

## 作为历史钟摆的新丝绸之路：中国“西部之旅”为欧洲带来的机遇

## The New Silk Road as the Pendulum Axis of History: China's "Journey to the West" Opens a Range of Opportunities to Europe

g.higueras@hotmail.com

Georgina Higuera\*

*Nebrija University*  
Department of International Relations  
28015 Madrid (Spain)

---

历史的钟摆让西方回归东方，如同回到马可波罗时代一样。中国通过新丝绸之路政策向世界提出了更为包容的全球经济多极化发展政策。尽管中国的崛起给很多国家，尤其是周围邻国带来忧虑，但在短短五年时间内，“一带一路”的倡议在全球合作计划和增添新的追随者方面确实取得了长足的进步。本文主要分析欧洲各国对该政策的担忧，以及该政策所提供的可持续发展的模式、机会、解决方式，以及当下存在的不平等、气候变化和保护主义倾向等问题。新丝绸之路是一个独特的机会，可以使欧亚大陆两个极

---

The pendulum of History leaves the West to return to the East, as in the times of Marco Polo. China has found in the resurrection of the Silk Road the instrument for a more inclusive global economic growth and that is also in line with the multipolar world that the government proposes. In just five years, The Belt and Road Initiative, as it is formally referred to, has made great strides in its revolutionary global connection plan and added new followers, despite of the swiftness of the Chinese's ascent is scaring many countries, especially its neighbors. The purpose of this article is to analyze the misgivings of Europe

---

\* Georgina Higuera is a journalist specialized in Asia, a writer and an associated lecturer at different universities, including the University of Hubei. She has a master in Chinese History by Beijing University (1981), where she centered her research in History of Chinese International Relations (1839-1949). She has written articles, essays and fiction about China and she is the vice-president of Cátedra China and president and founder of Association of former Spanish Student in China.

作为历史钟摆的新丝绸之路：中国  
“西部之旅”为欧洲带来的机遇

The New Silk Road as the Pendulum Axis of  
History: China's "Journey to the West"...

2

端更加接近，同时进一步加深欧亚大陆之间的相互理解。

**[关键词]** “一带一路”；习近平；中国；  
欧盟；中亚；16 + 1

and the range of opportunities that Beijing is offering to create together a model of sustainable development and address the major challenges that affect both: inequality, climate change and protectionist drift. The New Silk Road is a unique opportunity to bring closer the two extremes of Eurasia, which today, more than ever, need to understand each other.

**Key words:** Belt & Road Initiative; Xi Jinping; China; European Union; Central Asia; 16+1.

---

## 1. Introducción

China ha encontrado en la restauración de la antigua Ruta de la Seda un instrumento global con el que consolidarse como la gran potencia del siglo XXI. Convencida de que el desarrollo de los países menos favorecidos es fundamental para su propio avance económico se ha empeñado en un plan de conexión global de consecuencias revolucionarias al que ya se han sumado más de 70 gobiernos.

Cuando se cumplen cinco años del lanzamiento de la iniciativa, Pekín pretende convertirse en la locomotora de un crecimiento inclusivo y sostenido que impulse la cooperación con los países más industrializados y logre resultados positivos donde antes fracasaron las iniciativas de estos.

Somos testigos de uno de esos momentos singulares de la historia en que el eje político y económico cambia. Hace tres o cuatro siglos osciló hacia el oeste, y la pequeña Europa dominó el planeta. Hoy vuelve a girar hacia el este por la misma senda, y en el horizonte comienza a vislumbrarse un nuevo orden mundial en el que China tendrá mucho que aportar. El trayecto de este péndulo de poder no es otro que la nueva Ruta de la Seda.

Muchos politólogos compararon lo que oficialmente se denomina “Una Franja, una Ruta”, con el Plan Marshall que EE.UU. ofreció a Europa para su reconstrucción tras la Segunda Guerra Mundial. Ajustado al valor actual, el plan con el que Washington modeló las relaciones con sus aliados ascendió a unos 130.000 millones de dólares, apenas una sombra de los 3,14 billones de las reservas que atesoraba China al iniciarse 2018. Pekín, que se ha apresurado a llenar el vacío dejado en el escenario internacional por la política proteccionista y aislacionista del presidente Donald Trump, se ha manifestado dispuesto a poner buena parte de sus ahorros al servicio de

una iniciativa que quiere cambiar la forma en que se relacionan los países en el mundo multipolar que defiende.

Europa, una de las prioridades estratégicas de China, tiene ante sí todo un abanico de oportunidades para colaborar en la creación de un modelo económico más sostenible y capaz de abordar los grandes retos actuales: desigualdad, cambio climático y deriva proteccionista. Defensor a ultranza de un mundo multipolar, Pekín quiere frenar el recelo que despierta la rapidez de su avance, sobre todo entre sus vecinos, y ha tendido la mano a Bruselas para que juntos impulsen la conectividad y el cambio tecnológico de Eurasia, África y América Latina.

Durante el primer Foro Internacional de la Franja y la Ruta, celebrado en Pekín, en mayo de 2017, el presidente Xi Jinping aseguró que “el comercio es el motor del desarrollo económico” y defendió el libre comercio con unas “reglas e inversión mundiales justas, razonables y transparentes”. Xi se comprometió a invertir de inmediato más de 100.000 millones de euros, de los que 13.300 millones irán al fondo creado para el desarrollo de la Ruta de la Seda; se prestarán 50.400 millones; se darán 8.000 millones en ayudas a países en desarrollo y organismos de las naciones de la ruta, y el sector financiero moverá otros 40.000 millones para la expansión de firmas en el extranjero<sup>1</sup>. Se prevé que en los próximos cinco años la inversión supere los 700.000 millones de euros.

La inserción de la Franja y la Ruta en los estatutos del PCCh durante el XIX Congreso del partido, celebrado en octubre de 2017, y en la Constitución china durante el pleno de la Asamblea Popular Nacional (APN) de marzo de 2018 revelan que esta iniciativa es mucho más que un proyecto de inversión en infraestructuras. Se trata de utilizar la economía para forjar un nuevo tipo de relación bilateral entre China y los países que se han sumado al plan para tejer juntos un sistema de colaboración y beneficio mutuo en el que sea posible emprender proyectos imaginativos que impulsen un desarrollo limpio, sostenido y con visión de futuro.

El pasado 11 de marzo, el ministro de Comercio Zhong Shan anunció que “China facilitará el comercio electrónico a través de macrodatos, computación en la nube y servicios de inteligencia artificial, para ayudar a países de la Franja y la Ruta a desarrollar la economía digital y adaptarse a la globalización económica”<sup>2</sup>. Estas nuevas plataformas de cooperación se

---

<sup>1</sup> <http://www.lavanguardia.com/economia/20170514/422582558362/china-ruta-de-la-seda.html> Consultado el 01/03/2018

<sup>2</sup> <http://spanish.peopledaily.com.cn/n3/2018/0312/c31621-9435925.html>, consultado el 11/03/2018

agregarán a las zonas piloto de libre comercio y a las de industrialización y desarrollo, que prevé la iniciativa. Según cálculos del ministro, en cinco años, China podrá exportar por valor de 1,8 billones de euros a los participantes en la nueva Ruta de la Seda, que también incluye América Latina en su brazo transoceánico.

“Con la Franja y la Ruta, China se posiciona como líder de una nueva forma de globalización”<sup>3</sup>, afirma Jonathan Hillman, director del Proyecto de Reconexión de Asia del estadounidense Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales (CSIS, en sus siglas en inglés) para quien el éxito de esta iniciativa reside en la flexibilidad con que aborda tres aspectos fundamentales. Primero la disposición a trabajar con cualquier gobierno, incluidos los que sufren conflictos activos, como Siria y Yemen. Segundo, la confección de un presupuesto sin restricciones rigurosas para cumplir las salvaguardas sociales y medioambientales. Y tercero, la negociación de los pagos, en la que es posible el intercambio por recursos naturales y se acepta tomar una participación en caso de impago.

Empeñado en el éxito del proyecto, Xi Jinping ha colocado al frente de este a Han Zheng, de 63 años, uno de los cuatro viceprimeros ministros del Gobierno nombrados en marzo por el pleno de la APN, y el único que es uno de los siete miembros del Comité Permanente del Politburó del PCCh, máximo órgano de poder del partido. Han Zheng, hasta entonces jefe del partido en Shanghai, tiene también a su cargo la protección del medio ambiente, los ingresos fiscales y el presupuesto.

