

La Ruta China de la Seda hacia la Dominación Imperialista

El siguiente artículo es uno de varios a través de los cuales planeamos tratar el auge de China y sus consecuencias para las relaciones imperialistas a nivel mundial. Por razones de espacio nos centraremos en este artículo en la Nueva Ruta de la Seda. En el futuro, analizaremos con mayor detalle las ambiciones chinas en África y América Latina y examinaremos su rivalidad general con los Estados Unidos.

“Por ahora, sin embargo, China no está buscando una confrontación directa con los Estados Unidos; por el contrario, planea convertirse en la economía más poderosa del mundo para 2050 y apunta a desarrollar sus vínculos con el resto del mundo mientras trata de evitar choques directos. La política de China es a largo plazo, contrariamente a los acuerdos a corto plazo favorecidos por Trump. Busca ampliar su experiencia y poder industrial, tecnológico y, sobre todo, militar. En este último nivel, Estados Unidos todavía tiene una ventaja considerable sobre China”. (Informe de la CCI sobre las tensiones imperialistas, junio de 2018¹).

En mayo de 2017, con la presencia de 27 jefes de Estados o gobiernos, el presidente chino, Xi Jinping, anunció el proyecto "One Belt One Road" (OBOR, “Un cinturón, un camino”), también denominado "New Silk Road" (“Nueva Ruta de la seda”). Este proyecto consta de dos elementos: el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda (SREB) y la Ruta Marítima de la Seda (MSR). Este proyecto involucra a alrededor de 65 países, representando el 60% de la población del planeta y alrededor de 1/3 del PIB del mundo. El presidente chino anunció inversiones durante los próximos 30 años (¡2050!) hasta por 1,2 billones de dólares. Este no es sólo el proyecto económico más grande de este siglo, sino también el esbozo de los proyectos imperialistas más ambiciosos que China ha hecho públicos. Detrás de esto, Xi Jinping declara el objetivo de superar a los EEUU y convertirse en la potencia mundial número uno en 2050.

Este proyecto corresponde a las ambiciones de China para reconquistar su antigua posición de liderazgo en el mundo, que ocupó hasta la penetración de las potencias capitalistas en China a principios del siglo XVIII. Con este objetivo proclamado, China apunta al cambio más grande en la constelación de poder imperialista que ha durado más de un siglo. El proyecto de la Ruta de la Seda es sólo un movimiento, aunque esencial, en las ambiciones de China. Después de haberse expandido masivamente a nivel económico, China también comenzó a colocar un "Collar de Perlas" en el Océano Índico, lo que le permite a China rodear a India a través de Birmania, Bangladesh, Sri Lanka, Pakistán y las Maldivas. Después de esta expansión marítima, el proyecto Ruta de la Seda apunta a una nueva expansión terrestre en el continente asiático. China se ha convertido en el país más poblado del planeta: casi 1400 millones de personas viven allí (India ocupa el segundo lugar con 1320 millones). Es la segunda potencia económica del mundo y en muchas ramas ya se ha convertido en el número uno; y tiene la tercera masa terrestre más grande. Después de más de tres décadas de modernización y apertura capitalista, China se ha convertido en el mayor país: comercial en general, de comercio electrónico y de mercado de consumo. Entre 1979 y 2009, en treinta años, el PIB chino en dólares constantes de 2005 ha aumentado de unos 201,000 millones a unos 3.5 billones de dólares; las exportaciones chinas han aumentado de casi el 5% de su participación en el PIB a alrededor del 29%; importa desde alrededor del 4% al 24%. Los excedentes comerciales han llevado a un gran crecimiento en las reservas de China, lo que ha permitido al capital chino mudarse para inversiones, fusiones y adquisiciones y convertirse en una fuente importante de IED² en el escenario financiero mundial. Se espera que para 2030 China represente una quinta parte de la producción económica mundial. El país ha estado invirtiendo masivamente en las técnicas industriales más modernas, como la tecnología cuántica y la inteligencia artificial (IA). En cuanto a sus gastos militares, suman el total de todos los países europeos juntos. Ningún otro país podría albergar tales ambiciones, y ningún otro país podría desarrollar una visión así, de extender sus tentáculos en todo el continente asiático. Por el momento -no a través de la ocupación militar directa (a excepción de los arrecifes de coral en el Mar de China Meridional), sino a través de la construcción de una red económica con toda una política geoestratégica detrás de ella- desarrollar nuevas infraestructuras, implantar puestos de avanzada, forjar vínculos privilegiados. Las ambiciones chinas están sacudiendo a toda la constelación imperialista y no sólo en el área asiática circundante: tiene un impacto en los países del Pacífico, en el Océano Índico, en África, en América del Sur, en Europa y, por supuesto, en su relación con los Estados Unidos. En resumen, tiene las repercusiones de mayor alcance internacionales y de más largo plazo. Al mismo tiempo, sus ambiciones lo pondrán en conflicto no sólo con los Estados Unidos, sino también con otros países. La resistencia de algunos de sus vecinos más cercanos (Vietnam, India, Japón) ya se ha estado acumulando, y los planes de China también supondrán un nuevo desafío para Rusia. Este proyecto también apunta a frustrar cualquier posibilidad de estrangular a China mediante el bloqueo del transporte marítimo en el estrecho de Malacca o en el Mar de China Meridional. Al establecer conexiones ferroviarias con Irán, Pakistán, Birmania y Tailandia, China espera sortear posibles medios de estrangulación o aliviar algunos de los peores efectos³.

