

# 解析中国

## Jiexi Zhongguo

伊比利亚美洲 对中国的分析与思考  
Análisis y Pensamiento Iberoamericano sobre China

[www.politica-china.org](http://www.politica-china.org)

32º

Tercer trimestre 2019



- **Tiananmen: 30 años de la mayor crisis de la historia de la República Popular China**  
Enrique Fanjul
- **Los tipos de Propiedad en China y el “Guojinmintui”**  
Ernesché Rodríguez Asien
- **La Nueva Ruta de la Seda. Universalismo y pluriversalismo para un nuevo orden mundial**  
Juan Sebastián Schulz
- **Cambio y política exterior. La relación de Brasil con China en los albores del siglo XXI: de Lula a Bolsonaro**  
Tonatiuh Fierro
- **Relações Brasil-China: Novas Perspectivas**  
André Bueno
- **La China de Xi Jinping**  
Xulio Ríos



*Tercer trimestre 2019*

**Dirección:**

Xulio Ríos

**Lugar de edición:**

Centro Cívico Sur, Rúa Luís Braille, 40  
36003 Pontevedra, Galicia, España

**Editor:**

Observatorio de la Política China

**Maquetación:**

PositiBos.gal

**ISSN:**

2253-945X

En el área iberoamericana, diferentes centros y personas vienen desarrollando desde hace años una ardua labor de seguimiento y análisis de la realidad china. El momento actual parece propicio para activar sinergias que permitan una mayor visibilidad de dicho trabajo, de forma que pueda ponerse en valor esa trayectoria y aflorar un discurso propio en nuestro ámbito político-cultural sobre los cambios en el mundo chino y sus implicaciones regionales y globales.

***Jixi Zhongguo*** es una iniciativa del  
Observatorio de la Política China  
[www.politica-china.org](http://www.politica-china.org)

## Índice

4

### **Tiananmen: 30 años de la mayor crisis de la historia de la República Popular China**

Enrique Fanjul

Publicado en: <http://politica-china.org/areas/derechos-humanos/tiananmen-30-anos-de-la-mayor-crisis-de-la-historia-de-la-republica-popular-china>

16

### **Los tipos de Propiedad en China y el “Guojinmintui”**

Ernesché Rodríguez Asien

Publicado en: <http://politica-china.org/areas/sociedad/x-sei-los-tipos-de-propiedad-en-china-y-el-guojinmintui>

24

### **La Nueva Ruta de la Seda. Universalismo y pluriversalismo para un nuevo orden mundial**

Juan Sebastián Schulz

Publicado en: <http://politica-china.org/areas/politica-exterior/la-nueva-ruta-de-la-seda-universalismo-y-pluriversalismo-para-un-nuevo-orden-mundial>

47

### **Cambio y política exterior. La relación de Brasil con China en los albores del siglo XXI: de Lula a Bolsonaro**

Tonatiuh Fierro

Publicado en: <http://politica-china.org/areas/politica-exterior/x-sei-cambio-y-politica-exterior-la-relacion-de-brasil-con-china-en-los-albores-del-siglo-xxi-de-lula-a-bolsonaro>

81

### **Relações Brasil-China: Novas Perspectivas**

André Bueno

Publicado en: <http://politica-china.org/areas/politica-exterior/x-sei-relacoes-brasil-china-novas-perspectivas>

91

### **La China de Xi Jinping**

Xulio Ríos

Publicado en: <http://politica-china.org/areas/sistema-politico/la-china-de-xi-jinping-3>

# La Nueva Ruta de la Seda. Universalismo y pluriversalismo para un nuevo orden mundial

Juan Sebastián Schulz

## 1. Introducción

El 7 de septiembre de 2013, seis meses después de haber asumido como presidente de la República Popular China, durante una visita oficial a la República de Kazajistán, el presidente Xi Jinping anunció la propuesta de crear un corredor económico que emulara a la milenaria “Ruta de la Seda”<sup>(1)</sup>. En su discurso, afirmó que “con el fin de reforzar los lazos económicos y la cooperación, y ampliar el espacio de desarrollo de los países de Eurasia, podemos aplicar un nuevo modelo al crear el corredor económico de la Ruta de la Seda”<sup>(2)</sup>. El 3 de octubre del mismo año, en un discurso ante el Parlamento de Indonesia, Xi Jinping llamó a construir mancomunadamente lo que llamó la “Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI”<sup>(3)</sup>.

Un año y medio después, el Ministerio de Relaciones Exteriores chino publicó el documento titulado “*Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI*”<sup>(4)</sup>, donde presentaba más formalmente los objetivos de la iniciativa. En el documento, se afirmaba que

la aceleración de la construcción de Una Franja y Una Ruta es favorable para fomentar la prosperidad de los diversos países a lo largo de las rutas y la cooperación económica

- 
- (1) El término “Ruta de la Seda” hace referencia a la red de rutas organizadas a partir de la comercialización de la seda china desde el siglo I a. C.. La Ruta se extendía por todo el continente asiático, conectando a China, con Mongolia, el subcontinente indio, Persia, Arabia, Siria, Turquía, Europa y África. Sus diversas rutas, comenzaban en la ciudad de Chang’an en China, pasando por Karakorum (Mongolia), el Paso de Khunjerab (China/Pakistán), Susa (Persia), el Valle de Fergana (Tayikistán), Samarcanda (Uzbekistán), Taxila (Pakistán), Antioquía en Siria, Alejandría (Egipto), Kazán (Rusia) y Constantinopla (actualmente Estambul, Turquía) a las puertas de Europa, llegando hasta los reinos hispánicos en el siglo XV, en los confines de Europa y a Somalia y Etiopía en África oriental. A lo largo de estas rutas comerciales, se intercambiaban diversos productos como especias, algodón, té, etc., pero el término que le dio nombre a la Ruta fue popularizado por el explorador alemán Ferdinand von Richthofen, ya que a los europeos era la Seda lo que principalmente llamaba la atención del comercio chino. La vieja Ruta de la Seda comenzó cuando la dinastía Han china comenzó a comerciar con el Imperio Romano a través de estados intermediarios en Asia Central. El comercio floreció hasta la segunda mitad del Siglo XIV cuando se desintegró el Imperio Mongol (“*La legendaria ‘Ruta de la Seda’ se reinventa*”. Mercado, 12/05/2015. Disponible en: <http://www.mercado.com.ar/notas/para-entender/8018156/la-legendaria-ruta-de-la-seda-se-reinventa>).
- (2) “*China propone la recuperación de la Ruta de la Seda en una visita a Asia Central*”, Diario El País, 07/09/2013.
- (3) Es importante señalar que la idea de recuperar la milenaria Ruta de la Seda como una herramienta para el comercio internacional data desde mucho antes de 2013; ya en 1994, el entonces primer ministro Li Peng ofreció a las nuevas repúblicas independizadas de la Unión Soviética un proyecto de cooperación económica al estilo de la “Ruta de la Seda”. La idea de recuperar la Ruta de la Seda siguió empleándose en el discurso de la política exterior de China durante la década de los ’90 y 2000, pero sin aludir a un proyecto específico (Rocha Pino; 2016).
- (4) Disponible en <http://www.fmprc.gov.cn/esp/zxxx/t1252441.shtml>.

regional, reforzar el intercambio y la toma de referencia entre las civilizaciones distintas, promover el desarrollo pacífico del mundo, por lo que constituye una gran causa que **crea felicidad a los pueblos de todos los países del mundo**". (el resaltado es mío)

El proyecto de la “Nueva Ruta de la Seda” se compone de dos rutas, conocidas como “*Un Cinturón, Un Camino*”<sup>(5)</sup> (ver Foto n°1). La ruta terrestre es llamada “Cinturón Económico de la Ruta de la Seda”, y une el centro de Asia con Rusia y Europa; y la ruta marítima, denominada “Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI”, que pasa por el Pacífico occidental, el Océano Índico y el mar Mediterráneo, conectándose también a África y América Latina.

Foto N°1: La Nueva Ruta de la Seda



Fuente: Estudios de Política Exterior.

Disponible en: <https://www.politicaexterior.com/articulos/politica-exterior/la-ruta-de-la-seda-del-siglo-xxi/>

Imaginariamente, ambas alternativas de la Ruta (la marítima y la terrestre) comienzan en Shanghái, el mayor puerto del mundo, con 35 millones de contenedores manejados por año y con un movimiento de unos 2.000 buques portacontenedores al mes, un volumen que representa la cuarta parte del comercio exterior de China<sup>(6)</sup>. Shanghái, además de ser la salida al océano Pacífico, se encuentra en la confluencia de los ríos Yangtze, Huangpu y Qiantang, también navegables en varios tramos, significando las puertas de entrada hacia el interior de China<sup>(7)</sup>. La ruta terrestre, a su vez, tiene un punto neurálgico en la ciudad de Yiwu, a 300 kilómetros al sur de Shanghai, punto terminal del ferrocarril que une China con la Europa occidental.