## 2. La Eurasia de Xi Jinping

El ambicioso programa chino podría considerarse un exceso, pero existe un amplio consenso internacional sobre que la falta de infraestructuras es uno de los mayores obstáculos para el crecimiento económico de los países menos desarrollados. En este sentido, el Banco Asiático de Desarrollo (ADB) estimó en 2016 que el desarrollo de Asia desde ese año a 2030 precisa una inversión en infraestructuras de 26 billones de dólares o 1,7 billones por año, el doble de lo que había previsto en 2009. Para sus cálculos, el ADB contabiliza a sus 45 países miembros, en lugar de los 32 que formaron parte del estudio de 2009<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Hillman, J. *China's Belt and Road Initiative: Five years later*, Testimonio ante la Comisión de Revisión Económica y de Seguridad China-EE.UU. del Senado norteamericano, 25/01/2018

<sup>4</sup> <https://www.adb.org/publications/asia-infrastructure-needs> Consultado el 22/03/2018

**Table 1: Estimated Infrastructure Investment Needs by Region, 45 DMCs, 2016-2030  
(\$ billion in 2015 prices)**

| Region/<br>Subregion    | Projected<br>Annual<br>GDP<br>Growth | 2030<br>Population<br>Projected<br>(billion) | 2030<br>Projected<br>GDP<br>Per<br>Capita<br>(2015\$) | Baseline Estimates  |                   |                                       | Climate-adjusted Estimates** |                   |                                       |
|-------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------|---------------------|-------------------|---------------------------------------|------------------------------|-------------------|---------------------------------------|
|                         |                                      |                                              |                                                       | Investment<br>Needs | Annual<br>Average | Investment<br>Needs<br>as %<br>of GDP | Investment<br>Needs          | Annual<br>Average | Investment<br>Needs<br>as %<br>of GDP |
| Central Asia            | 3.1                                  | 0.096                                        | 6,202                                                 | 492                 | 33                | 6.8                                   | 565                          | 38                | 7.8                                   |
| East Asia               | 5.1                                  | 1.503                                        | 18,602                                                | 13,781              | 919               | 4.5                                   | 16,062                       | 1,071             | 5.2                                   |
| South Asia*             | 6.5                                  | 2.059                                        | 3,446                                                 | 5,477               | 365               | 7.6                                   | 6,347                        | 423               | 8.8                                   |
| Southeast<br>Asia       | 5                                    | 0.723                                        | 7,040                                                 | 2,759               | 184               | 5.0                                   | 3,147                        | 210               | 5.7                                   |
| The Pacific             | 3.1                                  | 0.014                                        | 2,889                                                 | 42                  | 2,8               | 8.2                                   | 46                           | 3.1               | 9.1                                   |
| Asia and<br>the Pacific | 5.3                                  | 4.396                                        | 9,277                                                 | 22,551              | 1,503             | 5.1                                   | 26,166                       | 1,744             | 5.9                                   |

Note: \*Pakistan and Afghanistan are included in South Asia. \*\*Climate change adjusted figures include climate mitigation and climate proofing costs, but not include other adaptation costs, especially those associated with sea level rise.

Source: 2015 Revision of World Population Prospects, United Nations; ADB estimates.

Hace más de 22 siglos que avezados mercaderes a lomos de camellos abrieron una vía, a través de Asia Central y Oriente Próximo, por la que comerciaron con los productos que encontraban a su paso y facilitaron los trueques entre los dos extremos del continente euroasiático. Esta senda de las caravanas hacía ya mucho tiempo que había caído en desuso cuando recibió el nombre de Ruta de la Seda por el geógrafo y científico alemán Ferdinand von Richthofen (1833-1905). Durante su apogeo, hasta que ser desbancada en el siglo XV por la mejora del transporte marítimo, consiguió el florecimiento del comercio a lo largo de todo su recorrido, fomentó el intercambio de culturas, religiones y filosofías, además del conocimiento de avances como el hierro fundido, las tijeras, la pólvora, el papel y la seda de Oriente o el vidrio de Occidente. También enriqueció la agricultura: “Occidente tenía manzanas e higos, pero la pera, el melocotón y todos los cítricos -limones, mandarinas y todos los tipos de naranjas—le llegaron de China”<sup>5</sup>.

La ruta terrestre original se complementó con la de las especias, que procedentes de las islas del sureste asiático e India enriquecieron la cocina y la farmacia occidentales. Aloe, sándalo, ruibarbo, almizcle, alcanfor, incienso y cáñamo, junto con las especialmente preciadas canela y pimienta

<sup>5</sup> Folch, D. *La construcción de China*. Barcelona: Península, 2002: 260.

negra, recorrieron los confines de Eurasia y fueron la esencia de un pujante comercio.

La Ruta de la Seda tuvo una importancia fundamental en la evolución de los más variados aspectos de la vida social y cultural del Imperio del Centro. “Las discrepancias con la mentalidad oficial se verán alimentadas por la creciente influencia extranjera, alcanzando su culmen en la dinastía Tang, una época de gran desarrollo cultural en la historia de China”, señala Peñataro Sánchez al recordar que propició nuevos estilos en la música y la incorporación a esta, procedentes de Persia, de algunos de los principales instrumentos que se conservan hasta nuestros días, como “la *pipa* —un tipo de laúd—, el *bili* —caña de bambú con boquilla de doble lengüeta—, el *konghou* —un tipo de arpa—y el *jiegu* —un tambor con forma de reloj de arena—”<sup>6</sup>.

En 2013, Xi Jinping se inspiró en ambas rutas para alumbrar su proyecto estrella, al que denominó La Franja y la Ruta. China quiere “reforzar los lazos económicos y la cooperación, y ampliar el espacio de desarrollo de los países de Eurasia”, dijo Xi cuando lo presentó en la capital kazaja, Astaná.

Hoy, cinco años después, este titánico plan de infraestructuras de transporte de mercancías, hidrocarburos, pasajeros y alta tecnología es visto como uno de los motores del crecimiento mundial. “Las reglas de oro para la promoción de esta iniciativa consisten en deliberación en común, construcción conjunta y beneficios para todos”,<sup>7</sup> declaró el ministro de Exteriores Wang Yi, el pasado 8 de marzo, en la conferencia de prensa celebrada con motivo del pleno de la XIII APN.

Al igual que la absoluta mayoría de las caravanas no realizaba el trayecto completo de Europa a China, sino que cada grupo de mercaderes se unía en el punto que le interesaba y se daba la vuelta cuando llevaba las alforjas llenas, no existe un plan maestro para la Franja y la Ruta. Según Pekín, se trata de aglutinar esfuerzos para un desarrollo común. Sin embargo, la falta de un plan de acción preciso es la cuestión más denostada por los críticos, que consideran que la ausencia de concreción beneficia sobre todo a las empresas chinas, que son las que obtienen mayores facilidades para financiar sus proyectos.

<sup>6</sup> García-Noblejas, G. (ed.). *China, Pasado y presente de una gran civilización*. Madrid: Alianza Editorial, 2012: 464.

<sup>7</sup> <http://spanish.peopledaily.com.cn/n3/2018/0308/c31621-9434495.html> Consultado el 10/03/2018.

### 3. La tercera revolución China

Tras la revolución comunista de Mao Zedong y la mercantilista de Deng Xiaoping, Xi Jinping ha iniciado la tercera revolución china, la tecnológica, con la que pretende situar el país en la cúspide de los más avanzados. Desde su llegada al poder en noviembre de 2012, Xi se ha mostrado convencido de que ha llegado la hora de China, se ha pronunciado a favor de su renacimiento y defiende la exportación a otros países de su exitoso modelo de crecimiento económico para impulsar el desarrollo, compartir los beneficios y construir una “comunidad de destino común para la humanidad”. Estas aspiraciones se vertebran a través de la Franja y la Ruta.

De acuerdo con los datos del Fondo Monetario Internacional (FMI), China se convirtió en 2014 en la mayor economía del mundo por Paridad de Poder Adquisitivo (PPA). El FMI anunció que Pekín había desbancado a Washington cinco años antes de lo previsto. El *sorpasso* ha seguido aumentando desde entonces. En 2017, la economía china por PPA alcanzó 23,12 billones, frente a los 19,36 billones de EE.UU., aunque el PIB chino está por debajo del norteamericano si no se le aplican los ajustes del poder de compra (11,94 billones).

Para Xi Jinping lo importante es trasladar el crecimiento económico a la ciudadanía, de manera que se pueda alcanzar en la próxima década una “sociedad modestamente acomodada”. Con 1.380 millones de habitantes, China necesita aún un empujón para elevar su renta per cápita, que en 2017 se situó por PPA en 16.624 dólares, lo que la coloca en el puesto 81 de los 195 países cuyos datos macroeconómicos barajan los organismos internacionales. Esto revela que todavía se encuentra muy lejos de los países desarrollados, incluido su rival estadounidense, situado en el puesto 13, con 59.495 dólares.

A nadie se le escapa que la Franja y la Ruta tiene también un importante componente interno, tanto por la necesidad china de encontrar nuevos mercados para su producción y sus cuantiosos excedentes, como por la urgencia de equilibrar el desarrollo del país, que ha alcanzado altas cotas a lo largo de la costa este, mientras que el centro y el oeste están más atrasados. Empeñado en conseguir una mejor distribución de la riqueza, Xi Jinping ha emprendido la ‘conquista del oeste’ con el mismo ímpetu que los estadounidenses en el siglo XIX. Sus esfuerzos se extienden desde la antigua capital china, Chang’An —hoy capital de la céntrica provincia de Shaanxi con el nombre de Xi’An—, a las provincias de Gansu, Qinghai y Xinjiang. Especialmente pretende convertir esta última en el polo de desarrollo de la Franja y la Ruta, debido a su situación fronteriza con la mayoría

de las nuevas repúblicas centroasiáticas surgidas de la desmembración de la antigua Unión Soviética.