¹ <http://es.internationalism.org/content/4350/analisis-de-la-evolucion-reciente-de-las-tensiones-imperialistas>

² IED: Inversión Extranjera Directa

³ <https://www.diploweb.com/Le-chantier-tres-geopolitique-des-Routes-de-la-soie.html>

El proyecto Nueva Ruta de la Seda estará conectando a China, a través de Asia Central y Rusia con Europa, y la conexión marítima le permitirá establecer nuevos vínculos con África y Europa a través del Mar de China y el Océano Índico. Se establecerán seis corredores entre China y Europa.

El primer corredor importante: la conexión ferroviaria y oleoductos que conectan China y Europa a través de Mongolia, Rusia y Kazajistán⁴.

Los otros dos corredores principales: China occidental, a través de Asia Central, y Oriente Medio hacia Turquía, a través de Irán; y el corredor China-Pakistán que la une con el Océano Índico⁵. Tres de los seis corredores pasan por la parte centroasiática de Sinkiang⁶.

Además, tres corredores "secundarios" estarán conectando: a) China-Mongolia-Rusia, b) Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM), c) China-Indochina (a través del norte de Laos, que se extiende a Tailandia, Vietnam y Malasia-Singapur, es decir, a las aguas del sudeste asiático). En Asia, una línea ferroviaria de 873 km debe establecer un enlace entre China y la costa tailandesa.

En África, China ha financiado y construido una línea de ferrocarril entre Djibouti y Addis Abeba (Estación de la Ruta de la Seda de Djibouti); financiará una línea ferroviaria de 471 km en Kenia entre la capital Nairobi y el puerto de Mombasa en el Océano Índico. El objetivo a largo plazo es establecer una red de conexiones ferroviarias entre el nuevo puerto de Lamu (Kenia), Sudán del Sur y Etiopía (LAPSSET). Después de Kenia, Etiopía, Egipto y Djibouti, Marruecos también comenzó a cooperar en el proyecto de la Nueva Ruta de la Seda⁷.

Toda una cadena de puertos y grandes proyectos de inversión es para ofrecer la base logística para nuevas inversiones en la zona.

Además de las conexiones ferroviarias terrestres, y la construcción sobre el "Collar de Perlas", la Ruta Marítima de la Seda es el segundo pilar del mega -proyecto, que requiere la expansión y construcción de puertos a lo largo de las principales rutas marítimas uniendo China a través del Mar de China Meridional, el Estrecho de Malacca y el Océano Índico hasta las costas de África. Los planes en el Ártico de una "Ruta de la Seda de Hielo" para establecer un atajo entre el Océano Pacífico y el Atlántico a lo largo de la ruta de Siberia del Norte, así como los planes para construir un segundo canal en América Central a través de Nicaragua, forman parte de la estrategia global china.