(5) El proyecto también es llamado “*Una franja, una ruta*”, así como también “*One Belt, One Road*” (OBOR) o *Belt and Road Initiative* (BRI).

(6) “*Los 10 puertos más importantes del mundo y el transporte marítimo de mercancías*”, Portal MoldTrans, 29/01/2015.

(7) Retomamos aquí las palabras de uno de los referentes de la geopolítica clásica, Albert Mahan, quien afirmaba que “*los puertos numerosos y profundos son un origen de poderío y riqueza, y con doble motivo si están en la desembocadura de ríos navegables a los cuales afluye el comercio interior de un país*” (Mahan, 2013). En este sentido, vemos como el puerto de Shanghái, al ser de aguas profundas y ser un punto de acceso a los ríos interiores de China, se transforma en una herramienta importante para el desarrollo chino.

Desde allí, el Cinturón Económico Ruta de la Seda (ruta terrestre) recorre el interior de China, pasando por Xi'an y Lanzhou, hasta llegar al extremo oeste del país, en Urumqi. A partir de allí, la ruta terrestre se divide en dos grandes trayectos, que van hacia el norte y hacia el sur. El primero (la ruta terrestre norte), recorre Kazajistán, Rusia (pasando por Moscú), para ingresar a Europa a través de Bielorrusia y Polonia, para luego recorrer Alemania, Bélgica, Francia, España y Gran Bretaña. La ruta terrestre sur, por su parte, recorre Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán, Pakistán, para luego transitar el Medio Oriente a través de Irán y Siria, y finalmente ingresar en Europa a través del estrecho del Bósforo en Turquía y luego a Bulgaria.

La Ruta Marítima del Siglo del XXI, se compone de distintos trayectos que unen por mar varios puertos alrededor de Asia, África y Europa. Saliendo desde Shanghai, y atravesando el puerto de Cantón (el tercer puerto más grande de China), la ruta se dirige en primer lugar a los países de la ASEAN<sup>(8)</sup>; después de allí, tiene previsto pasar por la India (puerto de Calcuta) y luego a Pakistán (Karachi y Gwadar); luego, recorre los puertos de Mascate en Omán y Amén y Moca en Yemen; desde allí se introduce en África, donde una de las rutas va hacia el sur (puerto de Mombasa en Kenia) y otra ruta va hacia el norte, recorriendo Yibuti para luego cruzar el Canal de Suez en Egipto hacia el Mediterráneo; una vez allí, se dirige a Estambul (Turquía), El Pireo (Grecia) y Roma (Italia).

De esta manera, se estima que la propuesta inicial de la Ruta de la Seda integra a 4.200 millones de habitantes (lo que representa el 56% de la población global), en el cual se genera un PBI nominal de 31 billones de dólares, casi el 43% del PBI global (que asciende al 52% del PBI mundial medido en PPA)<sup>(9)</sup>; abarca un territorio con el 75% de las reservas de energía (gas y petróleo), así como también materias primas como acero, metales no ferrosos y vidrio. Sin embargo, como veremos más adelante, la Iniciativa de la Ruta de la Seda se propone integrar a la totalidad del mundo en una propuesta multipolar y pluriversal de desarrollo basado en la economía real.

## 2. Principales proyectos de la Ruta de la Seda

En el documento publicado en 2015 al que hicimos referencia más arriba, el gobierno chino menciona los cuatro principios de la iniciativa de la nueva Ruta de la Seda: apertura y cooperación; armonía e inclusión; operación de mercado; y beneficio mutuo. El documento destaca la importancia de la coordinación, conectividad, comercio sin obstáculos, integración financiera y vínculos entre pueblos.

Por otro, más recientemente, el gobierno chino estableció tres categorías para las inversiones extranjeras de las empresas chinas: inversiones prohibidas, restringidas y fomentadas. En primer lugar, el gobierno chi-

(8) Uno de los pasos estratégicos del comercio internacional chino es el Estrecho de Malaca, localizado entre la costa occidental de la península malaya y la isla indonesia de Sumatra. Por este angosto corredor de 800 kilómetros, que une los océanos Pacífico e Índico, pasa más del 45% del comercio mundial marítimo y 15 millones de barriles de petróleo por día. Además, el 80% del petróleo importado por China pasa a través de él, que también es estratégico para prácticamente la totalidad del comercio marítimo entre China y la Unión Europea, África y Medio Oriente.

(9) Datos obtenidos de <http://www.imf.org>.

no prohíbe a las empresas chinas realizar inversiones extranjeras en los rubros de tecnología militar, juegos de azar, industria del sexo y cualquier actividad contraria a la seguridad nacional. En segundo lugar, se restringen las inversiones en bienes raíces, hotelería, cine, entretenimiento, deportes y desarrollos que infrinjan normas ambientales. Finalmente, el gobierno chino fomenta las inversiones que se inscriban en el marco de la Ruta de la Seda, que mejoren las normas técnicas de China, investigación y desarrollo, exploración de petróleo y minería, agricultura y pesca<sup>(10)</sup>.

Como dijimos más arriba, la Nueva Ruta de la Seda contempla diferentes megaproyectos de ingeniería terrestre y portuaria, y proyecta la creación de una red de corredores económicos que interconectan distintas partes del mundo. El gobierno chino construirá de manera conjunta con las naciones participantes diversos parques industriales, zonas de libre comercio, al tiempo que agilizará los procesos aduaneros. El proyecto contempla la construcción y modernización de carreteras, líneas de ferrocarril, así como el desarrollo de infraestructura portuaria. A continuación, mencionamos algunos de los proyectos más importantes de la iniciativa de la Ruta de la Seda.

### 2.1. El Ferrocarril Yiwu-Madrid-Londres

Una de las “arterias” del proyecto de la Ruta de la Seda es el llamado “Tren a Madrid-Londres”, que atraviesa Eurasia de este a oeste. El tren de carga Yixin’ou une la ciudad china de Yiwu, en el extremo este de China, con las capitales española y británica, realizando un viaje de 13.000 kilómetros y atravesando diez países (China, Kazajistán, Rusia, Bielorrusia, Polonia, Alemania, Bélgica, Francia, España y Gran Bretaña) (Ver Foto n°2).

En total el viaje dura unos 16-19 días, y en el trayecto se transportan más de mil categorías de productos, como ropa de marca, equipos de telecomunicaciones, motores y herramientas eléctricas, vino, aceite de oliva, películas para celdas solares, componentes de lavadoras, y otros productos industriales<sup>(11)</sup>. El primer viaje se realizó en octubre de 2014.

Foto N°2: El trayecto del tren Yiwu-Madrid-Londres



Fuente: Elaboración propia.

(10) “China restringe las inversiones extranjeras no productivas; favorece inversión en economía real de la Franja y la Ruta”, La Rouche, 23/08/2017

(11) “El tren de la nueva Ruta de la Seda”, Diario El Mundo, 19/10/2017.

## 2.2. El corredor económico China-Pakistán

Uno de los proyectos más importantes de la Nueva Ruta de la Seda es el Corredor Económico China-Pakistán (CECP), un proyecto que tendrá un costo de 51.000 millones de dólares, de los cuales Pekín aportará 46.000 millones. Para esto, Pakistán concederá al gobierno chino el control total del puerto de Gwadar, en las costas del sur de ese país, un enclave estratégico al ser un puerto de aguas profundas (permite el acceso de barcos de gran tamaño), al ser una salida natural al Océano Índico y al conectarse a escasos kilómetros con el estrecho de Ormuz, en la península arábiga. Gwadar se localiza a 72 kilómetros de la frontera con Irán y a unos 400 kilómetros del más importante corredor de transporte de petróleo, y la región circundante contiene dos tercios de las reservas mundiales de petróleo; además, por allí pasa el 30 por ciento del petróleo del mundo (pero el 80 por ciento del que recibe China) y está en la ruta más corta hacia Asia<sup>(12)</sup>. Además, la salida al Índico a través de Gwadar posibilitaría evitar en algunas ocasiones el paso por el estrecho de Malaca, de gran conflictividad geopolítica debido a las disputas existentes en el Mar del Sur de China por diversas islas en la zona, y en donde los Estados Unidos ha intensificado recientemente sus patrullajes militares.