El principal escollo que afrontan los proyectos de infraestructura, según los analistas, es la falta de la financiación, que en la mayoría de los casos suele ser pública, aunque se invite a empresas privadas a participar en ellos. Xi Jinping abordó esta cuestión nada más lanzar su plan. Los impedimentos puestos por EE.UU. para satisfacer la demanda de Pekín de elevar, de acuerdo al peso que ya tenía China en la esfera internacional, su participación en instituciones financieras internacionales como el FMI y el Banco Mundial, llevaron al presidente a establecer otras organizaciones paralelas desde las que apoyar sus planes e inversiones. Lo primero que se creó fue el Fondo de la Ruta de la Seda, dotado con 40.000 millones de dólares y nutrido conjuntamente por las reservas de divisas chinas, la Corporación de Inversión de China (el fondo soberano más importante), el Banco de Exportación-Importación de China y el Banco de Desarrollo de China<sup>8</sup>.

Pese a que Washington instó a sus aliados a no apoyar la institución financiera que el líder chino se disponía a fundar, la mayoría de ellos aceptaron la invitación para convertirse en socios fundadores del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (BAII), inaugurado en 2014, con un capital inicial de 50.000 millones de dólares. Con sede en Pekín, según su director, Jin Liqun, el BAII cuenta actualmente con 80 miembros<sup>9</sup>, entre ellos Reino Unido, Francia, Alemania, España, Canadá, Australia, Rusia, Italia y Corea del Sur. Los grandes ausentes son Estados Unidos y Japón.

En 2014, también con el impulso de China, los BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Suráfrica) fundaron el Nuevo Banco de Desarrollo (NBD), con un capital autorizado de 100.000 millones de dólares e inicial suscrito de 50.000 millones. Tiene su sede en Shanghai y se complementa con un fondo de reserva denominado Acuerdo de Reservas de Contingencia, para evitar presiones de liquidez. Especializado en la cooperación Sur-Sur, el NBD, que ha decidido abrirse a nuevos socios a partir de 2021, “apoya inversiones en proyectos de desarrollo sostenible, lo que incluye infraestructuras, economía verde, suministro de agua y ciudades inteligentes”<sup>10</sup>. Tanto el

---

<sup>8</sup> [http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano\\_es/contenido?WCM\\_GLOBAL\\_CONTEXT=/elcano/elcano\\_es/zonas\\_es/ari18-2015-esteban-otero-que-podemos-esperar-nueva-ruta-de-la-seda-y-banco-asiatico-de-inversion-en-infraestructuras-liderados-por-china](http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/ari18-2015-esteban-otero-que-podemos-esperar-nueva-ruta-de-la-seda-y-banco-asiatico-de-inversion-en-infraestructuras-liderados-por-china) Consultado el 28/02/2018.

<sup>9</sup> <http://www.expansion.com/economia/2017/06/17/5944e8fee5fdeacc6b8b4579.html> Consultado el 15/03/2018.

<sup>10</sup> <https://es.rbth.com/economia/2017/04/05/el-banco-de-desarrollo-de-los-brics-define-su-nue->



NBD como el BAII ya están financiando en varios países proyectos vinculados a la Nueva Ruta de la Seda.

Un informe del CSIS critica que el 89% de las empresas que intervienen en proyectos de la Ruta de la Seda financiados por Pekín son chinas. El 7,6% son locales, y solo el 3,4% son empresas extranjeras sin vinculación al país en el que se ejecuta el proyecto. El estudio añade que los procedimientos de adjudicación de los contratos y su transparencia “están en muchos casos muy alejados de los estándares internacionales”<sup>11</sup>.

El foco inicial de la Franja y la Ruta fueron los países vecinos de China, pero de inmediato se hizo evidente que Europa forma parte de la periferia que Pekín necesita para hacer realidad su sueño de renacimiento, y que el Mediterráneo y el África oriental son las venas que alimentan la arteria principal. La oferta de Xi, avalada por la ingente cantidad de reservas de China y realizada en un momento de crisis económica mundial, tuvo un efecto llamada sobre otros muchos países, incluidos los de América Latina, que han buscado fórmulas diversas para vincular sus proyectos a esta corriente transformadora.

Los críticos señalan que el principal objetivo de China es liberarse del enorme fardo de sus excedentes de producción. Pekín es consciente del malestar que ha generado en numerosos países el desequilibrio de su balanza comercial, con un saldo siempre favorable a China. De ahí los esfuerzos realizados en los últimos años para reducirlo, en especial con los países incluidos en la Franja y la Ruta, y su decisión de realizar a finales de 2018 su primera Exposición Internacional de Importación, con la que promover una mayor apertura de su mercado.

El volumen de comercio entre China y los países a lo largo de la Franja y la Ruta aumentó en 2017 el 17,8% interanual, hasta casi alcanzar los 1,2 billones de dólares. Esto representa un incremento porcentual de más de tres puntos sobre la totalidad del comercio chino mundial. Según la Administración General de Aduanas, el volumen total de comercio en 2017 alcanzó los 4,28 billones de dólares, un 14,2% más que el año anterior. El superávit se redujo el 14%, para situarse en 442.000 millones de dólares<sup>12</sup>.

---

va-estrategia\_735316 Consultado el 15/03/2018.

<sup>11</sup> <http://www.expansion.com/blogs/economia-casaamerica/2018/02/09/latinoamerica-nueva-frontera-para-la.html> Consultado el 28/02/2018.

<sup>12</sup> <https://www.efe.com/efe/america/economia/china-cierra-2017-con-un-alza-de-su-comercio-exterior-tras-dos-anos-caidas/20000011-3489913> Consultado el 08/03/2018.

#### 4. La diplomacia del tren

Con 25.000 kilómetros de alta velocidad, y un total de 127.000 kilómetros de vías férreas, lo que la coloca a la cabeza del mundo, China pretende sustituir por locomotoras los camellos de las antiguas caravanas. “Construiremos la Ruta de la Seda de la alta velocidad”<sup>13</sup>, dijo en 2015 He Huawu, miembro de la Academia de Ingeniería e ingeniero jefe del Comité de Ferrocarriles de China.

La diplomacia de seducción de la República Popular ha pasado del ping pong y los pandas a subirse al tren. China se apoya en la red ferroviaria de alta velocidad más moderna y desarrollada, que a nivel interior tiene previsto alcanzar los 45.000 kilómetros en 2030; en la puesta en marcha desde septiembre pasado del tren más rápido del mundo, que recorre los 1.318 kilómetros que separan Pekín de Shanghai en cuatro horas y media<sup>14</sup>; en el diseño y la fabricación de gran cantidad de productos tecnológicos relacionados con el control de trenes, los equipos y la seguridad del transporte, así como en unos precios más ajustados que los de sus grandes competidoras japonesas y europeas para hacer del ferrocarril su tarjeta de visita.

El impulso dado al transporte ferroviario internacional es espectacular. Hace 10 años no existía ningún servicio regular entre China y Europa. Desde finales de 2017, están conectadas, según la agencia oficial Xinhua, 28 ciudades chinas con 29 europeas de 11 países, incluido el trayecto ferroviario más largo del mundo, de 13.052 kilómetros, que en noviembre de 2014 unió por primera vez Yiwu, en la costa este de China, con Madrid. La agencia añade que entre 2011 y 2017 circularon entre China y Europa más de 4.000 trenes de mercancías.

El transporte marítimo mantiene un dominio absoluto en el comercio internacional, con el 94% del volumen total y el 64% del valor en 2016. En ese año, el ferroviario ascendió al 1% del volumen y el 2% del valor, pero la considerable reducción de tiempo que supone con respecto al marítimo, y de precio frente al aéreo, ha desatado una competición feroz, que le permitió crecer el 144% en valor de carga en la primera mitad del año pasado<sup>15</sup>.

---

<sup>13</sup> “One belt, one road”: An economic road map. The Economist. Intelligence Unit. <http://www.cpppc.org/u/cms/ppp/201708/15172331w9f5.pdf> Consultado 01/03/2018.

<sup>14</sup> <http://www.elmundo.es/economia/2017/09/02/59a9a1afca47414e218b45a2.html> Consultado el 12/03/2018.

<sup>15</sup> <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways> Consultado el 11/03/2018.

El impacto de la estrategia ferroviaria china ha encendido las alarmas de su mayor competidor, Japón, que ha emprendido entre la vecindad una competición sin cuartel para hacerse con algunos de los más importantes contratos en liza. Entre estos destaca el proyecto de alta velocidad Singapur-Kuala Lumpur, de 350 kilómetros, con un presupuesto estimado de 15.000 millones de dólares. Esta línea forma parte del proyecto ferroviario más ambicioso de la zona, de 3.000 kilómetros de longitud, entre Singapur y la sureña ciudad china de Kunming. En diciembre de 2017, Pekín comenzó la construcción del tramo que conectará Kunming con Bangkok, a través de Tailandia y Laos, que deberá entrar en funcionamiento dentro de cuatro años. El desarrollo de la alta velocidad en Indonesia y Vietnam también es foco de la rivalidad China-Japón.

Situado en el corazón de la Ruta de la Seda, Irán se ha comprometido a dedicar hasta 2025 el 1% de sus ingresos por hidrocarburos —unos 25.000 millones de dólares— en la modernización y ampliación de su raquítica y obsoleta red ferroviaria. China, su principal socio comercial antes de la firma del acuerdo nuclear que ha permitido el levantamiento de las sanciones económicas internacionales que pesaban sobre el país, ha sido la primera en relanzar la cooperación con Teherán. El primer tren de carga directo alcanzó la capital iraní en febrero de 2017 y poco después el Banco de Exportación e Importación de China autorizó un crédito de 1.500 millones de dólares para el ferrocarril Teherán-Mashhad, una línea de 926 kilómetros, que será clave en la conexión que, desde la capital de la provincia china de Xinjiang, Urumqi, enlazará, Kazajistán, Kirguizistán, Uzbekistán y Turkmenistán para, a través de Irán, conectar con Turquía y el resto de Europa. La *tarta* iraní no solo se la disputan China y Japón, sino también Alemania, Francia, Italia y Rusia.