Además, China también tiene previsto construir cables de fibra óptica, corredores con troncales internacionales, estructuras vía teléfonos celulares y enlaces de comercio electrónico a lo largo de sus corredores de la Ruta de la Seda. Si bien es cierto que esto impulsará la conectividad y el intercambio de información, puede permitir fácilmente a China llevar a cabo la vigilancia electrónica y aumentar su presencia en el ciberespacio, aumentando su capacidad de espionaje...

Una apuesta enorme

Por supuesto, este "plan maestro" necesitará mucho tiempo para ser implementado y se enfrenta a una serie de obstáculos. Las capacidades de resistencia de otras potencias son imposibles de evaluar de forma realista en este momento. Sin embargo, el Estado chino parece estar dispuesto a dedicarle el máximo de recursos:

- Los bancos comerciales de propiedad estatal de China están siendo presionados para que proporcionen dinero para los planes del gobierno;
- el Banco de Desarrollo de China (CDB, China Development Bank), controlado por el Estado, y el Banco de Exportación-Importación de China (EXIM, Export-Import Bank of China) ya han concedido préstamos por valor de 200,000 millones de dólares a varios de los países que participan en el proyecto;
- El CDB y EXIM han impuesto límites tope de deuda para cada país y han establecido límites a las líneas de crédito de los prestatarios;
- la mayoría de los préstamos para infraestructura se negociaron principalmente entre gobiernos con tipos de interés inferiores a los comerciales. Por ejemplo, CDB ofreció a Indonesia un préstamo en concesión a 40 años, sin exigir garantías de la deuda pública de Indonesia para financiar el 75% de los 5 millones de dólares del ferrocarril Yakarta-Bandung;
- China ha facilitado préstamos a países que tendrían dificultades para obtenerlos de los bancos comerciales occidentales;
- 47 de los 102 conglomerados de propiedad estatal de China participaron en más de 1600 proyectos viales y de carreteras;
- el Grupo de Construcción de Comunicaciones de China ha obtenido 40,000 millones de dólares en contratos.

⁴Para 2018 el ferrocarril conectó China ya con alrededor de 30 estaciones de tren europeo de mercancías. La travesía de 3 semanas de viaje ferroviario es más corta pero todavía más cara que la vía marítima

⁵ En Turquía, tres compañías estatales chinas han adquirido el tercer puerto del país, Kumport, cerca de Estambul. 10 000 millones de dólares de inversiones en Bagamoyo, Tanzania, Hambantoto; en Sri Lanka, están programadas importantes inversiones en Cebú y Manila. En cuanto a parques industriales, China está construyendo un parque industrial de alta tecnología en Minsk/Bielorrusia, el más grande jamás construido en el extranjero por el gigante asiático. Un proyecto similar sale de tierra en Kuantan, Malasia para acero, aluminio y aceite de palma

⁶ Esta región está poblada por una importante minoría uigur de religión musulmana y donde hay una fuerte agitación nacionalista que el poder central chino ha reprimido con una violencia inaudita. Se calcula, por ejemplo, que un millón de personas están internadas en campos de concentración. Ver

<https://www.elmundo.es/internacional/2018/09/10/5b9578e4268e3ed8048b4607.html>

⁷ En menos de 20 años, China se ha convertido en el principal socio económico de África. Su comercio alcanzó 190 000 millones de dólares en 2016 y es ahora mayor que el del continente con India, Francia y Estados Unidos juntos, según las cifras publicadas en <https://www.capital.fr/economie-politique/nouvelles-routes-de-la-soie-les-projets-de-pekín-1264479>

Y así sucesivamente... Aunque esto puede considerarse una gran apuesta económica y financiera, sin duda refleja la determinación del Estado chino de fortalecer su posición a toda costa. Al mismo tiempo, el proyecto, cuya ejecución está prevista para un período de 30 años, tendrá que hacer frente a las tormentas de la escalada mundial de la crisis económica, las guerras comerciales, las turbulencias políticas y la creciente resistencia de los rivales de China, desde los Estados Unidos hasta varios otros países.

