

# La nueva ruta de la seda terrestre y marítima. Hacia una ofensiva diplomática de China

---

**Patricio Palacios Porras**

*Ministro*

## Introducción

**A** lo largo de cadenas de montañas cubiertas por una impenetrable selva en Laos, cuadrillas de ingenieros chinos cavan cientos de túneles y edifican puentes para apuntalar una vía férrea de aproximadamente 480 kilómetros de recorrido y con un costo de USD 6.000 millones de dólares, que busca unir a varios países asiáticos que conforman la ex Indochina francesa.

Los recursos del Gigante asiático, construyen plantas eléctricas en Pakistán para paliar los cortes de energía crónicos en ese país. Ingenieros chinos planifican líneas férreas que partiendo de Budapest o Belgrado desembocan en el puerto griego de El Pireo articulando de esta forma una arteria vial que abastezca Europa de productos manufacturados chinos.

Otros países como Myanmar o Bangladesh también se benefician de obras de infraestructura construidas por empresas chinas, las cuales en su momento también apoyaron en las labores de reconstrucción de Nepal luego del terremoto de abril de 2015 y que también aseguran la continuidad de los esfuerzos para dotar de infraestructura básica a Afganistán, tras décadas de sufrir una guerra civil.

Estos son solo algunos ejemplos de cómo China a través del liderazgo fortalecido y renovado del Presidente Xi Jinping especialmente luego del XIX Congreso del Partido Comunista de la República Popular China, celebrado recientemente en Beijing, promueve y consolida una presencia mundial con énfasis en la eficiencia económica y la clara intervención estatal.

La Iniciativa “Un Cinturón, Una Ruta “ es al momento el ejemplo más visible de la aplicación de esta política concebida para reformular el comercio mundial y a la vez asegurar una creciente influencia de sus empresas estatales y garantizar su seguridad. El criterio de contar con “estados tributarios” que China aplicó en su pasado imperial tiene una nueva visión que sustenta la Iniciativa de la Nueva ruta de la Seda Económica que a continuación explicaremos.

## Antecedentes

La Ruta de la Seda unió desde la antigüedad al Imperio Romano con el Imperio Chino o Imperio del Medio. La ruta empezaba en la ciudad de Chang'an (actualmente Xi'an) hasta los puertos de Europa en Oriente Próximo como son Antioquia en Siria y Constantinopla en Turquía (actualmente Estambul) y desde allí se dirigían a Roma. Las nobles damas romanas descubrieron la elegancia y valor de la seda para sus vestidos y atuendos y pagaban cualquier precio por este lujo. Las caravanas de camellos y caballos permitían transportar ingentes cantidades de seda y productos como las piedras preciosas como las perlas, el coral, el ámbar y el jade así como telas de lino y lana entre otros. A lo largo de la Ruta existían oasis y caravasares que eran albergues para el descanso de las caravanas. Este tráfico aumentó a lo largo de los siglos. Durante la Edad Media fue la nobleza europea la que apetecía estos productos, en especial la seda.

La Ruta de la Seda fue recorrida de Occidente a Oriente por Alejandro Magno como conquistador y por Gengis Khan desde las estepas mongolas a Occidente, cuando invadió y arrasó Europa en 1230, así como por el veneciano Marco Polo que viajó desde su ciudad en 1271 y permaneció 14 años en China al servicio del Emperador Kublai Khan de la Dinastía Yuan. Sus vivencias las registró en sus famosas Crónicas sobre sus viajes que permitieron a los europeos descubrir el mundo exótico y maravilloso de Extremos Oriente.

En el Siglo XV, el descubrimiento de nuevas rutas marítimas hacia Asia, especialmente por los navegantes portugueses que dieron la vuelta por el Cabo de Buena Esperanza, facilitaron el comercio y la Ruta de la Seda cayó en decadencia.

## ¿Cómo surgió la Iniciativa?

Una vez hecha la remembranza histórica, señalaremos que la propuesta de la implementación de una Nueva Ruta de la Seda Económica fue anunciada oficialmente por el Presidente de la República Popular China, Xi Jinping, durante su visita oficial a Kazakstán, el 13 de septiembre de 2013.

El Mandatario chino propuso en su discurso ante el Parlamento de ese país “forjar vínculos cercanos, profundizar la cooperación y ampliar el espacio de desarrollo en la región de Eurasia.” Prosiguió señalando que “debemos tomar una aproximación innovadora y conjuntamente construir un cinturón económico a lo largo de la Ruta de la Seda.”

