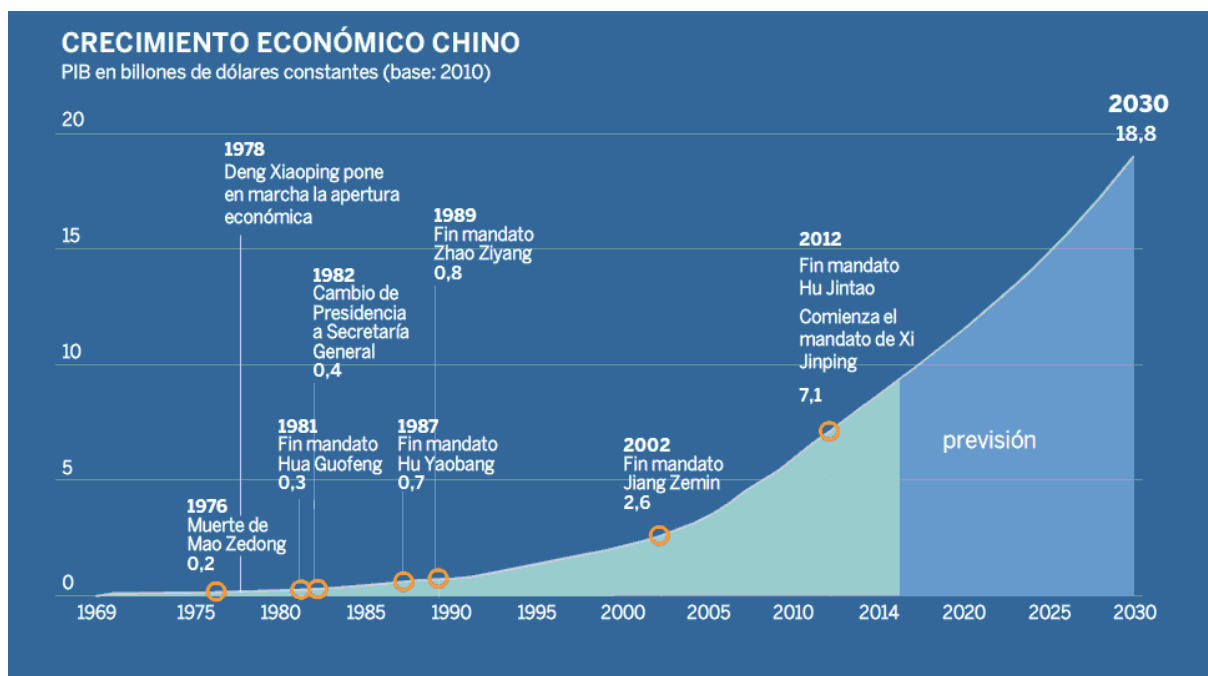


Figura 3. “Evolución del PIB en la República Popular de China”. Fuente: (www.elpais.com)

En definitiva, la fase política emprendida en 1978, dio inicio a una etapa basada en lo que se ha dado en llamar *La estrategia de los 28 caracteres de Deng Xiaoping*⁸, que fue fielmente aplicada por sus sucesores Jiang Zemin y Hu Jintao, hasta que en el año 2013 se produjo el ascenso de Xi Jinping a la presidencia de la República, y con ello un nuevo giro estratégico que propició el inicio de una tercera etapa, aún inacabada, en la historia de la República Popular de China (VIDALES GARCIA 2016).

3.2.4.3. Del “desarrollo pacífico” de Hu Jintao al “sueño chino” de Xi Jinping

Como ya se ha señalado, Hu Jintao (2003-2013) fue un seguidor de la doctrina de Deng Xiaoping. Sin embargo, durante la primera década del siglo XXI, la realidad de una China en ascenso era un hecho insoslayable y difícil de ocultar de cara a la comunidad internacional. De hecho, el país asiático se encontraba, a nivel interno, en unas altas cotas de desarrollo económico y comenzaba a destacar como un país que aspiraba a ocupar un puesto más relevante en el plano global. Durante este periodo, Hu Jintao, como Presidente, y Wen Jiabao, como Primer Ministro de la República Popular de China, pusieron en marcha una estrategia política que vino a ser conocida como *heping fazhan* o *desarrollo pacífico* (LLANDRES CUESTA 2021).

A pesar de que la política emprendida por China pretendía, en la medida de lo posible, evitar que sus niveles de desarrollo le hicieran aparecer ante sus vecinos como una amenaza, las actuaciones desplegadas por el gobierno chino parecían enviar señales de carácter bien diferente. De hecho, el gigante asiático comenzó a dar muestras de un creciente interés por mostrar un talante más decidido a la hora de afrontar algunos conflictos territoriales aún sin resolver. Como señala LLANDRES CUESTA (2021, p. 4),

⁸ En un principio fue formulada como *La estrategia de los 24 caracteres de Deng Xiaoping* y se resumía en los siguientes términos:

«冷静观察，站稳脚跟，沉着应付，韬光养晦，善于守拙，绝不当头.»

«Observa con calma, asegura tu posición, afronta los asuntos con calma, esconde tus capacidades y aguarda el momento oportuno, mantén un perfil bajo, y nunca reivindiques el liderazgo» (Deng Xiaoping, 1993).

Posteriormente se añadieron cuatro caracteres más, y paso a denominarse, definitivamente, *La estrategia de los 28 caracteres de Deng Xiaoping* y rezaba lo siguiente:

«冷静观察，稳住阵脚，沉着应付，韬光养晦，善于守拙，决不当头，有所作为.»

«Observa con calma, asegura tu posición, afronta los asuntos con calma, esconde tus capacidades y aguarda el momento oportuno, mantén un perfil bajo, y nunca reivindiques el liderazgo, llevar a cabo operaciones de carácter modesto» (Deng Xiaoping, 1998).

«las acciones de China en el mar de la China Meridional y alrededor de las islas Senkaku comenzaron a mostrar una cara cada vez más decidida de la diplomacia china que ya no sólo no evitaba la escalada de los conflictos, sino que no dudaba en mostrar su creciente poder militar a sus vecinos asiáticos». (Véase ANEXO A, mapa figura 27)

En definitiva, durante el mandato de Hu Jintao se inicia el camino hacia la superación de la estrategia política desarrollada por Deng Xiaoping, y se implementa una nueva agenda que busca una mayor presencia de China en Asia. Bien es cierto que, todavía carecía del enfoque global necesario para situar a la República Popular de China en la posición de poder que a terminando ocupando gracias al cambio de rumbo imprimido por Xi Jinping (LLANDRES CUESTA 2021).

3.3. La iniciativa estratégica de Xi Jinping

Con la llegada al poder de Xi Jinping se produce la transición definitiva hacia una nueva era en la política exterior de la República Popular de China y, por consiguiente, hacia un renovado activismo en las relaciones internacionales por parte del gobierno del PCCh. El nuevo modelo de relaciones viene a sustituir el principio, presentado por Hu Jintao, de «desarrollo pacífico» por otros, acuñados por Xi Jinping desde su llegada a la presidencia, que se centran en conceptos como «el sueño chino de la gran revitalización de la nación china», o el de una «comunidad de futuro compartido» (GONZALEZ LEVAGGI 2019).

Así mismo, dentro de esa línea estratégica, y desde una perspectiva interna, destaca la que se conoce como, *estrategia de los cuatro movimientos integrales*, que incide en la necesidad de continuar en la senda de la modernización de la sociedad china a través, fundamentalmente, de la profundización en una serie de reformas estructurales y de políticas públicas que redunden en una gobernanza más eficiente con el objetivo puesto en un desarrollo económico equitativo para el conjunto de la población china (LLANDRES CUESTA 2021).

Como se ha señalado, en estos nuevos conceptos se entrelazan, aspectos relativos a las relaciones que el país asiático mantiene con el resto de actores internacionales, aspectos relativos a la regeneración interna del régimen, así como aspectos relativos a la profundización de las mejoras en materia de política económica, que hagan aún más competitiva la, ya de por sí, solvente y madura economía china. Para la consecución de sus objetivos, Xi Jinping ha

materializado una serie de actuaciones tendentes a centralizar en la persona del propio Presidente una mayor cantidad de poderes. Como señala DOÑATE (2020, p. 4) al respecto:

«En 2013, la Asamblea Nacional Popular confirmó a Xi Jinping como presidente de China, y, en 2018, se eliminó la normativa que desde hacía tres décadas limitaba el cargo presidencial a un máximo de 10 años. Xi se convierte en el presidente que más cargos ostenta desde Mao Zedong, se erige en núcleo del Partido Comunista Chino (PCCh) y su pensamiento ideológico se incluye, negro sobre blanco, en la Constitución del partido junto al de Mao».

Así mismo, cabe destacar otra de las grandes apuestas que el mandatario chino ha puesto sobre la mesa en el camino hacia la consecución de sus objetivos estratégicos. Esta estrategia está relacionada con la regeneración política del PCCh y dio comienzo en el momento en que Xi Jinping accedió a la Secretaría General del Partido Comunista en 2012, momento en el que se pone en marcha una cruzada contra la corrupción que, en los últimos diez años, ha provocado la destitución y el encarcelamiento de miles de cargos públicos y miembros del partido. Concretamente, tal y como describe PURSALS (2021 p.1) en un artículo del Observatorio de la Política China,

«en 2017, Yang Xiaodu⁹ informó durante el XIX Congreso Nacional del PCCh que 440 miembros del partido, de los cuales 43 integraban el XVIII Congreso Nacional del PCCh y 9 de la CCID estaban bajo investigación. Junto con 8.900 miembros de las oficinas estatales, 63.000 miembros de condados y 278.000 miembros locales. Un total de 1,55 millones de casos de corrupción en todo el país en cinco años¹⁰».

A la vista de lo expuesto hasta el momento, resulta evidente que las políticas implementadas por el gobierno de Xi Jinping están logrando acelerar, de forma exponencial, procesos de

⁹ Yang Xiaodu es Director de la Comisión Nacional de Supervisión. Este órgano es el encargado de la lucha contra la corrupción y ostenta una posición jerárquica, dentro de la estructura gubernamental, superior a la de los ministerios. Fuente: <https://www.lavanguardia.com/politica/20180318/441617858615/yang-xiaodu-dirigira-el-nuevo-superministerio-chino-contr-la-corrupcion.html>

¹⁰ También en el XIX Congreso del Partido Comunista de China del año 2017, Xi Jinping pronunció, en clara alusión a su inequívoca apuesta por atajar la corrupción política dentro del régimen, una frase que resulta esclarecedora. Con un lenguaje propio de la filosofía oriental, el Presidente de China señala que: «Nuestro entorno político, a través de esfuerzos incansables, como mares en calma y ríos que corren despejados, estará limpio y libre de corrupción» (Xi Jinping, 2017).

regeneración política y de desarrollo socio-económico que se habían iniciado décadas atrás. Así mismo, como consecuencia del éxito cosechado por las políticas económicas del gobierno, la propia población china ha visto aumentar de manera generalizada su poder adquisitivo y, por ende, los niveles de bienestar en todos los estratos sociales.

3.3.1. El sueño chino

Por lo tanto, con el objetivo de contextualizar los éxitos logrados en un plano tan trascendental como es el aspecto interno de la estrategia política diseñada por Xi Jinping, cabe incidir en la relevancia que adquieren los principios encuadrados dentro de la conocida como *estrategia de los cuatro movimientos integrales*. Estos fueron elaborados, al inicio del mandato del dirigente chino, como base para posteriores actuaciones y LLANDRES CUESTA (2021, p.5) los viene a enumerar de la siguiente manera: «a) Acabar la construcción de una sociedad moderadamente próspera. b) Profundizar en las reformas. c) Avanzar en la construcción de una gobernanza basada en normas. d) Fortalecer la disciplina del partido».

De hecho, el concepto de *sueño chino* se sustenta en el objetivo contenido en el primero de los cuatro movimientos estratégicos, referente a la finalización del proceso de construcción de una sociedad más próspera (LLANDRES CUESTA 2021).

La propia hoja de ruta del gobierno chino está basada en la consecución de una China plenamente desarrollada, próspera y avanzada en 2049, centenario de la instauración de la República Popular, que sitúe al país asiático en una posición de claro liderazgo dentro del sistema internacional. Para ello, las actuaciones se centran en la construcción de un país política, económica, tecnológica y científicamente fuerte con el objetivo de lograr el bienestar colectivo a través de la modernización (SIERRA y MARRADES 2022).

En el plano concreto de las reformas emprendidas por Xi Jinping, destaca la agenda reformista implementada hasta la fecha, y que se basa en una mezcla de acciones encaminadas a fomentar una mayor apertura a los mercados internacionales, pero con altas dosis de intervencionismo estatal, con el objetivo de facilitar la acción de gobierno en materia de

«reformas sobre el sector estatal industrial (SOEs), creación de empresas innovadoras (start ups, unicornios), reorientación de inversiones hacia el sector terciario o incremento de inversiones I+D (...). Las reformas han buscado garantizar una adecuada oferta de bienes, eliminar o reducir monopolios tradicionales, introducir capital

privado para encuadrarlas en sistemas mixtos de propiedad (lo cual evitaría su privatización o bancarrota) y modernizar el gobierno corporativo» (CESARIN 2021, p.8).

Más allá de las prioridades en materia económica, el gobierno chino ha planteado otra serie de políticas estratégicas en las que se entrelazan aspectos geopolíticos de carácter interno y externo. En primer lugar, cabe señalar las acciones emprendidas para desarrollar unas Fuerzas Armadas que sean capaces de hacer frente tanto a amenazas externas como internas. Este aspecto es reseñable puesto que, por la vía de los hechos, incide, de manera contundente, en el cambio de paradigma producido tras el ascenso al poder de Xi Jinping y el abandono definitivo de la política exterior de perfil bajo de épocas anteriores. En segundo lugar, son de destacar las acciones encaminadas a profundizar en la reunificación de China, con la definitiva anexión de Taiwán, como necesidad histórica para llevar adelante el *sueño de rejuvenecimiento de la nación china*, defendido de manera reiterada por Xi Jinping. Y finalmente, en tercer lugar, y en una línea basada en el fortalecimiento de principios ideológicos, son significativas las acciones y los discursos de carácter propagandístico encaminados a hacer resurgir un orgullo nacional que predisponga a la población china al hecho de que su nación adquiriera un papel principal en la escena global, dejando atrás, de forma definitiva, los agravios sufridos durante el *siglo de la humillación*. (SIERRA y MARRADES 2022).

En lo referente a este último punto, resulta ilustrativo el análisis que realiza GUERRA (2014, p.19) en el que expresa su visión en torno a la relación entre los sentimientos nacionalistas y el *sueño chino*:

«Es evidente que Xi apela al sentimiento de patriotismo de su pueblo, y es sin duda uno de los objetivos del sueño chino el reafirmar el rol de la unidad de los ciudadanos chinos como la fuerza de la nación misma que busca alcanzar un ideal, no sólo de un desarrollo económico sino también de un desarrollo integral del país».

La sociedad china, por tanto, se encuentra en un momento histórico en lo relativo a niveles de desarrollo económico, y en lo relativo a los niveles de patriotismo y orgullo nacional. Todo ello, además, se ha producido a pesar de que no haya existido, como se esperaba, una transición hacia un modelo de gobernanza más acorde con los estándares democráticos manejados en Occidente. De hecho, no sólo no se ha producido dicha transición, si no que el

propio régimen del Partido Comunista está viéndose reforzado, gracias a los logros cosechados, y a que la ciudadanía china se encuentra cada vez más predispuesta a afrontar los retos inherentes a la consolidación de su país como potencia global.

3.3.2. La comunidad de futuro compartido

Como ya se ha señalado, existe una interconexión entre aspectos políticos que afectan al plano interno y al externo dentro de los planes estratégicos del gobierno del PCCh para situar a China en una posición privilegiada en la esfera internacional, logrando, al mismo tiempo, unos altos niveles de desarrollo político, económico y social de la propia ciudadanía del país. De hecho, la comunidad de futuro compartido se articula como la vertiente exterior del mencionado *sueño chino*. Tan es así, que la propia diplomacia china ha considerado el concepto como clave para el desarrollo futuro de la propia República Popular de China, hasta el punto de haber incluido el mismo en la redacción de la propia Constitución china en el año 2018 (LLANDRES CUESTA 2021).

Desde la llegada de Xi Jinping al poder ha sido constante la referencia, por parte de la dirigencia de la República Popular de China, a la idea de una comunidad de futuro compartido como herramienta clave para la consecución de una estabilidad propicia a nivel regional. El objetivo no es otro que el de lograr una transformación política y económica de los estados de Asia Central y del sureste asiático, con la intención de generar la integración de estas economías en un sistema de carácter regional, y con el gigante asiático como núcleo central (LLANDRES CUESTA 2021).

La propia esencia del eslogan del «sueño chino» se fundamenta, precisamente, en esa visión renovada que el actual gobierno chino posee en lo relativo a la política exterior que debe ser implementada, con el objetivo de convertir a China en el eje sobre el que pivoten las grandes decisiones en el marco global de las relaciones internacionales. De hecho, en clara consonancia con la idea de conformar la mencionada «comunidad de futuro compartido», en la última década los esfuerzos diplomáticos del gobierno chino se han encaminado a la construcción de unas relaciones de vecindad que evitaran, en lo posible, cualquier tipo de hostilidad, incluso con aquellos estados con los que, históricamente, ha mantenido algún tipo de confrontación de carácter fronterizo. En definitiva, como bien señala VIDALES (2016, p.5):

«La política de vecindad de China es el aspecto de la política exterior que más claramente refleja la creciente voluntad de Pekín por posicionarse como un actor global. Con la llegada de Xi Jinping al poder en 2013, las relaciones de vecindad – que habían caído a un segundo plano durante la etapa de Hu Jintao – han experimentado un nuevo auge como pieza central de la geopolítica china a través de lo que ha dado en llamarse como *La Nueva Ruta de la Seda*».

Las relaciones de vecindad con los países del entorno van a adquirir, por tanto, una importancia vital en los próximos años para el régimen de Beijing, y contribuirán a definir los derroteros por los que han de transitar los distintos actores a la hora de afrontar los retos globales. Así mismo, el gobierno chino, dentro de sus propias fronteras, deberá optimizar al máximo las potencialidades que ofrecen unas buenas relaciones de vecindad. En un país donde los desequilibrios socio-económicos entre territorios, marcan de manera determinante los niveles de desarrollo colectivo (véase figura 4), el gobierno de Beijing afronta en los próximos años una tarea de carácter titánico, también a nivel interno.

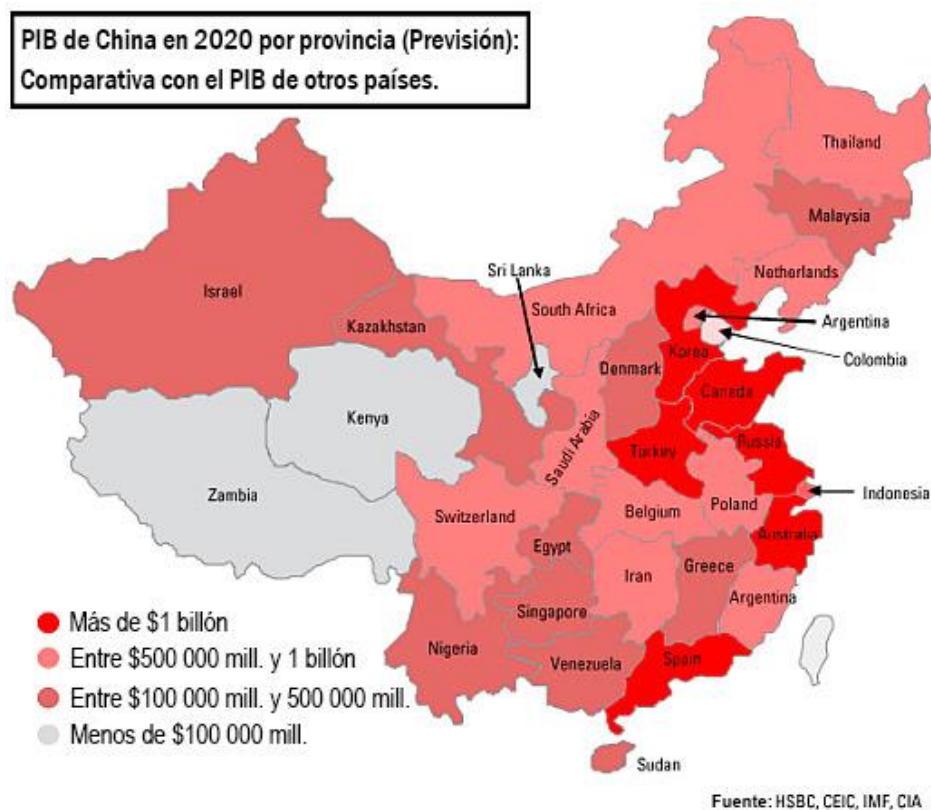


Figura 4. “PIB por provincias chinas y comparativa con distintos estados” Fuente: (www.sedeenchina.com)

«Aquel que quiera tener éxito debe posibilitar que otros lo tengan».

Confucio

4. La Nueva Ruta de la Seda o Proyecto BRI

El proyecto comercial más ambicioso del siglo XXI se articula como el principal catalizador para la implementación, por parte del gobierno de Beijing, de una nueva visión global de su política exterior, con el foco puesto en el propio desarrollo interno de la República Popular de China. En este epígrafe, se afrontará, por tanto, una descripción de las principales características geopolíticas del vasto país asiático, así como, el estudio de los distintos corredores comerciales dentro del Proyecto BRI, y finalmente, los diversos mecanismos de financiación utilizados para dotar de fondos al proyecto estratégico chino.

4.1. Variables geopolíticas actuales del dragón asiático

En el momento de diseñar su teoría, en los primeros años del siglo XX, es poco probable que Mackinder pensase en China como un candidato viable para hacerse con el dominio del *Corazón Continental*. El geógrafo británico sentía una mezcla de fascinación y temor hacia el Imperio ruso, y es por ello que ocupaba un lugar central en sus análisis, más si cabe, tras la implementación, en aquellos años, de una serie de reformas políticas y económicas emprendidas por Rusia con el objetivo de impulsar la industria y superar la absoluta dependencia económica del país con respecto al sector agrario. Tal vez, Mackinder no tuvo en cuenta a China ya que, en aquel entonces, el gigante asiático se encontraba colonizado por las potencias europeas y el poder de su emperador era, prácticamente, testimonial al margen del ejercido en las zonas centro y norte de lo que hoy es la República Popular de China (ARANCÓN 2013).

Sin embargo, actualmente, el resurgir de China está haciendo que las tesis del geógrafo y político inglés cobren especial relevancia, gracias al decidido esfuerzo que el gigante asiático está realizando por implementar una nueva política exterior, sumamente dinámica y adaptada a los futuros retos que ha de afrontar en las próximas décadas como potencia global. Y qué duda cabe que, el proyecto de la Nueva Ruta de la Seda es la herramienta fundamental en el camino emprendido por la república asiática.

4.1.1. Variables geográficas

Para entender la privilegiada posición de China en el mundo, es necesario desglosar las variables geográficas que atesora ese vasto territorio euroasiático. A este respecto, cabe señalar que el gigante asiático, situado en una posición central del Lejano Oriente, ocupa un territorio de unos diez millones de kilómetros cuadrados. Posee, aproximadamente, 22.000 Km de frontera terrestre localizadas, en el sudeste asiático con Laos, Myanmar y Vietnam. Al oeste, limitando con Asia Central, posee frontera con las exrepúblicas soviéticas de Kazajistán, Tayikistán y Kirguistán, así como con Afganistán, con apenas 91 Km de frontera conjunta. Al sur limita, a través de una montañosa frontera, con Pakistán, India, Nepal y Bután. Y en la parte meridional, posee una frontera sur con Corea del Norte. Finalmente, en su flanco norte, China limita con Mongolia y la Federación Rusa (GIL 2020). (Véase ANEXO A, mapa figura 24)

En cuanto a la vertiente marítima del gigante asiático, cabe destacar que sus más de 14.000 Km de costa le conectan con las grandes rutas oceánicas a través de tres mares, el de la China Meridional al este, el Mar del Sur de China y el Amarillo al norte. Esta vasta línea costera supone una pieza clave en la posición de liderazgo para el país asiático. El mencionado liderazgo se sustenta en una red de puertos comerciales entre los que destaca el de Shanghái como líder mundial en el tráfico de contenedores, aunque existen otros de gran importancia como Qingdao, Guangzhou, Ningbo-Zhoushan, Shenzhen y Tianjin (WORLD ENERGY TRADE 2023). (Véase ANEXO A, mapa figuras 22, 26 y 27)

China es un país de grandes contrastes geográficos, fruto de su vasta extensión. A grandes rasgos, se pueden destacar los inmensos desiertos del Gobi, situado al noreste, y del Taklimakan, al norte del país. Al sur y sureste, como frontera natural con India, se extiende la gran barrera montañosa formada por el Himalaya de la que emerge la estratégica Meseta del Tíbet que surte al país de los recursos hídricos necesarios para proveer de agua a su población, su industria y su agricultura. Pasando a la parte oriental de China, destaca la conocida planicie de Manchuria, en la que se han desarrollado multitud de avatares a lo largo de la historia del último siglo. Finalmente, en la zona sur y sureste, que constituye otra gran planicie, se encuentra el corazón del gigante asiático y abarca desde la frontera con Myanmar hasta la capital política del país, Beijing (GIL 2020).

4.1.2. Problemas territoriales internos

Como señala GIL (2020, p.23), «la distribución del poder en China responde a la consecución de dos objetivos. En primer lugar, proteger el corazón del país y maximizar su potencial. En segundo término, controlar las zonas adyacentes al corazón de China que presentan problemas de irredentismo». Son, precisamente, esas zonas irredentas las que atesoran, hoy día, una mayor importancia geopolítica para el gobierno de la República Popular y, concretamente, tres de ellas. (Véase ANEXO A, mapa Figura 25)

En primer lugar, se debe mencionar la estratégica Región Autónoma del Tíbet. En 1950, tras décadas de colonialismo europeo y humillación, y una vez finalizada la guerra civil que aupó, en 1949, a Mao Zedong a la posición de líder supremo de la República Popular de China, se produce la invasión del Tíbet por parte del ejército chino. Más allá del valor simbólico de la anexión del Tíbet a China, tras cuarenta años de independencia, lo destacable de esta acción del gobierno de Mao Zedong radica, en primer lugar, en el hecho de que supuso «una de las grandes acciones en política exterior de China en el siglo XX» y, en segundo lugar, en que acarrió uno «de los grandes cambios geopolíticos de calado en Asia tras el fin de la Segunda Guerra Mundial» (GIL 2020, p. 24). Es, precisamente la importancia geopolítica del Tíbet la que hace que el control de la región sea tan importante para el gobierno del país asiático. En primer lugar, como ya se ha comentado anteriormente, ostenta una importancia hídrica extraordinaria para el Sudeste Asiático. En la gran meseta del Tíbet surgen ríos como el Indo, que surca Pakistán, o el Brehmaputra, que resulta de vital importancia para Bangladés. Y en segundo lugar, la propia China depende de ríos como el Amarillo y el Yangtsé para suministrar agua a su población, a su sector agrícola y a su industria.