Tokio ha diseñado, junto con India, lo que denomina el Corredor de Crecimiento Asia-Africa (AAGC, en sus siglas en inglés), que refleja la convergencia de los intereses económicos y estratégicos de estos dos países en la región indo-pacífica y “la preocupación por la creciente influencia estratégica de China, en concreto a través de la Franja y la Ruta”<sup>16</sup>. Todo apunta a que la competición entre estas dos titánicas iniciativas estimulará el desarrollo de los países que atraviesan.

La *diplomacia del tren* no solo ha levantado recelos en Asia, sino también en Europa, donde China finalizó en 2014 su primer proyecto de alta velocidad fuera del país, la conexión Ankara-Estambul. Su propuesta para

---

<sup>16</sup> <http://isdpa.eu/publication/asia-africa-growth-corridor-aagc-india-japan/> Consultado el 13/03/2018.

unir Belgrado con Budapest, como primer tramo de una vía que se extendería a Skopje (Macedonia) y Atenas chocó con la Unión Europea<sup>17</sup>, que ha ordenado investigar el proceso de licitación por el que se concedió el contrato al consorcio chino. Bruselas sostiene que la adjudicación del contrato contraviene las leyes de competencia europeas. El diario oficial en inglés *Global Times* criticó duramente la decisión de la UE y el retraso de un proyecto que impulsa la integración de los Balcanes con el resto de Europa por sospechas sobre “los motivos y las prácticas” empresariales chinas. “En lugar de seguir sus instintos burocráticos, deben poner los intereses de la gente primero y buscar la cooperación con China que traerá un beneficio tangible a húngaros y otros europeos”<sup>18</sup>, afirma el diario.

La crisis económica que azotó Europa, y sigue sin despejarse totalmente, ha facilitado la adhesión al proyecto chino de los países de Europa Central y Oriental que, a instancias de Pekín, formaron en Varsovia en 2012 un grupo denominado 16+1 (16 europeos más China). Durante el foro de inversiones celebrado en noviembre de 2016 en Riga (Letonia), el primer ministro Li Keqiang definió tres potenciales áreas de cooperación económica: infraestructuras, alta tecnología y energías limpias, en las se comprometió a inyectar 11.000 millones de dólares. Pero en la Unión Europea, a la que pertenecen 11 de los 16 países, se ve con cierta preocupación este acercamiento de China a los Balcanes y a los países de la antigua esfera soviética con los que, como en el caso de Hungría y Polonia, Bruselas mantiene problemas por sus políticas de tinte autoritario, que en cuestiones de derechos humanos casi contravienen los valores fundacionales de la UE.

China, sin embargo, acaricia la idea de conectar, a través del brazo occidental del corredor económico euroasiático, la capital de Bulgaria, Sofía, con Turquía, Irán, Turkmenistán, Uzbekistán, Tayikistán, Kirguistán y la capital de Xinjiang, su provincia más occidental, cuyo territorio es tres veces mayor que el de España (1.664.900 kilómetros cuadrados). Unida a Pekín por alta velocidad desde diciembre de 2014, el Gobierno central quiere convertirla en el eje de la Franja y la Ruta, un polo que irradie desarrollo hacia los vecinos centroasiáticos, con el que atajar los brotes de radicalismo islámico, terrorismo y separatismo que afectan a la región y que en buena medida enraizó la guerra de Afganistán.

<sup>17</sup> <https://www.ft.com/content/9a4aab54-624d-11e7-8814-0ac7eb84e5f1> Consultado el 14/03/2018.

<sup>18</sup> <http://www.globaltimes.cn/content/1034432.shtml> Consultado el 14/03/2018.

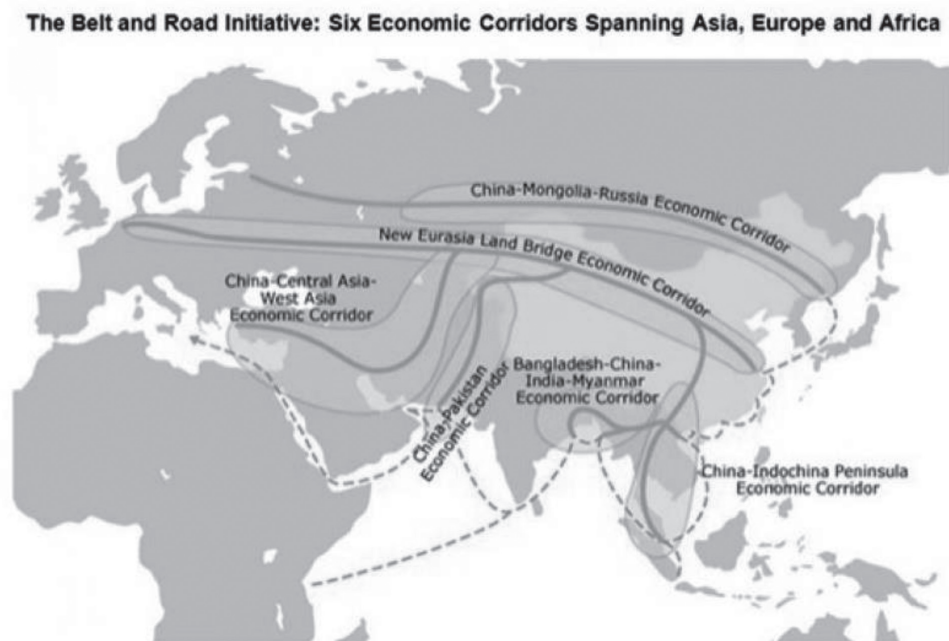
Empeñada en reforzar la arquitectura institucional necesaria para asegurarse el éxito de su iniciativa, China ha impulsado la ampliación de los objetivos de la Organización de Cooperación de Shanghai (OCS). Integrada por China, Rusia, las repúblicas exsoviéticas centroasiáticas, India y Pakistán (estos dos países se unieron en 2016), la OCS se fundó en 1996 para negociar el trazado definitivo de fronteras y luchar contra amenazas comunes, para lo que comparten información de inteligencia. Es la única asociación internacional de carácter defensivo en la que China participa y, desde 2017, estudia la conveniencia de crear otro banco para financiar los proyectos de conectividad y desarrollo de sus socios.

En cuanto al transporte ferroviario convencional, China ha completado varias líneas en distintos países de África: Angola, Kenia, Sudán, Argelia y entre Yibuti y la capital etíope, Addis Abeba. En la actualidad, está tendiendo vías en Guinea Conakry, Senegal, Nigeria, Uganda, Ruanda y Sudán del Sur.

La *diplomacia del tren* llegó incluso a América Latina, donde China es desde 2014 el segundo socio comercial. En los primeros 11 meses de 2017, pese al revés sufrido en 2015 y 2016, experimentó un nuevo impulso con un aumento del 22,2% con respecto al mismo periodo del año anterior, hasta alcanzar los 247.381 millones de dólares. El primer ministro Li Keqiang, durante un viaje en mayo de 2015 por Perú y Brasil, ofreció la posibilidad de construir una vía ferroviaria bioceánica que conectara el Atlántico con el Pacífico a través de esos dos países, lo que fue criticado por el presidente boliviano, Evo Morales, por no contar con su país, que no tiene salida al mar. El proyecto de viabilidad para un trayecto de 5.000 kilómetros fue presentado por una empresa china en octubre de 2016, con un presupuesto de 10.000 millones de dólares y siete años de ejecución.

Morales, mientras tanto, replicó con la presentación del Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC), un proyecto de 2.300 kilómetros que permitiría, a través de un arrendamiento de tierras de Perú, que Bolivia lograra su ansiada salida al mar. La vía conectaría a 160 kilómetros/hora para los pasajeros y a 100 kilómetros/hora para las mercancías el puerto brasileño de Santos con el peruano de Ilo, a través de las ciudades bolivianas de Santa Cruz, Cochabamba y La Paz. Suiza y China ya han expresado su interés en participar en el CFBC y tres gigantes financieros de la República Popular están dispuestos a financiarlo.

## 5. Seis corredores económicos



Corredores: fuente imagen<sup>19</sup>

Según el informe del instituto Bruegel, un importante centro de reflexión financiado por los estados de la UE, multinacionales y ONGs, el megaplan de la Franja y la Ruta conlleva la creación seis corredores económicos en Eurasia: dos marítimos y cuatro terrestres, de los que dos desembocan directamente en la Unión Europea y un tercero, en Europa, pero fuera de la Unión. Tal vez muy pronto haya que añadir uno nuevo, ya que China presentó en enero de 2018 su proyecto de la Ruta de la Seda Polar, que apuesta por aprovechar el deshielo del Ártico para la explotación responsable de sus recursos naturales y el desarrollo de rutas marítimas en la región polar. En marzo comenzó la construcción de su primer barco para la expedición polar.