En resumen, todas las crecientes contradicciones de la crisis capitalista y los agudos antagonismos entre Estados Unidos y China hacen imposible responder a la pregunta de si el proyecto se completará alguna vez. Por no mencionar el desarrollo impredecible de la economía china y sus recursos financieros a largo plazo.

Además, la rapidez con la que China construye sus líneas ferroviarias dentro de China en los últimos años -con la movilización de todo tipo de recursos por parte del Estado y desestimando cualquier tipo de preocupación ecológica o resistencia de la población local- no se reproducirá fácilmente a nivel internacional. Varios de los proyectos atraviesan zonas atacadas por yihadistas. Y varios de los países que participan en el proyecto acumularán tantas deudas que cualquier tormenta financiera en el futuro podría significar el fin de su solvencia. Por ejemplo, la construcción del ferrocarril Kunming-Singapur a través de Laos costará al país 6000 millones de dólares, casi el 40% del PIB de Laos en 2016. La deuda externa de Pakistán ha aumentado en un 50% en los últimos tres años, alcanzando casi 100,000 millones de dólares, de los cuales alrededor del 30% se debe a China. Turkmenistán se enfrenta a una crisis de liquidez debido a los pagos de la deuda con China. Tayikistán ha vendido el derecho a desarrollar una mina de oro a una empresa china en lugar de reembolsar los préstamos. Y muchos de los países participantes han sido afectados y se verán afectados por la inestabilidad política, los disturbios civiles y los conflictos armados.

Sin embargo, aunque las interrogantes que se ciernen sobre el proyecto son casi interminables, estos altos riesgos no han impedido que el gobierno chino prepare este plan.

El resurgimiento de China en el contexto de la descomposición

El hecho de que China esté planteando abiertamente tales ambiciones se basa en la nueva posición que ocupa en la economía mundial y en la jerarquía imperialista. Como hemos desarrollado en artículos anteriores⁸, China había sido una potencia líder mundial hasta principios del siglo XVIII, cuando fue desmembrada principalmente por las potencias coloniales europeas, Gran Bretaña y Francia, y cuando estuvo parcialmente ocupada por Japón hasta 1945. Cuando Mao Tse-Tung tomó el poder en 1949, el Estado chino no tenía los medios para revivir las viejas ambiciones chinas. En el contexto de un largo período de dependencia de Rusia, la República Popular China intentó desesperadamente superar su atraso. Ya a principios de la década de 1950, en la guerra de Corea, mostró su deseo de romper la dominación estadounidense en la región, y más tarde, en la década de 1960, China comenzó a enfrentarse con la India y, sobre todo, con Rusia. En relación con Rusia y los EEUU, China fue el relegado durante décadas. Ni el "Gran Salto Adelante", ni su autarquía de una década, ni la Revolución Cultural de mediados de los años sesenta le permitieron desarrollar el poder para competir con sus mayores rivales. Y la división de China entre Taiwán y China continental, el enfrentamiento permanente con EEUU sobre Corea, en Vietnam y en el Pacífico (Taiwán, Japón), el conflicto de un año con Rusia a lo largo del río Ussuri, dejaron a China rodeada y bloqueada a nivel geoestratégico y militar.

Sin embargo, tras haber sufrido una humillación militar a manos de la mucho más pequeña Vietnam en el conflicto de 1979, el ejército chino estaba decidido a modernizar sus fuerzas. Y en el contexto del colapso del régimen estalinista en Rusia y Europa Oriental, el Partido Comunista Chino decidió adaptar el país a las nuevas condiciones que han existido desde 1989. Su espectacular crecimiento económico y su determinación de reconquistar su posición en un mundo en el que EEUU ha estado en declive durante décadas significaba que China tendría que invertir su peso económico para traducirlo en triunfos geoestratégicos e imperialistas⁹.