Posteriormente sugirió fortalecer una “política de comunicación, conecti-

vidad vial, comercio sin barreras, circulación de divisas y comprensión entre nuestros pueblos.”

Por otra parte, cuando el Mandatario chino se dirigió al parlamento indonesio, el 3 de octubre de 2013, propuso la construcción de una Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI conjuntamente con los países de ASEAN (Asociación de Estados del Pacífico). Dicha iniciativa motivó varias respuestas: En China fue inscrita entre las decisiones adoptadas durante la Tercera Sesión Plenaria de la XVIII Sesión del Comité central del Partido Comunista de China (PCCCH) y elevada a la categoría de “estrategia nacional.”

Es importante señalar asimismo que en el XIX Congreso del Partido Comunista de la República Popular China, que tuvo lugar en Beijing entre el 19 y el 25 de octubre de 2017, el liderazgo del Presidente Xi Jinping se consolidó. De manera oficial, luego de este cónclave, el Mandatario chino se constituyó en la figura política con más poder en China en décadas al ser aprobado por parte del XIX Congreso del Partido Comunista, la inclusión del denominado “Pensamiento de Xi Jinping sobre el Socialismo con Características China para una Nueva Era.”

Hasta ahora, esta distinción únicamente los dos grandes líderes de la República Popular China, Mao Zedong y Deng Xiaoping habían recibido el honor de que su nombre figurara en la Constitución del Partido Comunista.

Entre las líneas principales del discurso del Mandatario, cabe señalar que se refirió al “acercamiento que su país promueve con la región latinoamericana, al grado de situar a China como el primer o segundo mayor socio comercial de numerosos países de la región; esta búsqueda de mayor presencia responde al objetivo de consolidación como potencia mundial, a través de estrategias como la llamada Nueva Ruta de la Seda, que es un plan de inversiones en infraestructuras que propone a escala mundial; y, con el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (BAII), con el que algunos especialistas creen que Pekín trata de cambiar el paisaje financiero internacional dominado por Washington.

China ha lanzado una verdadera ofensiva diplomática para promover este proyecto, mientras que el concepto de “Un Cinturón, Una Ruta.” se encamina a la categoría de implementación completa y cooperación programática, el Presidente Xi Jinping aprovechó su visita a varios países de Asia central y el Sudeste asiático y Mongolia para promoverla.

Otro ejemplo: con oportunidad de la Cumbre de APEC (Asia Pacific Economic Council) desarrollada en Beijing, en noviembre de 2014, China invitó a líderes de Pakistán, Bangladesh, Myanmar, Laos, Camboya, Mongolia y Tayikistán a participar en el denominado “Diálogo para fortalecer la conectividad y la Asociación.” De

esta forma el Presidente chino explicó la visión profunda en forma simple señalando “Un cinturón, Una Ruta es como un par de alas y la conectividad como sangre en las venas de la conectividad de Asia.”

El Mandatario chino propuso construir una conectividad en tres ejes dimensionales tales como son: la infraestructura, las mejoras institucionales y el intercambio pueblo a pueblo y avanzar en la conectividad en cinco áreas diferentes. El Presidente Xi mencionó por otra parte, un número de proyectos que incluyen la construcción de infraestructura, como son las plantas de energía, carreteras, puertos y centros de embarque serán implementados y medidas serán adoptadas como es la inversión de USD 40.000 millones de dólares en el establecimiento de una “Fundación de la Ruta de la Seda”, así como la suscripción de varios Memorandos de Entendimiento para poner en funcionamiento un Banco Asiático de Infraestructuras (BAII). Al respecto, cabe indicar que una buena parte de los USD 105.000 millones de dólares con que está dotado el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (BAII) también se invertirán en sufragar proyectos fruto de la Iniciativa de la Ruta de la Seda.

El Presidente Xi Jinping puntualizó asimismo que una serie de rutas que se enfocan en Asia estarán apoyadas por un corredor económico, transportes, infraestructuras, financiamiento de plataformas e intercambio entre pueblos.

## Estructura del Fondo

El anuncio de la implementación del proyecto y su financiamiento han concitado la atención internacional siendo esta la iniciativa económica más importante que China ha propuesto para financiar obras de alcance transnacional en la región económica euro asiática.

Cabe indicar que alrededor de un 65% del capital del fondo proviene de las reservas económicas internacionales del país asiático valoradas en aproximadamente USD 4 trillones de dólares. China Investment Corporation, el fondo soberano chino proporciona el 15% del capital del proyecto. Otras dos instituciones estatales chinas como son el Banco de Importaciones y Exportaciones de China (Eximbank) – y el Banco de Desarrollo de China Capital CO aseguran, según informaciones de prensa, el resto del capital. China financiará los proyectos entregando préstamos en condiciones ventajosas a los países involucrados en este proyecto.