Esto se complementa con la construcción de “la carretera de la amistad”, que une la ciudad de Kasgar (por donde pasa también el tren Yiwu-Madrid-Londres) con Gwadar, recorriendo más de 1.300 kilómetros a través del paso de montaña más alto del mundo ver Foto n°3). “Nuestra amistad es tan alta como el Himalaya y tan profunda como el mar”, afirmó Xi Jinping en referencia a las relaciones entre China y Pakistán.

Foto N°3: Corredor económico China-Pakistán



## 2.3. El Corredor económico Baku-Tiflis-Kars

A su vez, en octubre de 2017 se inauguró la ruta ferroviaria que une las Repúblicas de Azerbaiyán, Kazajistán, Georgia y Turquía, en un trayecto de 846 kilómetros (ver Foto n°4) con capacidad de transportar más de 6 millones de toneladas de mercadería. El primer lote de mercancías salió del puerto de Alyat en Azerbaiyán en dirección de Turquía con 3.200 toneladas de cereales procedentes de Kazajistán<sup>(13)</sup>. Durante

(12) “El comienzo del nuevo orden mundial: Asiacentrismo”, AlaiNet, 26/09/2014.

(13) “Inaugurada la nueva Ruta de la Seda, que une por tren: Azerbaiyán Kazajistán y Georgia”, EuroNews, 02/11/2017.



el acto inaugural, el presidente turco Tayyip Erdoğan destacó la importancia del proyecto y afirmó que el ferrocarril “*Baku-Tiflis-Kars es parte de la gran Ruta de la Seda y es importante que hayamos llevado a cabo este proyecto usando nuestros propios fondos*”<sup>(14)</sup>.

Foto N°4: El trayecto del tren Bakú-Tiflis-Kars



Fuente: The Times.

<https://www.thetimes.co.uk/article/turkey-hails-link-in-new-silk-road-baku-tbilisi-kars-turkey-azerbaijan-asia-dghzslks8>

#### 2.4. El Corredor Económico China-Mongolia-Rusia

La construcción de un Corredor Económico que una China, Mongolia y Rusia fue acordada en junio de 2016 en el marco de la cumbre de la Organización de Cooperación de Shanghái (OCS). En una reunión entre los tres países, todos prometieron avanzar a toda velocidad en la construcción del mismo. Mongolia, por su parte, se ofreció como voluntario para convertirse en un centro de tránsito del gas ruso hacia China, diversificándose desde los gasoductos directos actuales de Gazprom desde Blagoveshchensk, Vladivostok y Altai. Según el presidente ruso Vladimir Putin, el oleoducto de la Ruta del Este se mantiene dentro del cronograma, al igual que la planta de gas natural licuado (GNL) de US \$ 27 mil millones en Yamal que está siendo financiada por compañías rusas y chinas.

#### 2.5. El Corredor península Indochina-China

Con la intención de reforzar los lazos de cooperación con los países del sudeste asiático, el gobierno chino impulsó como uno de los proyectos iniciales de la Ruta de la Seda el Corredor península Indochina-China, una red de ferrocarriles que permite interconectar el sudeste asiático con las arterias de la Ruta de la Seda. Para ello, en 2016 la República Popular China inauguró la línea de alta velocidad entre Shanghái y Kunming, que permite conectar los 2.252 kilómetros que separan ambos puntos en once horas. Kunming, a su vez, es una ciudad de cuatro millones de habitantes que se encuentra a 400 km de Myanmar, a 275 km de Vietnam y a 250 km de Laos, por lo que representa la puerta de ingreso a la península.

El Corredor península Indochina-China se compone, a grandes rasgos, de tres rutas comerciales que conforman la Red Panasiática; la primera, desde Kunming hasta Laos y Tailandia (presupuestado en 6 mil

(14) “Azerbaiján, Georgia y Turquía inauguran el ferrocarril Bakú-Tiflis-Kars”, Portal Hispanatolia, 30/10/2017.

millones de euros); la segunda, hacia Vietnam y Camboya; y, finalmente, la ruta hacia Myanmar. A su vez, también se contempla la construcción de un tren de alta velocidad entre Yakarta (Indonesia) y Bandung.

Según señala Águeda Parra Pérez (2018), las inversiones para la construcción del ferrocarril hacia Laos se realizó mediante un joint-venture con China al 70/30, y supone para Laos el pago de 715 millones de dólares en los próximos cinco años. Además, entre los proyectos planteados se encuentra la conexión con Tailandia.

### 2.6. El ferrocarril hacia Irán

El ferrocarril hacia Irán representa una de los proyectos clave de la Iniciativa de la Ruta de la Seda, en tanto el Medio Oriente es una de las zonas de mayores reservas de petróleo en el mundo, lo que es clave para el desarrollo de los proyectos de inversión en la economía real de China. El Asia-Pacífico se ha convertido desde hace varios años en el motor económico del mundo, y esa zona es hoy la mayor consumidora de petróleo a nivel mundial (si sumamos a China, Rusia, Japón y la India, en ellos se consume hoy el 25% del petróleo a nivel mundial).

En este marco, la República de Irán cuenta con el 10% del total de las reservas probadas de petróleo a nivel mundial, cifra que asciende a casi el 50% si tomamos la totalidad de los países del Medio Oriente. Si sumamos que el 20% de las reservas se encuentran en Venezuela (país de estrecha relación con China y Rusia, pero que está siendo víctima de una fuerte inestabilidad geopolítica) y el 15% se encuentran en los países del NAFTA, vemos como la articulación con Medio Oriente, fundamentalmente con Irán, es uno de los objetivos clave de China.

El ferrocarril hacia Irán conecta el puerto seco de Khorgos, en la frontera de China y Kazajistán (volveremos a Khorgos más adelante) con Teherán. A su vez, el gobierno chino proyecta la creación de un gasoducto desde Irán, pasando por Pakistán, hasta la región autónoma de Xinjiang. El 15 de febrero de 2016 partió el primer viaje del ferrocarril de carga Yiwu-Teherán, que el propio People's Daily denominó “*el tren de la Ruta de la Seda*”<sup>(15)</sup>. La línea ferroviaria tiene 10.399km de extensión, y el ferrocarril realiza el recorrido en 18 días, 30 días menos que el trayecto por vía marítima.

Por otro lado, la India ha cofinanciado junto con Irán la modernización del puerto de Chahbahar, en el sur de Irán y a 400 km de Gwadar, en una inversión de 100 millones de dólares, lo que representa a su vez desoír las disposiciones de los Estados Unidos, más propensos a evitar las inversiones en el país debido a las sanciones comerciales (Parra Pérez, 2018).

### 2.7. El lugar estratégico de Kazajistán en la Ruta de la Seda

La Ruta de la Seda, además, tiene como uno de sus socios importantes a Kazajistán<sup>(16)</sup>, donde el gobierno chino ha firmado importantes acuerdos vinculados con el sector energético y, en los últimos años, se ha

(15) “Primer tren China-Irán reactivará la Ruta de la Seda”, People's Daily, 26/08/2016. Disponible en: <http://spanish.people.com.cn/n3/2016/0216/c31621-9016965.html>

(16) Recordemos que la Ruta de la Seda fue anunciada en 2013 por Xi Jinping justamente en ese país.

avanzado en la cooperación en materia de transporte, agricultura, inversión y asociaciones interbancarias<sup>(17)</sup>. Este país resulta uno de los puntos neurálgicos de la Ruta de la Seda: no sólo por su gran extensión territorial (es el 9º país más grande del mundo), sino que, como dijimos más arriba, la arteria principal de la ruta terrestre, el tren Yiwu-Madrid-Londres, recorre de este a oeste el país; además, el ferrocarril que conecta China con Irán y el Medio Oriente tiene como una de sus bases de operación al puerto seco de Khorgos, ubicado en la frontera china con Kazajistán; por otro lado, desde este país salen los productos que luego se dirigirán a Turquía a través de la vía Baku-Tiflis-Kars expuesta más arriba (ver Foto n°5). Además, Kazajistán es el 11º país con mayores reservas de petróleo crudo.

Foto N°5: Kazajistán y la Ruta de la Seda



Fuente: Elaboración propia.

### 2.8. El acuerdo 16+1 con Europa del Este

Con la región de Europa del Este, China lanzó el acuerdo 16+1, una plataforma creada en abril de 2012 en conjunto con 16 países de Europa Central y Oriental (ver Foto n°6). Este mecanismo representa un fondo de 10.000 millones de euros, financiado por el Banco Industrial y Comercial de China (ICBC), que se centrará en la cooperación en inversiones en infraestructuras, y en manufacturas de alta tecnología y en las industrias de consumo masivo. Los 16 países europeos que integran el grupo son, Albania, Macedonia, Rumanía, República Checa, Polonia, Montenegro, Bosnia, Hungría, Lituania, Serbia, Letonia, Eslovaquia, Estonia, Croacia, Bulgaria y Eslovenia. El primer ministro de Hungría, Viktor Orban, afirmó que “*el viejo modelo de la globalización está muerto*”, ya que la Ruta de la Seda está creando un paradigma global basado en el desarrollo<sup>(18)</sup>.