Su prodigioso desarrollo económico de las últimas décadas desató un fuerte impulso para poner de manifiesto su interés por el tablero de ajedrez imperialista, que desde finales de los años ochenta se ha caracterizado por: a) el hecho de que el antiguo bloque soviético comenzó a desmoronarse y estalló en 1991 y b) los EEUU -como única superpotencia que quedaba- han sido y están siendo socavados y desafiados en muchas áreas por la India, Irán, Turquía y muchos otros países que están avanzando en la realización de sus propias ambiciones imperialistas. En otras palabras, un mundo donde ha habido una "libertad para todos" en las tensiones imperialistas. La confrontación entre Estados Unidos y China en la región no es más que una polarización (aunque la más peligrosa a largo plazo) en medio de un campo minado cada vez más complejo de tensiones imperialistas¹⁰.

La Nueva Ruta de la Seda, ¿sólo un proyecto económico?

Durante dos décadas la economía china registró cifras de crecimiento muy altas, en algunos años incluso tasas de crecimiento de dos dígitos. Ahora se han enlentecido (en 2017 al 6,5%) y es innegable que el proyecto de la Nueva Ruta

⁸ <http://en.internationalism.org/internationalreview/2012/5305/november/international-review-special-issue-imperialism-far-east-past->

⁹ Cita de *Diplomatie* p. 65, "Géopolitique de la Chine": "En dólares corrientes, el PIB chino representaba sólo el 1.6% del PIB mundial total en 1990. Este rango se elevó al 3.6% en 2000 y al 14.8% en 2016. Estratégicamente, la relación clave entre el PIB chino y el PIB de EEUU aumentó del 6% en 1990 al 11.8% en 2000 y al 66.2% en 2017. (...) En comparación con Japón, China representaba sólo una cuarta parte de la economía japonesa en 2000, superó a Japón en 2011 antes de representar el 225% de Japón en 2016 y probablemente más del 250% en 2017".

¹⁰ Para comprender el desarrollo de la guerra imperialista en las nuevas condiciones impuestas por la Descomposición capitalista ver en Revista Internacional nº 64 *Militarismo y Descomposición*, <http://es.internationalism.org/revista-internacional/201410/4046/militarismo-y-descomposicion>

de energía, evitando los peligros que se ciernen sobre Oriente Medio y las rutas de transporte desde allí a China. El 43% del consumo de petróleo chino y el 38% del de gas, provienen de Arabia Saudita. El transporte marítimo pasa a lo largo de las costas de Hormuz, Aden y el estrecho de Malacca, todo al alcance de las flotas 5 y 7 de los Estados Unidos, estacionadas en el Océano Índico y Pacífico. En otras palabras, China está tratando de hacer que los recursos de energía de Asia Central sean más accesibles a sus necesidades.

Sin embargo, cualquier plan chino para establecer vínculos más estrechos con Asia Central y más allá, afectará profundamente su relación con Rusia. Esto se produce después de un período en el que, durante los últimos 20 años, China ya ha estado expandiendo su influencia en territorio Siberiano hacia el norte.

Desde 1991, el Lejano Oriente Ruso (LOR) ha perdido casi una cuarta parte de su población. El número de trabajadores inmigrantes chinos en el LOR ha aumentado hasta 400,000 desde enero de 2017, mientras que el Distrito Federal del Lejano Oriente Ruso ha perdido dos millones de personas desde 1991 (aproximadamente una cuarta parte de su población) como resultado de mayores tasas de mortalidad y emigración. Rusia ha estado arrendando tierras, cientos de miles de hectáreas, a empresas chinas permitiendo la extracción de madera barata. Existe la posibilidad de que la población china en algún momento supere a la población rusa y que la influencia comercial china se vuelva dominante. Para los nacionalistas rusos, esto significa que el objetivo del zar ruso al construir el Ferrocarril Siberiano -para mantener el control sobre Siberia y poder desempeñar un papel crucial en el Lejano Oriente- está siendo amenazado¹³. Y después de su expansión hacia el Lejano Oriente Ruso, con el nuevo proyecto de la Ruta de la Seda, China está lanzando otra ofensiva hacia su occidente.