El estudio de Bruegel destaca que los avances en las conexiones ferroviarias reducirán considerablemente el tiempo del transporte, lo que se

<sup>19</sup> <https://www.semanticscholar.org/paper/China-%E2%80%99-s-Belt-and-Road-initiative-%3A-can-Europe-%3F-garcia-herrero/0974780824868a6045c138c0c7cb2d6607d38ac4>

traducirá en una notable disminución del coste y, por tanto, en un importante estímulo para el comercio a lo largo de todo el continente. “La visión actual de Xi Jinping para la Franja y la Ruta se centra en mejorar la infraestructura del transporte, lo que es una muy buena noticia para Europa en cuanto a fomentar el comercio”<sup>20</sup>.

El atractivo de la fuente inagotable de financiación china “ha propiciado el significativo matrimonio de conveniencia entre Moscú y Pekín”<sup>21</sup>. Lastrado por las sanciones económicas de Occidente, la bajada del precio del crudo y la necesidad de recursos financieros, el oso se dejó abrazar por el dragón que, en mayo de 2015, le convirtió en su primer suministrador energético. Otro factor determinante en el fortalecimiento de los vínculos entre Rusia y China ha sido la política de EE.UU., creciente rival de ambos por motivos geopolíticos y económicos. “Debemos consolidar la confianza política mutua de alto nivel, fortalecer firmemente el apoyo bilateral y mejorar la coordinación estratégica”<sup>22</sup>, dijo Xi a Vladimir Putin el pasado septiembre, durante la IX Cumbre de los BRICS, celebrada en la ciudad costera de Xiamen.

China no apoyó la intervención militar de Rusia en Ucrania y pidió moderación y negociaciones entre las partes, pero tampoco condenó el comportamiento de Moscú. Además, la anexión de Crimea representó un cambio en la política exterior de Pekín, que tradicionalmente se ha pronunciado a favor de la inviolabilidad de la soberanía de los Estados y en contra de los peligrosos movimientos de “división”, que socavan la integridad territorial de un país. Pero el buen entendimiento entre sus líderes, unido a la defensa común de un mundo multipolar, permitió a Xi Jinping capitalizar el malestar desatado entre Putin y Occidente y frenar la desconfianza rusa hacia los planes de Pekín en Asia Central.

El presidente ruso, que sueña con restablecer la influencia de la desaparecida Unión Soviética en las antiguas repúblicas, defendió la vinculación de la Franja y la Ruta con la agónica Unión Económica Euroasiática (UEE), creada por él en 2015 y que agrupa a Armenia, Rusia, Bielorrusia, Kazajistán y Kirguizistán<sup>23</sup>. Al año siguiente, iniciadas las negociaciones para la firma

---

<sup>20</sup> García-Herrero, A. & Xu, J., 2016. China's Belt and Road Initiative: can Europe expect trade gain? *Working paper*, 5: 1-20.

<sup>21</sup> Higuera, G., 2015. La Ruta de la Seda del siglo XXI, *Política Exterior*, 29, 167: 40-52.

<sup>22</sup> [http://www.xinhuanet.com/english/2017-09/03/c\\_136580238.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-09/03/c_136580238.htm) Consultado 12/03/2018.

<sup>23</sup> [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/599432/EPRS\\_BRI\(2017\)599432\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/599432/EPRS_BRI(2017)599432_EN.pdf) Consultado el 16/03/2018.

de un Tratado de Libre Comercio entre China y la UEE, Putin propuso que la Franja y la Ruta se fundiera formalmente con la UEE para alumbrar la Gran Asociación Euroasiática.

La cooperación rusa es fundamental para avanzar en la nueva Ruta de la Seda. Por su suelo discurren dos de los corredores económicos. El del norte es el más operativo. En la actualidad marcha por la vía del ferrocarril transmongoliano que une Pekín y Moscú con trenes de mercancías y pasajeros, que tardan al menos seis días y medio en completar el recorrido. Ya está en construcción un proyecto de alta velocidad entre Moscú y Kazán, que deberá completarse en 2023, con un presupuesto de 21.400 millones de dólares, al que China ha aportado 5.800 millones. Este será el primer segmento de 780 kilómetros, de los 7.000 que separan Pekín de Moscú, trayecto que en alta velocidad quedaría reducido a 33 horas.

El tren que une Yiwu con Madrid deja China por el oeste, atraviesa Kazajstán y luego se une a las vías del transiberiano y el transmogoliano. El Kremlin trató sin éxito durante años de involucrar a Europa en su proyecto de un corredor económico entre Berlín y Vladivostok (en el extremo oriente ruso), que ahora quiere integrar en la iniciativa china, como uno de los muchos caminos ferroviarios de la nueva Ruta de la Seda.

Según una investigación de Price Water house Coopers presentada a la reunión anual de 2017 del Consejo Asesor de Líderes Empresariales Internacionales, 235 de las 2.000 empresas privadas más grandes del mundo están ubicadas en 11 países de economías emergentes a lo largo de la Franja y la Ruta. Muchos de esos países ya cuentan con que la iniciativa china sea un catalizador para su propio crecimiento económico. Algunas de las economías en desarrollo de mayor potencial, como Indonesia, Tailandia y Pakistán, esperan obtener mayor acceso al mercado para sus empresas a través de la mejora de su comercio con otros países de la Franja y la Ruta<sup>24</sup>. Tanto los países directamente involucrados en los corredores económicos, como otros adyacentes, están interesados en sumarse a la nueva red de infraestructuras y esperan beneficiarse de las inversiones en sistemas de transporte, comunicación, energía y agua, que se necesitan con urgencia.

Afganistán, eje del *gran juego* del siglo XIX entre los imperios rusos y británico y agotado por 17 años de ocupación estadounidense, también se ha acercado a China en busca de apoyo para su integración ferroviaria en la región. Rico en gas, petróleo y minerales, Pekín corteja a su vecino no

---

<sup>24</sup> <https://www.strategy-business.com/feature/A-Strategists-Guide-to-Chinas-Belt-and-Road-Initiative?gko=a98e0> Consultado el 15/03/2018.



solo por motivos comerciales sino también de seguridad. China negocia la apertura de una base militar en el montañoso corredor de Wajan, fronterizo con Xinjiang ante el temor a que sea utilizado por uigures militantes del Movimiento Islámico del Turkestán Oriental (ETIM)<sup>25</sup> para cometer ataques en China. El Gobierno afgano, por su parte, teme que se instalen en esa alejada zona elementos del ISIS procedentes de Siria e Irak.

## 6. La Ruta de la Seda Marítima

Para garantizar el movimiento estable de sus mercancías, China tiene sed de puertos de aguas profundas para sus gigantescos cargueros. Su proyecto estrella es el de Guadar, en Pakistán, donde ha invertido 50.000 millones de dólares para la construcción del puerto y una autovía que atraviesa el país de suroeste, donde se encuentra Guadar, a noreste, para conectar con la ciudad de china de Kashgar. Esta instalación tiene la inestimable ventaja geoestratégica de permitir a las importaciones y exportaciones de Pekín eludir el cuello de botella del estrecho de Malaca. Después de cinco años de trabajos, el enorme puerto ha comenzado en marzo sus operaciones, pero la situación del país es tan inestable que se teme que no alcance las previsiones de explotación.

Pakistán dedica 15.000 miembros de las fuerzas especiales antiterroristas a la protección de las instalaciones chinas, pero esta presencia militar masiva ha agravado las tensiones separatistas de Baluchistán, la provincia más pobre del país, en cuyo extremo se encuentra Guadar, una localidad de apenas 200.000 habitantes, que también ha sido conectada a Karachi, el gran puerto paquistaní, con más de 22 millones de habitantes. Muchos expertos vaticinan que nadie va a invertir en ese clima de inseguridad y ven la apuesta por Pakistán como símbolo de los errores de cálculo chinos en la Franja y la Ruta.

Uno de los problemas que se achacan frecuentemente a las inversiones millonarias facilitadas por China es que colocan a los países receptores en una situación muy delicada por la imposibilidad de devolver los créditos con que se financian. En esas circunstancias se encuentran al menos Pakistán, Yibuti, Maldivas, Mongolia, Tayikistán, Kirguizistán, Laos y Montenegro. El pasado marzo el Ministerio de Exteriores rechazó la afirmación del Zhuang Guotu, catedrático de la universidad de Xiamen, en la costera

---

<sup>25</sup> <https://timesofindia.indiatimes.com/world/china/china-in-talks-over-military-base-in-remote-afghanistan-officials/articleshow/62750556.cms> Consultado el 16/03/2018.

provincia china de Fujian, de que “los préstamos chinos generalmente van acompañados de un acuerdo de pago, que utiliza ciertos recursos naturales como garantía”. El portavoz diplomático Geng Shuang insistió en que “China nunca ha pedido ni pedirá a los países pertinentes que utilicen sus recursos naturales como garantía en los acuerdos de crédito”. Sin embargo, aunque no sean garantía, en muchos casos sirven como forma de pago de los créditos cuando el país no tiene liquidez, una de las soluciones flexibles que ofrece China.

La consultora Deloitte señala que, aunque hay que ver cómo se va desarrollando la iniciativa china, no se la puede dejar a un lado porque todo apunta a que en los próximos cinco años Pekín invertirá entre 600.000 y 800.000 millones de dólares más en la Franja y la Ruta, lo que significa que muchas empresas podrán beneficiarse. “Los inversores necesitan mirar los proyectos con una perspectiva más a largo plazo de lo que acostumbran. Y, aunque no minimizamos los riesgos, son menos graves de lo que muchos suponen”<sup>26</sup>.