Por otra parte, el Fondo ha sido visto como una alternativa adicional al Banco de Infraestructuras de China que también está dirigido a financiar proyectos de infraestructura como son los trenes de alta velocidad, aeropuertos y autopistas en la región.

Varios analistas y expertos han anotado que el Fondo motivará la expansión de los mercados internacionales y mayores beneficios para las industrias y empresas chinas.

Por otra parte, el diario en inglés China Daily, en su edición de 23 de enero de 2015, informó que el Fondo para la Administración de la Ruta de la Seda toma forma con la designación de sus directivos. El señor Wang Yanzhi, funcionario a cargo del equipo regulador de cambios externos fue designado como Presidente y Director Ejecutivo del Fondo, según informó la revista china Caixin. Wang Yanzhi es conocido por su experiencia en dirigir las reservas externas de China, actualmente se desempeña como Director de la Oficina de préstamos en la Administración Estatal de Cambios Externos en Beijing.

Según el mismo diario China Daily, el señor Jin Qi, actualmente Gobernador Asistente del Banco Popular de China (PBOC por sus siglas en inglés) indicó que el Banco Central de China se desempeñará como Jefe Ejecutivo del Fondo, mientras que el señor Zhu Shurong, Gobernador de la Oficina del Banco Central de China en Urumqi, capital de la Región Autónoma de Xinjiang, será uno de los miembros del Directorio del Fondo de acuerdo con la antes citada revista.

Es necesario indicar que según puntualizó el articulista Shang jin Wei, en un artículo de prensa “La Franja y la Ruta”, para China estas inversiones son económicamente atractivas particularmente si empresas privadas chinas toman la delantera en su ejecución. Recuerda el autor que en 2013 cuando China propuso el plan, el país tenía más de USD 4 trillones de dólares en reservas de moneda extranjera, con escaso rendimiento en dólares (menos del 1% al año) y negativo si se lo medía en moneda china, dado que se esperaba que el yuan se apreciara respecto al dólar.

En este sentido las inversiones previstas en el plan no son particularmente costosas para China sobre todo si se tiene en cuenta sus grandes beneficios potenciales. El “*ratio comercio*” internacional /PIB de China es algo más del 40% lo que en parte se debe a faltantes de infraestructura y de diversificación económica de los socios comerciales de China. Al resolver estas falencias, las inversiones chinas dentro del plan pueden llevar a un importante aumento de los volúmenes comerciales de los países participantes y de China, que beneficiará a sus empresas y trabajadores. El columnista concluye señalando que “aun así, las inversiones no estarán exentas de riesgos para China. Su rentabilidad dependerá de la calidad de las decisiones de las empresas, en particular las estatales.”

La opinión anteriormente señalada se complementa con lo dicho en un artículo publicado en el New York Times, el 13 de mayo de 2017, “Behind China’s \$ 1 Trillion Plan to shake up the Economic Order.” Los autores del artículo Jane Perlez y Yufan Huang, al destacar que la Iniciativa es el comercio global en términos



La nueva ruta de la seda.

de China señalan que el Presidente Xi apunta a utilizar la prosperidad de China y su “know how” industrial para crear una nueva clase de globalización que logre disociarse de las envejecidas reglas establecidas por las instituciones de Occidente. El objetivo es reformular el orden económico global, dirigiendo más firmemente a países y compañías a la esfera de influencia de China.

## A donde conduce la iniciativa “Un Cinturón. Una Ruta”

Este anuncio oficial de revivir la Ruta de la seda parece estar encaminado a una “estrategia de seducción” de China sobre sus vecinos y otros países de la región por medio de crecientes iniciativas comerciales y conectividad en el transporte. Al desarrollar una estrategia de “soft power” (poder blando) la lectura que se desprende es que China aspira a aumentar su rol como una gran potencia. Es acaso ese el objetivo ? se interrogan analistas. Algunos países que se encuentran en ese camino se muestran escépticos sobre las reales intenciones de esta propuesta. Por otra parte, China busca exhibir sus credenciales económicas. Así, la Ruta de la Seda Económica y la Ruta Marítima para el siglo XXI revisten implicaciones estratégicas, políticas y de seguridad que los estados que deseen tomar parte en el proyecto deben considerar.