Hasta hace poco, Rusia podía considerar a Asia Central como su 'patio trasero' pero ahora, el comercio ruso con Asia Central ha estado cayendo continuamente. En 2000, la participación comercial china con Asia Central era solo del 3%, mientras que en 2012 había aumentado al 25%, principalmente a expensas de Rusia¹⁴. Los medios de Moscú para evitar mayores daños resultantes de la expansión china son limitados. Incluso antes de que el presidente chino Xi Jinping anunciara oficialmente el proyecto, Rusia había intentado estabilizar su posición en Asia Central al establecer, en 2014, la EEU (Unión Económica Euroasiática), la cual excluyó a China¹⁵.

Pero para los países de Asia Central, el proyecto de la Ruta de la Seda parece ser más atractivo, debido a la promesa de las inversiones chinas en la región y al mayor comercio libre. La EEU dominada por los rusos sólo ofrece una unión arancelaria, mientras que la propia Rusia tiene pocos fondos. Esto arroja luz sobre el retraso crónico del capital ruso. Rusia ha estado tratando de compensar su inferioridad económica a través del creciente papel de su ejército. Pero China también está actuando como un rival creciente para Rusia en el plano militar en Asia Central. Por ejemplo, China ha comenzado a entregar equipo militar a países de Asia Central. Se han iniciado maniobras comunes entre las tropas chinas y las de Asia Central. Aunque Rusia aún domina la Organización del Tratado de Seguridad Colectiva (OTSC, CSTO) (Armenia, Bielorrusia, Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán y Rusia son parte de ella)¹⁶, China ha estado declarando su intención de garantizar seguridad en la región, contando con sus propias fuerzas. Se iniciaron negociaciones con Turkmenistán para abrir una base militar en el país (la segunda después de Djibouti). Y China está comprometida en una alianza de seguridad con Afganistán, Pakistán y Tayikistán para combatir el terrorismo. La cooperación militar entre los países de Asia Central y China marca un punto de inflexión, porque anteriormente China se había abstenido de establecer una presencia militar y ganó simpatía entre muchos regímenes debido a su "no interferencia en los asuntos de otros países". Su política de mantener un perfil bajo o actuar de manera más agresiva, como en el Mar de China Meridional, corresponde a las tácticas de "empujar" y "jalar".

Más globalmente, el desarrollo de las relaciones ruso-chinas han sido siempre contradictorias, unas veces era Rusia quien dominaba China (en los años 40-50), después hubo fuertes enfrentamientos a partir de 1960 llegando a enfrentamientos militares en el río Usuri, a partir de 1972, China y USA establecieron una discreta alianza (la famosa "diplomacia del ping pong"), China apoyó a USA contra Rusia en Afganistán en los años 80. Desde 1989, China ha apuntado a una cooperación más estrecha con Rusia para contrarrestar a los USA cada vez que era posible y en un período inicial China también recibió la mayoría de sus armas y tecnología militar de Rusia. Esto está cambiando.

China también siempre ha usado a Rusia como fuente de energía. Después de la ocupación rusa de Crimea y la presencia oculta de Rusia en el este de Ucrania, China se benefició de las sanciones occidentales contra Rusia. En busca de un contrapeso a las sanciones, Rusia tuvo que encontrar mercados en China, pero China podría ejercer presión sobre Rusia y bajar los precios rusos de los productos energéticos y al mismo tiempo recibir concesiones por invertir en Rusia. Así, mientras Rusia obtuvo puntos al ocupar Crimea y al estar presente en el este de Ucrania, pagó un alto precio al ser chantajeada de algún modo en acuerdos de negociación con China. Esto demuestra que la economía de guerra rusa tiene un precio alto. Al mismo tiempo, Rusia, que se siente amenazada por la "invasión china a través de la puerta trasera" en el este de Asia y sus ambiciones en la Ruta de la Seda hacia el oeste, es consciente de la naturaleza asimétrica de la relación entre los dos rivales. Cuanto más China desarrolle su propia industria y tecnología de armamentos, menor será su dependencia de las exportaciones de armas rusas y las transferencias de tecnología de armas. China no pudo dar la bienvenida abiertamente a la ocupación rusa de Crimea, ya que habría desacreditado la intransigencia de China sobre la