Otra de los focos de tensión dentro del gigante asiático es la actual región autónoma de Xinjiang, que fue anexionada por China en 1759, y desde ese instante han sido constantes los conflictos generados por buena parte de su población, de etnia uigur, musulmanes y poseedores de un idioma propio de origen túrquico. La principal característica geopolítica que hace de esta región un enclave estratégico es, como vuelve a señalar GIL (2020, p. 25), que se trata de «la principal vía de acceso a Asia Central y, por lo tanto, a sus ricos campos de hidrocarburos». Esta región es además atravesada por el corredor comercial la Nueva Ruta de la Seda que une la costa meridional de la República Popular con Europa, con Oriente Próximo

y con el Medio Oriente. Además, parte de ella el corredor que proporciona a China una salida al Océano Índico a través de Pakistán.

En último lugar, Taiwán se constituye como uno de los focos de tensión más importantes a los que tiene que hacer frente el régimen chino. Al finalizar la guerra civil que enfrentó, entre 1927 y 1949, a los partidarios del partido Kuomintang de corte conservador y los comunistas liderados por Mao Zedong, se produjo la victoria de los maoístas y esto provocó el exilio de miles de ciudadanos chinos hacia la isla de Formosa, actualmente Taiwán. En esa isla se creó la República de China, en confrontación con la República Popular de China continental. La situación perdura actualmente con el peligro añadido de que, en caso de una invasión desde el continente para reunificar ambas Repúblicas, Estados Unidos, Japón y Corea del Sur se verían obligados a intervenir, para rechazar la amenaza externa, en base al tratado de relaciones con Taiwán firmado en 1979 (GIL 2020).

La importancia geopolítica de Taiwán resulta evidente si se tiene en cuenta lo que supondría para la República Popular de China contar, en caso de conflicto con Estados Unidos y sus aliados, con un acceso rápido y libre de posibles bloqueos marítimos hacia aguas oceánicas, y con ello, libertad total para transitar las rutas marítimas del comercio internacional. Actualmente, Japón, Filipinas, Australia y, por supuesto, Taiwán, todos ellos aliados de Estados Unidos, conforman una barrera natural para el control de los tres mares que bañan las costas de China, de ahí la importancia estratégica que unos y otros otorgan a la antigua isla de Formosa (ZAMORA 2022).

Sin embargo, más allá de las dificultades aparejadas a la intrincada geografía costera china, la supremacía del país asiático en el comercio marítimo internacional, y por ende en el del conjunto del planeta, es una realidad incontestable en la actualidad. Si a esto se suma el hecho de que, el gigante asiático, a pesar de sus profundas contradicciones e importantes conflictos internos, ya ha ocupado posiciones hegemónicas, a nivel global, en otras épocas históricas, es sencillo llegar a la conclusión de que, mediante la implementación del macro-proyecto de la Franja y la Ruta, el gobierno de Beijing parece estar dispuesto a recuperar para China el papel de potencia económica global, optimizando al máximo las ventajas estratégicas que le ofrece su privilegiada posición geográfica en Eurasia y en el mundo.

4.2.El gran camino emprendido

El gran proyecto estratégico conocido como Nueva Ruta de la Seda o Proyecto BRI (Belt and Road Initiative) (en castellano Iniciativa de la Franja y de la Ruta), fue presentado oficialmente por Xi Jinping en septiembre de 2013, durante una visita a Kazajistán. Su iniciativa se fundamentaba en la creación «de una *Franja Económica de la Ruta de la Seda*, por vías terrestres, y una *Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI*, proyectos que serán abreviados como *Franja y Ruta*» (ZAMORA 2016, p.103). El cinturón terrestre se extendería desde China hasta Asia Central y del Sur, Oriente Medio, y Europa, mientras que la ruta marítima conectaría al gigante asiático con todo el sudeste asiático, Oriente Medio, el continente africano y Europa a través de las grandes rutas marítimas que surcan el Océano Índico (SKOBALSKI 2021).

En definitiva, este macro-proyecto comercial puede ser considerado como el marco fundamental en el que encuadrar las relaciones de la República Popular de China con el resto del mundo. Resultan paradigmáticas, al respecto, las palabras pronunciadas por el Presidente Xi Jinping en XIX Congreso Nacional del Partido Comunista de China el 18 de octubre de 2017¹¹, y que nos recuerda BUSILLI (2020, p.74), en las que señalaba que «se han realizado esfuerzos por desarrollar una agenda diplomática integral, multinivel y multifacética con el objetivo de crear un entorno exterior favorable para el desarrollo de China, en el que destaca el rol del BRI».

Un breve análisis de las distintas rutas comerciales en funcionamiento, o que se encuentran proyectadas, permite apreciar la magna envergadura geográfica de la Franja y la Ruta diseñada por Beijing, fundamentalmente en territorio euroasiático y africano (Véase figura 5), y muestra, por consiguiente, la magnitud de la apuesta diplomática mencionada por Xi Jinping en el XIX Congreso del PCCh.

A nivel terrestre, el análisis muestra que las rutas de comunicación a través de la gran masa continental euroasiática se componen de una serie de vías ferroviarias que unen las principales ciudades del este de China con Europa, a través de los países de Asia Central y el Cáucaso, pasando por ciudades como Moscú, Varsovia o Berlín. Existe, así mismo, una serie

¹¹ El texto completo del informe de Xi Jinping en el XIX Congreso Nacional del PCCh se puede consultar en: http://www.xinhuanet.com/english/download/Xi_Jinping's_report_at_19th_CPC_National_Congress.pdf

de corredores en construcción, o cuya nueva construcción se encuentra en proyecto, a través de Oriente medio y Oriente próximo que unirían ciudades chinas con importantes urbes, como Estambul o Teherán, para desembocar en territorio europeo a través de capitales como Budapest o Belgrado. Como se puede apreciar en la figura, también las grandes rutas de transporte de combustibles fósiles, cobran una importancia manifiesta en el gran Proyecto BRI. Los oleoductos y gaseoductos que suministran fuentes de energía de manera constante al gigante asiático desde Asia Central, resultan de vital importancia y, no menos importante, resulta el suministro de gas y petróleo ruso a través de la frontera norte de China y que se configura como parte esencial de la alianza estratégica entre Beijing y Moscú.

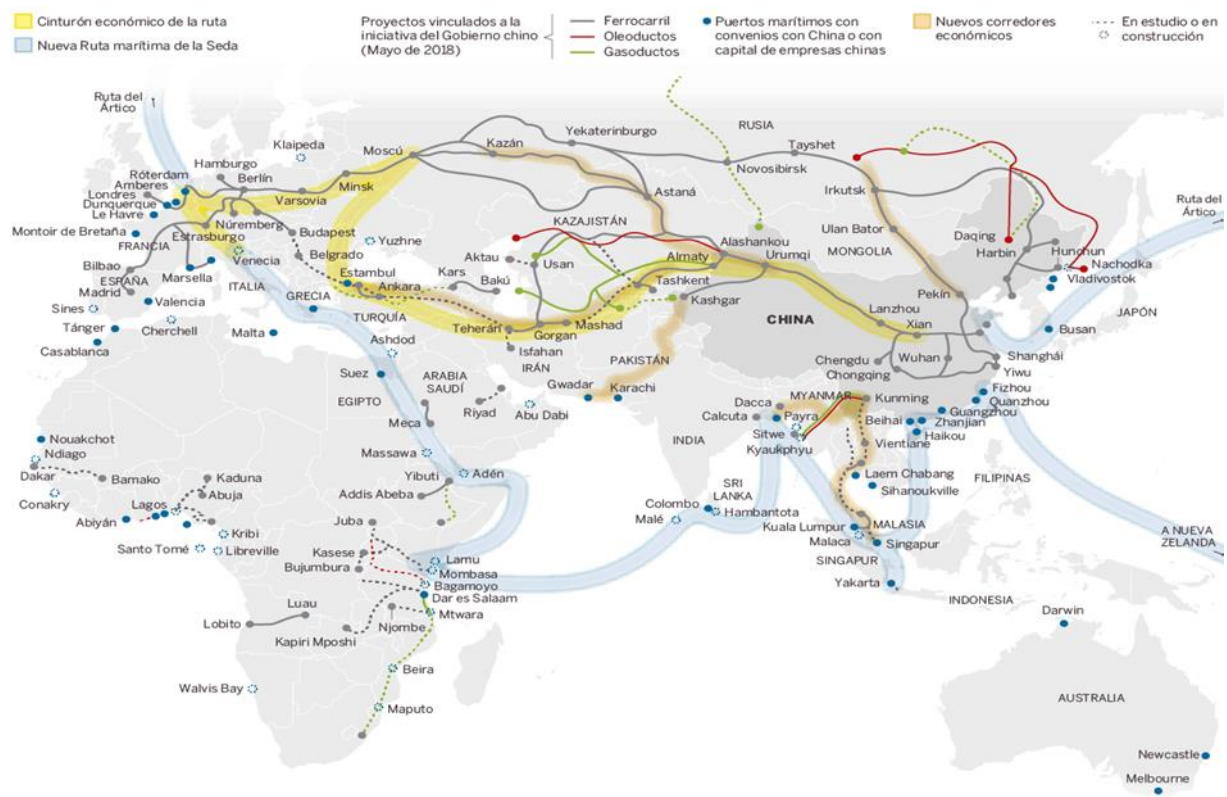


Figura 5. “Corredores económicos y rutas del proyecto BRI”. Fuente: (MERICS)

Finalmente, entre los proyectos estratégicos diseñados desde Beijing, para seguir ampliando sus redes comerciales, destacan toda una serie de futuras rutas, actualmente en su fase de proyecto, que buscan favorecer el tránsito de mercancías y materia primas entre el gigante asiático y varios países de África, a través de puertos marítimos situados tanto en la costa este, como en la costa oeste del continente africano. La llegada al continente africano se realizaría a través de rutas marítimas que ya están siendo transitadas en la actualidad por los buques

mercantes y que cuentan con una serie de puertos y bases navales dispersas a lo largo de las costas del sur del continente euroasiático. (Véase figuras 5 y 6)

4.3.Objetivos y desarrollo del Proyecto BRI

A grandes rasgos, desde un punto de vista económico, la intención de la República Popular de China, en el mismo instante en que puso a trabajar en el Proyecto BRI a su maquinaria económica y diplomática, consistió en emplear sus activos económicos de la manera más eficiente posible, con la intención de lograr una serie de objetivos estratégicos que buscaban, básicamente, alcanzar importantes beneficios, tanto de carácter interno, como externo.

En primer lugar, perseguía el desarrollo de zonas de la geografía china que requerían actuaciones inmediatas, con el objetivo de acelerar el proceso de modernización iniciado a finales de la década de los setenta. En segundo lugar, dar salida a toda una producción sobredimensionada de bienes fabricados por el enorme tejido empresarial del gigante asiático. En tercer lugar, al hilo del anterior punto, China encontraba necesario emprender la mejora de las rutas comerciales con Europa, con el objetivo de reducir tiempos y, por consiguiente, costes, algo que resultaba imprescindible para lograr mantener su modelo económico exportador. En cuarto lugar, la necesidad de contar con materias primas y recursos energéticos hacía imprescindible diversificar las rutas de abastecimiento de las mismas. Por último, y con implicaciones geopolíticas que van más allá de las puramente económicas, China buscaba reforzar la propia seguridad marítima y, a la par, conformar una red comercial, política, cultural y de seguridad junto con los países vecinos, en la que el país asiático asumiera el papel de eje central (BUSILLI 2020).

Por lo tanto, más allá del comercial y del económico, el macro-proyecto chino posee, además, un componente geopolítico, ya que, uno de los principales objetivos sería, como señala (LLANDRES 2021, p.17), «la completa integración de Asia en la economía china atrayendo además a la economía europea y africana».

A este respecto, cabe señalar que, la conectividad física entre los actores participantes se configura como la piedra angular de este macro-proyecto, pero el proyecto BRI posee una variante que subyace tras los propios objetivos infraestructurales. En este punto, se debe prestar atención a lo que señalan SIERRA Y MARRADES (2022, p. 220), puesto que, emplazan a asumir la idea de que el Proyecto BRI se configura como

«un proyecto multidisciplinar que pretende influir, asimismo, en las dinámicas de intercambio político y económico. Con tal finalidad el gigante asiático ambiciona mejorar la circulación monetaria, favorecer la comunicación política y el comercio sin trabas. En su agenda también se incluye mejorar las relaciones entre los pueblos con intercambios culturales y académicos para extender la idiosincrasia china más allá de sus fronteras».

Pero para la consecución de este objetivo estratégico subyacente, qué duda cabe que resulta fundamental el desarrollo infraestructural programado y, para ello, en el caso del proyecto terrestre, este se articula a través de una extensa red estructurada de rutas de transporte, de telecomunicaciones y energéticas que buscan mejorar la conectividad entre China y el resto del continente Euroasiático a través, fundamentalmente, de los países con los que mantiene una relación inmediata de vecindad. Es por ello, que la apuesta china se centra en el desarrollo de una serie de corredores que hagan posible la intensificación de los intercambios de todo tipo, además de los exclusivamente comerciales. En el caso de los intercambios con Asia Central y los países de la Unión Europea se materializarían, bien a través de Irán y Turquía, o bien a través de la vecina Rusia. Mientras que, para llegar a la Península de Indochina, las rutas a desarrollar serían a través de Myanmar y Bangladesh, llegando, incluso, hasta India. De esta forma, el gigante asiático lograría evitar un hipotético estrangulamiento marítimo en lo que respecta a sus rutas comerciales y de suministro de energía (VIDALES GARCIA 2016).

Precisamente, para consolidar la vertiente marítima del Proyecto BRI, la estrategia emprendida por la República Popular de China se centra en el fortalecimiento de la conexión naval con Europa y África mediante el desarrollo del conocido como *Collar de Perlas*. (Véase figura 6) A pesar de no ser objeto de análisis dentro de este trabajo, en este punto cabe destacar que, uno de los retos futuros en los que trabaja la diplomacia china es la posibilidad de ampliar la ruta marítima hasta el sur del continente americano. Para ello, China se enfrenta al desafío de convencer a los distintos mandatarios latinoamericanos de lo beneficioso de una colaboración estratégica basada en una *visión transoceánica* del macro-proyecto (VIDALES GARCÍA 2016).

Al hilo de lo mencionado en torno al *Collar de Perlas*, cabe señalar que, la intención de China, en lo referente a la consolidación de una ruta marítima a través del Océano Índico, ya era conocida por el Departamento de Estado de los Estados Unidos en el año 2005 cuando, a

través de un informe, advertía de una inminente expansión naval del gigante asiático mediante la construcción de puertos y bases navales desde las costas de China hasta Oriente Medio y África (ARANCÓN 2014; SIERRA 2019).

Por consiguiente, en 2013, Xi Jinping se limitó a dotar de carácter oficial a las intenciones del gigante asiático. En un discurso en el Parlamento de Indonesia, propuso públicamente la conformación de una ruta marítima a través del Océano Índico que, en cifras, suponía la asociación de China con países que poseían el control de las aguas por las que circula el 30% del comercio marítimo global. Además, dicha alianza estratégica, significaba la colaboración entre estados que, en conjunto, poseen el 71% de los 50 puertos más importantes del mundo, entre ellos destacan, Shanghai, Singapur, Tanjung o Klang (SIERRA 2019).

En la última década los planes del mandatario chino se han materializado y la República Popular de China ha logrado conformar una red de puertos y bases navales, que se extiende a lo largo de la costa, desde el Mar del Sur de China hasta el mar Mediterráneo, pasando por el Mar Árabe, y que ha supuesto involucrar a numerosos estados de Asia, Europa y África (ARANCÓN 2014; SIERRA 2019).

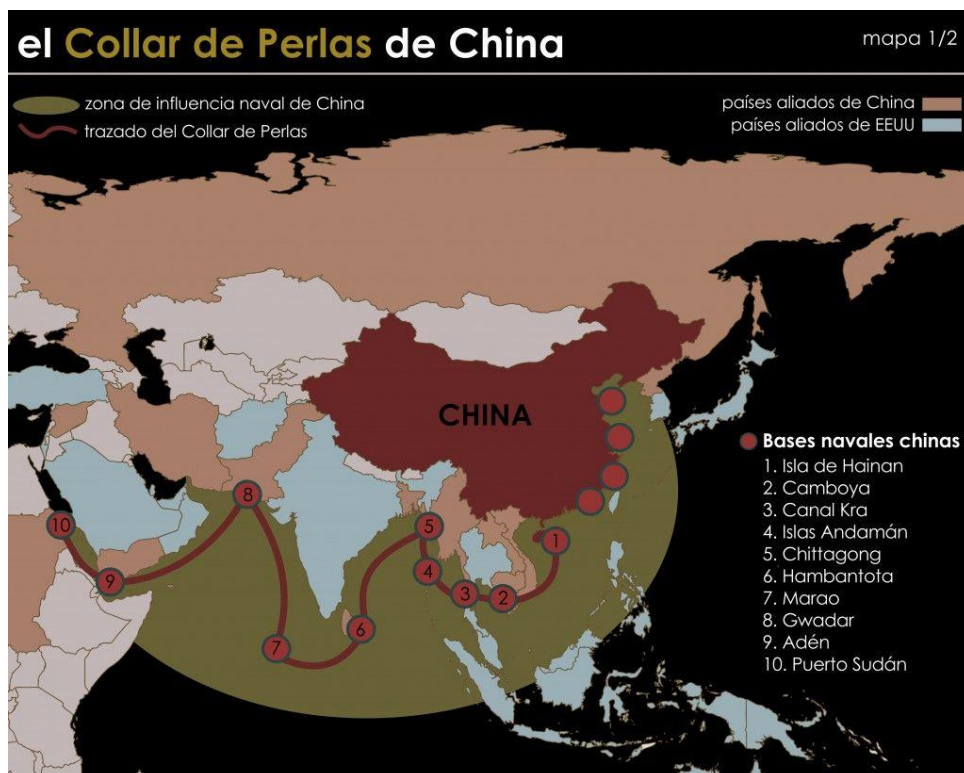


Figura 6. "El Collar de Perlas Chino". Fuente: (www.elordenmundial.com)

Por lo tanto, bien mediante la construcción directa de bases navales y puertos, bien mediante la mera financiación de ampliaciones y mejoras en infraestructuras portuarias preexistentes, o bien mediante la entrada de empresas estatales chinas en el accionariado de puertos, como el del Pireo en Grecia¹²,

«Beijing consigue promocionar sus exportaciones e importaciones con los Estados participantes y asegurar las mercancías necesarias para su crecimiento económico que depende considerablemente de esta ruta marítima: el 80% de las compras chinas de petróleo, el 50% de gas natural y el 42,6% de los productos toman esta travesía» (SIERRA 2019, p. 7).

Vista, por tanto, la magnitud desmesurada del macro-proyecto comercial más importante del siglo XXI, resulta imprescindible analizar, de una manera detallada, los distintos corredores y rutas del mismo, así como las implicaciones de carácter geopolítico y económico para los actores directamente implicados en cada uno de ellos. Así mismo, procede detallar los mecanismos de financiación puestos en marcha para dotar de capital suficiente a todas y cada una de las actuaciones e inversiones llevadas a cabo, fundamentalmente en la última década.

4.4. Corredores económicos, estados implicados y factores geopolíticos

En la actualidad, son seis los corredores terrestres operativos que soportan el tránsito de mercancías y materias primas entre el país asiático y el resto de Eurasia. Así mismo, existe una ruta marítima que es, además, la que soporta mayor volumen de tránsito de mercancías y materias primas. Esto es así puesto que, el 80 % del comercio internacional total transita rutas que surcan de los mares y océanos del mundo, y la República Popular de China participa activamente de ese comercio, como gran potencia exportadora, y como demandante de múltiples materias primas e insumos para su industria pesada, tecnológica y manufacturera (CASTILLO y TRUJILLO 2021).

¹² Un caso paradigmático de la estrategia del gigante asiático, es el caso del puerto del Piréo en Grecia. Cuando en 2016, tras las presiones ejercidas por instituciones financieras y la *Troica Europea* sobre el gobierno heleno, para obligar a este a privatizar activos públicos, tras la crisis y posterior rescate producido en ese país, la empresa estatal *China Ocean Shipping Company (COSCO)*, se hizo con el 51% de la infraestructura portuaria. De hecho, actualmente, tres de los diez puertos con más volumen comercial del mundo, el de Singapur, el de Busan (Corea del Sur) y el de Róterdam (Países Bajos), también cuentan con participación de capital chino a través de diversas inversiones (MARÍN 2022).

Cabe señalar, como paso previo a la exposición de las características de cada uno de los corredores económicos que conforman el macro-proyecto chino, que algunas de las cuestiones geopolíticas y geoestratégicas clave para el desarrollo del Proyecto BRI, serán ampliadas en el capítulo dedicado a las relaciones diplomáticas que la República Popular ha mantenido, y mantiene, con los distintos actores internacionales implicados en el macro-proyecto de la Nueva Ruta de la Seda.

4.4.1. Corredor Económico China-Pakistán

El primero de los grandes corredores comerciales que se analiza se puede definir como el proyecto estrella de la Nueva Ruta de la Seda, y goza de una especial importancia geopolítica para la República Popular de China y para Pakistán. EL corredor económico se fundamenta en un acuerdo bilateral suscrito por China y Pakistán en 2015, denominado *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC), y que engloba una serie de grandes inversiones que buscan, en primer lugar, impulsar la economía de Pakistán a través de la construcción de diferentes proyectos energéticos y de infraestructuras como autopistas y redes ferroviarias, o la modernización de las instalaciones portuarias de Gwadar¹³. En segundo lugar, el acuerdo permite a la República Popular de China acceder al océano Índico y sus importantes rutas marítimas a través, precisamente, de una línea ferroviaria que una la ciudad china de Kasgar con el mencionado puerto de Gwadar. Este puerto se encuentra situado en la provincia de Baluchistán, al sur del país, y se erige, por ese motivo, en emplazamiento estratégico dentro de la lógica comercial y geopolítica china (ASENSIO 2018). (Véase figuras 6 y 7)

El puerto de Gwadar aporta la solución geoestratégica que el gobierno de Xi Jinping busca a la hora de afrontar satisfactoriamente el conocido como *Dilema de Malaca*¹⁴, y que consiste en la vulnerabilidad a la que se ve sometido el suministro de recursos energéticos hacia el gigante asiático a través de ese paso marítimo, situado entre la isla de Sumatra y la península de Malaca. (Véase figura 5) De hecho, por el transita, aproximadamente, el 80% de las

¹³ El Proyecto CSIS Reconnecting Asia detalla las potencialidades del puerto de Gwadar en un interesante y detallado informe. Se puede consultar en inglés en: <https://reconasia.csis.org/gwadar-chinas-potential-strategic-strongpoint-pakistan/>

¹⁴ El *Dilema de Malaca* como concepto fue pronunciado por primera vez en 2003 por el anterior Presidente de la República Popular de China, Hu Jintao y hace referencia a la relación entre el flujo de suministro de petróleo por barco hacia China, a través del mencionado estrecho, y a «uno de los grandes miedos de los estrategas chinos: que una nación rival sea capaz de interrumpir el tránsito de este recurso estratégico» (CHEN WENG 2021, p.2).

importaciones petroleras chinas, y un eventual bloqueo del mismo supondría un hecho catastrófico para la seguridad energética de China. La conexión terrestre entre el Océano Índico y China, a través de Pakistán, supondría la existencia de una alternativa viable de suministro energético continuado para el gigante asiático (CHEN WENG 2021).

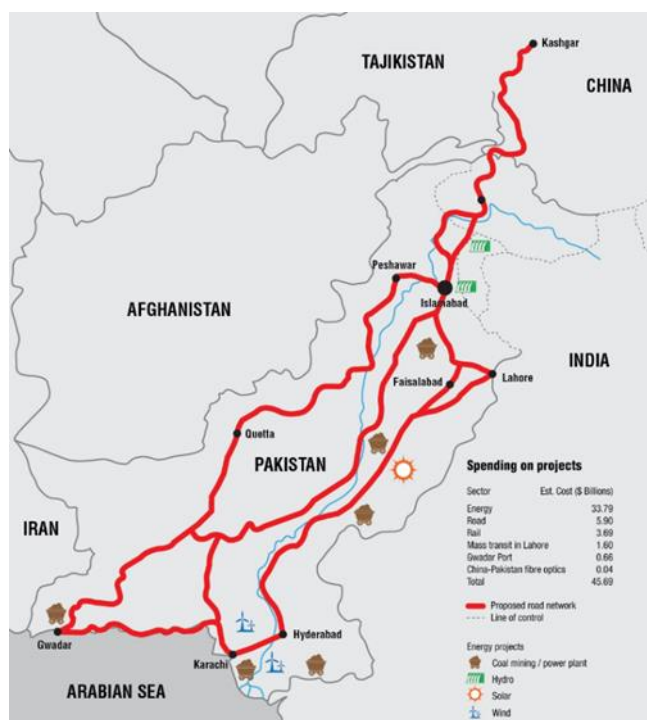


Figura 7. "Rutas y proyectos del Corredor Económico China-Pakistán". Fuente: (www.weekinchina.com)

El CPEC supone, por tanto, uno de los proyectos más importante del conjunto de los emprendidos en el relanzamiento de la Nueva Ruta de la Seda, no en balde, el gobierno chino comprometió un total de 87 mil millones de dólares en la financiación del corredor comercial y sus respectivos proyectos energéticos estratégicos asociados al mismo. Sin embargo, según un informe del *Proyecto CSIS Reconnecting Asia*¹⁵, que recoge datos oficiales de los gobiernos chino y pakistaní, existe una serie de retrasos y dificultades para implementar las acciones necesarias a la hora de llevar adelante los planes programados. Por un lado, de los 122 proyectos programados, en el año 2020 solo se habían completado 32, y otros 22 se encontraban en fase de construcción (los proyectos finalizados suponen 20 mil millones de dólares de inversión del total de 87 mil millones estimados). Además, dentro del acuerdo

¹⁵El informe en inglés está disponible en el siguiente enlace: https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/2020402_HillmanMcCalpinBrock_ReconAsia_WEB%20FINAL.pdf

firmado por ambos países se establecía la necesidad de transformar la economía productiva de Pakistán con el objetivo de convertir el país en un centro de fabricación a través de un proceso acelerado de industrialización y urbanización que aportara mayores cotas de bienestar al conjunto de la ciudadanía. Sin embargo, el gasto necesario en proyectos de fabricación, TIC e infraestructuras energéticas acumulan importantes retrasos (HILLMAN y MCCALPIN 2020).