No hay duda de que China se ha convertido en los últimos años en una potencia marítima, no solo en transporte de mercancías sino también en el armamento y equipamiento de su Armada, lo que ha levantado ampollas entre los vecinos con los que mantiene disputas territoriales: en el mar del Este de China, con Japón, y en el mar del Sur de China, con Filipinas, Vietnam, Malasia y Brunei. Además, India considera intolerable la expansión china por el Índico, un océano en el que Nueva Delhi siempre ha dejado notar su influencia. Pese al malestar de sus vecinos, todo apunta a que Pekín busca afianzarse como la gran potencia marítima asiática, capaz de retar el dominio de la Marina norteamericana en la cuenca asiática del Pacífico.

Para hacer avanzar en la Ruta de la Seda marítima, Pekín se ha apoyado en la modernización y ampliación de puertos a lo largo del “collar de perlas”, según la denominación de Booz-Allen-Hamilton, una empresa contratista del Pentágono, que utilizó ese término para referirse a los puertos de Pakistán, Bangladesh, Myanmar, Camboya y Tailandia, “como *perlas* principales del dispositivo costero de la marina china en el océano Índico”<sup>27</sup>.

---

<sup>26</sup> [https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4406\\_Belt-and-road-initiative/4406\\_Embracing-the-BRI-ecosystem.pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4406_Belt-and-road-initiative/4406_Embracing-the-BRI-ecosystem.pdf) Consultado el 17/03/2018.

<sup>27</sup> [https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4406\\_Belt-and-road-initiative/4406\\_Embracing-the-BRI-ecosystem.pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4406_Belt-and-road-initiative/4406_Embracing-the-BRI-ecosystem.pdf) Consultado el 17/03/2018.

En la estrategia ampliada del *collar* destaca la primera base naval china fuera de su territorio, en Yibuti, abierta en julio de 2017. Este pequeño país del Cuerno de África tiene una privilegiada situación geoestratégica a la entrada del mar Rojo, por lo que varios países occidentales —EE.UU., Japón, Francia e Italia— tienen instalaciones militares en su suelo. Arabia Saudí también ha iniciado la construcción de la suya.

Entre los grandes proyectos portuarios en el Índico que han levantado más polémica se encuentra el de Hambantota, en Sri Lanka, un puerto de aguas profundas que supuso una inversión hace siete años de 1.300 millones de dólares. La imposibilidad de devolver el crédito llevó al Gobierno ceilanés, en 2016, a negociar la venta del 80% de las instalaciones a la compañía estatal China Merchants Port Holding, pero las protestas de los sindicatos y la oposición frenaron la operación. Finalmente, el pasado diciembre se cedió a Pekín en alquiler por 99 años<sup>28</sup>.

En Europa, el buque insignia de las inversiones portuarias ha sido El Pireo. El gigante estatal chino COSCO alcanzó un acuerdo en 2008 para la reforma y ampliación del mayor puerto griego, incluida la construcción de un nuevo muelle en terrenos ganados al mar, con atraques para portacontenedores de 20.000 TEU (contenedores de tamaño estándar), los mayores buques existentes. La obra finalizará en 2019, pero entre 2010 y 2016 ya se logró cuadruplicar el tráfico, y en febrero de 2018 se puso en funcionamiento un atraque para esas bestias marinas, cuyo peso bruto alcanza las 200.000 toneladas<sup>29</sup>.

Para liberarse del pago del crédito, en 2016 Grecia vendió a COSCO el 51% de lo que ya se considera el puerto más eficiente del Mediterráneo y punta lanza de las infraestructuras estratégicas de la nueva Ruta de la Seda en Europa.

Otro puerto que China ha comenzado a cortejar es el portugués de Sines, al sur de Lisboa, el más importante de la península ibérica a nivel de transporte de mercancías, ya que su situación geográfica le convierte en puerta de entrada más al sur del Atlántico norte. COSCO tiene previsto presentarse al concurso, que se celebrará en 2018, para construcción de la nueva terminal. Sines tiene la principal plataforma logística del país, con una terminal petrolera operada por Galp, una petroquímica de Repsol,

---

<sup>28</sup> <https://www.ft.com/content/e150ef0c-de37-11e7-a8a4-0a1e63a52f9c> Consultado el 19/03/2017.

<sup>29</sup> <https://coscospain.com/inicio-de-una-nueva-era-en-piraeus-container-terminal-de-cosco/> Consultado el 19/03/2018.

una térmica y la terminal XXI, de contenedores, explotada desde 2004 por la Autoridad Portuaria de Singapur (PSA), que tiene una concesión por un periodo de 30 años, renovable por otros 30. En febrero de este año han comenzado las obras, financiadas parcialmente con fondos de la UE, de la conexión Sines-Badajoz, que agilizará enormemente el transporte de mercancías desde el país vecino a España y de ahí, al resto de Europa.

“China apoya la participación de Portugal en la Iniciativa de la Franja y la Ruta y alienta la cooperación en investigación marítima y logística portuaria”, dijo Xi Jinping, durante la entrevista que mantuvo con el primer ministro portugués, Antonio Costa, en Pekín en 2016. El presidente insistió en que “China está dispuesta a fomentar la inversión en Portugal y expandirse a áreas como finanzas, seguros, sanidad e infraestructuras”<sup>30</sup>.

La movilidad entre el Mediterráneo y el Atlántico es fundamental para China, de ahí el acuerdo firmado en 2016 con Argelia para la construcción de un megapuerto de aguas profundas en Cherchell, una ciudad a 70 kilómetros de Argel. Clave para la penetración china por el norte y el oeste de África, la inversión estimada es de 3.000 millones de dólares para las dos fases de las obras, con una duración total de siete años. Cuando concluya la primera fase, de cuatro años, la explotará Shanghai Ports.

Uno de cada cuatro barcos que atraviesan el canal de Suez es chino. “Nos consideramos una de las conexiones más importantes de la Franja y la Ruta”<sup>31</sup>, declaró Mahfuz Marzok, vicepresidente de la Autoridad General de la Zona Económica del canal de Suez, para destacar que Egipto confía en que Pekín impulse las inversiones en esa zona logística. En 2016, China se comprometió a invertir en Egipto 13.500 millones de dólares en infraestructuras y tecnología.

## 7. Oportunidad para Europa

Pese a las reservas que un plan tan vasto y complejo suscita en Europa, tanto Bruselas como la mayoría de los gobiernos de la UE están convencidos de que la Franja y la Ruta es un proyecto que ha llegado para quedarse como bandera de la diplomacia china y que situarse al margen significa abandonar el tren de la Historia. Esto fue una de las razones que llevó a la mayoría de los países de la UE a aceptar la invitación para convertirse en socios fundadores del Banco Asiático de Inversión en Infraestructu-

<sup>30</sup> [http://www.xinhuanet.com/english/2016-10/08/c\\_135739058.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2016-10/08/c_135739058.htm) Consultado el 19/03/2018.

<sup>31</sup> [https://news.cgtn.com/news/31597a4d7a677a6333566d54/share\\_p.html](https://news.cgtn.com/news/31597a4d7a677a6333566d54/share_p.html) Consultado el 19/03/2018.

ras. Además, la decisión de Barack Obama de hacer bascular el interés de Estados Unidos del Atlántico al Pacífico y el proteccionismo aislacionista de Donald Trump alientan el acercamiento de los dos extremos de Eurasia, que hoy más que nunca necesitan entenderse y fortificarse frente a las presiones y descalificaciones procedentes del otro lado del Atlántico, como la del diario *The New York Times*, que en agosto pasado tachó la inversión china en Grecia de “una especie de neocolonialismo sin lanchas bombarderas”.

Si bien muchos países desean la relación económica con China, temen que sus políticas se vean afectadas por la manipulación y la presión de Pekín para modificarlas cuando sean contrarias a sus intereses. Recientemente, funcionarios alemanes, estadounidenses, australianos y neozelandeses han denunciado estas conductas<sup>32</sup>. Numerosos analistas europeos argumentan que los chinos han avivado estos temores al castigar a Lituania y Letonia por recibir al Dalai Lama y a Noruega por concederle el premio Nobel al activista Liu Xiaobo.

Amenazada por el Brexit, los populismos y el creciente autoritarismo de países como Hungría, Polonia y República Checa, la mayor preocupación de Bruselas, sin embargo, es la atracción casi irresistible que la nueva Ruta de la Seda ejerce sobre los Estados de Europa Central y Oriental, frente a la percepción de algunos de ellos de que están insuficientemente financiados y son menospreciados por los viejos Estados de la Unión. Aunque China insiste en que quiere una UE unida y en que no compite con ella en los Estados que la integran, la creación del grupo 16+1<sup>33</sup>, ha chirriado enormemente en Bruselas.

La UE teme que los incentivos económicos bilaterales de la Franja y la Ruta profundicen la fractura entre el este y el oeste europeos hasta ser irreconciliables. Analistas y políticos revisan inquietos la teoría del geógrafo británico Halford Mackinder (1861-1947) del ‘Corazón continental’, según la cual dominará el mundo quien controle las áreas internas del continente euroasiático —Asia Central y Europa Oriental—, con fácil acceso a todas las demás regiones. Mackinder consideraba esas áreas el “corazón del mundo”. De ahí que para abrazar sin reticencias la iniciativa china, Bruse-

---

<sup>32</sup> <https://www.brinknews.com/china-europe-and-the-belt-and-road-initiative/> Consultado el 20/03/2018.