De los 16 países que son parte de esta plataforma, 11 son miembros integrantes de la Unión Europea, lo que generó suspicacias tanto en Francia como en Alemania, que consideran a la UE como su espacio de influencia.

(17) “Kazajistán se une completamente a la Iniciativa de la Franja y la Ruta, según experto kazajo”, Pueblo en Línea, 06/06/2017.

(18) “La Nueva Ruta de la Seda se extiende por el mundo, incluso en Estados Unidos; por eso es que Trump está bajo ataque”, La Rouche, 18/05/2017.

Foto N°6: Espacio 16+1, plataforma de cooperación entre China y Europa del Este



Fuente: Elaboración propia.

### 3. La Ruta Marítima del Siglo XXI

Aproximadamente un cuarto de las exportaciones del mundo son realizadas por China, lo que convierte al país en el principal exportador del mundo. Según el portal ruso Vzglyad, el 90% de los productos chinos se entregan por vía marítima. Además, siete de los diez puertos más grandes del mundo se encuentra en China. Esto hace que el comercio marítimo sea uno de los ejes centrales de la Ruta de la Seda.

Desde 2016, la empresa estatal china COSCO Shipping se ubica como la cuarta mayor flota mundial de envío de contenedores<sup>(19)</sup>, y es una de las palancas más importantes de la propuesta de nueva arquitectura productiva a través de la Ruta Marítima del Siglo XXI.

Como observamos en la Foto n°7, la Ruta Marítima de la Seda implica la interconexión por vía marítima entre China, los países del Índico, África y Europa; a su vez, representa también la posibilidad de establecer una conexión con Latinoamérica y el Caribe. Para esto, la República Popular China impulsó una política de concesión y modernización de distintos puertos a lo largo del mundo.

(19)	1. APM-Maersk	18,9%
	2. Mediterranean Sh.	14,7%
	3. CMA CGM Group	11,5%
	4. COSCO Sh.	8,7%
	5. Hapag-Lloyd	7,2%
	6. ONE	6,8%
	7. Evergreen Line	5,0%
	8. OOCL	3,2%
	9. Yang Ming	2,9%
	10. Pacific Int. Line	5%

Fuente: <https://www.alphaliner.com/>

Foto N°7: La Ruta Marítima del Siglo del XXI



Fuente: Elaboración propia

Observando el mapa, vemos como la región del Mediterráneo es una de las claves para la propuesta del Cinturón Marítimo de la Ruta de la Seda, donde China proyecta un conjunto de inversiones para el desarrollo de proyectos de infraestructura. En abril de 2016, el gobierno griego acordó la cesión por 36 años de dos tercios del puerto de Pireo (el mayor puerto del país) a la empresa estatal china COSCO Shipping Corporation, lo que se suma al anuncio de la inversión de 230 millones de euros para aumentar su capacidad hasta los 6,2 millones de contenedores; con esta adquisición, se propone fortalecer el comercio marítimo vía el Canal de Suez, para de esta manera incrementar el comercio con Europa del Este.

Por otro lado, en junio de este año, COSCO también acordó por 203 millones de euros la compra del 51% del puerto de Valencia y Bilbao en España, además de las terminales ferroviarias de Madrid y Zaragoza, con el objetivo de mejorar su posición comercial con Europa desde el sur, en detrimento del puerto de Róterdam<sup>(20)</sup> en Holanda. Javier Serra Guevara, agregado Económico y Comercial de la embajada de España en China, afirmó que *“España no se debe conformar con ser un extremo del corredor euroasiático, sino que debe proponerse como puente para enlazar este corredor con el norte de África y América Latina”*<sup>(21)</sup>.

A su vez, China acordó la concesión por 99 años del puerto de Hambantota en Sri Lanka, a cambio de 5.000 millones de dólares en créditos para proyectos de carreteras, plantas de energía, puertos y aeropuertos. Otro de los puertos con estas características, operado por una empresa china, es el de Chittagong en Bangladesh.

En este punto, también es importante mencionar la reciente inauguración de la base militar china en Doraleh, cerca del principal puerto y terminal de contenedores de Yibuti, en el cuerno de África<sup>(22)</sup>. La base

(20) “Por qué China está comprando los puertos españoles”, El Confidencial, 06/06/2017.

(21) “La fiebre de la Franja y la Ruta llega a España, un Puente hacia África y a Iberoamérica”, La Rouche, 24/06/2017.

(22) El estratégico puerto de Doraleh une el Mar Rojo y el Canal de Suez, y es la mayor fuente de ingresos del país africano. El puerto fue diseñado y construido en 2006 por Dubai Ports World (DP World), quién ejerció la gestión del mismo desde su

fue financiada por el estado chino, con un costo de US \$ 590 millones, tiene un tamaño de 0,5 kilómetros cuadrados y cuenta con aproximadamente 300 empleados. A pocos kilómetros de allí, también existen bases militares norteamericanas (Camp Lemonnier) y japonesas. A su vez, Rusia cuenta con base logística en el vecino país de Eritrea.

Situada entre el Mar Rojo y el Golfo de Adén, en una de las rutas marítimas y de abastecimiento de energía más importantes del planeta y esencial para el comercio chino, Yibuti se encuentra en un estrecho marítimo por el que navega el 25% de las exportaciones mundiales, en la ruta que conecta los mercados asiáticos con el mar Mediterráneo. En este marco, esta ruta comercial representa un enclave estratégico para la iniciativa de la Ruta de la Seda.

Por otro lado, junto con el gobierno de Egipto, China acordó crear una zona industrial conjunta a orillas del Canal de Suez, y con Arabia Saudita, con la cual ya cuenta con operaciones petroleras que alcanzan los 12 mil millones de dólares anuales.

Paralelamente a su despliegue comercial, la República Popular China impulsa, necesariamente, el desarrollo militar necesario para garantizar la seguridad marítima, ya que los estrechos marítimos como el de Malaca, Ormuz y Suez podrían ser propensos a situaciones de inestabilidad geopolítica, lo que significaría un duro golpe al comercio marítimo chino. A su vez, también por la creciente inestabilidad en las aguas del sur de China, provocadas por el reciente aumento del despliegue de buques militares estadounidenses en la región.

Según afirma Alteri (2018; p. 205), la Estrategia Militar China que vio la luz en el año 2015, habla de una “defensa activa” y del rejuvenecimiento de China desde el “Desarrollo Pacífico” –reconversión nominal del concepto anterior de “Ascenso Pacífico” El mismo documento establece que: Los mares y océanos se apoyan sobre la paz duradera, la estabilidad y el desarrollo sostenible de China. La mentalidad tradicional de que la tierra es más importante que el mar debe ser abandonada, ya que gran importancia debe atribuirse a la gestión de los mares y océanos y la protección de los derechos e intereses marítimos.

Para esto, según la autora, China se ve en la necesidad de desarrollar una estructura militar marítima moderna, que le permita salvaguardar su soberanía nacional y proteger la seguridad de sus líneas estratégicas de comunicación marítima, es decir, los trayectos de la ruta de la seda marítima, que a su vez son mediante los cuales China se provee de la mayor parte del petróleo necesario para su consumo y desarrollo industrial.

A su vez, Rusia también presentó la llamada *Ruta Marítima del Norte o Ruta de la Seda del Hielo*, una ruta que recorre el mar del Norte a través de 7.300 millas náuticas (5 mil millas menos que la Ruta Marítima de la Seda), con un tiempo de 20 días de viaje (13 menos que la Ruta Marítima de la Seda), lo que permite ahorrar

---

puesta en funcionamiento. Sin embargo, en febrero de 2018, el gobierno de Djibouti anunció la cancelación del contrato con DPW y la expropiación del puerto, y se mencionó la posibilidad de que se arrendaría a empresas chinas. El gobierno estadounidense manifestó su preocupación ante esta posibilidad, y el propio Secretario de Estado Rex Tillerson visitó el país en marzo.

tiempo y combustible, además se representará una Ruta más segura en términos geopolíticos, debido a que el trayecto se encuentra cercano a las aguas rusas (ver Foto N°8). La Ruta Marítima del norte uniría los puertos del extremo este de Rusia, pasando por el estrecho de Bering, hasta el puerto de Hamburgo en Alemania o Róterdam en Holanda, el más grande de Europa, pudiendo llegar también hasta el puerto de Bilbao en España. Para ello, tanto Putin como Xi Jinping han mantenido reuniones con los mandatarios de Noruega, Finlandia, Dinamarca e Islandia, y la iniciativa fue ratificada en una reunión que mantuvieron el presidente chino con el primer ministro ruso, Dmitry Medvedev en noviembre de 2017<sup>(23)</sup>. Para esto, Putin y Xi Jinping acordaron también la modernización de los puertos de aguas profundas de Murmansk y Arkhangelsk.