Finalmente, cabe añadir otra posible causa de los retrasos en la apuesta de China por implementar el CPEC, y es el hecho de que la construcción de las infraestructuras proyectadas cuenta con dificultades añadidas en materia de seguridad. A este respecto, CHEN WENG (2021, p.1) afirma que «la inseguridad e inestabilidad de la región de Baluchistán (donde se sitúa el puerto de Gwadar) derivada de las actividades de grupos separatistas e islámicos dificulta en gran medida el normal desarrollo del proyecto». De hecho, en el caso de los separatistas, estos consideran que la intención última de la presencia de China en su territorio busca como objetivo la colonización de la región por parte del gigante asiático. Y en el caso de los grupos integristas, CHEN WENG (2021, p.2) señala al respecto que

«El Estado Islámico-Khorasan (EI-K), afiliado del Estado Islámico en Pakistán y Afganistán, también ha centrado su mirada en el CPEC. Según la ideología del ISIS, la China atea es un enemigo porque ha invadido por la fuerza a los musulmanes de la provincia de Xinjiang al no permitir que los musulmanes uigures practiquen el Islam».

En definitiva, y a pesar de que Pakistán se ha convertido en un destino de riesgo para la diáspora china, las intenciones del gobierno de Beijing parecen solidas en lo referente a la continuidad del CPEC ya que, considera en última instancia, que los potenciales beneficios a obtener en materia de seguridad energética superan, con creces, las dificultades encontradas.

4.4.2. Corredor Económico Nuevo Puente Terrestre Euroasiático

El Nuevo Puente Terrestre Euroasiático (NELBEC por sus siglas en inglés) se conforma como un extenso conjunto de vías terrestres que enlazan ciudades chinas como Lanzhou, Wuhan, Yiwu o Shanghái con las principales zonas industriales de Europa. Se trata de unos 12.000 Km de vía férrea que contribuyen al intercambio comercial de mercancías entre China y ciudades europeas como Madrid, Duisberg, Rotterdam e, incluso, Londres (BABONES 2017).

Dentro de las fronteras del gigante asiático, además de las ciudades de las que parte el recorrido, se configura como punto clave Urumqui, la capital de la región autónoma de Xinjiang. Esta capital se convierte en un nodo de especial importancia dentro del Proyecto BRI, ya que, además de hacia Europa, desde Urumqui discurre una vía férrea que enlaza con Kashgar, punto de partida, como ya se ha señalado en el punto anterior, del Corredor Económico China-Pakistán (MARTINEZ 2020). (Véase figuras 7 y 8)



Figura 8. “La Ruta de la Seda Ferroviaria. Puente Terrestre Euroasiático”. Fuente: (www.elperiodico.com)

Una vez que la capital de la región autónoma ha servido de paso obligado de las mercancías, los convoyes ferroviarios con dirección a Europa atraviesan Kazajistán, pasando por su capital, Astaná, y continúan el trayecto por tierras rusas alcanzando Moscú. Tras haber surcado Rusia y haber superado la frontera, el corredor ferroviario atraviesa Bielorrusia, tradicional aliado de la Federación Rusa, y tras dejar atrás Minsk, su capital, la ruta penetra en territorio de Europa occidental. A través de Polonia y, principalmente de Alemania, la vía férrea procedente de China pretende reforzar la importante conectividad entre el gigante asiático y los mercados europeos. De hecho, China ha emprendido la puesta en marcha de infraestructuras tales como la que en el año 2016 fue inaugurada entre la ciudad China de Sichuan y las urbes alemanas de Duisburgo y Hamburgo, así como las ciudades de Rotterdam y Ámsterdam en Países Bajos, a través de territorios como Irán y Turquía y los ya mencionados de Polonia o Bielorrusia (PARRA PEREZ 2017).

Sin embargo, cabe recordar que la República Popular de China es uno de los grandes consumidores de petróleo, carbón y gas natural a nivel mundial, con lo que el corredor euroasiático está constituido, también, por unas importantes vías de transporte de combustibles fósiles. Entre ellas destacan, un oleoducto y un gaseoducto que conectan los yacimientos que posee Kazajistán en el Mar Caspio con China (MARTINEZ 2020).

Pero, como ya sucede en el Corredor Económico China-Pakistán, el Puente Terrestre Euroasiático se enfrenta a una serie de dificultades y desafíos. En primer lugar, existe un problema de eficiencia, puesto que, en el supuesto más optimista, este corredor terrestre es capaz de soportar un tráfico anual de unos 400.000 contenedores. Cabe tener en cuenta que, esa cantidad de contenedores pueden ser manejados en apenas cuatro días en el puerto de Shanghai. En segundo lugar, existe un problema de costes, ya que, el precio por el transporte de mercancías vía terrestre supone un sobre coste de en torno al 25% de media por contenedor, a lo que habría que sumar, además, el aumento de riesgos para la carga ya que, los contenedores deben ser manipulados como consecuencia de los distintos cambios de ancho de vía que se producen a lo largo del trayecto (BABONES 2017).

Finalmente, se produce un desequilibrio entre el volumen de mercancías exportadas e importadas por China por medio de los trenes que discurren a través de este corredor económico. En todos los casos, los convoyes ferroviarios arriban a Europa repletos de productos manufacturados chinos y, sin embargo, regresan a China con menos del 50% de su capacidad utilizada. En la mayoría de los casos las importaciones se componen de productos de alimentación, artículos de lujo y vehículos de alta gama (MARTINEZ 2020).

4.4.3. Corredor Económico China-Asia Central-Asia Occidental

Este es, tal vez, el corredor que mantiene una mayor similitud con la que, históricamente, se ha conocido como Ruta de la Seda, puesto que recorre regiones que en siglos pasados ya mantuvieron relaciones comerciales con China, o albergaron rutas de tránsito para las mercancías que discurrían en los intercambios entre Oriente y Occidente (MARTINEZ 2020).

Sin embargo, más allá de la reseña histórica, este corredor económico se conforma, en la actualidad, como uno de las apuestas fundamentales de la República Popular de China en lo relativo a garantizar su propia seguridad energética, algo que, como ya se ha reiterado, resulta

imprescindible para mantener los niveles de desarrollo alcanzados en las últimas décadas por el gigante asiático (BUSILLI 2020).

Así mismo, se debe señalar que, además de su importancia geopolítica, el corredor discurre por trazados de gran complejidad en lo relativo al aspecto geográfico y, fundamentalmente, en lo relativo a las características socioeconómicas de alguno de los países que albergan las distintas redes de comunicación y transporte. Además, tanto en Asia Central como en la zona del Cáucaso subyacen, históricamente, una serie de conflictos más o menos enquistados.

Antes de analizar el trazado del corredor, es conveniente, en primer lugar, precisar que se conoce, de manera más concisa, por Asia Central y, en segundo lugar, cabe concretar los países que conforman la región del Cáucaso.

Para ello, en lo referente a Asia Central, se debe recurrir a AZNAR FERNANDEZ-MONTESINOS (2022, p.2) que lo expresa con claridad meridiana:

«el conjunto de países asiáticos no situados en la región del Cáucaso y procedente de la implosión de la extinta Unión Soviética; esto es, Tayikistán, Uzbekistán, Kirguistán, Kazajistán y Turkmenistán. A esta área, Brzezinski en su trabajo *El gran tablero mundial: La supremacía estadounidense y sus imperativos geoestratégicos*, publicado en 1998, la denominaba «el gran agujero negro euroasiático». Habría que incluir además a Afganistán, con el que forman un espacio continuo; y en puridad se sitúan en este espacio Irán, China y aun la propia Turquía, que tienen ciertamente una influencia, una presencia cultural e indudables intereses en el área». (Véase figuras 9 y 10)

En cuanto a la región del Cáucaso, esta engloba a tres repúblicas: Azerbaiyán, Armenia y Georgia. La zona se encuentra delimitada por el mar Caspio al este y el mar Negro al oeste, y comparte fronteras terrestres con tres importantes economías de la zona, esto es, Rusia, Turquía e Irán. (Véase figura 10) Como ya se ha mencionado, se trata de una región que posee una gran importancia geopolítica, fundamentada en la existencia de yacimientos de gas natural, principalmente en Georgia y Azerbaiyán. El aspecto negativo es la constante presencia de tensiones territoriales y étnicas que dificultan las relaciones diplomáticas con Rusia y entre las propias repúblicas caucásicas. Actualmente, dicha región busca establecer conexiones

estables con los corredores del Proyecto BRI a través de la red de vías ferroviarias que surcan Turquía (MARTÍNEZ 2020).

El recorrido de esta ruta comercial parte de la emblemática capital de la región autónoma china de Xinjiang. De esta forma, Urumqui vuelve a configurarse como un importante nodo de comunicación entre el gigante asiático y los países y regiones que participan del gran proyecto de la Nueva Ruta de la Seda (MARTINEZ 2020). De facto, como ya se ha señalado anteriormente, de Urumqui parte, a su vez, la red ferroviaria que ha de transportar las mercancías desde China hasta el puerto de Gwadar en el mar Árabe, a través de Pakistán, y es, así mismo, un punto importante por el que discurre el corredor comercial entre China, Europa Central y Europa Occidental por medio del Nuevo Puente Terrestre Euroasiático (AZAÑEDO 2021; BUSILLI 2020).



Figura 9. “Vías de transporte del Corredor China-Asia Central”. Fuente: (MERICS)

Es preciso señalar que, una vez superado el territorio chino, tras el paso fronterizo de Alashankou, el trazado se divide en dos ramales. Uno de ellos atraviesa por completo Kazajistán y conecta a través de la costa del Mar Caspio, atravesando Turkmenistán, con el segundo ramal de este corredor en la ciudad de Teherán. Es, precisamente, este segundo ramal el más complejo de los dos, puesto que, ha de atravesar una cantidad mayor de países.

La primera ciudad que se encuentra en este ramal, en territorio Kazajo, es Almaty¹⁶, la ciudad más poblada del país. Posteriormente, la ruta conecta territorios de Kirguistán, Uzbekistán y Tayikistán. En Uzbekistán se encuentra la ciudad de Taskent, otro importante centro neurálgico del corredor China-Asia Central, y que actúa como nexo de unión entre los dos ramales del corredor económico. El siguiente país que surca este segundo ramal es Irán, a través de Mashad y Teherán. Finalmente, antes de afrontar el acceso a Europa para atravesar Bulgaria, Serbia y Hungría, la ruta entra en Turquía llegando a las importantes ciudades de Ankara y Estambul (MARTINEZ 2020). (Véase figura 9)



Figura 10. "Corredores ferroviarios en el Cáucaso". Fuente: (www.geotren.es)

Existe, además una parte del corredor comercial que transita los países del Cáucaso, en concreto, Azerbaiyán y Georgia. Se trata de una ruta que, a pesar de contar con unos costes superiores y niveles de fiabilidad inferiores a otras, se ha comenzado a explotar como alternativa a aquellas que surcan tierras rusas a partir del inicio de la invasión rusa de Ucrania en marzo de 2022. (Véase figura 10) Así las cosas, esta ruta,

¹⁶ La ciudad de Almaty, antigua capital de Kazajistán, se encuentra en el sur del país. En tiempos de la antigua Ruta de la Seda resultaba ser una parada obligatoria en el tránsito de mercancías entre Oriente y Occidente. El comercio y la economía están todavía presentes en Almaty, y es, de hecho, el centro financiero de Asia central. (<https://es.euronews.com/viajes/2012/09/12/almaty-tradicion-y-naturaleza-en-la-antigua-capital-kazaja>)

«desde Astaná (en la Ruta Oeste), evita el paso por Rusia al dirigirse al mar Caspio: la Ruta del Cáucaso, Trans-Caspian o Middle Corridor. Para atravesarlo es necesario embarcar en uno de los tres enormes ferris azerbaiyanos en Aktau (Kazajstán) y desembarcar en Bakú (Azerbaiyán), atravesar el Cáucaso por Georgia hasta los puertos del mar Negro, y así llegar a los de Constanza (Rumanía), Burgas (Bulgaria) o El Pireo (Grecia), este último comprado por la china COSCO» (GEOTREN 2023, p.1).

De esta forma, se ven materializadas las intenciones de Azerbaiyán y Georgia a la hora de aumentar su presencia dentro de las rutas comerciales y energéticas que surcan Asia Central, en su camino desde China hacia Europa, y con ello, la posibilidad de lograr niveles de desarrollo importantes en las próximas décadas.

Finalmente, resulta necesario incidir en los aspectos problemáticos, o al menos en aquellos factores que aportan cierto grado de incertidumbre a la hora de desarrollar el proyecto en su totalidad. Es necesario mencionar al respecto el principal de los escollos con los que se encuentra China y los agentes económicos implicados en el proyecto BRI, y que guarda relación con el abultado montante de la inversión a realizar en todos los campos que abarca la iniciativa. Y esto es debido, como señala MARTINEZ (2020, p.12), a que la ruta en esta zona

«atraviesa numerosos países pequeños, con economías débiles y unas infraestructuras paupérrimas. Esto hace necesario la creación de una red de ferrocarriles que enlace los países de Asia Central, con una orografía complicada, al igual que su panorama político y sus relaciones de vecindad».

Bien es cierto, como ya sucede en otros corredores económicos de la Franja y la Ruta, que los beneficios superan, con creces, los esfuerzos en materia de financiación. En este caso, destaca el hecho de que las pequeñas repúblicas de Asia Central, de mayoría islámica, actúan como barrera geográfica y política a la hora de contener a los grupos terroristas islámicos que tienen en Afganistán su base de operaciones en la región. Es por ello que, para China y, por ende, para el resto de las grandes economías de la zona, resulta de vital importancia garantizar la prosperidad económica y unos altos niveles de seguridad en esas repúblicas con el objetivo de intensificar ese papel de frontera natural exterior (MARTINEZ 2020).

En definitiva, el necesario abastecimiento de recursos energéticos desde la zona del Golfo Pérsico, así como desde los propios países del Cáucaso y Asia Central, convierten en

estratégicas las inversiones a realizar, y esto provoca que las dificultades inherentes al despliegue de infraestructuras energéticas y de transporte terrestre en estos territorios, sean minimizados por el gigante asiático en su estrategia de reforzar la seguridad energética y la imprescindible estabilidad en la conectividad con los mercados europeos (BUSILLI 2020).

4.4.4. Corredor Económico China-Mongolia-Rusia

En septiembre de 2014, cuando había transcurrido justamente un año desde que Xi Jinping hiciera pública su intención de impulsar el Proyecto de la Franja y la Ruta, el Presidente de la República Popular de China propuso, tanto a Mongolia como a Rusia, emprender una política económica de cooperación conjunta dentro del marco del Cinturón Económico de la Ruta y de la Seda. La propuesta consistía en articular dicha cooperación a través del ferrocarril Trans-euroasiático y del programa de Mongolia Ruta de la Pradera. Dos años más tarde las tres partes decidían suscribir un acuerdo que establecía como eje articulador el Corredor Económico China-Mongolia-Rusia (BUSILLI 2020).

Al igual que sucede con otros corredores económicos del macro-proyecto chino, la principal línea férrea que conforma la ruta, parte desde la costa oriental de China, concretamente del puerto de Taijin, en la conurbación de Beijing. Posteriormente, tras atravesar tierras del país asiático, el corredor se adentra en Mongolia a través del paso fronterizo de Erenhot en dirección a Ulán Bator, capital de Mongolia. Desde la capital del país la ruta enlaza con una de

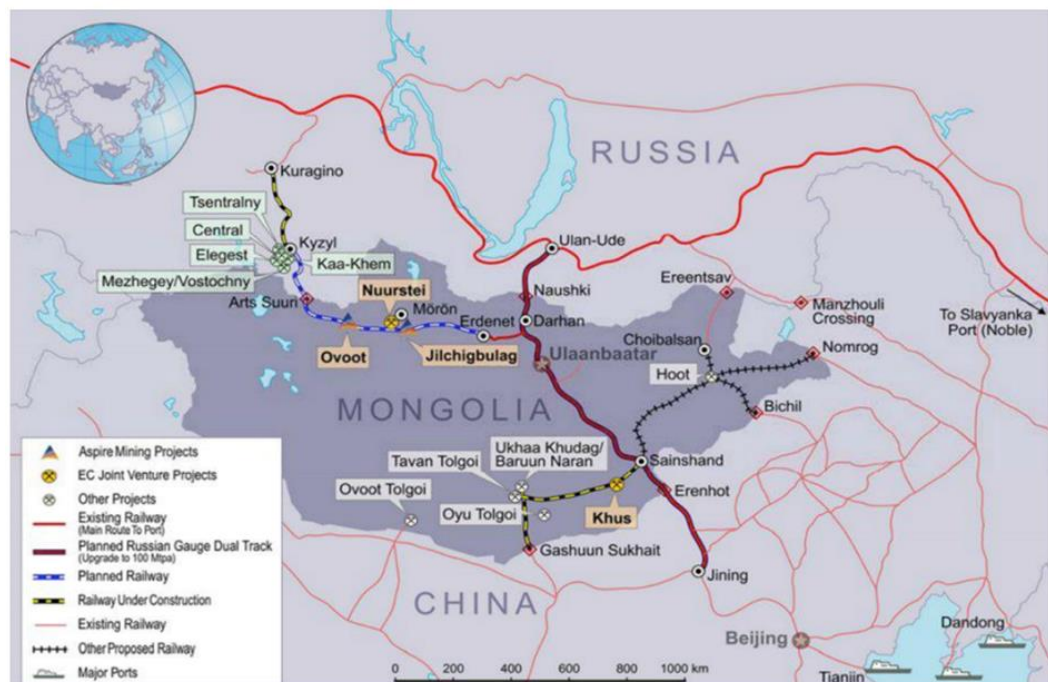


Figura 11. "Proyecto de infraestructuras del Corredor China-Mongolia-Rusia". Fuente: (Judge 2018)

las vías ferroviarias más conocidas del mundo, el Transiberiano. En la actualidad esta vía férrea es transitada por infinidad de convoyes comerciales que parten del puerto de Vladivostok, con productos provenientes de Corea del Sur que, una vez atravesada Rusia, tienen como destino los mercados europeos (MARTÍNEZ 2020). (Véase figura 11)

A nivel global, el volumen de intercambios comerciales de este corredor representa apenas el 3% de las transacciones en el mercado internacional, sin embargo, adquiere especial relevancia geopolítica como consecuencia de dos variables fundamentales para los intereses del gigante asiático (MARTINEZ 2020).

En primer lugar, el acuerdo incide en la transcendencia que China atribuye a su propia seguridad energética, y que, como ya se ha venido señalando a lo largo del trabajo, devienen en factor de vital importancia para el desarrollo socioeconómico del gigante asiático. Este acuerdo garantiza, por consiguiente, una vía terrestre de suministro de materias primas fundamentales, principalmente, el carbón de Mongolia y el gas ruso procedente de la región de Siberia (PARRA PEREZ 2017).

En segundo lugar, pero de una significativa importancia estratégica, el acuerdo tripartito supone la adhesión de la Federación Rusa a la iniciativa liderada por China, y que ahonda en la relación cada vez más estrecha entre las dos potencias consideradas, aún en la actualidad, emergentes por Washington y sus aliados (BUSILLI 2020).

El acuerdo, al igual que otros ya analizados en anteriores corredores económicos, incide en proyectos multisectoriales que pretenden modernizar redes de infraestructuras básicas, como nodos logísticos para la distribución de mercancías, redes de comunicación, así como vías de transporte para el tránsito de esas mercancías y bienes de consumo, fundamentalmente productos agrícolas o materiales de construcción (BUSILLI 2020). Huelga señalar el valor estratégico que para Mongolia y Rusia supone encontrarse en el camino de conexión terrestre entre los principales puertos de la República Popular de China y los centros económicos europeos más importantes (MARTÍNEZ 2020).

De hecho, resulta significativo lo expresado por NAMZHILOVA (2022, p.2) en lo referente a la importancia estratégica del desarrollo del acuerdo entre Mongolia y las dos potencias vecinas:

«el funcionamiento efectivo del corredor es especialmente importante para Mongolia, ya que afecta directamente su desarrollo económico y social. Las transformaciones de

infraestructura ahora son urgentemente necesarias para este país, ya que no tiene salida al mar y la posterior eficacia de sus relaciones comerciales exteriores depende en gran medida del entorno de transporte y logística».

Finalmente, cabe destacar un último punto de interés en torno a este corredor ya que, además de todo lo relativo al comercio y transporte de mercancías, el corredor posee una gran relevancia en el plano tecnológico puesto que, en los últimos años se ha venido desarrollando la construcción de una red de cable óptico terrestre transfronterizo que aporta valor al mismo, en lo relativo a la carrera por el desarrollo tecnológico emprendida por China en la última década (BUSILLI 2020).

4.4.5. Corredor Económico China-Península de Indochina

Este corredor discurre a través de una región que cuenta con economías en expansión en las que habitan cerca de 600 millones de personas. La ruta principal enlaza la ciudad china de Kunming con Singapur, a través de una serie de proyectos que incluyen el despliegue de redes ferroviarias de alta velocidad y la construcción de puertos marítimos a lo largo de la costa de los distintos países enclavados en la península.



Figura 12. “Rutas del Corredor Económico China-Península de Indochina”. Fuente: (www.Thailandtrains.com)

Uno de los ramales que conforman el corredor atraviesa Vietnam, Camboya y Tailandia para, desde Bangkok, llegar a Singapur, el mayor puerto comercial del mundo. También con Singapur como destino, otra de las rutas de este corredor comercial conecta China con Laos y Tailandia además de con Myanmar. Y, Finalmente, una tercera ramificación del proyecto se articula a través de una red que conecta China directamente con Myanmar y confluye, de nuevo, en Bangkok. De esta forma esta urbe tailandesa se configura como nodo central del Corredor Económico China-Península de Indochina (BUSILLI 2020). (Véase figura 12)

A esta vasta red de comunicaciones se le suman las distintas inversiones realizadas en diversas islas del archipiélago de Indonesia y el territorio insular de Malasia, que buscan dar solidez a la conectividad interna además de acometer una importante mejorar en la propia conectividad regional entre los distintos territorios (MARTÍNEZ 2020).

Cabe destacar que, la totalidad de países con los que mantiene relaciones la República Popular de China en este área geográfica, se encuentran coaligados a través de la ASEAN¹⁷ con lo que, tal y como señala YUNLONG (2020, p.218), se trata de «un puente continental entre China y el sudeste asiático, y un corredor económico entre China y la ASEAN», a lo que cabe añadir, en palabras de AZAÑEDO (2021, p.31), que este extremo «contribuirá a consolidar el liderazgo chino en la región».

4.4.6. Corredor Económico Bangladesh-China-India-Myanmar

El último de los corredores económicos terrestres que conforman el proyecto BRI posee, al igual que el que une al gigante asiático con Pakistán, una importancia geoestratégica fundamental para los intereses de la República Popular de China. En esta ocasión, la apuesta del gigante asiático para esta región de Asia vuelve a traer a colación una de las necesidades vitales de China a nivel geopolítico. Se trata, una vez más, de afrontar con relativo éxito la posibilidad de un bloqueo marítimo del estrecho de Malaca en caso del estallido de un

¹⁷ Como se señala en la página web de la propia ASEAN, «La Asociación de Naciones del Sudeste Asiático, o ASEAN, se estableció el 8 de agosto de 1967 en Bangkok, Tailandia, con la firma de la Declaración de la ASEAN (Declaración de Bangkok) por los Padres Fundadores de la ASEAN: Indonesia, Malasia, Filipinas, Singapur y Tailandia. Brunei Darussalam se unió a la ASEAN el 7 de enero de 1984, seguida de Vietnam el 28 de julio de 1995, Lao PDR y Myanmar el 23 de julio de 1997 y Camboya el 30 de abril de 1999, conformando lo que hoy son los diez Estados miembros de la ASEAN.»

conflicto bélico con los Estados Unidos de América y sus aliados en la región (TORRES Y RUIZ 2021).

Este corredor económico transcurre por Bangladesh, China, India y Myanmar (BCIM-EC, por sus siglas en inglés). La apuesta de China por abrir rutas comerciales a través de este corredor data de mucho antes del anuncio oficial en torno al Proyecto BRI, realizado por Xi Jinping en 2013, puesto que, en 1999, durante un foro subregional, el gigante asiático ya planteó la iniciativa de conectar zonas económicamente subdesarrolladas del suroeste de China con el noreste de India, a través de Bangladesh y Myanmar (AZAÑEDO 2021 cita a ANWAR 2020).

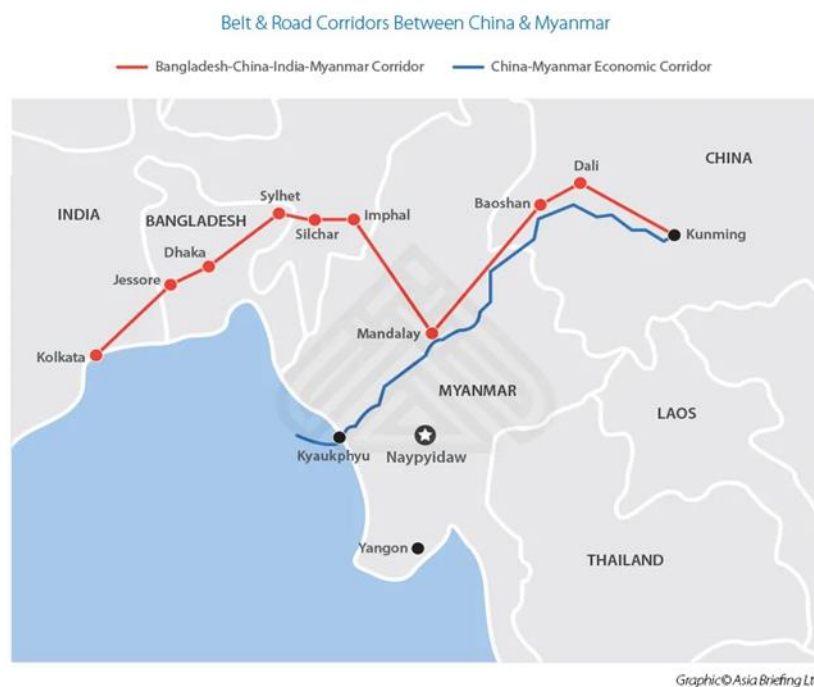


Figura 13. "Corredores entre China-Myanmar-Bangladesh-India". Fuente: (www.silkroadbriefing.com)

Para lograr llevar adelante el proyecto, se pretende construir una ruta ferroviaria y otra por carretera que, comenzando en Kunming y solapándose con el trazado del corredor económico entre China y la Península de Indochina, a su paso por Myanmar, se debe abrir paso a través de Dhaka, la capital de Bangladesh, para llegar hasta el puerto de Calcuta en la India. (Véase figuras 12 y 13)

Bien es cierto que, a pesar de la trascendencia que China otorga a este corredor, se trata de uno de los que cuenta con menor desarrollo infraestructural de todas las rutas que engloba el Proyecto BRI. Al respecto BUSILLI (2020, p.80) afirma que el corredor comercial, «a pesar de existir un convenio entre China y Myanmar, no termina de estar operativo, siendo el oleoducto China-Myanmar el único tramo activo».