Por otra parte, China se desenvuelve en un entorno complicado ya que comparte una larga frontera terrestre con Rusia y la India (país con el que mantiene una vieja disputa territorial) y un mar común con el Japón (con quien además de una rivalidad histórica, tiene disputas marítimas aún no resueltas). De esta forma tanto la Ruta de la Seda Económica al igual que la Ruta Marítima puede ser percibidas como una política de contención con miras a contrarrestar una estrategia dirigida por terceros que podría afectar los intereses del gigante asiático. Ambas rutas pueden conectar Medio Oriente, Africa y Europa a través de varios países del Asia Central que no tiene salida al mar así como los estados costeros del Sur y del Sudeste del continente asiático.

Asimismo, esta iniciativa persigue la idea de multiplicar las rutas de acceso a China y en consecuencia aumentar su conectividad. El sistema de puertos, ferro-



carriles, autopistas que han sido concluidos o se hallan en fase de construcción permitirá a China diversificar sus rutas. Por estas nuevas vías de comunicación o a través de las ya existentes, China puede asegurar el transporte y abastecimiento de petróleo y gas así como otros productos esenciales que el gigante asiático requiere para sustentar su economía y garantizar la seguridad en el transporte de bienes hacia mercados en el exterior evitando rutas inseguras y de riesgo.

El mecanismo consiste en el establecimiento de corredores de transporte a través de Pakistán (en el estratégico puerto de Gwadar) y adicionalmente, la propuesta de conectar la frontera pakistaní con la autopista Karakoram nudo de comunicaciones que atraviesa las montañas de Pamir y luego alcanzar China Occidental. Otro país que se beneficiaría es Myanmar (con el puerto de Kyaukphyu ubicado en su territorio) y luego por ferrocarril hasta alcanzar la provincia meridional de Yunnan ubicada en el Sureste de China, frontera con Vietnam. Esta vía férrea se halla actualmente en construcción. El tercer país beneficiado es Tailandia, a través del proyecto Kra financiado por capitales chinos que permitirá a este país reducir su dependencia del Estrecho de Malacca. Además el desarrollo e implementación de oleoductos para obtener petróleo y gas provenientes de Rusia y del Asia Central en beneficio de China Occidental también contribuirá a reducir la dependencia vis a vis del crudo de Medio Oriente, una región considerada como volátil e inestable.

Al buscar unir Asia Central con China Occidental, Beijing busca no solamente conseguir un mayor desarrollo y estabilidad en esas regiones relativamente poco desarrolladas con la Región Autónoma Uigur de Xinjiang y el Tibet sino socavar el apoyo que, potencialmente, los grupos de poblaciones étnicas uigures (de origen turcófono) podrían recibir de otros grupos musulmanes extremistas de Asia Central.

De esta forma tanto la Ruta de la Seda Terrestre como Marítima van más allá de compartir una prosperidad económica; tienen una evidente connotación política y de seguridad para China. De ahí una “raison d’être” que fundamenta la estrecha relación que une a China con Pakistán, donde lamentablemente la actividad de extremistas musulmanes es un riesgo constante que puede incidir en regiones sensibles de China como es el oeste del país.

## El Cinturón de la Ruta de la Seda no es un Plan Marshall de China

El antes citado artículo del New York Times, de 13 de mayo de 2017, indica que el Presidente Xi está desplegando una versión más audaz del Plan Marshall de los Estados Unidos, para la reconstrucción de Europa en 1947. En ese entonces, recuerdan los autores, los Estados Unidos otorgaron amplias cantidades de



recursos para asegurarse alianzas en Europa. China según la publicación, está desplegando miles de millones de dólares en préstamos apoyados por el Estado con la esperanza de ganar nuevos amigos alrededor del mundo, pero esta vez sin requerir obligaciones militares. Por otra parte, comentaristas de opinión han buscado hallar un paralelismo entre la ruta de la Seda Económica y la Ruta de la Seda Marítima y el Plan Marshall.

En este sentido, un despacho de la Agencia de Noticias Xinhua dio a conocer algunas opiniones en torno a este tema. El antes citado Plan Marshall fue parte de un intento de los Estados Unidos de contener la expansión de la Unión Soviética hacia Occidente y se excluyó del Plan a los países detrás de la Cortina de Hierro. La mentalidad de los años de la Guerra Fría y la estructura bipolar no se relacionan con las Iniciativas de la Ruta de la Seda que contrariamente a lo anotado está abierta de todos los países y busca lograr resultados mutuamente beneficiosos para ambas partes más que consolidar una hegemonía. China de esta forma ha reiterado en numerosas oportunidades que no tiene intenciones de establecer alianzas o buscar la confrontación con ningún país, pues aparentemente China no está interesada en seguir los pasos de ese país aunque los intereses de las dos superpotencias se contrapongan.