Foto N°8: La Ruta Marítima del Norte (Ice Silk Road).



Fuente: OHRE (Observatorio Hispano Ruso de Eurasia)

#### 4. La Ruta de la Seda y América Latina y el Caribe

La Ruta de la Seda también tiene un lugar para América Latina y el Caribe, en tanto Brasil es parte integrante del BRICS, México fue invitada en la 9ª Cumbre del bloque, Argentina y Chile han participado del primer Foro de la Ruta de la Seda en mayo de 2017, la profundización del Foro China-CELAC y el hecho de que varios países de nuestra región hayan sido aceptados como miembros permanentes del BAII.

América Latina es una zona estratégica para el proyecto productivo industrial de la Ruta de la Seda, en tanto:

- » a) Representa el 13,6% de la superficie global;
- » b) Tiene una población de 640 millones de habitantes, más del 8% de la población mundial;
- » c) Representa en su conjunto un PBI (PPA) de 10 mil millones de dólares, similar al de la India (el tercer PBI mundial);

(23) “China y Rusia exploran una ‘Ruta de la Seda del hielo’”, Capital Radio, 02/11/2017.

- » d) Constituye una de las principales reservas hidrocarburíferas del mundo (22% de las reservas de petróleo);
- » e) Es una de las principales regiones de producción de alimentos del mundo;
- » f) Es una de las principales reservas de biodiversidad del mundo;
- » g) Es una de las principales reservas de agua dulce del mundo.

En este marco, la nueva Ruta de la Seda significa la continuidad de la oportunidad histórica para América Latina, en tanto la CELAC está incorporada al proyecto impulsado por China y Rusia. Los ambiciosos proyectos de infraestructura y desarrollo que se proyectan para la región, en tanto bloque de 500 millones de habitantes, con una enorme cantidad de recursos naturales y con posiciones geopolíticas estratégicas (paso interoceánico, proximidad a la Antártida, etc.), hacen que Latinoamérica tenga un papel fundamental en el nuevo proyecto multipolar.

En este marco, del gobierno chino ha impulsado la política de profundizar las relaciones políticas y económico-comerciales con los países de América Latina y el Caribe mediante las “Asociaciones Estratégicas”. Como señala Aponte García (2018), hasta 2017, China había establecido ocho con la región: México (2016), Brasil (2017), Argentina (2015), Venezuela (2014), Chile (2016), Ecuador (2016), Perú (2013), y Uruguay (2016). De ellas, siete son “Asociaciones Estratégicas Integrales” (todas salvo Uruguay). Esta política se intensificó en 2018 con la política de impulsar Memorándums de Entendimiento para incorporar a diferentes países a la Iniciativa de la Ruta de la Seda. Para China, los “socios estratégicos” comparten objetivos en el área económica y en el área política, mientras que los “socios estratégicos integrales” comparten además objetivos en el área científica, tecnológica e incluso la militar.

Un aspecto fundamental a destacar, sin dudas, es la creación del Foro de cooperación entre China y la Comunidad de Estados Latinoamericanos y del Caribe (China-CELAC) en 2014. Según afirma Bartesaghi (2017), “la estrategia de relacionamiento entre China y ALC que lleva a cabo el gigante asiático se encuentra plasmada en el denominado ‘Documento sobre la política de China hacia ALC’, fechado en noviembre de 2008” (p. 79). En este marco, el autor destaca el hecho de que ya desde el título se establece que el documento toma en cuenta a todo el continente latinoamericano y caribeño por igual, es decir, que no contempla las diferentes realidades del continente ni los diferentes pesos geopolíticos que tienen los países que componen la región.

El Foro “China-CELAC se articula bajo de la denominación de “1+3+6”, ya que busca una alianza entre los bloques de poder sobre la base de “1” programa, con “3” motores (comercio, inversión y cooperación financiera) y “6” ejes fundamentales: cooperación energética, recursos naturales, construcción de infraestructuras, agricultura, manufactura, innovación tecnológica y tecnología informática”, comprometiendo una inversión de \$250 mil millones entre 2015 y 2019.

Por otro lado, también debemos mencionar el hecho de que en 2014 se realizó la VI Cumbre del BRICS en la ciudad de Fortaleza, en Brasil, donde tuvo lugar el encuentro de cooperación entre los BRICS y la UNASUR. En Fortaleza, los presidentes del bloque manifestaron que



el diálogo fortalecido entre los Brics y los países de América del Sur puede desempeñar un papel activo en el fortalecimiento del multilateralismo y de la cooperación internacional”, al tiempo que reconocieron “la importancia de la Unión de Naciones Suramericanas en la promoción de la democracia y la paz en la región y en la consecución de desarrollo sostenible y erradicación de la pobreza.”<sup>(24)</sup>

Por otra parte, también anunciaron la creación de un fondo de 20 mil millones de dólares para obras de infraestructura en América Latina, y de otros cinco mil millones para el Caribe.

Por su parte, el presidente ruso destacó fuertemente el rol de la UNASUR, afirmando que es una “*organización diseñada para ser el foro de consulta sobre asuntos regionales, sin participación e impertinente intervención del exterior*”<sup>(25)</sup>, en referencia a Estados Unidos. Además, en un mensaje de gran carga ideológica, resaltó que “*las naciones latinoamericanas que lucharon por su independencia nos inspiran mucho respeto por su autonomía y por su derecho de autodeterminación [...] Personalidades legendarias como Bolívar, Martí, el Che Guevara y Salvador Allende se conocen muy bien en nuestro país*”<sup>(26)</sup>. Otro de los actores que se posicionó al respecto fue Evo Morales, presidente de Bolivia, quien afirmó que

encuentros de este tipo promueven una gran integración, con la mentalidad de trabajar por la humanidad [...] el mundo necesitaba un nuevo orden financiero para acabar con los condicionamientos y sometimientos de los organismos multilaterales de financiación [...] Lo que hacían el FMI y el Banco Mundial era chantajear y someter a los gobiernos en el marco del neoliberalismo<sup>(27)</sup>.

Uno de los proyectos de infraestructura que más relevancia tomó, por la magnitud de su ejecución y por sus consecuencias geopolíticas, fue el acuerdo para la construcción de un canal interoceánico en la República de Nicaragua, que permitiría el paso de grandes buques entre el Atlántico y el Pacífico. Según se contempla en el proyecto, el canal tendría entre 26 y 30 metros de profundidad, y entre 230 y 520 metros de ancho, es decir, tendrá casi el doble de tamaño que el canal de Panamá. Se estima que el nuevo paso marítimo absorba el 3,9% del total de la carga marítima mundial. El proyecto requerirá una inversión de más de 50.000 millones de dólares, y según el acuerdo, está previsto que las obras finalizaran en 2019 y que el canal comience a funcionar en 2020. El proyecto fue asignado a la empresa china HKND Group<sup>(28)</sup>, pero el gobierno de Rusia también anunció que participará del proyecto. Sin embargo, el proyecto de construcción del Canal en Nicaragua se desaceleró luego de la creciente inestabilidad política en el país, además de los recientes acuerdos entre China y Panamá para la ampliación del canal y el ingreso del país a la Ruta de la Seda.

---

(24) “*Líderes del BRICS revolucionan el sistema financiero global*”. Cubadebate, 15/07/2014.

(25) “*Cristina busca equilibrar con Putin y China los golpes del frente externo*”. Diario Perfil, 12/07/2014.

(26) Op. cit.

(27) “*Una causa general*”. Página 12, 17/07/2014.

(28) Hong-Kong Nicaragua Canal Development Investment Co. Su principal accionista es el magnate chino Wang Jing, quien también es el principal accionista de Beijing Xinwei Telecom Technology Co., una de las empresas de telecomunicaciones más importantes de China.

Por otra parte, otro de los acuerdos importantes es la propuesta de construcción de un megaferrocarril por 30.000 millones de dólares, de una longitud de 3.500 kilómetros, que conectará el puerto brasileño de Santos (cerca de San Pablo) con el puerto peruano de Ito en el Pacífico, lo que significará una ruta estratégica para el transporte de mercadería entre los océanos<sup>(29)</sup>.