No obstante, la intención de los países implicados en el proyecto del corredor económico parece encaminada hacia la consecución de acuerdos sólidos que repercutan en el desarrollo de acciones que impulsen la construcción de las infraestructuras necesarias. De hecho,

«En los últimos cinco años, un grupo de trabajo integrado por los cuatro países ha impulsado la construcción de este corredor. Se han estudiado, diseñado y planificado una serie de proyectos prioritarios en aspectos como la construcción de mecanismos y sistemas, la interconexión de infraestructuras, la cooperación en comercio y parques industriales, la apertura y cooperación financiera internacional, el intercambio cultural y la colaboración en áreas relacionadas con la vida del pueblo» (BUSILLI 2020, p.80).

Así las cosas, cabe reseñar en este punto el porqué de los retrasos producidos a la hora de llevar a cabo el despliegue de los proyectos necesarios para poner en marcha rutas comerciales eficientes en esta región. La clave se sitúa en la tradicional conflictividad latente entre los cuatro países implicados.

Existe, por un lado, un conflicto entre Bangladesh y Myanmar ocasionado por la represión ejercida contra la minoría islámica rohingya por parte de las autoridades de Myanmar. Siendo Bangladesh un país en el que su población profesa mayoritariamente el islam, este hecho provoca serias tensiones en la, ya de por sí, complicada relación entre ambos estados (MARTÍNEZ 2020).

Así mismo, se debe añadir la tradicional animadversión entre China e India, que ya en 1962 provocó el estallido de una breve contienda en la frontera entre ambos países, provocada por conflictos territoriales, y que finalizó con la victoria de la República Popular de China. Para el gigante asiático aquella disputa fronteriza formaría, en la actualidad, parte de un pasado que debe ser superado cuanto antes. Sin embargo, la parte india se resiste a admitir el hecho de que China esté dispuesta a resolver por la vía diplomática dicho conflicto con el fin de lograr, de cara al futuro, la cooperación entre ambos países. A esta histórica disputa, se debe sumar la actual situación de desarrollo del Proyecto BRI a escala continental, algo que India contempla con recelo, de hecho, a este respecto, son significativas las motivaciones que CONCATTI (2017, p.180) desgrana en torno a la desconfianza india con respecto de las intenciones chinas al afirmar que:

«el gobierno de la India teme que esta iniciativa altere la dinámica geoestratégica y el statu quo de la región asiática, al incrementar proyectos de inversión en infraestructuras en países con los que India tiene tensas relaciones, como Nepal, Sri Lanka y Pakistán.

El primer desafío geopolítico que se presenta para el país ha sido el corredor marítimo, ya que las costas indias se bañan en ambos lados por el Océano Índico, una de las zonas por donde pasa dicha franja y en donde se pretende construir una red de puertos y otras infraestructuras costeras. (...) Nueva Delhi teme perder parte de su esfera de influencia en dicho océano, por lo que aún no ha asegurado su participación en este proyecto, ya que desconfía de las intenciones estratégicas de China»

En definitiva, India es el principal competidor, junto con China, por la consecución de la hegemonía en la zona, y esto implica que desde Nueva Delhi se analice en profundidad cada detalle relativo al macro-proyecto chino. Lo cierto es que, el análisis entre la disyuntiva de una participación activa, que mejoraría de manera sustancial la conectividad con los mercados internacionales, y la posibilidad de seguir eludiendo la agenda china de cooperación económica, ha dado como resultado, por el momento, un rechazo de India a participar activamente en el Proyecto de la Franja y la Ruta (CONCATTI 2017).

4.4.7. La Ruta Marítima de la Seda

El primer aspecto a destacar, antes de emprender el análisis de otra de las grandes apuestas de Xi Jinping para llevar adelante su proyecto económico para China, es la enorme importancia estratégica que adquiere el Océano Índico, a nivel geopolítico, para la consecución de los éxitos esperados por el Gobierno de la República Popular de China en torno a la Iniciativa *Belt and Road*. El Índico se configura como el tercer océano en extensión del planeta, por detrás del Pacífico y el Atlántico. En palabras de CONCATTI (2019, p.4):

«Su valor geoestratégico reside en ser una gran vía de comunicación que conecta a los países productores de hidrocarburos del Golfo Pérsico y de materias primas de África con las zonas industrializadas del Sudeste Asiático y los mercados de Europa. En concordancia con esto, cabe destacar que en el Índico se encuentra una de las mayores reservas de petróleo y gas del mundo, sumado a que por allí circula el 80% de los flujos energéticos globales, lo que supone la mitad del tráfico mundial de contenedores».

Así mismo, el transporte marítimo representa el 90% del comercio mundial, lo que supone considerar este tránsito mercantil transoceánico como el gran motor de la economía global. De facto, dos terceras partes de las mercancías transportadas por vía marítima surcan las aguas del Océano Índico. No es de extrañar, por lo tanto, que uno de los proyectos estrella de la estrategia enmarcada dentro de la Franja y la Ruta de la Seda, se configure en torno a lo que se ha dado en llamar *Ruta Marítima de la Seda*, y que el eje central sobre el que pivota esta ruta sea, precisamente, el Océano Índico. Se confirma, por lo tanto, la predicción del Almirante norteamericano Alfred Mahan, a la que se hacía referencia en los primeros compases de este trabajo, en torno a la idea de que el Océano Índico se ha de transformar, en el siglo XXI, en el escenario donde se decida el destino del mundo (HERRERA PILAR 2020).

La República Popular de China, India y los Estados Unidos de América son conscientes de la importancia estratégica del control de este océano y llevan décadas preparándose para afrontar los retos venideros. A este respecto, China ha ido configurando, desde la llegada de Xi Jinping al poder, el conocido como *Collar de Perlas*¹⁸, que se articula a través de una red de bases navales y puertos, bajo control chino, que da soporte a la ruta marítima diseñada dentro del Proyecto BRI. Esta red de puertos, estratégicamente situados a lo largo del trayecto de la ruta marítima de la Franja y la Ruta de la Seda, y que enlaza los puertos orientales del gigante asiático con África y Europa, pasando por Oriente Próximo, parece configurarse según HERRERA PILAR (2020, p.4) como «un presunto intento de China por contener y cercar a la India a la vez que toma el control de las SLCO¹⁹ en la ROI²⁰». (Véase figura 6)

Pero, más allá de disquisiciones en torno a esa presunta intención de China con respecto a India, cabe destacar que, con el despliegue de esa serie de enlaces estratégicos realizado por el gobierno de Beijing, el país oriental busca aumentar el tráfico comercial, además de satisfacer otros intereses estratégicos como son, el ya mencionado refuerzo de la seguridad energética y, de forma paralela, buscar una diversificación de las líneas de comunicación marítimas en su región de influencia, que puede acarrearle un mayor grado de soberanía a la

¹⁸ Ver páginas 47, 48 y 49.

¹⁹ Sea Lines of Communications, hace referencia a las grandes rutas marítimas de comunicación entre los puertos más importantes del mundo, y que son utilizadas principalmente para el comercio y por las distintas fuerzas navales del planeta (AZAÑEDO 2021).

²⁰ Región del Océano Índico.

hora de gestionar las reivindicaciones territoriales que afronta a lo largo y ancho del Mar de China Meridional (AZAÑEDO 2021).

Así, a lo largo de esta última década, Xi Jinping ha logrado conformar una ruta marítima sustentada en una red de puertos y bases navales²¹ que se extienden desde el Mar del Sur de China hasta el Mar Mediterráneo, pasando por países y regiones como, Indonesia, India, la Península Arábiga, Somalia, Egipto y, finalmente Europa a través de importantes pasos internacionales de mercancías como el Estrecho de Malaca, el estrecho de Ormuz, tras surcar el Mar Arábigo o el canal de Suez entre el Mar Rojo y el Mediterráneo (AZAÑEDO 2021; HERRERA PILAR 2020; SIERRA 2019). (Véase figura 14)

Al respecto de lo anterior, resulta pertinente destacar que, dentro del proyecto marítimo chino, cobran una especial relevancia varios puertos clave en el Mar Mediterráneo. Entre ellos, el puerto del Pireo, en Grecia, el puerto de Venecia, en Italia, los puertos de Algeciras y Valencia en España y los puertos africanos de Cherchell en Argelia y de Tánger en Marruecos.

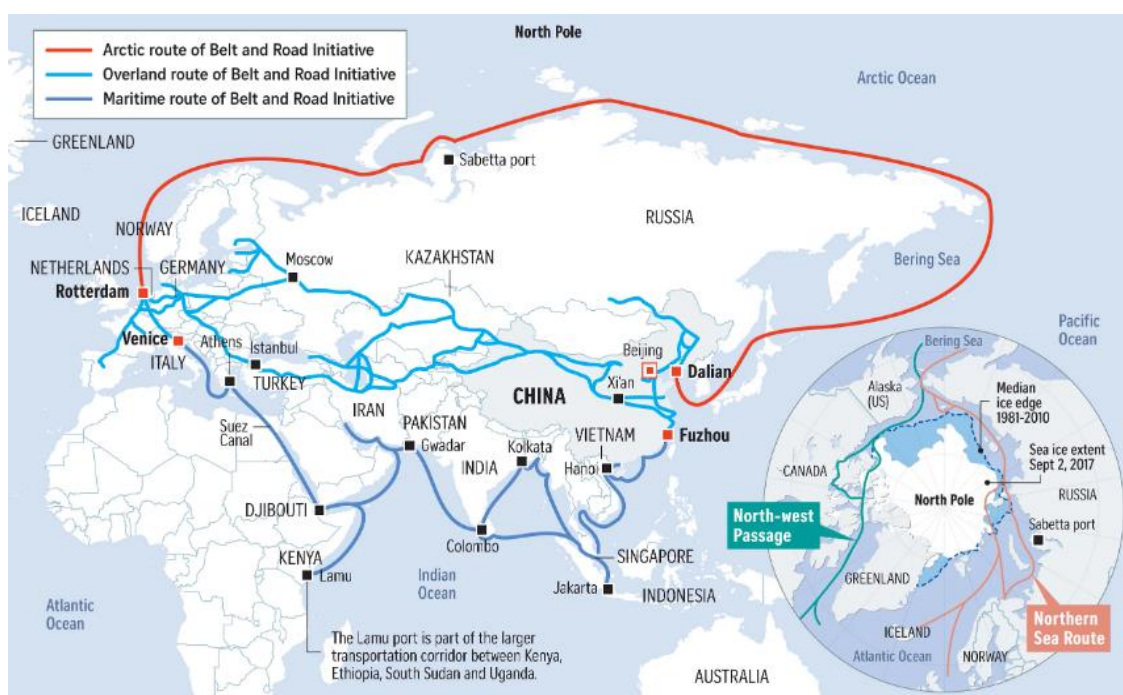


Figura 14. "Principales rutas del Proyecto BRI". Fuente: (www.Thestraitstimes.com)

²¹ Antes de surcar el estrecho de Malaca, se pueden destacar, entre otros, el puerto de Sihanukville en Laos, Laem Chabag en Tailandia, Singapur, Yakarta en Indonesia o Kuala Lumpur en Malasia. Una vez superado el estrecho la ruta continua hacia los puertos de Hambantota en Sri Lanka o Gwadar y Karachi en Pakistán. De esta forma se cerraría el llamado *Collar de Perlas* que rodea a India por medio de puertos con convenio de explotación o directamente propiedad de China. Posteriormente, la ruta encuentra puertos como el de Duqm en Omán, en la zona del Golfo Pérsico en su camino hacia Europa a través del Mar Rojo (MARTINEZ 2020).

Finalmente, cabe mencionar otro de los destinos hacia los que parte la Ruta Marítima de la Seda desde los puertos chinos de Shangai, Fizhou, Quanzhou o Guangzhou, entre otros. Se trata de la Ruta del Ártico que, recaba, inicialmente, en el puerto de Busan, en Corea del Sur, y en varios puertos japoneses, para bordear, posteriormente, las costas de la Federación Rusa una vez superado el estrecho de Bering, y que tiene como destino Europa a través del puerto de Rotterdam (MARTINEZ 2020). (Véase figura 14)

Esta versión del Proyecto BRI se conoció en diciembre del año 2017, como señala FUSTER LEAL (2021, p.19):

«Cuando el presidente Putin invitó a Xi a unir su Ruta de la Seda con la Ruta del Noreste que Rusia controla. China aceptó la invitación rusa y consecutivamente incorporó la Ruta de la Seda Polar a sus planes oficiales, apareciendo nombrada por primera vez en la China's Arctic Policy, la primera estrategia oficial china para el Ártico, publicada en el año 2018. El libro blanco chino sobre el Ártico presenta la Ruta de la Seda Polar como una oportunidad para que las partes interesadas puedan construir conjuntamente las rutas marítimas árticas y contribuir así al desarrollo social y económico sostenible del Ártico».

Finalmente, el interés de Beijing en la Ruta de la Seda Polar también viene propiciado por la drástica reducción del tiempo necesario para comunicar las costas de China con Europa, que se sitúa en torno a un 40%. Además, las aguas del Ártico se encuentran libres de piratas, algo que implica que la flota china cuente con una seguridad para sus barcos de la que no gozan en el trayecto de la Ruta Marítima de la Seda (SUI NOI 2018). Pero, ante todo, disponer de acceso a la ruta marítima por el Ártico supone que China posea la posibilidad de modificar las cadenas de suministro y con ello propiciar futuros cambios en la geopolítica global (AZAÑEDO 2021).

4.5. Mecanismos de financiación del Proyecto BRI

El capítulo relativo a la financiación de tan magno proyecto es, sin duda, uno de los pilares fundamentales en los que se sustenta el desarrollo exitoso de los planes vinculados al despliegue de las infraestructuras necesarias, en cada uno de los países involucrados en la gran apuesta estratégica de Xi Jinping. Sin embargo, la envergadura del listado de medios de financiación, y de instituciones implicadas en el proyecto ideado por Beijing, hace que este

epígrafe se centre en alguna de las más importantes y obvie otras. La intención no es otra que centrar el análisis en las implicaciones geopolíticas y evitar profundizar en exceso en materias propias de las Ciencias Económicas.

Por lo tanto, pasando a enumerar los mecanismos principales de financiación, cabe señalar que, algunos han sido creados ex profeso para impulsar las distintas iniciativas dentro del proyecto de la Franja y la Ruta. El más importante de ellos es el *Fondo de la Ruta de la Seda*, que contaba en 2018, según datos de la OCDE²², con 40.000 millones de dólares americanos. Se trata de un fondo de inversión constituido en su totalidad por capital chino que cuenta, en exclusiva, con la participación de empresas públicas y bancos estatales. Entre las entidades financieras destacan, el Banco de China (BOC), el Banco de Exportaciones e Importaciones de China (ICBC) o el Banco de Construcción de China (CCB), entre otros (MARTINEZ 2020).

Existen otras instituciones financieras de reciente creación que, si bien no surgieron como mecanismos de financiación del Proyecto BRI, están siendo involucradas por el gigante asiático en un modelo de financiación directamente relacionado con las inversiones necesarias para la implementación efectiva de los distintos proyectos diseñados dentro de la Franja y la Ruta. Entre ellas cabe señalar el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (AIIB en inglés), el Nuevo Banco de Desarrollo de los BRICS²³ o la institución financiera impulsada por la propia China en el marco de la Organización de Cooperación de Shanghai (OCS)²⁴.

En la línea expresada en el párrafo anterior a la hora de no considerar estas instituciones como meras herramientas del Proyecto BRI, sino como instrumentos de financiación de un mayor alcance estratégico, AZAÑEDO (2021, p.39) señala que:

«La capacidad financiera que China articula a través de estas nuevas instituciones tiene como objetivo no solo hacer avanzar la economía china en el tablero internacional, sino

²² Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). El informe con los datos mencionados lleva por título: *OCDE Business and Finance Outlook 2018*. Disponible en: https://www.oecd-ilibrary.org/sites/bus_fin_out-2018-6-en/index.html?itemId=/content/component/bus_fin_out-2018-6-en

²³ Grupo de economías emergentes conformado por Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica.

²⁴ «La Organización de Cooperación de Shanghai (OCS) es una organización intergubernamental que se fundó en Shanghai el 15 de junio de 2001. La Organización de Cooperación de Shanghai está integrada actualmente por ocho Estados miembros (China, India, Kazajistán, Kirguistán, Rusia, Pakistán, Tayikistán y Uzbekistán), cuatro Estados observadores interesados en adherirse como miembros de pleno derecho (Afganistán, Belarús, Irán y Mongolia) y seis “Asociados en el Diálogo” (Armenia, Azerbaiyán, Camboya, Nepal, Sri Lanka y Turquía)».

Fuente: <https://dppa.un.org/es/shanghai-cooperation-organization>

también impulsar el surgimiento de una nueva arquitectura financiera y geoeconómica a escala global».

Además de estos mecanismos de financiación, el gobierno chino, en su afán por forjar esa nueva arquitectura alternativa al orden occidental, pero haciendo entender que es capaz, también en el actual orden internacional, de demostrar su poder en base a sus necesidades, ha logrado implicar en la financiación de muchos de los proyectos emprendidos a entidades crediticias como el Banco Mundial, el Asian Development Bank (ADB) o el Banco Europeo para la Reconstrucción y Desarrollo (BERD). Así mismo, el BRI cuenta con la colaboración de otras importantes entidades financieras internacionales que se suman a las anteriores en el marco del Memorándum de Entendimiento sobre Cooperación en Materia de Intereses Comunes²⁵. Entre dichas entidades se encuentran el World Group Bank, el European Investment Bank o el Asian Infrastructure Investment Bank (BUSILLI 2020).

En consonancia con lo expuesto hasta el momento, resulta evidente que, más allá de la conformación de meras herramientas de financiación dentro de la iniciativa Belt and Road, las intenciones del gobierno chino transitan vías que buscan edificar una serie de mecanismos financieros de carácter multilateral a escala global. (Véase figura 15) Beijing busca, en definitiva, como apunta SIHENG (2019, p. 22),

«promover la integración financiera, concepto impulsado por la iniciativa de *La Franja y la Ruta*. En mayo de 2017, se promulgó el primer documento guía sobre financiamiento, cuyo propósito principal consiste en construir a largo plazo un sistema diversificado, estable, sostenible y controlable (...). Este gobierno chino ha convocado públicamente a las instituciones financieras para que brinden más apoyo y asistencia técnica a los países involucrados. Además, ha motivado a los bancos multilaterales de desarrollo y las entidades financieras nacionales a participar activamente en el diseño de la Franja y la Ruta, en particular respecto a la construcción de infraestructura mediante préstamos, inversiones de capital, garantías, cofinanciamiento y otros canales relevantes. De igual forma, se compromete a brindar apoyo a estas organizaciones en el fortalecimiento de la

²⁵ Se puede consultar el documento completo en el siguiente enlace: <https://www.ndb.int/wp-content/uploads/2018/09/MOU-on-BRI-signed.pdf>

coordinación y la colaboración para proporcionar financiamiento sostenible, conocimiento institucional y servicios de consultoría a los países integrados²⁶».

Finalmente, se debe afrontar este capítulo de la financiación del proyecto BRI desde una perspectiva política, al objeto de realizar una lectura más amplia en torno a la estrategia diseñada por la República Popular de China para internacionalizar su modelo socio-económico. A este respecto, se puede destacar que, el fin último de las gestiones chinas parece obedecer a la necesidad, que atenaza al gobierno de Beijing, de dismantelar los mecanismos surgidos a raíz de la implementación del sistema de Bretton Woods²⁷ tras la Segunda Guerra Mundial (AZAÑEDO 2021).

Así, detrás de todos y cada uno de los movimientos económicos relativos a la Franja y la Ruta, subyacen intereses de mayor calado, como el fomento de un sistema económico global que evite la dependencia del dólar como moneda de cambio internacional y, como consecuencia lógica, acelere el debilitamiento de los mercados financieros centralizados en los Estados Unidos de América y de la Unión Europea (BUSILLI 2020; AZAÑEDO 2021).

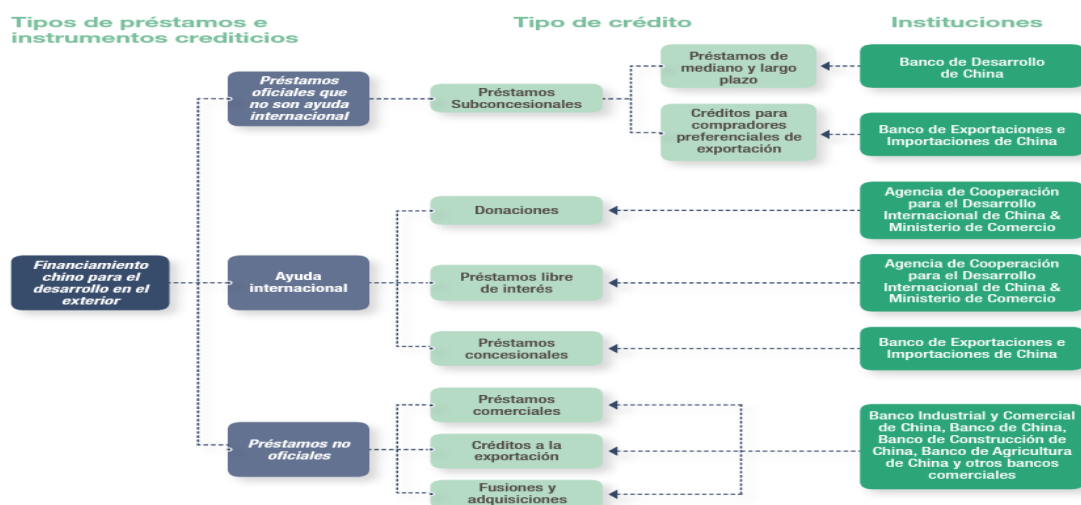


Figura 15. "Instrumentos de crédito de China para proyectos en terceros países". Fuente: (www.latsustentable.org)

²⁶ «Con el fin de promover la construcción del sistema de financiamiento "Belt and Road", bajo la iniciativa y promoción de China, el Ministerio de Finanzas de China ha cooperado con Argentina, Bielorrusia, Camboya, Chile, República Checa, Etiopía, Fiji, Georgia, Grecia, Hungría, Indonesia, Irán, Kenia, Laos, Malasia El Ministerio de Finanzas de 26 países, incluidos Mongolia, Myanmar, Pakistán, Qatar, Rusia, Serbia, Sudán, Suiza, Tailandia, Turquía y el Reino Unido». Fuente: Sitio web del Ministerio de Hacienda. Documento completo disponible en inglés y chino en: http://www.gov.cn/xinwen/2017-05/15/content_5194223.htm

²⁷ En 1944 se celebró la Conferencia Monetaria y Financiera de Bretton Woods, «cuyo propósito era presentar de forma precisa las normas y las instituciones del nuevo sistema monetario internacional. (...) Bretton Woods es una creación intelectual que aparece como la pieza más importante de lo que sería el diseño de todo el sistema de relaciones monetarias y financieras internacionales de la posguerra» (CASILADA BÉJAR 2022, pp. 2-3)

«Hay que persuadir a los soberanos con el Tao y no violentar el mundo con las armas. Pues toda acción recae sobre uno mismo. Los ejércitos no dejan tras de sí más que zarzas y espinas. La miseria sigue siempre a las batallas»

Lao Tse (Tao Te Ching)

5. La diplomacia económica china en Eurasia y el Indo-Pacífico

En este capítulo se analiza la labor desarrollada por la diplomacia china en lo relativo a las relaciones del gigante asiático con los actores fundamentales de la escena euroasiática. La intención no es otra que, desgranar alguna de las principales claves políticas en ese marco, con la intención de arrojar luz sobre la actual situación de la escena internacional, en la que se aprecia una, cada vez mayor, necesidad de conformar un nuevo orden global de carácter multipolar.

5.1. Principios rectores de las relaciones exteriores de China

Como se ha venido señalando a lo largo de este análisis, es indispensable un magno ejercicio de diplomacia y de diálogo abierto cuando lo que se pretende es alcanzar objetivos como los que anhela el gobierno de Beijing. A este respecto, cabe señalar que, la política exterior china continúa anclada en los principios que, ya en 1954, defendió el entonces presidente de la República Popular de China, Zhou Enlai, ante el mandatario indio Jawaharlal Nehru, cuando ambos países optaron por dirimir las diferencias en torno al Tíbet por la vía de la diplomacia. Estos principios, ya mencionados, son los famosos *cinco principios de coexistencia pacífica*²⁸ (VIDALES GARCIA 2016).

No obstante, el hecho de que la política exterior china se rija por esos principios no significa, necesariamente, que la actitud del gobierno de Beijing adolezca de debilidad o de falta de liderazgo. Muy al contrario, el Partido Comunista de China es consciente de la necesidad de una política exterior basada en el liderazgo de China como potencia económica global, al objeto de evitar la reedición de lo sucedido durante el siglo de la humillación, periodo en el cual la ausencia de una política exterior planificada y la existencia de un liderazgo interno

²⁸ Como ya se ha mencionado en un capítulo anterior de este trabajo, los cinco principios de coexistencia pacífica se pueden resumir en: el respeto mutuo, la integridad territorial, la no agresión, la no interferencia en los asuntos internos de otras naciones y la cooperación en beneficio mutuo (VIDALES GARCIA 2016).

débil, devino en el sometimiento del Imperio del Centro por parte de las potencias extranjeras (SIERRA Y MARRADES 2022).

Por ello, a través de la diplomacia económica, constituida en herramienta fundamental del propio Partido Comunista de China, el gobierno de Beijing está llevando a cabo un programa integral de desarrollo que, a nivel interno, genere las condiciones óptimas a la hora de mejorar sustancialmente la posición socio-económica de las regiones chinas menos prosperas, y de forma paralela, en sus relaciones de vecindad, el gobierno de Xi Jinping busca atraer a sus vecinos a una red económica sólida que favorezca el establecimiento de relaciones bilaterales fructíferas y disipe, de manera definitiva, las suspicacias en torno al ascenso pacífico del gigante asiático (BUSILLI 2020).