<sup>33</sup> El grupo 16+1, formado a iniciativa china, se conoce también como CEEC-China, que son las siglas en inglés de Países del Centro y Este de Europa + China. Está integrado por 11 miembros de la Unión Europea y cinco países balcánicos: Albania, Bosnia-Herzegovina, Bulgaria, Croacia, la República Checa, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Macedonia, Montenegro, Polonia, Rumanía, Serbia, Eslovaquia y Eslovenia.

las precise el compromiso efectivo de Pekín de que no utilizará la Franja y la Ruta para desestabilizar la Unión.

Un detallado estudio de la Red Europea de Institutos de Opinión sobre China (ETNC, en sus siglas en inglés) concluye, sin referirse en concreto a la nueva Ruta de la Seda, que Europa debe impulsar las inversiones chinas, porque “crean o mantienen puestos de trabajo, suministran capital para investigación, desarrollo e innovación, generan riqueza e impuestos para los gobiernos atrapados en la falta de liquidez, crean un nuevo mercado de oportunidades para las firmas europeas tanto en China como en terceros países, construyen y mejoran las infraestructuras e incluso introducen en Europa modelos de negocio innovadores y tecnológicos”<sup>34</sup>. Alerta, sin embargo, del riesgo de que China vulnere las reglas de juego europeas.

La UE espera que el megaproyecto de la Franja y la Ruta, como impulsor de la cooperación entre los dos extremos del continente euroasiático, facilite la apertura del mercado chino a las empresas europeas. Persiste una gran incertidumbre regulatoria y las compañías extranjeras se enfrentan a numerosas restricciones en un mercado altamente competitivo y muy fragmentado y complejo.

La gran ventaja política de China respecto a Occidente es la capacidad de administrar a largo plazo, a causa del control centralizado del poder, lo que le facilita lanzar iniciativas que complementan y enriquecen a las anteriores y pueden marchar de la mano. Es el caso del plan *Made in China 2025*, la estrategia elaborada por Pekín, en mayo de 2015, para impulsar y reestructurar su industria, de manera que se pase de una era de cantidad a una nueva de calidad y eficiencia en la producción. En este campo, Europa con su conocimiento y sus activos de alta tecnología e innovación ofrece una valiosa plataforma a la Franja y la Ruta, además de facilitar la cooperación conjunta China-UE en África y América Latina.

*Made in China 2025* es un plan a treinta años que se ejecutará en tres fases: la primera, hasta 2025, busca reducir las diferencias con otros países desarrollados; en la segunda, a 2035, se trata de fortalecer la posición, y la tercera, en 2045, pretende liderar en innovación. “Con estos objetivos en mente, las autoridades del país aplicarán políticas favorables a la reestructuración de la industria manufacturera, con especial énfasis en

---

<sup>34</sup> Seaman, J. & Huotari, M. & Otero-Iglesia, M. Chinese Investments in Europe, *ETNC Report*. diciembre 2017: 11.

innovación, propiedad intelectual y desarrollo sostenible, mientras promueven la fusión y reorganización de empresas”<sup>35</sup>, señala un documento del Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX).

La nueva Ruta de la Seda deberá ganarse la confianza del sector privado europeo para obtener un verdadero éxito. Tendrá que convencer a las empresas de que es aceptable el riesgo político inherente a un esquema tan mastodónico y Europa deberá entender que el riesgo brinda oportunidades, en especial para los contratistas de seguridad en los proyectos marítimos y terrestres de infraestructuras que China pretende poner en marcha dentro de su plan de conectividad. La construcción de grandes parques logísticos y tecnológicos, además de ciudades inteligentes a lo largo de la Franja y la Ruta, ofrece un sinfín de posibilidades al sector privado.

China y la UE han expresado su voluntad de hacer frente a los grandes y comunes retos que les atenazan: el cambio climático, la desigualdad y la deriva proteccionista. Juntas pueden encontrar y compartir soluciones y dedicarles las inversiones que de forma eficiente vayan trazando un camino que requiere no solo una cantidad ingente de fondos sino también toda la voluntad de los gobiernos y la sociedad civil.

Según Eurostat, las inversiones de China en la UE a finales de 2015 apenas alcanzaban el 2% del total, pero en estos dos últimos años ha habido un aumento considerable en muchos de los países, aunque sin una pauta clara de crecimiento. En España, por ejemplo, casi se cuadruplicó en 2016 con respecto a 2015, alcanzando 1.708 millones de euros. Se centraron en infraestructuras (Urbaser, filial de ACS), fútbol (RCD Espanyol) y negocios inmobiliarios (Edificio España). Sin embargo, en 2017 no alcanzaron los 400 millones. En cualquier caso, la totalidad de inversión directa china en el mundo solo representa el 10% de su PIB, una cifra muy baja si se la compara con las de Francia y Reino Unido que superan el 50% de su PIB, o la de Alemania, el 39%, lo que significa que el dinero de Pekín tiene aún un largo camino para recorrer fuera de sus fronteras.

Además de la cooperación China-UE en materia económica y comercial, la nueva Ruta de la Seda promueve programas culturales, educativos y de intercambio de personas a través de la UNESCO y de la Organización Mundial del Turismo (OMT), para promover rutas y estrechar lazos entre la sociedad civil. España, como gran potencia turística, tiene muchas esper-

---

<sup>35</sup> Gómez Pérez-Cuadrado, E. *Made in China 2015*, Oficina Económica y Comercial de España en Pekín, ICEX, octubre 2016: 3. File:///C:/Users/ghigu/AppData/Local/Packages/Microsoft.MicrosoftEdge\_8wekyb3d8bbwe/TempState/Downloads/DOC2016671546.pdf Consultado el 21/03/2018.

anzas en el mercado chino. En mayo de 2015, en el primer encuentro del programa de la UNESCO sobre las ciudades de la Ruta de la Seda, celebrado en Xi'an, España pidió una revisión de los mapas históricos que terminaban en Venecia para que se incluyera Valencia, ciudad que después fue escogida por esa organización para la celebración de su segundo encuentro.

Como colofón, cabe destacar la propuesta lanzada por el diplomático y exconsul español en Shanghai José Antonio Zorrilla de invitar a China, conforme al acuerdo hispano-marroquí de 1989, a participar en el consorcio para la construcción de un enlace bajo el estrecho de Gibraltar. El túnel permitiría a España convertirse en el nudo transcontinental de Eurasia y África. El proyecto, al acercar los dos continentes, contribuiría enormemente a la conectividad que pretende la nueva Ruta de la Seda, además de convertir a Madrid en un “interlocutor privilegiado” de Pekín. Si China respalda la construcción del túnel, “el enlace entraría a no tardar mucho en fase ejecutiva”<sup>36</sup>.

## 8. Conclusión

China ha logrado construir, en tan solo cinco años, la arquitectura financiera necesaria para hacer realidad su plan de conectividad global, que precisa inversiones millonarias para tener éxito. La nueva Ruta de la Seda se perfila como la locomotora del crecimiento mundial durante las próximas décadas. Lo más importante ahora es generar confianza en el sector privado para que se sumen las empresas.

El desafío que presenta este ambicioso proyecto no tiene parangón en la Historia. Su plan de conectividad y su empeño en la creación de un modelo de desarrollo sostenible e inclusivo puede cambiar la forma de relacionarse entre los países. Europa, que comparte con China el interés por la búsqueda de soluciones a los grandes retos mundiales —cambio climático, desigualdad y deriva proteccionista—, debe aprovechar las sinergias que genera el “sueño chino” de convertirse en una potencia tecnológica para impulsar la construcción de ciudades inteligentes y plataformas logísticas y tecnológicas a lo largo de la Franja y la Ruta, que se conectarán por una eficiente red ferroviaria y naval.

La cooperación China-UE en un proyecto que pretende acercar económica y socialmente los dos extremos del continente euroasiático, es

---

<sup>36</sup> Zorrilla, J. A. *Una estrategia para España. De país homologado a potencia regional. Giro al sur*, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Julio/2017 [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_marco/2017/DIEEEM11-2017\\_Estrategia\\_Espana\\_JA.Zorrilla.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_marco/2017/DIEEEM11-2017_Estrategia_Espana_JA.Zorrilla.pdf) Consultado el 21/03/2018.



altamente beneficiosa para Europa porque genera empleo y riqueza, mejora las infraestructuras, suministra capital para investigación, desarrollo e innovación y crea modelos innovadores y tecnológicos. Pero no basta con que Pekín brinde a Bruselas la oportunidad de participar en el proyecto. Para que sea exitoso, es necesario que China tenga en cuenta las reglas de juego de la UE y se comprometa a no dar alas a la división este-oeste que amenaza Europa.

Si la Unión deja a un lado sus miedos y se sube al tren de la Franja y la Ruta, tendrá más posibilidades de contribuir a la apertura del mercado chino para las empresas europeas y colaborar conjuntamente en terceros países, sobre todo en África y América Latina.

Cuando se celebra el 45º aniversario de las relaciones diplomáticas España-China, el enlace de Eurasia y África bajo el estrecho de Gibraltar se revela como uno de los grandes retos a tener en cuenta por la nueva Ruta de la Seda.