En relación a la Argentina, la vinculación entre el país y China se sostuvo más allá del cambio en el gobierno que atravesó el país en 2015. Con Cristina Kirchner, el gobierno chino había acordado el financiamiento para la construcción de dos represas (Néstor Kirchner y Jorge Cepernic) que se ubicarían sobre el Río Santa Cruz. El dinero, unos 4.714 millones de dólares, sería aportado por los bancos China Development Bank Corporation (CDB), Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) y Bank of China Limited (BOC). En segundo lugar, se acordó la renovación de la empresa de Trenes Argentinos Cargas y Logística (ex Belgrano Cargas). En tercer lugar, los gobiernos de Argentina y China firmaron un convenio de cooperación para la construcción de una nueva central nuclear, que estará a cargo de la empresa estatal Nucleoeléctrica. El financiamiento estará a cargo del banco ICBC y el asesoramiento en materia nuclear le corresponderá a la estatal China National Nuclear Corp (CNNC). Será un reactor de uranio natural y agua pesada para aprovechar la experiencia y los recursos que el país tiene en esa área, con una potencia de 760 megavatios (MW) que se instalará en Lima, junto a Atucha I y II.

Por último, la empresa argentina Arsat junto con la Comisión Nacional de Telecomunicaciones firmó convenios de cooperación tecnológica con la empresa china Huawei. Por otro lado, también se firmaron acuerdos de cooperación económica, entre los cuales se destaca el acuerdo de swap de monedas entre el Banco Central argentino y el Banco Popular de China. Este tipo de acuerdo implica una compraventa simultánea de una moneda por otra, con el compromiso futuro de revertir la operación y compensar las diferencias de cotización. En el caso de Argentina y China, el intercambio es por 90.000 millones de pesos y 70.000 millones de yuanes, ambos convertibles en dólares.

Con el gobierno de Macri, por su parte, la relación china se mantuvo. En diciembre de 2018, firmaron 37 acuerdos de cooperación por más de 5 mil millones de dólares<sup>(30)</sup>. Finalmente, es importante mencionar que en 2018 se produjo un proceso de profundización de las relaciones de cooperación entre China y América Latina y el Caribe, lo que se cristalizó en el ingreso de 15 países de la región a la propuesta de la Ruta de la Seda.

## 5. La Ruta de la Seda en África

África representa también una región clave para la construcción de un mundo multipolar, en tanto continente con 1.200 millones de habitantes (un 15% de la población total) y una superficie de 30.272.922 km<sup>2</sup>

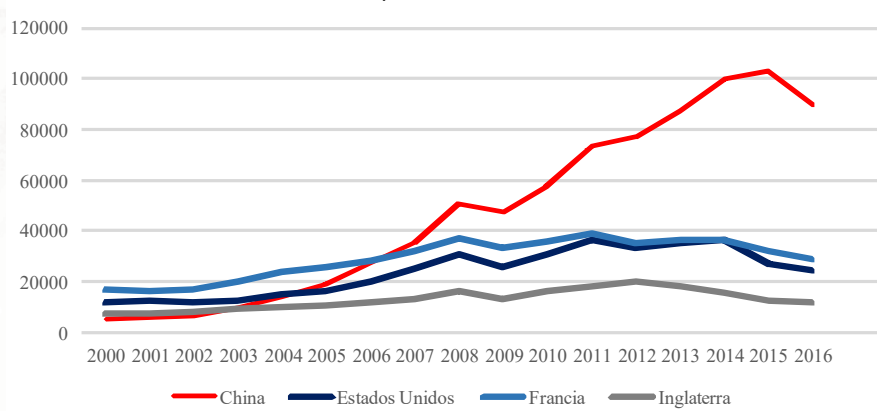
(29) “El BRICS arrolla a EEUU en Sudamérica”, por Pepe Escobar. *Rebelión*, 02/06/2015. Disponible en: <http://www.cubadebate.cu/opinion/2015/06/02/el-brics-arrolla-a-eeuu-en-suramerica/#.Vs2tkPnhCM8>

(30) “Uno por uno, los principales acuerdos entre China y la Argentina”, *Clarín*, 02/12/2018. Disponible en: [https://www.clarin.com/politica/principales-acuerdos-china-argentina\\_0\\_QTR717TQ7.html](https://www.clarin.com/politica/principales-acuerdos-china-argentina_0_QTR717TQ7.html)

(un 20% de la superficie terrestre). Además, el continente africano resulta importante por su historia, y por la interconexión entre las civilizaciones que fueron subyugadas bajo el colonialismo. Si bien las relaciones comerciales entre la China y África comienzan a ser significativas a partir del Siglo XV, fue en la conferencia de Bandung en 1955, cuando China se unió a varios países de África en el marco de los procesos de descolonización y oposición al imperialismo occidental (Bustince, 2015).

Según datos del Consejo Ruso para los Asuntos Internacionales, África alberga la tercera parte de todos los recursos naturales del mundo, y se convertirá para 2030 en la principal reserva mundial y prácticamente exclusiva de diversas materias primas, gran parte de ellas de gran importancia estratégica y militar<sup>(31)</sup>.

Gráfico n°1: Volumen de exportaciones hacia África por país (en millones de u\$s)



Fuente: <https://atlas.media.mit.edu>

Desde 2008, China ya se consolidó como el principal socio comercial de África, superando a potencias centrales tradicionales como Estados Unidos y Francia (ver Gráfico n°1). Algo similar ocurre en cuanto a la inversión china en el continente, que ha aumentado exponencialmente hasta alcanzar los 100.000 millones de dólares en 2017. Esto se contrapone con la disminución de la inversión norteamericana en África, que pasó de 100 mil millones de dólares en 2008 a 39 mil millones de dólares en 2017, y que se recrudece con la política proteccionista de Donald Trump. En este nuevo contexto, África tiene las condiciones para desacoplarse de las riendas de las potencias coloniales tradicionales e incorporarse al proyecto productivo multipolar pluriversal sintetizado en el BRICS, con su propuesta de la nueva Ruta de la Seda. En este marco, en Sudáfrica ya funciona un centro regional del Nuevo Banco de Desarrollo de los BRICS, inaugurado en 2007, y que tiene como objetivo seguir canalizando y acelerando el compromiso de desarrollo económico y social en África.

Durante la última década, China se ha convertido en el principal importador de petróleo de Sudán, Angola, Nigeria y la República Democrática del Congo. Además, las empresas chinas exploran yacimientos de gas y petróleo en casi todos los Estados del África subsahariana.

Las inversiones más importantes de China en África se centran en área de infraestructura. El gobierno chino ha financiado la construcción o renovación de más de 6.000 kilómetros de vías de ferrocarril en países

(31) “‘El Dorado’ africano: Cómo las potencias luchan por los recursos naturales del continente”, Sputnik Mundo, 15/02/2018.

como Angola, Etiopía, Kenya, Nigeria, Sudán y Yibuti. En Senegal, China financió la construcción de una autopista que une la ciudad de Touba (la segunda ciudad más importante del país) con su capital Dakar, además de un parque industrial en las afueras de la ciudad. Dakar es un punto importante para el gobierno chino en tanto conexión portuaria con el Atlántico, y tiene prevista la construcción de una conexión ferroviaria que una Senegal con Yibuti, en el otro extremo del continente, en el cuerno de África y con salida al Índico.

En Ruanda, el gobierno chino está construyendo una conexión ferroviaria entre Kigali (su capital) y Nairobi, en Kenia. Esta línea de conectaría con la que ya funciona entre Nairobi y Mombasa, donde actualmente funciona el puerto que se articula a la Ruta de la Seda Marítima. La segunda parte del proyecto propone prolongar la línea férrea a países sin costa como Uganda y Sudán del Sur, además de la ya mencionada Ruanda. Esto implicaría, para estos países, poder articularse a la propuesta de la Ruta de la Seda. Además, el gobierno chino ha invertido miles de millones de dólares en financiar el ferrocarril que conecta la capital del país con Addis Abeba<sup>(32)</sup>, capital de Etiopía, el segundo país más poblado del continente, que perdió su salida al mar tras la secesión de Eritrea en 1993<sup>(33)</sup>. A su vez, también en Yibuti, China ha financiado la construcción de un aeropuerto, una planta de licuefacción, gasoductos y oleoductos.

Por otro lado, se estima que cerca de 10.000 empresas chinas ya operan en el continente africano, y se calcula que un 12% de la producción industrial del continente está gestionado por estas firmas. En este marco, las cumbres del FOCAC (Foro para la Cooperación entre China y África), que comenzaron a realizarse a partir del año 2000, marcaron un punto de inflexión en las relaciones entre el gigante asiático y el continente africano, en tanto permitieron articular más fuertemente la cooperación entre los dos actores.