Por todo lo anterior, las intenciones anunciadas por el gobierno chino en numerosas ocasiones, y las acciones llevadas a cabo en el marco de las relaciones exteriores, hacen viable la configuración de un renovado orden mundial que prime la confianza, el entendimiento y la cooperación, dentro de un clima de garantías mutuas de seguridad. Este nuevo orden global ya se está desarrollando y se expande a todo el planeta tomando como epicentro la región que Harold Mackinder denominó *Heartland*, y la diplomacia económica china está resultando fundamental en el desarrollo de tamaña empresa (ZAMORA 2022).

5.2. La alianza estratégica con Rusia

La Federación de Rusia, además de uno de los países determinantes a nivel global, es uno de los pilares básicos dentro del Proyecto BRI. La importancia de este país radica, entre otras razones, en su inmensa extensión terrestre, la de mayor superficie del planeta, y en su privilegiada posición geográfica dentro del gran continente euroasiático. Posee frontera con Europa, Asia Central, Asia continental y con el Cáucaso. Así mismo, posee salidas al Océano Ártico, al Océano Pacífico, al Mar Báltico, al Mar Caspio e, incluso, al Mar Mediterráneo a través del Mar Negro. Otra de las grandes bazas del gigante euroasiático radica en sus importantes reservas de hidrocarburos, que le convierten en el segundo productor mundial de gas natural y el tercero de petróleo. Por lo tanto, no es de extrañar la enorme importancia geopolítica que posee la Federación Rusa para la República Popular de China dentro del macro-proyecto que lidera esta última (MARTINEZ 2020). (Véase gráfica figura 16)

Históricamente, la relación entre China y Rusia ha estado plagada de conflictos, desencuentros y mutua desconfianza como consecuencia de disputas fronterizas e ideológicas. Sin embargo, se puede encontrar a finales del siglo XX un punto de inflexión, del que parte una nueva era de relaciones entre ambas potencias, y que podría situarse en los años posteriores al colapso de la antigua Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS). Desde ese instante, las relaciones entre Moscú y Beijing han transitado, progresivamente, la senda del entendimiento y en la última década los encuentros entre el mandatario ruso Vladimir Putin y el máximo dirigente chino Xi Jinping se traducen en acuerdos y manifiestos conjuntos que apuntalan esa buena disposición al entendimiento y la cooperación de las partes (ZAMORA 2022).

Un ejemplo paradigmático del esfuerzo realizado por ambos países para lograr superar los escollos pasados y encarar una nueva fase de relaciones bilaterales fructíferas, se encuentra en dos acontecimientos que son resaltados por ZAMORA (2016, p.284):

«la alianza, cada vez más estrecha, entre Rusia y China, simbolizada con la asistencia, el 9 de mayo de 2015, del presidente chino Xi Jinping al majestuoso y espectacular desfile militar en la Plaza Roja de Moscú por el 70 aniversario del fin de la Segunda Guerra Mundial. (...) La visita de Xi Jinping a Moscú fue devuelta por Putin, asistiendo a la no menos espectacular conmemoración del 70 aniversario de la victoria china sobre Japón, el 2 de septiembre de 2015. El mutuo intercambio de visitas venía a evidenciar, por si alguna duda quedaba, el concierto sino-ruso para modificar las reglas de la sociedad internacional en el siglo XXI».

Habida cuenta de la importancia que adquiere el simbolismo y la escenificación inherente a todo acto de carácter diplomático en las relaciones internacionales, resulta obvio que la intención última de los gobiernos chino y ruso puede estar encaminada a demostrar que, efectivamente, una de las pretensiones de ambos está relacionada con ese cambio de paradigma en el orden global.

Al respecto, desde occidente, existe la percepción de que los intereses comunes de China y Rusia están relacionados con varios factores. Entre ellos cabe destacar, la necesidad de hacer frente al poder e influencia que, aún hoy, posee EEUU a nivel global. Relacionado con esa necesidad, ambos países consideran que EEUU impide la existencia de una estabilidad político-militar sólida en la zona de influencia regional sino-rusa, en concreto la cuenca del Pacífico y

el espacio post-soviético. Finalmente, desde ese punto de vista occidental, se considera que el anhelo de ambos países por lograr el status de potencias dominantes puede ser el germen del entendimiento mutuo observado en la última década (MILOSEVICH-JUARISTI 2017).

Sea como fuere, lo cierto es que las relaciones entre ambas naciones poseen las características necesarias que hacen que puedan ser consideradas como algo más que coyunturales. La primera de las grandes áreas en la que la cooperación se manifiesta de manera rotunda es en materia energética, de hecho, «desde 1993 Moscú y Pekín han intensificado su cooperación en materia de energía gracias al hecho de que Rusia es exportador neto de petróleo y gas y China un país con una enorme necesidad de hidrocarburos» (MILOSEVICH-JUARISTI 2017). Por lo tanto, la existencia de importantes redes de suministro de hidrocarburos que enlazan ambos países, entre las que destaca el gaseoducto *Fuerza de Siberia*, o la futura construcción del *Fuerza de Siberia 2* convierten a China en el principal socio energético de Rusia. (Véase figura 16)

MAYORES IMPORTADORES DE COMBUSTIBLES FÓSILES DE RUSIA

En los primeros seis meses de invasión.

En millones de euros

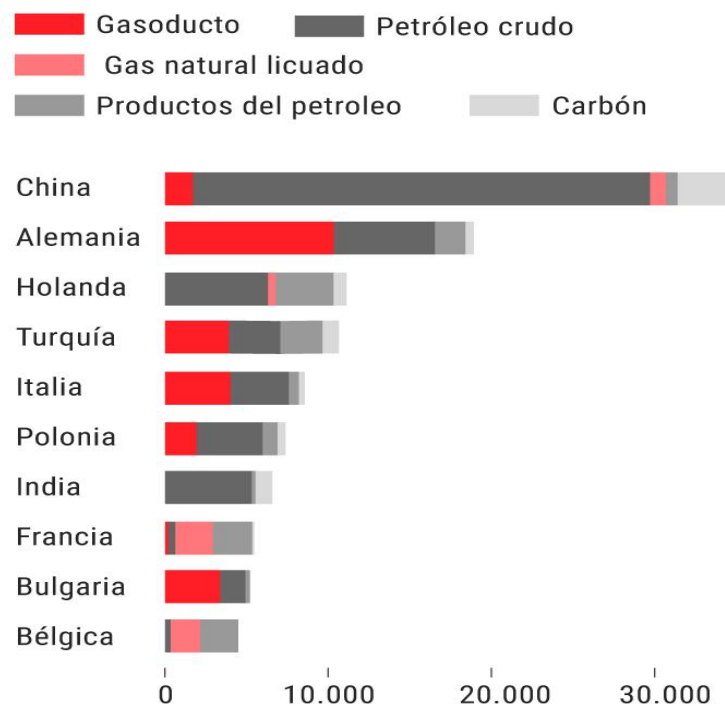


Figura 16. "Países importadores de combustibles fósiles de Rusia en 2022". Fuente: (www.elmundo.es)

El segundo de los grandes acuerdos entre ambos estados se enmarca en el plano militar. La Federación de Rusia es uno de los principales proveedores de armamento y tecnología militar avanzada de la República Popular de China. Además, la colaboración entre ambos contempla la formación militar profesional, el entrenamiento de las tropas y la realización de maniobras conjuntas. No es de extrañar, por tanto, que en 2021 los ministros de defensa de ambos países suscribieran un documento denominado *Hoja de Ruta 2021-2025* en la que se comprometían a la intensificación de la cooperación en materia militar (ZAMORA 2022; MILOSEVICH-JUARISTI 2017).

Existen otras materias susceptibles de ser consideradas determinantes a la hora de otorgar los calificativos de sólidas y estables a las relaciones bilaterales sino-rusas, pero la que puede situarse en tercer lugar tras las dos anteriores, y que otorga una mayor solidez a los acuerdos bilaterales alcanzados, está relacionada con los vínculos comerciales, y a su vez, se entrelaza con el trabajo conjunto llevado a cabo por los gobiernos de ambos países en materia económica y política. La participación de Rusia en el Proyecto BRI es fundamental para encarar los retos de financiación del mismo. De facto, la inversión realizada hasta el momento por el gobierno de Putin en el proyecto asciende a 300.000 millones de dólares, lo que convierte a Rusia, junto con el propio país promotor, en el mayor inversor dentro del proyecto (MARTINEZ 2020).

Finalmente, en materia política y diplomática, ambas potencias trabajan desde hace varios años en la creación de foros de diálogo y cooperación que reúnan a los principales países de la región asiática. La más importante de ellas es la Organización de Cooperación de Shanghái²⁹ (OCS), que reúne a países como India, Paquistán, o Irán junto con Rusia y China. Se trata de un foro donde países como India y Pakistán, tradicionalmente enfrentados desde que ambos lograron la independencia, o como China y la propia India, enfrentados por litigios fronterizos, pueden encontrar un entorno en el cual, desde el diálogo directo, exploren cauces para afrontar la resolución de sus diferencias, con el objetivo de rebajar las tensiones que puedan surgir y evitar crisis de mayor calado. Existen otros foros en los que ambos estados colaboran y que están fuertemente relacionados con la concepción multipolar que, tanto Vladimir Putin

²⁹ Ver página 69.

como Xi Jinping, poseen en torno a las nuevas reglas que han de regir el orden mundial en años venideros. Entre ellas cabe destacar un foro como es el constituido dentro del formato RIC³⁰ (Rusia-India-China), o un foro en el que se agrupan los países considerados en vías de desarrollo y conocido como BRICS³¹ (ZAMORA 2022).

Y es precisamente en este punto, donde se hace necesario afrontar el análisis de una de las dificultades en las que encuentra China un mayor número de factores de riesgo, y que aporta al propio proyecto de la Nueva Ruta de la Seda un mayor grado de incertidumbre. No es otra que la relación, siempre difícil y tensa, entre la República Popular de China y la India.

5.3. Hacia un entendimiento con India

Por su situación geográfica, la República de la India está llamada a ser el líder natural en la región del sur asiático. Así mismo, el número de habitantes, que actualmente ronda los 1.400 millones, hace de este país el más poblado del planeta superando, incluso, a la República Popular de China. A todo esto, se le suma el hecho de que, desde los años noventa del siglo pasado, India viene experimentando un fuerte crecimiento económico, sostenido en el tiempo gracias, fundamentalmente, a la apertura y liberalización de su economía, lo que ha contribuido al desarrollo de una serie de importantes sectores industriales. Entre ellos, cabe destacar el de las tecnologías de la información, el sector farmacéutico y biotecnológico o el automovilístico (GIL 2020).

En el plano geopolítico, las relaciones entre la República Popular de China y la República de la India han sufrido una serie de altibajos a lo largo de la historia. Desde que el Imperio Británico

³⁰ «Las poco conocidas siglas RIC corresponden a Rusia, India y China, un triángulo estratégico-que no amoroso- propuesto en 1996 por el entonces ministro ruso de Exteriores Yevgueni Primakov como una fórmula de multipolaridad para contrarrestar los planes de EEUU de imponer un mundo unipolar (...). En el confuso mundo de entonces, la propuesta quedó engavetada, y hasta 1998, durante un viaje de Primakov a India, el ministro ruso no la presentará al Gobierno indio. (...). En junio de 2019, el ministro indio, Narendra Modi, propuso a Vladimir Putin la celebración de una reunión trilateral de Rusia, India y China, aprovechando la Cumbre del G20, así como mantener los contactos en otros foros. Se daba, así, concreción a la propuesta de Primakov enre los tres gigantes asiáticos (...), que plantean hacer del RIC un foro de negociación, debate y aproximación desde el cual examinar múltiples temas» (ZAMORA 2022, p.22)

«Los RIC están decididos “a construir un orden político y económico internacional más justo, equitativo y estable, de conformidad con los propósitos y principios de la Carta de la ONU, los Cinco Principios de Coexistencia Pacífica y otras normas básicas del derecho internacional” y recuerdan a la comunidad internacional el compromiso de democratización de las relaciones internacionales y la multipolaridad». Consultar texto completo en: <https://www.oroym Finanzas.com/2015/08/que-ric-alianza-rusia-india-china/>

³¹ Ver página 69.

se vio obligado a abandonar sus colonias en territorio asiático se ha ido sucediendo una serie de enfrentamientos entre la India y Pakistán, por una parte, y entre China y la India por otra.

El motivo de dichas disputas se fundamenta en la controversia surgida entre los tres países en torno a la región fronteriza de Cachemira³². El conflicto surgió, como señala PARDO DELGADO (2018, p.1), en el momento en el que

«el Imperio británico legó a la India en 1947 sus fronteras con China, cuyas líneas de demarcación fueron cuestionadas por la proclamada República Popular de China (R.P.Ch.) en los años 50, especialmente al activarse la cuestión del Tíbet. La guerra de 1962 entre ambas potencias tuvo como consecuencia el establecimiento de una Línea de Control Real (LAC) como frontera no reconocida como legal al estar sometida a diferentes percepciones de ubicación. Esta situación ha mantenido la disputa latente hasta nuestros días».

Sin embargo, en la actualidad, a pesar del ambiente de confrontación permanente que se vive entre la República Popular de China y la República de la India, como consecuencia de las mencionadas disputas territoriales, tanto el gobierno de Beijing como el de Nueva Delhi procuran mantener una vía diplomática abierta en todo momento. El objetivo no es otro que propiciar una relación cordial que facilite la implementación de acciones de cooperación. Sin embargo, en lo relativo a la puesta en marcha de los proyectos relacionados con la Iniciativa de la Franja y la Ruta, la relación bilateral sufre importantes tensiones por los recelos con los que la India ha acogido, desde un principio, la estrategia comercial china (OLIVARES 2021).

La razón por la que India se muestra reticente a participar de la iniciativa china va más allá de la conflictividad sino-india en la zona fronteriza del interior del continente. El escollo principal que hace de la República de la India un firme opositor a los planes chinos, en torno al Proyecto BRI, se encuentra situado al sur de la masa terrestre euroasiática y es, concretamente, la lucha por el control del océano Índico. De hecho, «aunque el océano Índico pertenece a la esfera de influencia *natural* de la India, su papel ha quedado eclipsado en gran medida por el llamado Collar de Perlas de China³³» (HERRERA PILAR 2020, p.4).

³² «La región de Cachemira, a los pies de la cordillera del Himalaya, se sitúa al norte del Subcontinente indio, lindando con India, Pakistán y China. Su población es de aproximadamente 13 millones de personas, siendo mayoritaria la comunidad musulmana» (GOMEZ ADEVA 2016, p.2).

³³ Ver páginas 47, 48, 49, 66 y 67

A este respecto, resulta evidente, como se viene señalando en este trabajo, que el océano Índico se ha convertido, en los últimos años,

«en el centro del escenario mundial, donde las grandes potencias navales se están disputando un lugar privilegiado para obtener los beneficios que trae aparejado el control de las rutas comerciales de dicho océano. En este sentido, China está desafiando a los Estados Unidos y a sus aliados, en un intento por establecer las reglas de juego del sistema marítimo internacional y conseguir la supremacía en los mares» (CONCATTI 2019, p.2).

Como aliada de los EEUU, la India se encuentra ante una disyuntiva incómoda y difícil de solventar. A medida que China avanza en su estrategia global, la República India debe decidir si conforma una alianza estratégica con el gigante asiático, en contra de los intereses de sus aliados tradicionales, o por el contrario, si continua evitando la entrada en el macro-proyecto chino y de esa manera, desenvolverse en la esfera internacional como actor independiente y con capacidad de gestionar alianzas estratégicas con diferentes estados de la región, ya sean afines a los planes de Beijing u hostiles a los mismos.

Ante lo expuesto, cabe realizar una reflexión final en torno a las futuras acciones del gobierno de Nueva Delhi. Si se toman en consideración algunos movimientos recientes del gigante del Índico, resulta complicado prever que camino será el que finalmente emprenda India con respecto a China. Por una parte, el gobierno indio ha venido desplegando una serie de iniciativas de carácter diplomático y económico con la intención de mejorar las relaciones con los países vecinos, tanto en el sudeste asiático como en Asia Meridional. A estos movimientos diplomáticos cabe añadir el hecho de que, la República de la India se encuentra en pleno desarrollo de su propio *Collar de Perlas*, tendente a la consolidación de acuerdos marítimos con distintos estados de la región, así como a la proyección de distintos puertos comerciales entre los que se encuentra el de Chabahar en Irán, como puerta de acceso de la India hacia Asia Central (CONCATTI 2019).

Sin embargo, la otra cara de la moneda se encuentra en las reuniones periódicas que bajo el formato RIC³⁴, ya mencionado anteriormente, se vienen sucediendo a lo largo de los últimos

³⁴ Ver página 77

años gracias, sobre todo, a los esfuerzos realizados por Rusia en este marco de encuentro. De hecho, si bien no se han llegado a celebrar cumbres del RIC, si han existido múltiples encuentros entre los Ministros de Relaciones Exteriores de los tres países, en los cuales se ha ido desarrollando una agenda de trabajo que incluye temas relacionados con la seguridad, la inteligencia financiera y otros asuntos de interés común (ZAMORA 2022).

Los encuentros trilaterales dentro del formato RIC están facilitando el acercamiento entre China y la India, sin embargo, sus frutos aún son escasos en lo relativo a la implicación de la república del Índico en el Proyecto BRI. Si bien es cierto que, el gigante asiático ha logrado atraer a la República de la India hacia el corredor terrestre de China-Myanmar-Bangladesh-India; en el que China prevé invertir hasta 22.000 millones de dólares en la construcción de un puerto en Calcuta y una red eléctrica que conectará India con Nepal y el Tíbet; no menos cierto es que, el gobierno chino no ha logrado convencer, aún, a Nueva Delhi para que se sume al corredor marítimo de la Nueva Ruta de la Seda (CONCATTI 2017).

Por lo tanto, la encrucijada en la que se encuentra India, con respecto a la Iniciativa de la Franja y la Ruta, deberá ser resuelta en los próximos años por los dirigentes indios. Si la elección es mantenerse fuera del macro-proyecto global, la India corre el riesgo de auto-aislarse dentro del marco geográfico de Asia Meridional, y de esa forma, dilapidar sus aspiraciones en cuanto al logro de un mayor liderazgo en la región. Sin embargo, la inclusión de la República de la India dentro de las grandes rutas comerciales generadas en torno a la Nueva Ruta de la Seda, puede posicionar la asociación entre ambas potencias asiáticas en el primer lugar de la economía mundial, muy por delante de los Estados Unidos de América (CONCATTI 2017).

5.4. Irán como principal socio en Oriente Medio

Desde los tiempos de la histórica Ruta de la Seda, descrita por Marco Polo, y bautizada con dicho nombre por Ferdinand Freiherr Richthofen en su obra *Diarios de China* del año 1877, China y la actual República Islámica de Irán han mantenido importantes lazos de carácter comercial y cultural, la causa no es otra que la privilegiada situación geográfica del antiguo Imperio Persa. Esta privilegiada situación radicaba, básicamente, en el hecho de encontrarse enclavado en una zona de conexión donde confluían las distintas rutas que unían el Impero del Centro con Roma y Bizancio (BLECUA y FEIJOÓ 2020).

En la actualidad la República Islámica sigue manteniendo una importante relevancia geoestratégica como nexo de unión entre Oriente y Occidente, a la que hay que sumar una indiscutible importancia geopolítica y económica fruto de su papel como productor de petróleo. (Véase figura 17) A este extremo se ha de añadir, tal y como apuntan en su artículo BLECUA y FEIJOÓ (2020, p.6) que, «Irán es un país con un tamaño demográfico, económico y con una cantidad de talento nada desdeñables que lo hacen atractivo *per se*³⁵». Sin embargo, en claro contraste con las anteriores características, los mismos autores señalan, como contrapunto, el hecho de que «Irán se encuentra en una situación económica crítica, necesitado de una cuantiosa inversión extranjera para sostener su economía después de las sanciones de EEUU». Estas sanciones vienen motivadas, en la actualidad, por la ruptura del pacto alcanzado en su momento con la administración Obama para la paralización del programa de desarrollo nuclear iraní. Esta ruptura, además, ha supuesto situar a la República Islámica dentro de lo que la administración norteamericana considera el *eje del mal* (MARTINEZ 2020).

Principales productos exportados por Irán

Partida Descripción	Millones USD FOB			%	
	2019	2020	2021	Var 21/20	Part 21
2709 Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso.	16.154	10.035	19.069	90,0	25,4
2710 Aceites de petróleo, excepto los aceites crudos	6.725	6.632	10.688	61,2	14,2
2711 Gas de petróleo y demás hidrocarburos gaseosos	0	0	8.327	Inf	11,1
3901 Polímeros de etileno en formas primarias	2.825	3.340	4.544	36,1	6,0
2905 Alcoholes acíclicos y sus derivados	1.577	1.539	2.831	84,0	3,8
7207 Productos intermedios de hierro o acero sin alear.	1.695	1.658	2.724	64,2	3,6
3102 Abonos minerales o químicos nitrogenados	793	706	1.813	156,9	2,4
7206 Hierro y acero sin alear, en lingotes o demás formas primarias, excepto el hierro de la partida 72.03.	883	940	1.737	84,8	2,3
7403 Cobre refinado y aleaciones de cobre, en bruto.	826	730	1.601	119,3	2,1
2713 Coque de petróleo, betún de petróleo residuos de los aceites de petróleo.	0	0	1.430	Inf	1,9
7214 Barras de hierro o acero sin alea	591	643	1.284	99,8	1,7
0802 Demás frutos de cáscara frescos o secos	1.001	1.408	944	-33,0	1,3
2902 Hidrocarburos cíclicos.	748	462	719	55,5	1,0
7601 Aluminio en bruto.	80	283	676	139,0	0,9
7901 Cinc en bruto.	294	327	542	65,7	0,7
Subtotal	34.191	28.704	58.930	105,3	78,4
Participación	70	70	78		
Total	48.649	41.041	75.145	83,1	100,0

Figura 17. "Principales productos exportados por Irán". Fuente: Ministerio de Comercio de Colombia.

³⁵ Según un estudio publicado por The Royal Society en 2011 que analizaba el número de publicaciones científicas en una serie de países *periféricos*, dando por sentado que EEUU es el máximo exponente en este campo, señalaba que «Irán era el país con mayor crecimiento exponencial en el número de publicaciones científicas, pasando de 736 en 1996 a 13.238 en 2008» (ZAMORA 2016, p.294).

La consecuencia principal del enfrentamiento con Washington, y de las sanciones impuestas de forma unilateral por este y sus aliados de la Unión Europea, ha sido el empeoramiento gradual de las relaciones económicas de la República Islámica con los países occidentales. Fruto de esa degradación en las relaciones, Irán ha enfocado el desarrollo de sus relaciones exteriores, y, por ende, de los intercambios comerciales, hacia los países de su entorno regional más próximo. Además, por las peculiares características ideológicas internas del régimen islámico, las relaciones comerciales con sus socios se basan en una economía de trueque en la que Irán intercambia petróleo por una serie de bienes y servicios, lo que provoca que La República Islámica de Irán se encuentre situada, en el marco de la escena internacional, «fuera de los procesos colectivos globales de adopción de decisiones» (SARİOLGHALAM 2016, p.212).

No obstante, la posición de Irán en el plano internacional ha buscado superar, a lo largo de las últimas décadas, ese escenario descrito y, paralelamente, proteger su propia idiosincrasia e independencia ideológica. Mediante una serie de acciones de carácter diplomático diseñadas

«para evitar aislarse y para poder ampliar sus relaciones, Irán tendió la mano en el pasado al Egipto de Mubarak, a numerosas autoridades saudíes, a Jordania y a Marruecos. Por otro lado, las relaciones de Irán con Turquía han sido las más estables de toda su política exterior posrevolucionaria, y las relaciones con Rusia y China se han asemejado a unas relaciones formales y pragmáticas. Debería observarse en este punto que ninguna de estas relaciones bilaterales supuso ningún impacto amenazador sobre el carácter ideológico del Estado ni sobre sus estructuras internas. La mayoría de países no tiene ni el interés ni la capacidad para revisar los rasgos sistémicos de la República Islámica» (SARİOLGHALAM 2016, p. 214).

En este punto es donde entra en juego la República Popular de China y sus intereses con respecto al Proyecto BRI. No es de extrañar que el gigante asiático busque reforzar al máximo unas relaciones políticas y económicas estables y duraderas con Irán. Como ya se ha señalado la posición deficitaria de China en el plano energético marca todas y cada una de sus acciones en materia de política exterior y en materia comercial. Por su parte, Irán posee reservas petrolíferas suficientes como para surtir al gigante asiático de ese preciado combustible de manera estable en el tiempo y, algo muy importante, fuera del control de los Estados Unidos de América. Si a lo anterior se añade la importancia estratégica de Irán dentro de las rutas

terrestres que enlazan Asia Meridional con Europa Occidental, es sencillo llegar a la conclusión de que «desde el punto de vista de China, la posición estratégica de Irán es clave y en gran medida complementaria a la de Pakistán» (BLECUA Y FEIJOO 2020).

Por lo tanto, China está dispuesta a invertir en Irán, como lo está haciendo en Pakistán, con el objetivo de desarrollar toda una serie de infraestructuras de transporte, como ferrocarriles y carreteras, que comuniquen el país con las rutas que surcan Asia Central. Concretamente, se trabaja por parte de China en la electrificación de la línea ferroviaria Teherán- Mashad Railway y en la construcción de un enlace ferroviario de alta velocidad entre Teherán, capital del país, y el importante enclave económico de Isfahán (MARTINEZ 2020).

Así mismo, además de las inversiones en las rutas terrestres, el gigante asiático otorga especial importancia a la inversión en infraestructuras portuarias que operen como enclaves logísticos de la parte marítima de la Nueva Ruta de la Seda. Un ejemplo paradigmático de la estrategia del gigante asiático es la posibilidad de que capital chino entre en el puerto iraní de Chahbaha. Este puerto se encuentra bajo control de la India, sin embargo, presionada por las sanciones impuestas por Estados Unidos a Irán, el gigante del Índico ha comenzado una progresiva retirada táctica en el control de las instalaciones portuarias, lo que ha contribuido a estimular la entrada de la República Popular de China en una posición ventajosa de control de dicho puerto estratégico, algo que, evidentemente, preocupa seriamente a la República de la India. Por su parte Irán juega sus cartas, de la manera más hábil posible, desde la perspectiva de lograr una relación de equilibrio con ambas potencias y garantizar, de esa forma, la entrada de capital inversor desde ambos países (ZAMORA 2022; BLECUA y FEIJOO 2020).

Sin embargo, para la consecución de dichos objetivos, China continúa negociando con Irán los acuerdos necesarios para confeccionar una hoja de ruta, en negociaciones desde 2020, que busca la implementación de una *nueva asociación estratégica*, que reforzará una expansión gradual de las inversiones chinas en sectores clave de la economía iraní, a cambio de garantizar el suministro de petróleo al gigante asiático (BLECUA y FEIJOO 2020).