## BIBLIOGRAFÍA

- Arana, I., 02/09/2017. El trono de la velocidad vuelve a China. *El Mundo*. <http://www.elmundo.es/economia/2017/09/02/59a9a1afca47414e218b45a2.html>, consultado el 12/03/2018.
- Asian Development Bank, 02/2017. *Meeting Asia's infrastructure needs*.
- Bergreen, L., 2009. *Marco Polo De Venecia a Xanadú*. Barcelon: Ariel.
- Briskey, M., 2017. China, Europe and the Belt and Road Initiative. *Brink*, <https://www.brinknews.com/china-europe-and-the-belt-and-road-initiative/>, consultado el 20/03/2018.
- Chow, G., 2015. *China's Economic Transformation*, 3<sup>rd</sup> Edition. Oxford: Wiley-Blackwell.
- COSCO shipping lines, 06/03/2018. *Inicio de una nueva era en Piraeus Container Terminal de COSCO*. <https://coscospain.com/inicio-de-una-nueva-era-en-piraeus-container-terminal-de-cosco/>, consultado el 19/03/2018.
- Courmont, B., 2016. La ruta marítima entre retos y tensiones. *Vanguardia, dossier*, 60.
- Deloitte Insights, 2018. *Embracing the BRI ecosystem in 2018*. [https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4406\\_Belt-and-road-initiative/4406\\_Embracing-the-BRI-ecosystem.pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4406_Belt-and-road-initiative/4406_Embracing-the-BRI-ecosystem.pdf), consultado el 17/03/2018.

- Diario del Pueblo, 08/03/2018. *El canciller chino habla sobre la iniciativa la Franja y la Ruta*. <http://spanish.peopledaily.com.cn/n3/2018/0308/c31621-9434495.html>, consultado el 10/03/2018.
- Diario del Pueblo, 12/03/18. *China impulsará la cooperación en Franja y Ruta, dice ministro*. <http://spanish.peopledaily.com.cn/n3/2018/0312/c31621-9435925.html>, consultado el 13/03/2018.
- EFE, 12/01/2018. *China cierra 2017 con un alza en su comercio exterior tras dos años de caídas*. <https://www.efe.com/efe/america/economia/china-cierra-2017-con-un-alza-de-su-comercio-exterior-tras-dos-anos-caidas/20000011-3489913>, consultado el 08/03/2018.
- Esteban, M. & Otero-Iglesias, M. 09/04/2015. *¿Qué podemos esperar de la nueva Ruta de la Seda y del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras liderados por China?* Real Instituto Elcano. [http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano\\_es/contenido?WCM\\_GLOBAL\\_CONTEXT=/elcano/elcano\\_es/zonas\\_es/ari18-2015-esteban-otero-que-podemos-esperar-nueva-ruta-de-la-seda-y-banco-asiatico-de-inversion-en-infraestructuras-liderados-por-china](http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/ari18-2015-esteban-otero-que-podemos-esperar-nueva-ruta-de-la-seda-y-banco-asiatico-de-inversion-en-infraestructuras-liderados-por-china), consultado el 28/02/2018.
- European Parliament, 04/2017. *Eurasian Economic Union The rocky road to integration*. Briefing. [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/599432/EPRS\\_BRI\(2017\)599432\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/599432/EPRS_BRI(2017)599432_EN.pdf), consultado el 16/03/2018.
- Expansión, 09/02/2018. *Latinoamérica, nueva frontera de la Ruta de la Seda ¿un papel para España?* <http://www.expansion.com/blogs/economia-casaamerica/2018/02/09/latinoamerica-nueva-frontera-para-la.html>, consultado el 28/02/2018.
- Expansión, 17/06/2017. *El Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras “mantiene la puerta abierta” a EE.UU. y Japón*. <http://www.expansion.com/economia/2017/06/17/5944e8fee5fdeacc6b8b4579.html>, consultado el 15/03/2018.
- Financial Times, 11/12/2017. *China signs 99-year lease on Sri Lanka port*.
- Financial Times, 17/07/2017. *China's railways diplomacy hits the buffers*. <https://www.ft.com/content/9a4aab54-624d-11e7-8814-0ac7eb84e5f1>, consultado el 14/03/2018.
- Folch, D., 2002. *La construcción de China*. Barcelona: Península.
- Frankopan, P., 2017. *The Silk Roads: A New History of the world*. London: Vintage.
- García-Herro, A. & Xu, J. W., 2016. China's Belt and Road Initiative: can Europe expect trade gain? *Working paper*, 5: 1-20.

- García-Noblejas, G. (ed.) 2012. *China, Pasado y presente de una gran civilización*. Madrid: Alianza Editorial.
- Global Times, 23/02/2017. *EU's bureaucracy gets in way of China ties*. <http://www.globaltimes.cn/content/1034432.shtml>, consultado el 14/03/2018.
- Gomez, P. C. E., 2016. *Made in China 2025. Oficina Económica y Comercial de España en Pekín, ICEX*. File:///C:/Users/ghigu/AppData/Local/Packages/Microsoft.MicrosoftEdge\_8wekyb3d8bbwe/TempState/Downloads/DOC2016671546.pdf
- Higuera, G., 2015. La Ruta de la Seda del siglo XXI. *Política Exterior*, 29, 167: 40-52.
- Hillman, J. 25/01/2018. *China's Belt and Road Initiative: Five years later*, Testimonio ante la Comisión de Revisión Económica y de Seguridad China-EE.UU. del Senado norteamericano. <https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-initiative-five-years-later-0>, consultado el 25/03/2018.
- , 06/03/2018. The rise of China-Europe railways. *Center for Strategic & International Studies*. <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>, consultado el 11/03/2018.
- <https://www.adb.org/publications/asia-infrastructure-needs>, consultado el 22/03/2018.
- <https://www.ft.com/content/e150ef0c-de37-11e7-a8a4-0a1e63a52f9c>, consultado el 19/03/2017.
- Kaplan, R., 2013. *La venganza de la geografía*. Barcelona: RBA.
- Kempt, G., 2010. *The East Moves West: India, China, and Asia's Growing Presence in the Middle East*. Washington: Brooking Institution Press.
- La Vanguardia, 19/05/2017. *China relanza la Ruta de la Seda con más de 100.000 millones en inversiones*. <http://www.lavanguardia.com/economia/20170514/422582558362/china-ruta-de-la-seda.html>, consultado el 01/03/2018.
- Panda, J., 08/2017. Asia-Africa growth corridor (AAGC): An India-Japan arch in the making? *Institute for Security & Development Policy*. <http://isdpc.eu/publication/asia-africa-growth-corridor-aagc-india-japan/>, consultado el 13/03/2018.
- Rutstein, H., 2010. *La odisea de Marco Polo*. Madrid: Ediciones Nowtilus.
- Seaman, J., Huotari, M., & Otero-Iglesias, M., 2017. Chinese Investments in Europe. *ETNC Report*.
- Shambaugh, D., 2016. *China's future?* Cambridge: John Wiley & Sons.
- The Economist. Intelligence Unit, 03/2016. *One belt, one road: An economic road map*. <http://www.cpppc.org/u/cms/ppp/201708/15172331w9f5.pdf>, consultado 01/03/2018.

- The Times of India, 02/02/2018. *China in talks over military base in remote Afghanistan: Officials*. <https://timesofindia.indiatimes.com/world/china/china-in-talks-over-military-base-in-remote-afghanistan-officials/articleshow/62750556.cms>, consultado el 16/03/2018.
- Usacheva, V., 05/04/2017. El Banco de desarrollo de los BRICS define su propia estrategia. *Russia Beyond*. [https://es.rbth.com/economia/2017/04/05/el-banco-de-desarrollo-de-los-brics-define-su-nueva-estrategia\\_735316](https://es.rbth.com/economia/2017/04/05/el-banco-de-desarrollo-de-los-brics-define-su-nueva-estrategia_735316), consultado el 15/03/2018.
- Wijeratne, D., Rathbone, M. & Wong, G., 22/01/2018. A strategist's guide to Belt & Road Initiative. *Wharton*. <https://www.strategy-business.com/feature/A-Strategists-Guide-to-Chinas-Belt-and-Road-Initiative?gko=a98e0>, consultado el 15/03/2018.
- Wu, G., 24/01/2018. Suez canal expects more from Chinese investment. *CGTN*. [https://news.cgtn.com/news/31597a4d7a677a6333566d54/share\\_p.html](https://news.cgtn.com/news/31597a4d7a677a6333566d54/share_p.html), consultado el 19/03/2018.
- Xinhua, 03/09/2017. *Xi, Putin agree to enhance strategic coordination appropriately deal with DPRK nuclear test*. [http://www.xinhuanet.com/english/2017-09/03/c\\_136580238.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-09/03/c_136580238.htm), consultado 12/03/2018.
- , 08/10/2016. *Chinese president encourages more investment in Portugal*. [http://www.xinhuanet.com/english/2016-10/08/c\\_135739058.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2016-10/08/c_135739058.htm), consultado el 19/03/2018.
- Zheng, Y. N., 2007. *Technological Empowerment: The Internet, State and Society in China*. Stanford: Stanford University Press.
- Zorrilla, J. A., 2017. Una estrategia para España. De país homologado a potencia regional. Giro al sur. *Instituto Español de Estudios Estratégicos*. [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_marco/2017/DIEEEM11-2017\\_Estrategia\\_Espana\\_JA.Zorrilla.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_marco/2017/DIEEEM11-2017_Estrategia_Espana_JA.Zorrilla.pdf), consultado el 21/03/2018.