China ha buscado con sus iniciativas aproximaciones al más alto nivel bilateral con los países socios por medio de diálogos políticos para de esta forma adoptar planes y medidas y poder avanzar en la cooperación regional a través de consultas a fin de lograr un espacio común dejando de lado eventuales diferencias. Es la forma más práctica de actuar para China que busca alcanzar un desarrollo común y de mutuo beneficio y desvirtuar posibles desconfianzas.

Así, la iniciativa “Un Cinturón, Una Ruta” trae consigo una invaluable oportunidad de impulsar la diplomacia pública, término reciente en el lenguaje de las relaciones internacionales entendido como aquella acción dirigida a la opinión pública, al mundo empresarial y a la sociedad civil en general. Según anota María Claver Ruiz, Directora General de Medios y Diplomacia Pública de la Escuela Diplomática de Madrid, “la diplomacia pública constituye la capacidad de comunicar, de tejer alianzas para, en último término, conseguir una mayor influencia en la escena global.” Así, el estatus creciente y el rol de la diplomacia pública es un resultado inevitable de la profundización de la globalización.

Vale la pena recordar que el objetivo fundacional de la globalización, es la conveniencia de garantizar el transporte y telecomunicaciones, hoy grandemente facilitadas por el avance de las ciencias y la tecnología y así dinamizar el desarrollo. En lo que se refiere al comercio, incluyendo las industrias con valor agregado, la globalización busca mejorar las cadenas internacionales de distribución lo que redundará en una mejor distribución de la riqueza entre los países. Sin desestimar el valor del intercambio y la cooperación en los campos político, administrativos, de negocios,

parlamentario, militar, la llamada diplomacia pública requiere de una visión internacional más amplia y global. Estos postulados son precisamente los que China desea poner en práctica al promover e impulsar la Iniciativa “Un Cinturón, Una Ruta.”

Todo lo expuesto en estas líneas busca entregar al lector elementos que ayuden a comprender de una mejor manera la iniciativa de la nueva Ruta de la Seda Económica y Marítima, propuesta por el Gobierno del Presidente Xi Jinping. Estas históricas vías que desde la antigüedad permitieron conectar pueblos y civilizaciones tan diversas y hasta contrapuestas como el Islam, el mundo cristiano y Extremo Oriente, hoy con el impulso y el poder económico de China y con las invalorable ventajas que ofrece la tecnología moderna, posibilitarán crear nuevas oportunidades de renovado desarrollo para una enorme región del mundo.

## Bibliografía

Blanco Pitlo III Lucio. “China’s “One Belt, One Road# to where ? Why do Beijing regional trade and transport plans worry so many people ? Febrero 17 de 2015.

China Daily. Better ties with Latin America. Editorial de opinión publicado en la edición de 12 de febrero de 2015.

Claver Ruiz María. Introducción al Seminario: La Diplomacia Pública como reto de la Pz-nacional “Understanding”, editada por la Chinese Association for International Understanding, volumen 4, 2014.

Shang Jin Wei. La Franja y la Ruta. Artículo publicado en el Diario El Comercio, sección Enfoque Internacional, octubre 2017.

Tzogopoulos George N. Silk Road, Marshall Plan, comparisons plans unwise. Publicado en la sección Forum del diario en inglés Global Times, edición del 24 de noviembre de 2014, página 16.

Wu Cai. Culture to take the lead in the building of the Belt and the Road. Ponencias publicada en la revista en inglés China & The World, Cultural Exchange, volumen 188, junio 2014.

Wuzhou Li. Relaciones armoniosas en un mundo armonioso. Yang Jiechi habla sobre la política exterior de China. Entrevista publicada en la revista China Hoy, sección análisis, páginas 28 a 30, junio de 2010.

Xiang Li. Silk Road Fund gets up and running with key team in place. Artículo publicado en el diario en inglés China Daily, de 5 de febrero de 2015. Esta noticia fue reproducida también en la revista Dagong Credit Rating Group, edición de febrero de 2015.

Xinhua News Agency. “Belt and Road Initiatives” No Marshall Plan of China. Editorial de prensa publicado en el diario China Daily, 31 de enero de 2015.

Wang Yiwei. “Silk Road diplomacy for inclusive growth. Artículo publicado en el diario en inglés China Daily, de 4 de septiembre de 2014.