Por tanto, en el plano estrictamente geopolítico, la República Islámica de Irán, junto con Rusia y Pakistán, conforman un eje estratégico de potenciales aliados para China que, además de proporcionar recursos energéticos vitales para la economía china y contribuir al mantenimiento de los flujos comerciales con Europa, supondría una vía de tránsito terrestre

segura, tanto hacia Europa Oriental como hacia Oriente Medio, e incluso África, en caso de que surgiera algún tipo de hostilidad bélica derivada de un conflicto militar, con EEUU y sus aliados, en el área marítima que rodea al gigante asiático (ZAMORA 2022).

Cabe, por tanto, analizar las claves que hacen que el área del Indo-Pacífico se configure como escenario susceptible de albergar altas cotas de conflictividad si, llegado el caso, la ya mencionada teoría de la *trampa de Tucídides*³⁶ se cumpliera, y produjese el enfrentamiento entre Estados Unidos, como potencia hegemónica actual, y la República Popular de China en su papel de potencia en ascenso.

5.5.El difícil equilibrio en el Pacífico

Uno de los aspectos fundamentales a la hora de analizar las relaciones entre la República Popular de China y sus vecinos marítimos está directamente relacionado con las características geográficas de los más de 14.000 Kilómetros de franja costera bajo control del gigante asiático. China tiene acceso a tres mares, el mar Amarillo, el mar de la China Meridional y el mar de la China Oriental, pero es en los dos últimos donde se generan el mayor número de tensiones de carácter geopolítico y, en ocasiones, de carácter militar. El mar de la China Oriental se configura como un mar fuertemente cerrado, y el mar de la China Meridional, a pesar de poseer una configuración geográfica más abierta, resultaría un mar fácil de cerrar en caso de conflicto (ZAMORA 2022). (Véase ANEXO A, figuras 26 y 27)

El mar de la China Oriental baña, al norte, las costas de la península de Corea y se extiende hacia el sur hasta la isla de Taiwán. China se encuentra encerrada, y sin salida a aguas abiertas, por medio del archipiélago de Amami, que se conforma como un collar de islas, bajo soberanía japonesa, en la parte más meridional del mar de la China Oriental. El principal escollo para los intereses geopolíticos de China radica en el hecho de que, fruto de la alianza con Japón, Estados Unidos, desde sus bases militares en la isla de Okinawa, mantiene un férreo control de las entradas y salidas de buques hacia o desde ese mar (ZAMORA 2022).

Por su parte, el mar de la China Meridional baña, al norte, las costas de la isla de Taiwán y se extiende hacia el sur hasta el archipiélago de Indonesia. La enorme importancia de este mar

³⁶ Ver páginas 20-21

radica en el hecho de que se trata de una vía de carácter estratégico en el transporte marítimo mundial, lo que, en palabras de PERELLÓ (2021, p. 508), se traduce en el hecho de que,

«el control de este mar es clave para cualquier potencia en el Indo-Pacífico con voluntad de controlar tanto rutas comerciales como energéticas. Además, es uno de los puntos de encuentro o conexión entre diferentes Estados enfrentados y aliados entre ellos, lo que supone una continua contienda ofensiva y, en ciertos casos, de expansión».

Así mismo, la propia PERELLÓ (2021, p. 509) asevera que:

«Los 11.000 millones de barriles de petróleo sin explotar y los 190 billones de pies cúbicos de gas natural que se estima que existen en dicha área, suponen otro factor decisivo en la disputa territorial».

Así las cosas, el gobierno de Beijing está avocado a un entendimiento con los países enclavados en esta rica, y por ello, conflictiva área geográfica. La táctica empleada por Xi Jinping y su gobierno varía en función del país con el cual deba entablar conversaciones que ayuden a generar acuerdos satisfactorios para las partes. El objetivo final del gigante asiático no es otro que, convencer a su vecindario de que ha llegado el momento de superar recelos e inseguridades con respecto a las intenciones que impulsan sus actuaciones, e implementar estrategias que incorporen elementos diplomáticos, políticos y económicos en el camino hacia un entendimiento beneficioso para todos los actores en liza. No obstante, cabe recordar que en las relaciones entre estados no siempre es fácil detectar las verdaderas intenciones, o los objetivos subyacentes que confluyen en los procesos negociadores. Por ello, no es descartable que, además del mencionado objetivo principal, las intenciones de China, con respecto a la generación de condiciones de multipolaridad en el marco global, requieran de estrategias y acuerdos multilaterales que resten poder de influencia a Estados Unidos dentro de la zona de Asia-Pacífico, lo que puede provocar niveles altos de confrontación con aquellos países que, por distintos motivos, se configuran como aliados de Washington (MONETA 2006).

A este respecto, en lo que al mar Amarillo y al de la China Oriental se refiere, los Estados Unidos de América cuentan con dos aliados tradicionales, como son Corea del Sur y Japón, respectivamente. Sin embargo, y en paralelo, ambos países tienen como principal socio comercial a la República Popular de China. Esta circunstancia supone, como señalan SAMPER Y JIMÉNEZ (2022, p.64) que,

«aunque ambos países recelen de las intenciones expansionistas de China, a la hora de priorizar sus objetivos geoestratégicos necesitan contar con el gigante asiático y son conscientes de que no se pueden reorganizar sus cadenas de valor sin tenerlo en cuenta, ya que supone un mercado muy importante para ambos».

Comenzando por las relaciones entre China y Corea del Sur, una de las principales causas de fricción estriba en el hecho de que ambos países compiten en el mar Amarillo por una serie de zonas económicas exclusivas que se superponen³⁷. Hasta el momento las negociaciones bilaterales para solventar al controversia no han dado frutos, sin embargo, ambas potencias han llegado a acuerdos en lo relativo a zonas pesqueras, y estos movimientos diplomáticos ha permitido, por el momento, evitar crisis de mayor calado. No obstante, el gobierno de Seul se mantienen expectante ante el creciente poder chino que podría contribuir a generar futuros choques entre ambos países (HERNÁNDEZ 2020).

En cuanto a la relación del gigante asiático con Japón, esta adolece, aún, de una serie de remanentes que continúan activos como consecuencia de conflictos históricos, como el ya mencionado en estas páginas en torno a la invasión japonesa de Manchuria en 1931, y la posterior guerra entre ambos países, desde 1937 a 1945. Así mismo, en la actualidad, ambos estados se disputan la soberanía de una serie de islotes, que Japón denomina Senkaku y China, Diaoyu. Estos ocho Islotes rocosos son administrados por Tokio y se encuentran en una zona marítima equidistante entre Okinawa, China y Taiwán. China los reclama y este extremo ha generado incidentes diversos entre buques chinos y japoneses, lo que convierte la disputa en el punto de fricción más importante de las ya de por sí difíciles relaciones sino-niponas (ZAMORA 2022).

A pesar de las disputas territoriales y de la desconfianza mutua, ambas potencia han incidido en la senda de la negociación a lo largo de las últimas décadas y a este respecto, como ejemplo paradigmático del equilibrio constante al que se ven abocadas, permanentemente, las

³⁷ «Ambos Estados son partes de la CDM (Convención de Derecho del Mar) de las Naciones Unidas desde 1996, y proclamaron una ZEE (Zona Económica Exclusiva) de 200 millas náuticas, lo que resultó en zonas superpuestas. Las negociaciones bilaterales resultaron infructuosas. Seúl sostiene que la CDM, en su artículo 15, indica que, en caso de zonas superpuestas, la línea intermedia debería ser el límite marítimo. China arguye que la línea debería ser proporcional considerando su población más grande y su costa más larga» (HERNÁNDEZ 2020, p.2).

relaciones diplomáticas en la esfera internacional, MONETA (2006, p.154) señalaba, ya en el año 2006, que

«en función de la política nipona de *participación y compromiso constructivo* y la actual orientación de la política exterior china, existe la voluntad por parte de ambos de evitar tensiones mayores (...). Esto será así siempre y cuando ninguno de los actores –o EEUU– desestabilice esta situación con medidas en el campo estratégico-militar».

Una vez analizada la situación en el mar de la China Oriental, cabe afirmar que, no es menos complicada la que se vive en el mar de la China Meridional. La peculiaridad fundamental en este caso es que, todos los estados que comparten vecindario con la República Popular de China se encuentran asociados en torno a la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN). (Véase figura 18) La ASEAN está conformada por Tailandia, Indonesia, Malasia, Singapur, Filipinas, Myanmar, Brunéi, Camboya, Laos y Vietnam, y concentra al 10% de la población mundial con cerca de 600 millones de personas. A pesar de existir niveles de desarrollo desiguales entre territorios, la zona, en su conjunto, ha experimentado un crecimiento económico pronunciado durante las últimas décadas, y continúa creciendo en la actualidad. Fruto de su importancia geopolítica y económica, la República Popular de China considera esta área geográfica como una de las más importantes en lo relativo a la Iniciativa de la Franja y la Ruta, y mantiene con todos los estados implicados fuertes relaciones de interdependencia económica (MARTINEZ 2020). (Véase cuadro figura 19)



Figura 18. “Países miembros de ASEAN”. Fuente: (www.alamy.es)

Sin embargo, como consecuencia de la relación de vecindad en el mar de la China Meridional existen una serie de conflictos entre China y diferentes estados que, si bien se suceden dentro de unos límites razonablemente manejables, no dejan de ocasionar ciertos niveles de desconfianza entre los actores en liza, y cierta incertidumbre en la comunidad internacional (ZAMORA 2022).











Asociación de Naciones del Sudeste Asiático							
Países	Población	PIB anual	PIB Per Capita	IDH	Deuda total (M.€)	Deuda (%PIB)	Déficit (%PIB)
 Brunéi [+]	441.000	11.837 M€	26.860 €	0,829	297	2,51%	-8,02%
 Camboya [+]	15.835.000	28.118 M€	1.776 €	0,593	8.064	35,88%	-7,07%
 Filipinas [+]	111.570.000	383.594 M€	3.438 €	0,699	220.642	57,52%	-5,24%
 Indonesia [+]	274.859.000	1.251.386 M€	4.553 €	0,705	499.725	39,93%	-2,34%
 Laos [+]	7.425.057	15.918 M€	2.144 €	0,607	14.462	92,36%	-1,29%
 Malasia [+]	32.580.000	315.188 M€	9.674 €	0,803	218.460	69,31%	-5,77%
 Myanmar [+]	53.798.084	55.035 M€	1.023 €	0,585	27.964	39,28%	-5,61%
 Singapur [+]	5.637.000	442.926 M€	78.574 €	0,939	601.743	134,16%	0,44%
 Tailandia [+]	69.951.000	427.133 M€	6.106 €	0,800	246.704	58,40%	-7,03%
 Viet Nam [+]	97.468.029	385.673 M€	3.957 €	0,703	122.804	39,31%	-3,43%
~ TOTAL: ANSA	669.564.170	3.316.808 M€	4.954 €		1.960.868	59,12%	

Figura 19. "Datos macro-económicos de los países de la ASEAN". Fuente: (www.expansion.com)

Lo cierto es que, dentro de la ASEAN, los países costeros del mar de la China Meridional mantienen una posición de equilibrio constante con respecto al gigante asiático, que fluctúa, desde unas relaciones económicas más o menos estrechas en torno al Proyecto BRI, hasta unas importantes tensiones territoriales, fruto de la confrontación entre las ambiciones chinas en las aguas del mar de la China Meridional y los intereses propios de cada estado riveroño. De hecho, los incidentes entre barcos chinos y buques de Filipinas, Vietnam o Malasia son constantes desde 1988, año en el que, tras un enfrentamiento naval, la República Popular de China derrotó a Vietnam y se hizo con el control de las islas Spratly, situadas al sur de las islas Paracelso, islas que ya en 1974 habían pasado a manos de China tras otro enfrentamiento bélico con Vietnam (SAMPER y JIMENEZ 2022; ZAMORA 2022).

Al hilo de lo anterior, y como muestra de las complicadas relaciones entre los distintos países de la zona, sirva el hecho de que, mientras que Filipinas, al igual que Taiwán (que no pertenece a la ASEAN), puede ser considerado un estado encuadrado dentro de una dinámica pro-

occidental y aliado con EEUU y, por lo tanto, contrario a las políticas expansionistas del gobierno de Beijing, no menos cierto es que, en paralelo, el gobierno de Manila, en los últimos años, «ha optado por un mayor acercamiento a China y un distanciamiento de EE.UU. Aunque mantiene buenas relaciones con los dos, trata de diversificar su influencia extranjera» (SAMPER y JIMÉNEZ 2022, p.71). A este caso se puede sumar el de Malasia que, a pesar de haber mantenido enfrentamientos marítimos con China a lo largo de los años, cuenta al mismo tiempo con una serie de importantes lazos comerciales y diplomáticos con el gobierno de Xi Jinping, y participa activamente en los proyectos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta como aliado. Además, asume abiertamente una posición favorable a la política económica exterior del gigante asiático. En ese mismo papel de aliado, se sitúan Brunéi y los países de la ASEAN que no comparten vecindad marítima con China, como Laos, Camboya, Myanmar y Tailandia. Estos estados asumen, sin ambages, los niveles de compromiso que deben ser adoptados en base a los distintos acuerdos políticos y económicos alcanzados dentro del macro-proyecto comercial auspiciado por Beijing (SAMPER y JIMÉNEZ 2022; ZAMORA 2022; PERELLÓ 2021). Finalmente, un caso paradigmático de las múltiples dimensiones que adquieren las relaciones diplomáticas, políticas y económicas en esta parte del planeta, es el de Singapur.

«El país mantiene una posición geoestratégica clave para el comercio internacional, pero debido a su capacidad económica no es dependiente de la influencia de China. No obstante, Singapur ha apoyado la iniciativa OBOR en la inversión en terceros países y busca servir como centro financiero a las operaciones de la Ruta de la Seda. Donde el 85% de la IED³⁸ china tienen a Singapur como intermediario» (SAMPER y JIMÉNEZ 2022, p.71).

Como se ha podido comprobar a lo largo de este apartado, las relaciones diplomáticas en el sudeste asiático suponen un verdadero rompecabezas que promete seguir ofreciendo episodios dispares, ya sea en torno a disputas territoriales, o ya sea en lo relativo a acuerdos transfronterizos de carácter económico, político o militar.

Lo preocupante es, sin duda alguna, la imposibilidad de concretar un análisis certero en torno a las consecuencias finales que puedan derivarse de la constante situación de tensionamiento

³⁸ Inversión extranjera directa (conocida por sus siglas, IED) es la transferencia de capitales extranjeros que un país recibe de parte de entidades económicas extranjeras. Esto, con el fin de crear empresas en el territorio, o invertir en empresas ya establecidas para su control. Fuente: www.economipedia.com

que padece esta parte del planeta. Tras analizar la situación, parece evidente que en muchos de los episodios de confrontación latente subyace la intención última de los Estados Unidos de América de evitar ser desbancado de su posición hegemónica en el Pacífico por parte de la República Popular de China. A pesar del disruptivo intervencionismo norteamericano en la zona, el gigante asiático continúa avanzando, impertérrito, en la construcción de una sólida red diplomática de relaciones internacionales con Eurasia como epicentro, pero que amenaza con abarcar todos los confines del planeta (ZAMORA 2022).

En definitiva, está en juego la implementación exitosa de la iniciativa estratégica que el gobierno de Beijing ha diseñado para el siglo XXI a escala global. Por todo ello, China es consciente de que el éxito de su apuesta dependerá, en gran medida, de que las relaciones con su vecindario en la región del Indo-Pacífico sean encauzadas por la senda del entendimiento, y la resolución dialogada de las diferencias entre las partes implicadas.

5.6. La Unión Europea: La disyuntiva entre confrontar o acordar

Como se ha venido señalando a lo largo de estas páginas, regiones como la del Indo-Pacífico, la de Asia Central, o grandes potencias, como la propia Federación Rusa, se configuran, por proximidad geográfica, en agentes activos para la estructuración del gran proyecto estratégico chino, enmarcado dentro de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Los acuerdos entre el gigante asiático y sus vecinos comprometen a las partes en materia económica, política, energética y tecnológica, entre otras, y la dinámica de los acuerdos, grosso modo, es siempre muy similar, puesto que prioriza la necesidad de que todas y cada una de las acciones, los proyectos y las políticas económicas a implementar redunden en beneficio de la totalidad de las partes implicadas en el diálogo (LLANDRES 2021).

Europa, por su parte, se configura, dentro de la gran masa terrestre euroasiática, como el territorio más alejado geográficamente de la República Popular de China. Sin embargo, la zona europea que se enmarca dentro de la Unión Europea (UE) se encuentra entre los territorios que durante más tiempo han mantenido relaciones bilaterales con el gobierno de Beijing. Dichas relaciones se han producido, generalmente, en torno a un marco de entendimiento mutuo y relaciones diplomáticas de carácter cordial, y han provocado que, iniciada ya la primera década del siglo XXI, la UE se convirtiera en el principal socio comercial de la República

Popular de China, y que, el gigante asiático, a su vez, ostentase el título de segundo socio comercial de la UE (HIGUERAS 2020). (Véase figura 20)

De hecho, la Unión Europea es el principal mercado con el que cuenta China para comercializar sus productos, y prueba de ello es la importancia que adquiere el continente europeo dentro de la estructura de varios de los corredores económicos terrestres que surcan Eurasia y que unen, mediante redes ferroviarias, la zona meridional de China con grandes urbes europeas como Madrid, París, Londres o Duisburgo. Así mismo, a través del corredor marítimo de la Nueva Ruta de la Seda, «los puertos del continente son un destino predilecto para las mercancías chinas, llegando a Rotterdam, Venecia, El Pireo o Valencia», tal y como señala MARTINEZ (2020, p.63).

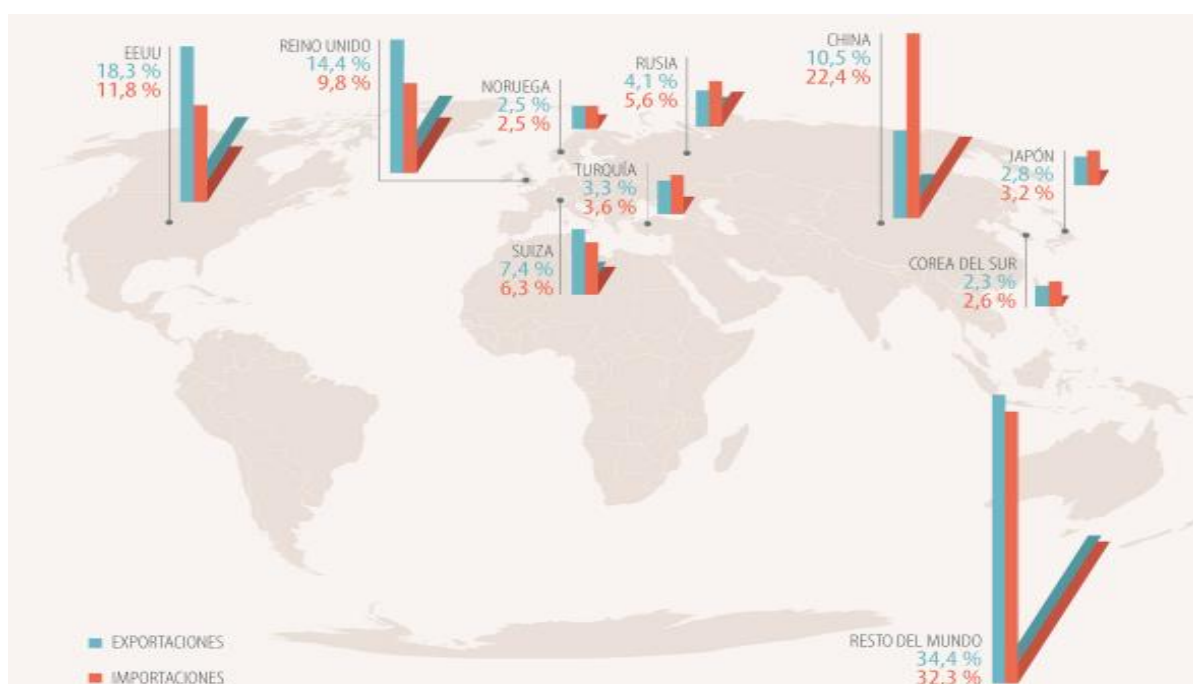


Figura 20. "Exportaciones e Importaciones de la UE en 2021". Fuente: Comisión Europea

Las mencionadas relaciones entre la UE y China se iniciaron en el año 1975 circunscribiéndose, fundamentalmente, al logro de acuerdos basados en mutuos intereses económicos. Sin embargo, con el paso de los años, los niveles de colaboración han aumentado de manera exponencial, abarcando campos de cooperación de muy diversa índole, que incluyen asuntos como la no proliferación de armamento nuclear, pasando por la ciberseguridad, o por estrategias conjuntas de lucha contra el terrorismo internacional y la piratería marítima, entre otros.

«Las relaciones comerciales han contado con varios documentos clave, como el Acuerdo de Cooperación Comercial y Económica (1978), el Acuerdo de cooperación comercial y económica entre la CEE y la República Popular de China (1985), la Estrategia de la UE respecto a China (2016) y, por último, la fundamental Agenda Estratégica de Cooperación UE-China 2020. La Agenda Estratégica de Cooperación UE-China 2020 constituye el documento guía de la relación entre las dos partes y se divide en cuatro categorías principales: paz y seguridad; prosperidad; desarrollo sostenible; y, por último, intercambios entre personas» (ALONSO y DE ARAGÓN 2020, p.10).

Pese a estos altos niveles de acuerdo y cooperación, qué duda cabe que, han existido una serie de desencuentros en materias tan sensibles como, los derechos humanos, el embargo de armamento o la democracia. No obstante, como apunta HIGUERAS (2020, p.6),

«el diálogo estratégico entre la Comisión y el Gobierno chino comenzó su andadura y ha permitido el establecimiento de distintos canales para analizar estas y otras diferencias. En la actualidad funcionan más de medio centenar de diálogos sectoriales distintos, lo que significa que la maquinaria de la negociación está bien engrasada».

Uno de los hitos importantes en las relaciones bilaterales entre la Unión Europea y la República Popular de China es la visita en marzo de 2014 del presidente chino, Xi Jinping a la sede de la Unión Europea. Era la primera vez que un mandatario de la República Popular de China visitaba oficialmente la sede de las instituciones europeas, y lo hacía, además, para lanzar un mensaje de optimismo en torno a las relaciones futuras entre ambas potencias mundiales. Para ese entonces, ya había sido anunciada, por parte del mandatario chino, la intención de poner en marcha el macro-proyecto comercial de la Nueva Ruta de la Seda, y con esa iniciativa como telón de fondo, sus intenciones para con la UE parecían encaminadas al logro de grandes acuerdos bilaterales en el marco de aquellos proyectos que implicaran, directamente, a los países de la Unión Europea (HIGUERAS 2020).

En aquel momento confluían en Europa una serie de factores determinantes, en cuanto a la manera en la que la UE se veía abocada a afrontar los acontecimientos venideros. En primer lugar, el *Brexit* y la oleada de anti-europeísmo que azotaba varios países de la UE, en segundo lugar, la reactivación de la rivalidad entre superpotencias mundiales, con China y Rusia aliadas y con la clara intención de provocar el efecto de cuña en la alianza transatlántica, y finalmente,

el deterioro en las relaciones entre Europa y EEUU en materia de comercio y seguridad. A pesar de estos escollos, y de la creciente desconfianza hacia el gigante asiático, instalada en sectores políticos europeos, ante la posibilidad de que la potencia oriental pudiera dejar atrás a la propia Unión Europea y osara dictar sus propias reglas globales, la colaboración y el acuerdo en materia económica y comercial se ha continuado desarrollando dentro de la Iniciativa de la Franja y la Ruta diseñada por Xi Jinping (HIGUERAS 2020). De hecho,

«el BRI chino es el instrumento clave para ampliar aún más la cooperación comercial y económica bilateral, pues la iniciativa ofrece la oportunidad de obtener beneficios complementarios para la UE y para China, ya que se tiene como objetivo seguir creando nuevas conexiones terrestres y marítimas entre los mercados de rápido crecimiento de Asia Oriental y los mercados maduros y desarrollados de Europa, mejorando el comercio entre ellos. Además, este proyecto, ayuda a resolver algunos cuellos de botella de infraestructura de la UE, especialmente en las instalaciones portuarias y ferroviarias en Europa Central y Oriental, a través de nuevas rutas de carga ferroviaria entre China y Europa» (ALONSO y DE ARAGÓN 2020, p.12).

Por lo tanto, para finalizar cabe señalar que, el pragmatismo económico parece haberse impuesto a los prejuicios y a la desconfianza de una parte de la clase política europea hacia el gigante asiático, y los acuerdos en el marco del Proyecto BRI son una realidad en la actualidad. Sin que puedan ser soslayadas las posibles interferencias que, tanto la guerra en Ucrania como la tensa situación en el Pacífico puedan provocar en la esfera global en las próximas fechas, la colaboración sino-europea se sustenta en bases sólidas forjadas durante décadas.

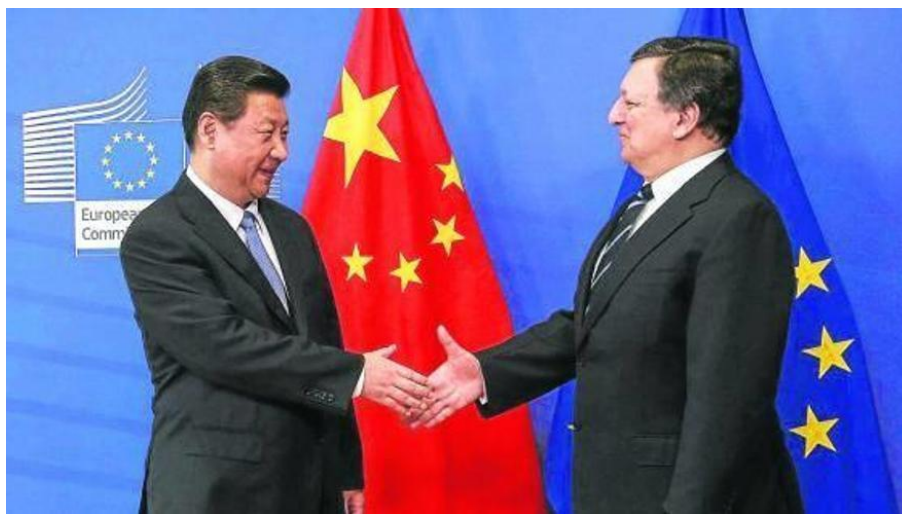


Figura 21. "Visita de Xi Jinping a Bruselas en 2014". Fuente: (www.deia.eus)

«El Tao fluye por todas partes, puede extenderse a la derecha y a la izquierda. Todas las cosas le deben su existencia, y a ninguna le vuelve la espalda. Cumple sus obras sin atribuirse ningún mérito. Viste y alimenta a todos los seres, pero no se erige en su dueño»

Lao Tse (Tao Te Ching)

6. La disyuntiva entre orden unipolar y orden multipolar

Una vez descritas las habilidades diplomáticas del gobierno chino, se puede afirmar que las dinámicas de negociación desplegadas por el gigante asiático con los distintos agentes de la esfera internacional, están facilitando, por un lado, el surgimiento de nuevos polos de poder a escala global y, en paralelo, el debilitamiento progresivo de los mecanismos coercitivos que, desde la desaparición de la URSS y hasta el momento actual, han caracterizado al modelo unipolar impulsado por los Estados Unidos de América y sus aliados tradicionales.