China también está avanzando en inversiones en África en materia de seguridad. Sobre finales de junio de 2018 se realizó el primer foro de cooperación sobre defensa y seguridad entre China y África. Para 2015, China ya era el segundo proveedor de armas al África Subsahariana, solo por detrás de Rusia, y desde 2013 ha aumentado en un 55% su venta de armamento al continente. Además, China mantiene 2.400 soldados en siete operaciones de paz de Naciones Unidas, con el objetivo de “*proteger los intereses de China en la región, incluyendo el acceso a recursos naturales y rutas comerciales, y la protección de las empresas chinas con operaciones en África y los trabajadores y ciudadanos chinos en el continente*”<sup>(34)</sup>.

## 6. La financiación de los proyectos de la Ruta de la Seda

Los proyectos de la Ruta de la Seda son financiados mediante una red de instituciones bancarias y financieras de carácter pluriestatal-multipolar. Por un lado, tenemos lo que Vadell (2016) denomina *Red de Bancos de Desarrollo de China*, conformado por el Banco Popular de China, el China-Africa Development Bank (CADB), el China Construction Bank y el Eximpor-Import Bank of China. Con ellos, se complementan

(32) El Ferrocarril Yibuti-Addis Abeba permite la conexión con gran parte de los países del este de África. De aquí también su centralidad en el marco del proyecto de la Nueva Ruta de la Seda.

(33) Más del 95% de las exportaciones e importaciones etíopes pasan por el puerto de Yibuti.

(34) “*China intensifica su relación militar con África*”, El País, 26/06/2018.

otras instituciones de carácter multipolar, como el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura (BAII), el Nuevo Banco de Desarrollo de los BRICS (NBD) y el Acuerdo de Reservas de Contingencia del BRICS (ARC). Estas instituciones son las que aportan la mayor parte del financiamiento, que es articulado por diferentes bancos de desarrollo de los propios países en los que se lleva adelante el proyecto.

La fuerte política crediticia del sistema bancario público-estatal chino estuvo en consonancia directa con las nuevas estrategias de desarrollo y a la política de impulso a sectores clave de la economía que demandaban un aumento considerable en el crédito. Como señala Hernández Cordero (2016), dicha inversión permitió aumentar la actividad económica y, consecuentemente, impactó en la mejora en la calidad de vida de los trabajadores chinos.

A través del Banco Popular de China, el gobierno chino creó el Fondo de la Ruta de la Seda, con una inversión inicial de 40 mil millones de dólares, para financiar proyectos de ingeniería que requiere la iniciativa, que se adicionan a los 50.000 ya comprometidos para la inversión en Asia Central. Según datos de la Asociación de la Banca de China, en 2016 la inversión directa de China en los países de las nuevas Rutas de la Seda llegó a los US\$14.500 millones, y a esto, debemos sumarle que China invirtió ya 3.980 millones de dólares en los países de la Nueva Ruta de la Seda durante los primeros cuatros meses de 2017<sup>(35)</sup>. El proyecto final puede llegar a sumar 400.000 millones<sup>(36)</sup>.

Para impulsar el proyecto de la Ruta de la Seda, el 24 de octubre de 2014 el gobierno chino lanzó el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (BAII), con el objetivo de proporcionar la financiación para proyectos de infraestructura en diferentes partes del mundo (ver Gráfico n°2).

El accionista mayoritario del Banco es China, que aporta un capital de 29.780 millones de dólares; en segundo lugar se ubica la India (8.370 millones de dólares) y luego Rusia (6.540 millones de dólares). Apenas un año después de su nacimiento, el BAII tenía 70 países asociados, incluidos Gran Bretaña, Alemania, Australia y Corea del Sur, y prestó más de dos mil millones de dólares (ver Gráfico n° 3).

Dentro de los países que no forman parte del BAII, encontramos a Estados Unidos y Japón. Sin embargo, esto no los excluye de la propuesta de la

Gráfico N°2: Países miembro del BAII.



Fuente: Elaboración propia con datos de <https://www.aiib.org>

(35) “China invirtió casi \$4.000 millones en países de Nueva Ruta de la Seda en 2017”, Sputnik, 18/05/2017.

(36) “Franja y Ruta de la Seda: Nuevos senderos de la globalización mercantilista”, La Haine, 22/05/2017.

propuesta en el nuevo esquema mundial multipolar. En este sentido, el presidente del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras, Jin Liqun, afirmó que las puertas de la entidad siguen abiertas a una posible entrada de Estados Unidos bajo la Administración de Donald Trump<sup>(37)</sup>.

Gráfico N°3: 10 países con mayor poder de voto en el BAI.

País	Fecha de incorporación	Aporte (en millones de dólares)	Porcentaje de voto
China	Diciembre 2015	29.780	26,92%
India	Enero 2016	8.367	7,74%
Rusia	Diciembre 2015	6.536	6,10%
Alemania	Diciembre 2015	4.484	4,26%
Corea del Sur	Diciembre 2015	3.738	3,59%
Australia	Diciembre 2015	3.691	3,55%
Francia	Enero 2016	3.375	3,27%
Indonesia	Enero 2016	3.360	3,26%
Gran Bretaña	Diciembre 2015	3.054	2,98%
Turquía	Enero 2016	2.609	2,58%

Fuente: <https://www.aiib.org>

Unos meses antes del lanzamiento del BAI, en la Cumbre de Fortaleza, el BRICS había lanzado dos instrumentos claves para la construcción de una nueva arquitectura financiera internacional, el Nuevo Banco de Desarrollo y el Fondo de Reservas de Contingencia. El NBD-BRICS constituye una herramienta clave para apuntalar los déficits de infraestructura que tienen los países emergentes, lo que permitiría otorgarles mayor grado de soberanía. El Banco inauguró sus funciones oficialmente en febrero de 2016, mientras que en agosto pasado, en marco de la 9ª Cumbre BRICS en Xiamen, se anunció la puesta en funcionamiento del NBD-Centro Regional Africano en Johannesburgo en Sudáfrica, que servirá para el financiamiento de proyectos de infraestructura en África. Además, uno de los principales acuerdos de la 10ª Cumbre de 2018 en Johannesburgo fue el compromiso de abrir en 2019 una nueva Sede del Banco de Desarrollo del BRICS en la ciudad brasilera de San Pablo, denominada “Oficina Regional de las Américas”. Según trascendió, tendrá también una dependencia secundaria en Brasilia. La nueva sede del Banco BRICS contará con un fondo inicial de 2.000 millones de dólares, y tendrá como objetivo reforzar las operaciones económicas y financieras en América Latina. La nueva sede del Banco tendrá una gestión independiente del gobierno brasileño, ya que será gobernada por el Consejo de Administración, compuesto por los cinco miembros del bloque<sup>(38)</sup>. Desde su entrada en operación en 2015, el Nuevo Banco de Desarrollo del BRICS aprobó 23 préstamos por más

(37) “El presidente del BAI afirma que tiene puerta abierta para los EEUU de Trump”, Efc, 16/01/2017.

(38) “Banco de Desarrollo BRICS en San Pablo”, ANSA Latina, 27/07/2018.

de 5.700 millones de dólares, destinados al financiamiento de proyectos en las áreas de energías renovables, infraestructura de transporte, abastecimiento de agua, saneamiento e infraestructura social<sup>(39)</sup>. Brasil, en tanto, recibió cuatro de esos préstamos por un valor total de 621 millones de dólares, para ser aplicados en la protección ambiental, infraestructura urbana sustentable, transportes y energías renovables.

Por su parte, el Acuerdo de Reservas de Contingencia (ARC) se estableció como un acuerdo de swaps de monedas de unos 100.000 millones de dólares. Los Bancos Centrales de los BRICS almacenarán sus participaciones como parte de sus reservas de oro y su objetivo es preventivo, para ayudar a los países del grupo en caso de una posible crisis de liquidez de balanza de pagos, enfrentar la volatilidad del sistema financiero internacional y promover la estabilidad financiera. En este marco, el ARC resulta una herramienta estratégica, en tanto las corridas financieras han sido históricamente instrumentos de grandes Bancas de Inversión para realizar golpes de estado financiero que debiliten y desestabilicen a determinados gobiernos.

## *Reflexiones finales*

La región del Asia-Pacífico comienza a emerger como nuevo centro de gravedad mundial. Si bien este proceso no está exento de contradicciones, de marchas y contramarchas, podemos afirmar una agudización de la disputa por la configuración del orden mundial.