6.1.El orden unipolar: De la hegemonía a la decadencia.

En efecto, tras la desintegración de la Unión Soviética se dio por finalizada la Guerra Fría, y con el final del enfrentamiento entre el bloque capitalista, con EEUU a la cabeza, y el bloque comunista, con la URSS como máximo exponente, finalizó, también, un modelo de orden mundial caracterizado por una estructura bipolar de reparto de poder a escala global. Los Estados Unidos de América se erigieron, desde ese momento, en potencia hegemónica global y gendarme del nuevo orden mundial. Hasta finales de la primera década del siglo XXI el mundo ha vivido sumido en la falsa ilusión de que el orden unipolar, impulsado por Washington, era un modelo de gobernanza global inquebrantable y llamado a sobrevivir por décadas (DACOBA CERVIÑO 2020).

Sin embargo, en la actualidad, nadie duda de que la estructura de domino norteamericana está en entredicho desde hace tiempo, y es más que evidente la inevitabilidad de una transición hacia un nuevo orden mundial de carácter multipolar (ZAMORA 2022; NEILA, MORENO, ALIJA, SÁENZ y SANZ 2018). Resultan ilustrativas al respecto, las afirmaciones de ZAMORA (2022, p. 210), en las que descarta, incluso, la posibilidad de reestructuración del orden liderado por EEUU de la siguiente manera:

«Los cambios vertiginosos experimentados por el mundo en las últimas décadas en lo económico, comercial, militar y científico-tecnológico han resquebrajado la estructura de

dominio estadounidense. El sueño de unipolaridad ha saltado por los aires bajo la presión de las fuerzas que empujan por la multipolaridad, como si fuera un movimiento de placas tectónicas».

No menos contundente resulta en su análisis PARDO DE SANTAYANA (2021, p.5) cuando afirma tajante que:

«Ya nadie discute que vivimos en un orden internacional multipolar que ha dejado atrás un periodo de hegemonía estadounidense que se articulaba conforme a los principios y referencias que habían caracterizado al bando vencedor de la Guerra Fría (...). Un modelo hegemónico es por naturaleza inestable y antes o después aparecen otros centros de poder que cuestionan la posición de primacía de la potencia que lo preside».

Si no existen, apenas, discrepancias a la hora de afirmar que el modelo de relaciones globales está cambiando, se puede señalar que, sucede algo similar a la hora de analizar las causas que son consideradas, por analistas y académicos, como factores determinantes de la decadencia de los Estados Unidos de América, y por ende, del modelo de gobernanza mundial de características occidentales³⁹.

En primer lugar, se deben señalar los factores económicos como una de las causas fundamentales del desmoronamiento del orden engendrado por Occidente a principio de la década de los noventa. Tras el estallido de la crisis económica de 2008 se produce un fuerte debilitamiento de la economía estadounidense, que afecta igualmente a Europa por la fuerte interdependencia económica con los Estados Unidos (SCHNAKE 2010). A este hecho, se debe añadir la consolidación de actores internacionales fundamentales, como China e India, en el papel de nuevas potencias mundiales, o el ascenso de una serie de potencias emergentes como Brasil, Irán, Turquía o Sudáfrica. Así mismo, el resurgimiento de Rusia como actor global, se puede considerar un hecho relevante en el plano geopolítico, ya que influye, de manera directa, en los intereses de EEUU a escala global (SCHNAKE 2010; VIDALES GARCIA 2016).

³⁹ Dicho modelo de gobernanza global se basa en un sistema de valores occidentales en los que se encuadran los estándares democráticos a cumplir por un sistema político. Consistirían básicamente, como señala PARDO DE SANTAYANA (2021, p. 5) en:

«la democracia en lo político, el libre mercado en lo económico, y la libertad, la igualdad ante la ley y los derechos humanos en la relación Estado-ciudadanía, podría entenderse como una proyección a escala internacional del orden interno de los EE.UU.».

En segundo lugar, existen factores relacionados con la conflictividad en distintos puntos del globo que han influido, de manera determinante, en el proceso de degradación sufrido por el orden unipolar occidental. Acontecimientos bélicos como los acaecidos en Afganistán, Irak o Libia, los conflictos en África, las guerras que acabaron con el desmembramiento de Yugoslavia o el conflicto con Irán, a raíz de la puesta en marcha de su programa nuclear, han ido dilapidando la sensación de optimismo y paz global surgida a principios de la última década del siglo XX (PATIÑO VILLA 2011).

A estos hechos, se debe añadir la aparición del terrorismo internacional, surgido a raíz de la respuesta de Washington a los atentados contra las Torres Gemelas de Nueva York en 2001. Las invasiones de Afganistán e Irak surgieron, concretamente, como parte de la respuesta de la administración norteamericana a esos ataques del 11 de septiembre. Posteriormente, se produjo la definitiva pérdida de rumbo de la administración norteamericana en la lucha, precisamente, contra el terrorismo internacional, como consecuencia de la aplicación sistemática, por parte de Estados Unidos y sus aliados, de prácticas coercitivas alejadas de los estándares básicos en lo relativo a garantizar el respeto a los derechos humanos. Todo ello, produjo la *tormenta perfecta* para terminar de frustrar las expectativas, creadas en 1991, de un mundo seguro y en paz bajo el manto protector de los valores democráticos occidentales (LOPEZ VILLAFANE 2005; PATIÑO VILLA 2011).

El orden mundial unipolar, por tanto, es un modelo amortizado que, tanto los Estados Unidos de América, como sus socios de la Unión Europea se niegan a dar por superado, a pesar de los múltiples signos de agotamiento del mismo. Este agotamiento, que se evidencia constantemente, y cuyas características han sido desgranadas a lo largo de este análisis, se vienen produciendo de manera persistente, y está sacando a la luz una preocupante incapacidad de Occidente para configurar un entorno de seguridad global en un contexto internacional cada vez más inestable y fluctuante. De hecho, para los actuales actores hegemónicos agrupados en torno al núcleo central norteamericano, la opción de la irrelevancia es una posibilidad que está, cada día, más cerca de hacerse realidad, y será del todo inevitable si Occidente no es capaz de adaptarse y comenzar a buscar su espacio de influencia natural desde una óptica de horizontalidad con el resto de actores internacionales, y no de supremacía, como ha pretendido hasta el momento (PARDO DE SANTAYANA 2021).

6.2.El Proyecto BRI como vertebrador de un modelo multipolar

Llegado el análisis a este punto, se puede afirmar, por tanto, que la realidad de un nuevo modelo de relaciones internacionales, basado en la existencia de múltiples centros de poder, se está abriendo paso, de manera definitiva, en la escena global. Existe, como se ha ido señalando a lo largo de este TFG, un número importante de señales que así lo atestiguan. Al contrario de lo que pretendía Washington, la auto-adjudicada hegemonía unipolar de los Estados Unidos ha servido como acicate a una serie de potencias emergentes que se han visto en la necesidad de dar rienda suelta a las ansias de defender sus intereses geopolíticos y geoeconómicos, al margen de la tutela ejercida por Occidente y sus reglas. Tal y como apunta acertadamente, PATIÑO VILLA (2011, p.59),

«han aparecido un grupo importante de grandes potencias, de sociedades de gran tamaño y de juegos políticos que están más allá de la comprensión de Occidente. De esta forma es evidente que la economía y la demografía están entre los factores que potencian el poder de países como China, India e incluso Brasil. Pero de otra parte el Estado heredero de la URSS, la Rusia postsoviética, está haciendo esfuerzos por recuperar el lugar perdido».

En la misma línea expresada por PATIÑO VILLA, se enmarca la idea desplegada por PARDO DE SANTAYANA (2021, p.201) cuando afirma que,

«desde hace unos pocos años conocemos un nuevo orden mundial presidido por la rivalidad entre las grandes potencias, que se caracteriza precisamente por ser un orden de transición entre dos panoramas internacionales muy distintos. Durante ese periodo de tiempo, que podría durar tres décadas, el centro de gravedad de la actividad humana se habrá desplazado de Occidente a Asia; EE.UU. habrá cedido la supremacía mundial a China, una potencia asiática, la cuarta revolución industrial habrá transformado muchos aspectos de las relaciones entre las personas y entre los actores del panorama internacional»

Es evidente que, esa rivalidad enconada entre potencias tiende a ser sustituida por una serie de movimientos diplomáticos, económicos y políticos encaminados a evitar que se reproduzcan eventos bélicos del pasado. Un pasado, aún cercano, del que el mundo ha heredado dos décadas de imposición de un neocolonialismo militaristas como única solución

a las necesidades energéticas y geoestratégicas de los dos apéndices del orden occidental unipolar: Estado Unidos y la Unión Europea, bajo el paraguas de la OTAN (ZAMORA 2022).

Sin embargo, es necesario evitar la candidez a la hora de analizar la situación actual, ya que, durante el tránsito hacia un modelo multipolar, es improbable que la comunidad internacional asista al declive absoluto de los Estados Unidos de América. Lo más probable es que se produzca una disminución del poder o niveles altos de decadencia en alguno de las distintas dimensiones en las que Washington ejerce el poder, pero no en todas. De hecho, en periodos de tiempo tan prolongados como los vaticinados por PARDO DE SANTAYANA, es posible que Occidente pueda ser capaz de reconstruir alguna de sus capacidades económicas e implementar algún tipo de solución a las debilidades que en la actualidad lo atenazan (RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ 2022).

También cabe la posibilidad, remota, pero no imposible de descartar, de que se produzca algún tipo de acción desesperada por parte de Washington que busque provocar un cambio de rumbo en su declive y que RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ (2022, p.7) describe de manera contundente:

«Los modelos matemáticos de la dinámica geopolítica global llegan a la conclusión que una victoria a gran escala, en una guerra llevada a cabo por medios convencionales, sería la única opción para que Estados Unidos revierta el rápido colapso de su estatus geopolítico. Si la actual dinámica geopolítica persiste, el cambio en el liderazgo global se podría esperar para el 2030, y la única manera que Estados Unidos puede hacer descarrilar el proceso sería desatando una guerra a gran escala».

No obstante, y sin descartar la posibilidad apuntada en el párrafo anterior, la dinámica emprendida por China, junto con otra serie de actores globales parece ir encaminada en la dirección contraria a la augurada por los modelos matemáticos. No en vano, las expectativas generadas ante el despliegue de la Nueva Ruta de la Seda, se fundamentan en la necesaria sostenibilidad de un marco de relaciones internacionales en el que prime la estabilidad y la baja conflictividad, en aras de lograr, a nivel global, unos flujos comerciales, culturales y políticos dinámicos y productivos (LLANDRES CUESTA 2021).

Así las cosas, el análisis de la situación actual ofrece un panorama global en el que el proyecto de la Nueva Ruta de la Seda se configura como una herramienta eficaz para la consecución de

una serie de acuerdos multilaterales auspiciados por la República Popular de China. Estos acuerdos buscan generar un clima de entendimiento y cooperación entre las múltiples partes, que, en mayor o menor medida, se encuentran implicadas en el macro-proyecto geopolítico y comercial impulsado por Beijing. A este respecto, resulta importante tener en cuenta las palabras plasmadas negro sobre blanco, en el año 2022, por los dirigentes de China y Rusia en la *Declaración Conjunta de la Federación Rusa y la República Popular de China sobre las Relaciones Internacionales: Entrando en una Nueva Era y el Desarrollo Sostenible Global*, mencionada en la introducción de este trabajo. Los dos principales valedores de la nueva configuración global de las relaciones internacionales señalan que:

«Hoy, el mundo está pasando por cambios trascendentales, y la humanidad está entrando en una nueva era de rápido desarrollo y profunda transformación. Ve el desarrollo de procesos y fenómenos tales como la multipolaridad, la globalización económica, el advenimiento de la sociedad de la información, la diversidad cultural, la transformación de la arquitectura de gobernanza mundial y el orden mundial; existe una creciente interrelación e interdependencia entre los Estados; ha surgido una tendencia hacia la redistribución del poder en el mundo; Y la comunidad internacional está mostrando una creciente demanda de liderazgo en un desarrollo pacífico y gradual» (DCChR 2022).

Esta declaración no resulta baladí. China, en su papel de nueva potencia económica global, y Rusia, en su camino hacia su resurgimiento como actor determinante, son dos de los grandes centros de poder que han de tomar parte en el reequilibrio de fuerzas de la nueva era de multipolaridad. Además, otros actores intervendrán activamente en el juego que se genere, entre ellos, resulta evidente que los Estados Unidos de América es el tercero en liza por derecho propio. Así mismo, las naciones que conforman la Unión Europea; que individualmente carecen del peso necesario para convertirse en actores determinantes en la escena internacional; deberán incidir en la integración de una Europa fuerte que posea la legitimidad suficiente para convertirse en otro de los polos activos de poder dentro del panorama global futuro (PARDO DE SANTAYANA, 2021; RODRIGUEZ HERNANDEZ, 2022).

Por su parte, y como actores menos influyentes, inicialmente, pero con una determinación clara de formar parte del gran tablero donde han de definirse las grandes líneas estratégicas globales del futuro, se encuentran países como India, candidata a potencia económica, o Brasil, que muestra capacidades que hacen de este país una economía preponderante en su

zona geográfica de influencia. En la misma línea, cabe mencionar el caso de los países encuadrados en la ASEAN, ya que, el importante desarrollo económico del sudeste asiático añade otro polo de influencia y poder a la escena internacional (SCHNAKE 2011).

Resulta comprensible, por tanto, que, con el objetivo de conformar un eje euroasiático como núcleo central del Proyecto BRI, la maquinaria diplomática china se centre en alcanzar grandes acuerdos de colaboración con los actores principales del continente euroasiático. Dentro de ese núcleo central de actores se encuentra la Unión Europea, Rusia, India y los estados integrados en ASEAN, a los que se sumaran, casi con total seguridad, otros actores del continente, si las condiciones geopolíticas lo hacen factible. De hecho, el éxito del Proyecto BRI se asienta en la existencia de unas condiciones de estabilidad geopolítica global que faciliten la posibilidad de alcanzar altas cotas de crecimiento económico y un desarrollo social para el mayor número posible de actores internacionales. Para ello, las acciones emprendidas por la República Popular de China se enmarcan, como ya se ha reiterado anteriormente, dentro de unas dinámicas de entendimiento y acuerdo acordes a los principios aplicados en las últimas décadas por el gigante asiático, basadas, fundamentalmente, en el beneficio mutuo (LLANDRES CUESTA 2021).

En definitiva, cabe señalar a este respecto que, la conformación de un orden multipolar es susceptible de propiciar, si Washington no interviene de manera abrupta, la edificación de un orden global más estable, en el que la existencia de múltiples polos de poder, con pesos relativamente similares, haga que una única potencia se vea incapaz de imponer sus condiciones a otra, de forma que se genere un modelo internacional de relaciones de poder basado en la estabilidad de un sistema en relativo equilibrio (aunque, eso sí, con diferentes réditos económicos para los distintos países que lo configuran o dependen de él).

«El hombre tiene que establecer un final para la guerra. Si no,
la guerra establecerá un final para la humanidad».

John Fitzgerald Kennedy

7. Conclusiones

A lo largo de este Trabajo Final de Grado, se ha arrojado luz, como era su objetivo principal, tanto sobre las características esenciales, como sobre las implicaciones geopolíticas globales, del que puede ser considerado el proyecto de comercio internacional más importante del siglo XXI: La Nueva Ruta de la Seda. Así mismo, se ha contextualizado, desde una perspectiva histórica, las razones por las que la República Popular de China se encuentra, actualmente, en situación, no solo de controlar y dinamizar muchos de los resortes económicos, políticos, geoeconómicos y geoestratégicos a escala global, si no, también, en condiciones de liderar toda una serie de iniciativas diplomáticas multilaterales que están siendo capaces de modificar, progresivamente, las dinámicas de reparto de poder en la esfera internacional.

En cuanto a los objetivos secundarios que ha perseguido este TFG, se ha realizado, en primer lugar, un análisis pormenorizado de los orígenes, y la posterior trayectoria histórica de la Ciencia Geopolítica, identificando a aquellos intelectuales y académicos que han sido artífices de los diferentes avances experimentados por dicha disciplina. Asimismo, partiendo de la tesis primigenia del geógrafo y político británico Harold Mackinder, ha sido posible contextualizar los motivos por los que, a lo largo de la historia, la gran masa continental euroasiática se ha erigido en el escenario central de grandes movimientos económicos, políticos y sociales.

En segundo lugar, se ha procedido a definir el contexto histórico en el que surgió, se desarrolló y, finalmente, conoció el ocaso, la que el geógrafo alemán Ferdinand Freiherr Richthofen, denominó, en 1877, *Ruta de la Seda*. Ha sido posible, gracias a ello, conocer, por una parte, los detalles de siglos de importantes intercambios comerciales entre los distintos pueblos e imperios que han habitado la gran masa terrestre euroasiática, y por otra, detallar los motivos por los que se produjo el definitivo declive de la famosa ruta que surcaba el continente.

En tercer lugar, centrando el estudio en la trayectoria histórica del gigante asiático, y más concretamente, en sus relaciones exteriores, se han descrito una serie de contingencias políticas que ha contribuido a conformar la peculiar idiosincrasia del pueblo chino. De hecho, se han aportado datos de carácter político y económico que identifican la fecha de la creación

de la República Popular de China, como el momento en que se produce un punto de inflexión en la historia del gigante asiático, y da comienzo, con Mao Zedong como presidente, una senda de crecimiento socio-económico que continúa en la actualidad.

En cuarto lugar, se han desgranado las claves que confirman al actual presidente chino Xi Jinping como el gran artífice de una serie de reformas de carácter político, económico, social e ideológico, que han de situar a China, en el año 2030, como primera potencia económica mundial, por delante de los Estados Unidos. Además, se han descrito las características que definen al macro-proyecto articulado en torno a la Nueva Ruta de la Seda o Proyecto BRI, como el eje central sobre el que ha de girar la estrategia política desarrollada por el mandatario chino.

En quinto lugar, y tras el análisis de distintas fuentes, se debe afirmar que todas ellas, mostrando más o menos vehemencia, coinciden a la hora de otorgar carácter de inevitable a la transición hacia un nuevo orden mundial multipolar. Cabe afirmar, por tanto, que el éxito cosechado por Beijing, gracias a una renovada y dinámica política de relaciones exteriores, dentro del marco del Proyecto BRI, está facilitando la conformación de un nuevo marco internacional de negociación y acuerdo, fundamentado en el beneficio mutuo, y dentro del respeto a la idiosincrasia propia de cada uno de los actores implicados.

En último lugar, los datos analizados confirman el desarrollo socio-económico experimentado por países como Rusia, India, Turquía, Brasil o la propia China. En paralelo, esos niveles de desarrollo aportan, a los distintos gobiernos, grandes cotas de poder e influencia a escala global y, en consecuencia, dificultan la posibilidad de que Occidente, con Estados Unidos a la cabeza, se vea legitimado a la hora de imponer, unilateralmente, una serie de reglas de juego que, hasta la actualidad, han resultado determinantes en el gran tablero global. Por todo ello, Washington y sus aliados tradicionales, se encuentran frente a un escenario en el que la Nueva Ruta de la Seda se conforma como la herramienta idónea para lograr la implementación de una serie de acuerdos multilaterales, auspiciados por China en su papel de potencia global.

En definitiva, según todo lo expuesto, cabe esperar que, la conformación de un orden multipolar contribuya a generar unas relaciones de poder, entre todos aquellos actores determinantes, basado en la existencia de distintos y equilibrados polos de poder que dificulten la acción desestabilizadora de un Occidente anclado, aún, en un modelo unipolar.

Referencias bibliográficas

Bibliografía básica

ALBERT-FERRERO, J. «La Nueva Ruta de la Seda». *Revista General de Marina* [en línea]. 2016, vol. 270, mes 1-2, pp. 39-51. [consulta: diciembre de 2023] Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5349434>

ALCALÁ, C. «Historias de la ruta de la seda, la red comercial que conectó tres continentes». *El Debate*. 11 de mayo 2022. Disponible en: <https://www.eldebate.com/historia/20220511/ruta-seda.html>

ALCALDE CARDOZA, J. «China antes de su ascenso: El esplendor del imperio y el Siglo de la Humillación, 1680-1945». *Internacia: Revista De Relaciones Internacionales* [en línea]. 2021 núm. 2, p. 35-78. [consulta: diciembre de 2023]. Recuperado a partir de <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/internacia/article/view/23820>

ALONSO MARCOS, A. y DE ARAGÓN GORDON, A. «El Belt and Road Initiative y la Estrategia Europea de Conectividad: ¿compatibles o irreconciliables?». [en línea]. *Boletín IEEE. Documento de Opinión*. 2020, núm. 129/2020 [consulta: marzo de 2023]. Disponible en: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2020/DIEEEO129_2020ANTALO_conectividadEuropa.pdf y/o enlace bie3

AMIN, S. *El hegemonismo de Estados Unidos y el desvanecimiento del proyecto europeo*. 1ª ed. Barcelona: El Viejo Topo, 2001.

ARANCÓN, F. «Teoría del Heartland: La conquista del mundo». *El Orden Mundial*. 2013. Disponible en: <https://elordenmundial.com/teoria-heartland-conquista-del-mundo/>

ARANCÓN, F. «El collar de perlas de China: geopolítica en el Índico». *El Orden Mundial*. 2014. Disponible en: <https://elordenmundial.com/el-collar-de-perlas-chino/>

ASENSIO MICHELENA, A. *China-Pakistan Economic Corridor (CPEC): Límites de un Game Changer Económico y Estratégico en la Región del Sur de Asia*. [en línea]. Trabajo fin de grado. Universidad Pontificia Comillas, 2018 [consulta: de marzo 2023]. Disponible en: <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/handle/11531/22124>

AZAÑEDO TERCEÑO, T. *Belt and Road Initiative (BRI): Oportunidades y desafíos en la Nueva Ruta de la Seda* [en línea]. Trabajo fin de grado. Universidad Pontificia Comillas, 2021 [consulta: de marzo de 2023]. Disponible en: <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/handle/11531/47651>

AZNAR FERNANDEZ-MONTESINOS, F. «Movimientos geopolíticos en Asia Central». *Instituto Español de Estudios Estratégicos. Documento de Análisis*. 2022, num.56. Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2022/DIEEEA56_2022_FEDAZN_Asia.pdf y/o enlace bie3

BABONES, S. «The New Eurasian Land Bridge Linking China And Europe Makes No Economic Sense, So Why Build It?». *Forbes*. 28 diciembre 2017. Disponible en: <https://www.forbes.com/sites/salvatorebabones/2017/12/28/the-new-eurasian-land-bridge-linking-china-and-europe-makes-no-economic-sense-so-why-build-it/>

BECERRA, B. X. «China superará a EE.UU. en 10 años para convertirse en la primera economía mundial». *La República*. 20 de julio de 2022. Disponible en: <https://www.larepublica.co/globoeconomia/china-superara-a-ee-uu-en-diez-anos-para-convertirse-en-la-primera-economia-mundial-3387814>

BLECUA, R. y FEIJOÓ, C. «El nuevo *Gran Juego*: Implicaciones de un acuerdo de asociación estratégica entre China e Irán». *Análisis del Real Instituto Elcano (ARI)*. 2020, núm. 102/2020. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/560118>

BRZEZINSKI, Z. *El gran tablero mundial: La supremacía estadounidense y sus imperativos geoestratégicos*. 1ª ed. Barcelona: Paidós, 1998.

BUSILLI, V.S. «Belt and Road Initiative (BRI): la iniciativa estratégica de Xi Jinping». *Cuadernos de Política Exterior Argentina* [en línea]. 2020, núm. 131, pp. 69-88. [consulta: enero de 2023] DOI: <https://doi.org/10.35305/cc.vi131.81>

CAIRO CAROU, H. «El pivote geográfico de la historia, el surgimiento de la geopolítica clásica y la persistencia de una interpretación telúrica de la política global». *Geopolítica(s)* [en línea]. 2010, vol. 1, núm. 2, pp. 321-331. [consulta: enero de 2023]. Disponible en: <https://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/view/36332/35206>

CASILADA BÉJAR, R. «Un nuevo sistema monetario y financiero internacional: Bretton Woods III». *Boletín IEEE. Instituto Español de Estudios Estratégicos. Documento de Opinión* [en línea]. 2022, núm. 65/2022. [consulta: mayo de 2023]. Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2022/DIEEE065_2022_RAMCAS_Sistema.pdf

CASTELLANOS, R. «¿Qué es la trampa de Tucídides?». *El Orden Mundial*. 2 de junio de 2020. [consulta: enero de 2023]. Disponible en: https://elordenmundial.com/trampa-de-tucidides/?nab=1&utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.es%2F

CASTILLO HIDALGO, D. y TRUJILLO CASTELLANO, L. «Megabuques portacontenedores: así se mueve el 80% del comercio internacional». *The Conversation*. 16 mayo 2021. Disponible en: <https://theconversation.com/megabuques-portacontenedores-asi-se-mueve-el-80-del-comercio-internacional-159256>

CESARIN, S.M. «China: Política interna y externa en tiempos de Xi Jinping». *Working Paper Series (WPS) REDCAEM* [en línea]. 2021, núm. 23. [consulta: marzo de 2023]. Disponible en: <http://chinayamericalatina.com/wp-content/uploads/2022/05/WP23-Jul-2021-REDCAEM-.pdf>

CHEN WENG, B. T. «Pakistán y el dilema de Malaca: ¿bendición o maldición para los intereses geoestratégicos chinos?». *El Observatorio de la Política China*. 14 abril 2021. Disponible en: <https://politica-china.org/areas/seguridad-y-defensa/pakistan-y-el-dilema-de-malaca-bendicion-o-maldicion-para-los-intereses-geoestrategicos-chinos>

CONCATTI, B. A. «La carrera geoestratégica por la toma de posiciones en el Océano Índico». *Revista Neiba, Cuadernos Argentina-Brasil*. 2019, vol. 8, pp. 01-23. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/336427365_La_Carrera_Geoestrategica_por_la_toma_de_Posiciones_en_el_Oceano_Indico

CONCATTI, B. A. «Los desafíos de la Nueva Ruta de la Seda para India». *Journal de Ciencias Sociales*. [en línea]. 2017, núm. 9, pp. 178-187 [consulta: abril de 2023]. Disponible en: <https://dspace.palermo.edu/ojs/index.php/jcs/article/view/731/649>

«¿Cuáles son los principales puertos en China?». *World Energy Trade*. 9 febrero 2023. Disponible en: <https://www.worldenergytrade.com/logistica/puertos-y-aduanas/cuales-son-los-principales-puertos-en-china>

CUELLAR LAUREANO, R. «Geopolítica. Origen del concepto y su evolución». *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM* [en línea]. 2012, núm. 113, pp. 59-80 [consulta: enero de 2023]. Disponible en: <https://www.revistas.unam.mx/index.php/rri/article/view/48963>

DACOBÁ CERVIÑO, F.J. «¡Salvar al soldado West! El declive de Occidente». *Boletín IEEE. Documento de Opinión* [en línea]. 2020, núm. 41/2020, pp. 186-200 [consulta: mayo de 2023]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7772815>

Declaración Conjunta de la Federación Rusa y la República Popular de China sobre las Relaciones Internacionales Entrando en una Nueva Era y el Desarrollo Sostenible Global (DCChR). 4 de febrero de 2022. Disponible en: <http://en.kremlin.ru/supplement/5770?s=08>

DE PADUA, R. y VILLA, M. «Dinastías Chinas». *Cultura China*. 2023. Disponible en: <https://culturachina.net/historia-de-china/dinastias-chinas/>

DÍAZ CANO, E.; TARDIVO, G. y ZHANG, H. (2019) «China y su historia: una introducción», en CLEMENTE DÍAZ, M. y MORENO CARRILLO, J.M. (Coords.) *Inseguridades y desigualdades en sociedades complejas*. Albacete: UNO Editorial, pp. 585-599. Accesible en: <https://acmpublicaciones.revistabarataria.es/china-y-su-historia-una-introduccion/>

DOÑATE, M. «¿Se cree China la reina de un nuevo tablero mundial?». *Boletín IEEE. Documento de Opinión* [en línea]. 2020, núm. 131/2020. [consulta: Febrero de 2023]. Disponible en: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2020/DIEEO131_2020MAVDON_geopoliticaChina.pdf

DRÈGE, J. P. *La Ruta de la Seda*. 1ª ed. Madrid: Grupo Anaya, 1989

FALCK REYES, M.E. «La apertura de China y Japón en el siglo XIX». *México y la Cuenca del Pacífico* [en línea]. 2004, vol. 7, núm. 21, p. 18-29 [consulta: marzo de 2023]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7942134>

FANJUL, E. «Ocho claves para comprender la República Popular China». *Real Instituto Elcano*. 18 septiembre 2009. Disponible en: <https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/ocho-claves-para-comprender-la-republica-popular-china-ari/>

FRANKOPNAN, P. *El corazón del mundo. Una nueva historia universal*. 2ª ed. Barcelona: Editorial Planeta, 2018.

FUSTER LEAL, R. «Connivencia ruso-china en el Ártico: explicación de la Ruta de la Seda Polar». *Boletín IEEE. Instituto Español de Estudios Estratégicos. Documento de Opinión* [en línea]. 2021, núm. 128/2021 [consulta: marzo de 2023]. Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2021/DIEEEO128_2021_RUBFUS_Artico.pdf

GIL PÉREZ, J. *Geopolítica de Asia y el Indo-Pacífico*. 1ª ed. Madrid: Editorial Síntesis, 2020.

GIUDICE BACA, V. «Teorías Geopolíticas». *Gestión en el Tercer Milenio* [en línea]. 2005, vol. 8, núm. 15, pp. 19-23 [consulta: enero de 2023]. DOI: <https://doi.org/10.15381/gtm.v8i15.9691>

GOMEZ ADEVA, A. «Cachemira, la región más codiciada de Asia». [en línea]. *Instituto Español de Estudios Estratégicos. Documento de Opinión*. 2016, núm. 100/2016 [consulta: mayo de 2023]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6019504>

GONZALEZ LEVAGGI, A. «Eurasia en ascenso: cambios y continuidades en los órdenes regionales de Asia Central, el Cáucaso y Medio Oriente». *Pensamiento Propio* [en línea]. 2019, núm. 49-50, pp. 143-168 [consulta: enero de 2023]. Disponible en: <https://repositorio.uca.edu.ar/handle/123456789/10789>

GUERRA, K. «El sueño chino». *El Outsider*. 2014, núm. 2, pp. 19-21. Disponible en: <https://revistas.usfq.edu.ec/index.php/eloutsider/article/view/205/206>

HAN, X. «Un partido del que nació la fuerza del pueblo trabajador: el Partido Comunista de China». *Revista Crítica de Historia de las Relaciones Laborales y de la Política Social* [en línea]. 2018, núm. 11, pp. 141-152 [consulta: marzo de 2023]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6671858>

HERNANDEZ, A. «Corea del Sur y China: una relación conflictiva en torno al mar». *El Comercio*. 21 noviembre 2020. Disponible en: <https://elcomercio.pe/mundo/asia/corea-del-sur-y-china-una-relacion-conflictiva-en-torno-al-mar-por-augusto-hernandez-noticia/?ref=ecr>

HERRERA PILAR, M. «¿El fin de la ambigüedad estratégica india?». [en línea]. *Bie3: Boletín IEEE. Documento de opinión*. 2020, núm. 67/2020. [consulta: abril de 2023]. Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2020/DIEEEO67_2020MIKHER_India.pdf

- HERRERO FABREGAT, C. «El resurgimiento de la geopolítica: la Geopolítica Cibernética». *Revista de Geopolítica*. 2013, vol. 4 núm. 1, pp. 15-35. Disponible en: <http://www.revistageopolitica.com.br/index.php/revistageopolitica/article/viewFile/79/71>
- HIGUERAS, G. «Nuevas perspectivas en las relaciones entre la Unión Europea y China». *Documento de trabajo (Universidad CEU-San Pablo, Instituto de Estudios Europeos). Serie Unión Europea y Relaciones Internacionales* [en línea]. 2020, núm. 98 [consulta: mayo de 2023]. Disponible en: <http://hdl.handle.net/10637/10818>
- HILLMAN, J.E.; MCCALPIN, M. «El Corredor Económico China-Pakistán en Five». *Center for Strategic & International Studies*. 2 abril 2020. Disponible en: <https://www.csis.org/analysis/china-pakistan-economic-corridor-five>
- JIMENEZ BASTIDA, J.L. y BRIONES-PENÁLVER, A.J. «Geopolítica y geoeconomía en el siglo XXI: nuevos instrumentos de estrategia en sectores de I+D y alta tecnología». *Economía Industrial*. 2021, núm. 420, pp. 15-24. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8063606>
- LAMO DE ESPINOSA, E. *Entre águilas y dragones: El declive de Occidente*. Barcelona: Espasa, 2021.
- LECHUGA-CARDOZO, J. I.; LEYVA-CORDERO, O. (2020). «Escenarios 2020 del Orden Mundial. Análisis desde la Prospectiva Estratégica». *Ánfora* [en línea]. 2020, vol. 27, núm. 48, 141-166. [consulta: enero de 2023] DOI: <https://doi.org/10.30854/anf.v27.n48.2020.672>
- LLANDRES CUESTA, B. «La política exterior de China y la comunidad de futuro compartido». *Bie3: Boletín IEEE* [en línea]. 2021, núm. 21, pp. 257-276 [consulta: enero de 2023]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7957062>
- LÓPEZ VILLAFANE, V. «El mundo unipolar y las contradicciones y límites de la globalización». *Confines de Relaciones Internacionales y Ciencia Política*. 2005, núm. 1/1, pp. 31-49. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2017652>
- MACKINDER, H.J. «El pivote geográfico de la historia». *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder* [en línea]. 2011, vol. 1, núm. 2, 301-319 [consulta: noviembre de 2022]. Disponible en: <https://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/view/36331>

MARÍN, J.L. «¿Quién controla los puertos más importantes del mundo?». *El Orden Mundial*. 21 de agosto 2022. Disponible en: <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/control-puertos-mas-importantes-mundo/>

MARTINEZ CERDÁ, J. «Beeching, Jack. La guerra del opio». *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales* [en línea]. 2007, vol. 3 [consulta: marzo de 2023]. Disponible en: <https://www.ub.edu/geocrit/b3w-95.htm>

MARTINEZ PORTEMEÑE, J. *La Nueva Ruta de la Seda: Infraestructura, comercio y geopolítica* [en línea]. Trabajo fin de grado. Universidad de León, 2020 [consulta: de noviembre de 2022]. Disponible en: <https://buleria.unileon.es/handle/10612/12439>

MILOSEVICH-JUARISTI, M. «Oso y dragón: el vínculo estratégico entre Rusia y China en el orden internacional post unipolar». *Real Instituto Elcano. ARI* [en línea]. 2017, núm. 56/2017 [consulta: abril de 2023]. Disponible en: <https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/oso-y-dragon-el-vinculo-estrategico-entre-rusia-y-china-en-el-orden-internacional-post-unipolar/>

MOLINA, MORENO, V. y JIMENEZ BASTIDA J.L. «Importancia actual de la geoeconomía: algunas consideraciones». *Economía Industrial*. 2021, núm. 420, pp. 35-46. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8063608>

MONETA, C. «Los escenarios de China en Asia-Pacífico. Reflexiones para Mercosur». *Nueva Sociedad* [en línea]. 2006, núm. 203, pp. 148-159 [consulta: marzo de 2023]. Disponible en: <https://nuso.org/articulo/los-escenarios-de-china-en-asia-pacifico-reflexiones-para-el-mercosur/>

NAMZHILOVA, V. «Corredor económico China-Mongolia-Rusia: un enfoque desde la infraestructura». *Periodismo Internacional Alternativo*. 19 diciembre 2022. Disponible en: <https://noticiaspia.com/corredor-economico-china-mongolia-rusia-enfoque-de-infraestructura/>

NEILA, HERNÁNDEZ, J.L., MORENO, JUSTE, A., ALIJA, GARABITO, A.M., SÁENZ-ROTKO, J.M., SANZ DIAZ, C. *Historia de las relaciones internacionales*. 1ª ed. Madrid: Alianza Editorial, 2018.
«Nueva Ruta De La Seda, Y Alta Velocidad Fuera De Europa». www.Geotren.es. 29 de marzo de 2023. Disponible en: <https://www.geotren.es/blog/nueva-ruta-de-la-seda-y-alta-velocidad-fuera-de-europa/>

OLIER ARENAS, E. «Geopolítica de la economía global». *Cuadernos de Estrategia* [en línea]. 2015, núm. 174, pp. 103-141 [consulta: febrero de 2023]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5255539>

OLIVARES, L. «El conflicto político entre China e India por la implementación de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en el territorio de Cachemira». *Universidad Autónoma de México. Programa Universitario de Estudios sobre Asia y África* [en línea]. 2021. [consulta: mayo de 2023]. Disponible en: <http://pueaa.unam.mx/blog/conflicto-politico-china-india>

PARDO DELGADO, J. M. «El conflicto fronterizo entre India y China. Aksai Chin». *Bie3: Boletín IEEE. Documento de opinión* [en línea]. 2018 núm. 12, pp. 375-396. [consulta: mayo de 2023]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6959957>

PARDO DE SANTAYANA, J. «La revolución de Heráclito, todo fluye y nada permanece en el orden global multipolar». *Bie3: Boletín IEEE* [en línea]. 2021, núm. 17, p. 346-358 [consulta: febrero de 2023]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7561371>

PARRA PEREZ, A. «OBOR: Las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China» [en línea]. *Instituto Español de Estudios Estratégicos. Documento de opinión*. 2017, nº113/2017. [consulta: marzo de 2023]. Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2017/DIEEEO113-2017_OBOR_China_AguedaParra.pdf

PATÍÑO VILLA C.A. «De la bipolaridad al fracaso de la unipolaridad». *Analecta Política* [en línea]. 2011, vol. 1, núm. 1, pp. 33-61 [consulta: mayo de 2023]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5206350>

PENDÁS GARCÍA, B. «El retorno de la geopolítica». *Anales de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas*. [en línea]. 2017, núm. 94, pp. 441-456 [consulta: febrero de 2023]. Disponible en: <https://www.racmyp.es/docs/anales/a94-23.pdf>

PERELLÓ PINTO, M. «El mar de la China Meridional. La disputa por el Indo-Pacífico». [en línea]. *Instituto Español de Estudios Estratégicos. Documento de opinión*. 2021, núm. 110/2021. [consulta: marzo de 2023]. Disponible en: https://www.ieee.es/publicaciones-new/documentos-de-opinion/2021/DIEEEO110_2021_MERPER_China.html

PIERROTTI, N. «Pasado y presente de las Rutas de la Seda, Asia Central y el Comercio internacional euroasiático». *Facultad de Ciencias Empresariales de la Universidad Católica de Montevideo. Artículos Académicos*. 2016. Disponible en: <https://ucu.edu.uy/es/node/39723>

PURSALS, G. «La lucha contra la corrupción y el soborno, símbolo de la administración Xi». *Observatorio de la Política China*. 3 septiembre 2021. Disponible en: <https://politica-china.org/areas/sistema-politico/la-lucha-contr-la-corrupcion-y-el-soborno-simbolo-de-la-administracion-xi>

ROCHA PINO, M. J. «China en transformación: la doctrina del desarrollo pacífico». *Foro Internacional* [en línea]. 2006, vol. XLVI (4), pp.693-719 [fecha de Consulta: 28 de Febrero de 2023]. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=59918604>

RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, L.E. «Configuración multipolar del sistema internacional del siglo XXI». *Política Internacional*. [en línea]. 2022, vol. 4, núm. 1, p. 3 [consulta: febrero de 2023]. Disponible en: <http://portal.amelica.org/ameli/journal/332/3322913010/html/>

RUBIO PLO, A.R. «Cien años de la geopolítica de Mackinder». *Boletín de Información (Ministerio de Defensa)* [en línea]. 2004, Núm. 283 [consulta: febrero de 2023]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/356712>

RUSSO, F. «El declive económico de Estados Unidos y la inestabilidad mundial». *El Viejo Topo*. [en línea]. 27 de septiembre de 2022. [consulta: enero de 2023]. Disponible en: <https://www.elviejotopo.com/topoexpress/declive-economico-de-eeuu/>

SAMPER, V. y JIMÉNEZ, E. «China como actor global y sus relaciones en el contexto internacional en Asia, Europa Central y Oriental, y Oceanía». *Boletín Económico de ICE, Información Comercial Española*. 2022, núm. 3153, pp. 59-78. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8715907>

SANTANDER OLIVÁN, M. «Occidente y la caída de la dinastía Qing: del Imperio a la República China». *Gerónimo de Uztariz* [en línea]. 2009, núm. 25, pp. 27-46 [consulta: marzo de 2023]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3264032>

SARIOLGHALAM, M. «La posición geopolítica de Irán en Oriente Medio». *Anuario Internacional CICOB 2015* [en línea]. 2016, pp. 208-215 [consulta: mayo 2023]. Disponible en:

https://www.cidob.org/es/articulos/anuario_internacional_cidob/2015/la_posicion_geopolitica_de_iran_en_orient_medio

SCHNAKE GÁLVEZ, A. «Orden multipolar en el siglo XXI: efectos globales y regionales». *Revista Encrucijada Americana* [en línea]. 2010, núm. 1, pp. 19-41[consulta: mayo 2023]. Disponible en: <https://encrucijadaamericana.uahurtado.cl/index.php/ea/search/authors/view?firstName=Alex&middleName=&lastName=Schnake%20G%C3%A1lvez&affiliation=&country=CL>

SCHOMBERG, W. «China superará a EEUU como mayor economía del mundo en 2028, cinco años antes de lo esperado». *Reuters*. 26 de diciembre de 2020. Disponible en: <https://www.reuters.com/article/china-economia-eeuu-idESKBN290006>

SIERRA, A. «El siglo de la humillación como construcción nacional e identitaria de China». *Descifrando la Guerra*. 23 enero 2022. Disponible en: <https://www.descifrandolaguerra.es/el-siglo-de-la-humillacion-como-construccion-nacional-e-identitaria-de-china/>

SIERRA, A. «La nueva ruta de la Seda: el sueño de Xi Jinping». *Descifrando la Guerra*. 18 de noviembre de 2019. Disponible en: <https://www.descifrandolaguerra.es/la-nueva-ruta-de-la-seda-el-sueno-de-xi-jinping-i/>

SIERRA, A. y MARRADES, A. *La nueva era de China. La gran estrategia para el sueño chino de Xi Jinping*. 1ª ed. Benetússer (Valencia), Fuera de Ruta editorial. 2022.

SIHENG, L. «La Franja y la Ruta: convergencia para la cooperación en infraestructura entre China y América Latina». *Orientando. Temas de Asia Oriental. Sociedad, Cultura y Economía* [en línea]. 2019, núm.17 [consulta: Abril de 2023]. Disponible en: <https://orientando.uv.mx/index.php/orientando/article/view/2624/4564>

SKOBALSKI, S. «La Ruta de la Seda y el Collar de Perlas chino en la región Indo-Pacífico». *Reporte Asia*. 16 de agosto de 2021. Disponible en: <https://reporteasia.com/opinion/2021/08/16/ruta-de-la-seda-collar-de-perlas-chino-region-indo-pacifico/>

SUI NOI, G. «Las ambiciones polares de China causan ansiedad». *The Straits Times*. 20 febrero 2018. Disponible en: <https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/chinas-polar-ambitions-cause-anxiety>

TALLEDOS SÁNCHEZ, E. «De la geografía política clásica a la geopolítica crítica». *Revista de Investigación en Geografía* [en línea]. 2019, año 1, núm. 1, pp. 65-79 [consulta: febrero de 2023]. Disponible en: <http://www.revistas.filos.unam.mx/index.php/tlalli/article/view/384>

TINLINE, P. «Teoría Heartland: cómo un geógrafo del siglo XIX desarrolló la idea que rige la geopolítica actual». *BBC News*. 18 de enero de 2020. Disponible en: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-51066744>

TORRES, S y RUIZ, A. (2021). «El Corredor Económico de Bangladesh, China, India y Myanmar (BIMC) en el marco de la Ruta de la Seda». *Red de Estudios Estratégicos y Diplomáticos*. 29 de junio de 2021. Disponible en: <https://www.redestudiosestrategicos.com/wp-content/uploads/2021/06/China-Myanmar-Bangladesh-India-1.pdf>

VIDALES GARCIA, A. «La nueva ruta de la seda y el resurgimiento geopolítico de China». *Bie3: Boletín IEEE* [en línea]. 2016, núm. 3, pp. 387-399 [consulta: enero de 2023]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6019481>

VILLA RODRÍGUEZ, M; DE PADUA QUELLÁ, R. «Dinastías chinas». *Cultura china*. Febrero 2023. Disponible en: <https://culturachina.net/historia-de-china/dinastias-chinas/>

YUNLONG, L. «Desarrollo futuro de la Iniciativa del Cinturón y la Ruta de la Seda». *Revista Centroamericana de Administración Pública* [en línea]. 2020, núm. 78. pp. 212-219 [consulta: abril de 2023]. Disponible en: <https://ojs.icap.ac.cr/index.php/RCAP/article/view/132/269>

ZAMBRANO JAUREGUI, C. «El multilateralismo actual: crisis y desafíos». *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad* [en línea]. 2013, vol. 8, núm. 1, pp. 45-60 79 [consulta: febrero de 2023]. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=92729194003>

ZAMORA, A. *De Ucrania al Mar de la China. El eje ruso-chino ante un occidente roto*. 1ª ed. Madrid: Akal, 2022.

ZAMORA, A. *Política y geopolítica para rebeldes, irreverentes y escépticos*. 1ª ed. Madrid: Akal, 2016.

Listado de abreviaturas

ADB.....	Asian Development Bank
AIIB.....	Asian Infrastructure Investment Bank
ASEAN.....	Association of Southeast Asian Nations
BCIMEC....	Bangladesh, China, India, Myanmar Economic Corridor
BERD.....	Banco Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo
BOC.....	Bank of China
BRI.....	Belt and Road Initiative
BRICS.....	Brasil, Rusia, India, China, Sudáfrica
CCB.....	China Construction Bank
CCID.....	Comisión Central de Inspección de la Disciplina
CDM.....	Convención de Derecho del Mar
CEE.....	Comunidad Económica Europea
COSCO.....	China Ocean Shipping Company
CPEC.....	China-Pakistan Economic Corridor
CSIS.....	Center for Strategic and International Studies
EEUU.....	Estados Unidos de América
EI-K.....	Estado Islámico-Khorasan
FDP.....	Final Degree Project
ICBC.....	Industrial and Commercial Bank of China
I+D.....	Investigación más Desarrollo
IED.....	Inversión Extranjera Directa
KTM.....	Kuomintang
LAC.....	Línea de Control Real

NELBEC.....New Eurasian Land Bridge Economic Corridor

OBOR.....One Belt One Road

OCDE.....Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos

OCS.....Organización de Cooperación de Shanghai

OTAN.....Organización del Tratado del Atlántico Norte

PCCh.....Partido Comunista de China

PIB.....Producto Interior Bruto

RIC.....Rusia, India, China

ROI.....Región del Océano Índico

RPCh.....República Popular de China

SLCO.....Sea Lines of Communications

SOE.....State Owned Enterprises

TFG.....Trabajo Final de Grado

TIC.....Tecnologías de la Información y de la Comunicación

UE.....Unión Europea

URSS.....Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas

USA.....United States of America

ZEE.....Zona Económica Exclusiva

Anexo A. Cartografía del dragón asiático.



Figura 22. “Principales ríos de China”. Fuente: (www.edupunto.com)

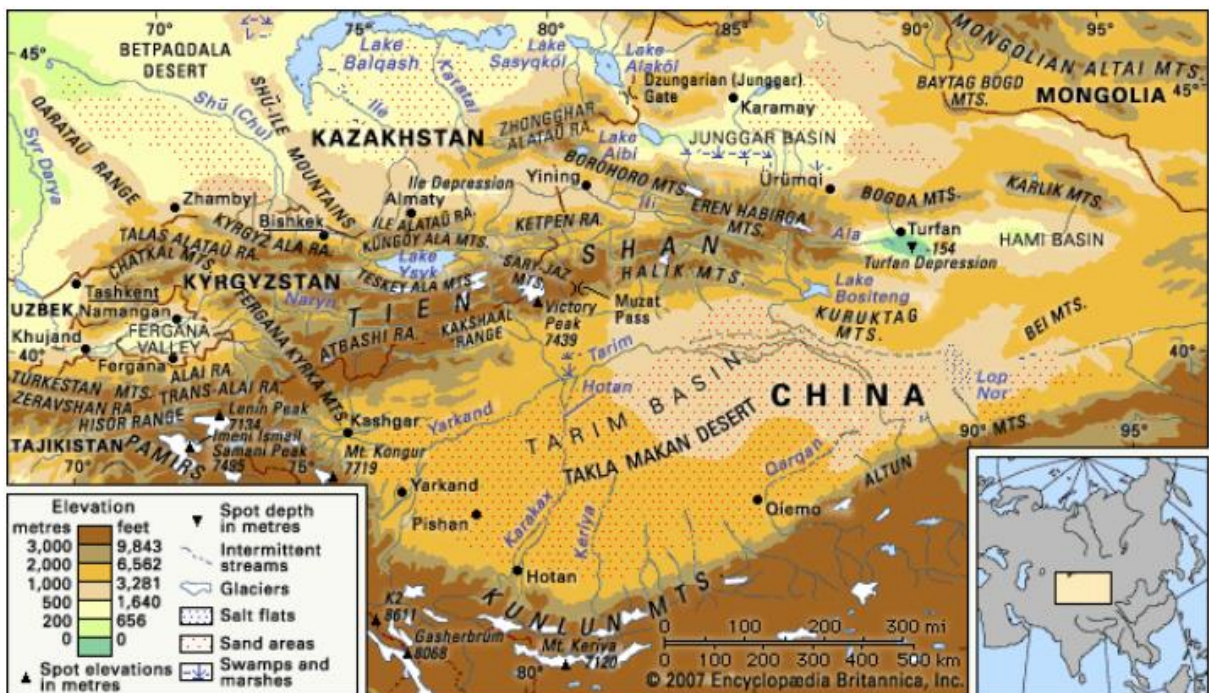


Figura 23. “Mapa geográfico del desierto de Taklamakan”. Fuente: (www.geografia.laguia2000.com)

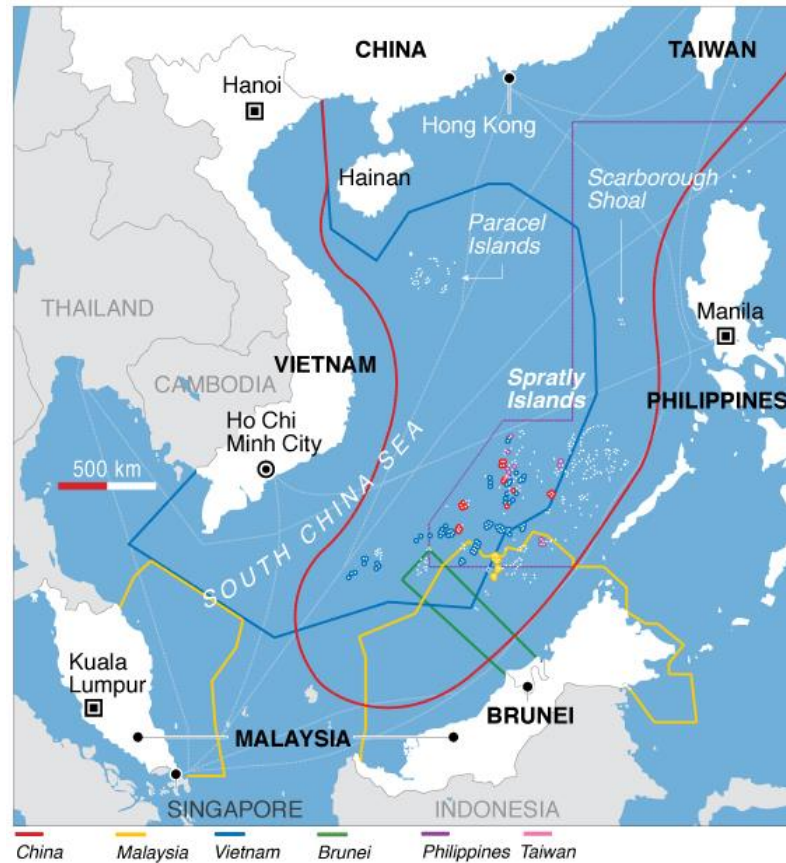


Figura 26. "Reclamaciones territoriales en el Mar del Sur de China" Fuente: (www.commonswikimedia.org)



Figura 27. "Reclamaciones territoriales en el Mar de China Oriental" Fuente: (<https://www.bbc.com/>)