El proyecto de la Ruta de la Seda implica, en primer lugar, la construcción de una nueva arquitectura productiva, sustentada en la construcción de redes de interconexión y cooperación en los seis continentes. En este proyecto, cada parte del mundo tiene su lugar y, por ende, condiciones de existir. La nueva arquitectura productiva multipolar implica la inversión y el financiamiento de las obras de infraestructura necesarias para el desarrollo soberano de los bloques grannacionales de poder, financiados por herramientas multipolares como el Banco del BRICS o el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura, además de los propios Bancos de Desarrollo de los países donde se asienta la inversión.

La propuesta de la nueva Ruta de la Seda, entonces, viene a confirmar la consolidación de un proyecto productivo industrial basado en el trabajo y en la economía real, motorizado por la principal potencia económica en ascenso, la República Popular China, y sostenido por y articulando un conjunto de bloques regionales emergentes que propician un nuevo orden mundial multipolar.

De esta manera, vemos como se profundiza que el centro de gravedad unipolar con asiento en el complejo financiero, industrial y militar angloamericano, dominante hasta 2001 y luego en declive, comienza a desplazarse hacia nuevos polos de poder asentados en China, Rusia, India, Latinoamérica, África, etc. El centro de gravedad mundial basado en la impronta-identidad anglosajona, dominante desde 1700, ya no lo es más; ha cambiado por una multiplicidad de centros de gravedad. Es decir, el nuevo centro de gravedad global no es ya un solo polo de poder que ordena y dirige el mundo, sino que es múltiple (Formento; 2015).

---

(39) Listado de proyectos financiados por el NBD-BRICS: <https://www.ndb.int/projects/list-of-all-projects/>

Este proyecto viene acelerándose, principalmente, a partir de la victoria de Donald Trump y del Brexit, acelerando el desplazamiento del centro gravitatorio de la producción y el PBI mundial hacia el mundo emergente, con centro en el Asia-Pacífico. El lanzamiento del Proyecto One Belt-One Road, y su contundente respaldo internacional, se aceleró sin duda luego de la decisión de Donald Trump de hacer caer los tratados globalistas de Asociación Transpacífico (TPP) y Transatlántico de Comercio e Inversiones (TTIP). Estas iniciativas, promovidas tanto por Obama como por Hillary Clinton como formas de inyectar inversiones a los países emergentes para dividir el bloque multipolar, significaban la subordinación a la red de ciudades financieras y a la estrategia financiera global. Una vez que Trump anunció su decisión de cancelarlos, el BRICS y el bloque multipolar representaron en la práctica la única fuente segura de inversiones.

Para septiembre de 2016, sólo había dos estímulos o impulsores principales que podrían reavivar el crecimiento global: el binomio financiero especulativo propuesto por el globalismo de Obama TPP-TTIP y el proyecto productivo industrial de la Nueva Ruta de la Seda. Al cerrar Trump la vía del TPP y TTIP, el único motor del crecimiento económico mundial es la Ruta de la Seda. Como señala Alfredo Jalife-Rahme (2017), *“aquí está la clave de todo el juego: economía real contra finanzas especulativas”*.

Este proceso nos abre, a la otrora países subdesarrollados, hoy emergentes, nuevos e importantes desafíos. Porque, como se expuso en el trabajo, la conformación de los bloques multipolares soberanos resulta estratégica para concretar el sueño de la Patria Grande Latinoamericana, como una más dentro de muchas Patrias Grandes soberanas a nivel global.

Resta pensarnos cómo vamos insertarnos como región en este proceso. En el marco de un nuevo giro conservador en América Latina, seguramente habrá actores que pugnen por continuar reproduciendo nuestra inserción dependiente y subordinada en el sistema mundial como exportadora de materia prima sin valor agregado. Pero también están dadas las condiciones de posibilidad para aprovechar esta oportunidad histórica para agregar valor agregado a la exportación de estos recursos naturales, a hacer cadenas de valor regionales, a industrializar, a supeditar esta comercialización de recursos naturales a transferencia tecnológica, a colaboración científica, industrial. Como señala Bruckmann (Callisaya; 2018), este es el desafío.

**Juan Sebastián Schulz**, Centro de Investigaciones en Política y Economía (CIEPE), Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales (IdIHCS –CONICET/UNLP)



## Referencias bibliográficas

- ALTERI, Mariana (2018) “Nuevas Dinámicas del Poder Naval en el Siglo XXI: la competencia por el control en el espacio marítimo”, *Relaciones Internacionales*, n° 55/2018 – (197- 211), Universidad Nacional de La Plata.
- APONTE GARCÍA, Maribel (2018) *La geopolítica de la integración regional en ALC: Debates estratégicos en torno a EEUU y China*, ALAI, en línea. Disponible en: <https://www.alainet.org/es/articulo/194589>.
- BARTESAGHI, Ignacio (2017) “El Foro CELAC-China ¿respuesta al Libro Blanco de China para las relaciones con América Latina y el Caribe?”, en: *América Latina y el Caribe y China. Relaciones políticas e internacionales 2017*, José Ignacio Martínez Cortés (coord.) p. 77-95.
- BANCO POPULAR DE CHINA (BPC) (2013). *Reporte anual 2012*. Banco Popular de China.
- BUSTINCE, Lázaro (2015) *Estrategia de China en África*, Fundación Sur. Disponible en: [http://www.africafundacion.org/IMG/pdf/estrategia\\_de\\_china\\_en\\_africa.pdf](http://www.africafundacion.org/IMG/pdf/estrategia_de_china_en_africa.pdf)
- CALLISAYA, Sergio (2018) “¿Cuál es la estrategia en América Latina? Asia en la economía mundial”, entrevista a Mónica Bruckmann. Publicada en el portal *ALAI*net. Disponible en: <https://www.alainet.org/es/articulo/193106..>
- FORMENTO, Walter (2015) “Crisis financiera global y oportunidad histórica para los pueblos del mundo”, en: *Crisis financiera global, su desarrollo e impacto social*, Centro de Investigaciones en Política y Economía, p. 3-11.
- DEL NEGRO, L., DIERCKXSENS, W., y FORMENTO, W. (2017) “El Brexit y el Reino Unido: Continentalismo vs Globalismo”, publicado en *Alainet* el 07/11/2017.
- FORMENTO, W., DIERCKXSENS, W., y BARRENENGOA, A. (2017) *El Brexit y la Unión Europea: Unipolarismo Global vs Multipolarismo Universal*, publicado en *Alainet* el 14/09/2017.
- DIERCKXSENS, Wim y FORMENTO, Walter (2015) “La batalla de los imperios financieros por el mundo ¿Un mundo en transición histórica?”. Publicado en *Alainet* el 10/11/2015. Disponible en: <https://www.alainet.org/es/articulo/173544>.
- HERNÁNDEZ CORDERO, Ruben (2016) “El Banco Popular de China y su política crediticia”. *Cuadernos de Trabajo del Centro de Estudios China México*(2).
- JALIFE-RAHME, Alfredo (2017) “La nueva ruta de la seda de China: ¿plan Marshall optimizado?”, publicado en *La Jornada* el 14/05/2017. Disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2017/05/14/opinion/016o1pol>
- MAHAN, Alfred T. (2013) “Análisis de los elementos del poder naval”. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, vol. 4, núm. 2, 305-334.
- PARRA PÉREZ, Águeda (2018) “El juego geopolítico de la nueva Ruta de la Seda en Asia”, en: *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 126/2018. Recuperado de: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2018/DIEEEO126\\_2018AGUPAR-RutaSeda.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2018/DIEEEO126_2018AGUPAR-RutaSeda.pdf)
- ROCHA PINO, Manuel (2016) “El Cinturón Económico de la Ruta de la Seda: implicaciones para Asia Central”; en: *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*, núm. 126, septiembre-diciembre de 2016, pp. 97-127.
- SCHULZ, Sebastián (2018) “La China multipolar y los BRICS”, en: *La Crisis Mundial*, Formento W., y Dierckxsens, W. (coords.), p. 329-372, Fabro, 2018.

VADELL, Javier (2016) “La Red de Bancos de Desarrollo de China (RBDC) y sus implicaciones para América latina”. *Revista Voces en el Fenix*, 7(56), págs. 30-38. Obtenido de <http://www.vocesenelfenix.com/content/la-red-de-bancos-de-desarrollo-de-china-rbdc-y-sus-implicaciones-para-am%C3%A9rica-latina>

# 解析中国

## Jiexi Zhongguo



伊比利亚美洲 对中国的分析与思考  
Análisis y Pensamiento Iberoamericano sobre China

中国

Observatorio de la  
Política China