¹³ <https://www.scmp.com/week-asia/geopolitics/article/2154053/mahathirs-date-beijing-shows-china-cant-be-ignored-malaysia>

¹⁴ *Diplomatie*, enero, 2018, p. 33

¹⁵ https://en.wikipedia.org/wiki/Eurasian_Economic_Union

¹⁶

<https://www.globalsecurity.org/military/world/int/csto.htm> https://en.wikipedia.org/wiki/Collective_Security_Treaty_Organization

integridad territorial, indispensable para enfrentar las aspiraciones de independencia de uigures en Xinjiang. Rusia también se encuentra en un dilema con respecto a la expansión de China en el Mar del Sur de China, especialmente después de que China haya ocupado más o menos varios arrecifes de coral en el Mar del Sur de China, transformándolos en bases militares. Los lazos militares entre Rusia y Vietnam también podrían crear tensiones entre China y Rusia¹⁷.

Sin embargo, como hemos mostrado en otro artículo (ver nota 1), Rusia y China trabajan juntos lo más posible contra Estados Unidos. Los dos países han realizado maniobras militares comunes en el Lejano Oriente, en el Mediterráneo y en el Mar Báltico. Pero el proyecto de la Ruta de la Seda es sin duda uno de los esquemas chinos que obligará a Rusia a reaccionar. Al mismo tiempo, presionará a otros países para que prueben y profundicen todos los intereses antagónicos entre China y Rusia.

Con el avance de China en Asia Central, China ha logrado beneficiarse del debilitamiento de EEUU y Rusia en la región. Poco después del colapso del imperio soviético, EEUU logró desarrollar vínculos privilegiados e incluso abrir algunas bases militares en Asia Central. Sin embargo, en el contexto del declive de los Estados Unidos en todo el mundo, EEUU también ha estado perdiendo terreno en Asia Central, siendo China el principal beneficiario¹⁸.

Pero los países de Asia Central temen tanto a la hegemonía militar rusa como a la expansión china y pueden intentar ganar todo lo posible para sí mismos aprovechando los intereses divergentes entre Rusia y China.

El empuje de China hacia Europa también está creando una brecha entre Europa y Rusia

Dado que Europa actualmente absorbe el 18% de las exportaciones chinas, cualquier mejora de las conexiones comerciales fortalecería la posición china en la propia Europa¹⁹. Por lo tanto, está especialmente interesada en acelerar el tráfico de mercancías desde el puerto recientemente adquirido de El Pireo, cerca de Atenas, a Europa Central. El proyecto de construir un tren de alta velocidad entre Atenas y Belgrado y más adelante a Budapest, refleja los intentos de China por lograr una influencia creciente en Europa Central. China usará la Ruta de la Seda como una forma de "alejarse" de Rusia (o, si es necesario, establecer una alianza con ella), para expandir su posición en Europa. Esto, al mismo tiempo, amenazaría en particular los intereses de los rivales europeos en la propia Europa Central, donde, sobre todo Alemania ha alcanzado una posición dominante. Las reacciones del capital alemán ya han señalado que -además de los esfuerzos para defenderse de los intentos chinos para lograr una mayor presencia en los sectores de alta tecnología- el capital alemán contrarrestará el proyecto de la Ruta de la Seda en diferentes frentes. Esto obligará al capital alemán u otros capitales nacionales a hacer alianzas tácticas contra la creciente influencia china en la región. Esto trae otro elemento impredecible: posibles pasos comunes de los países europeos junto con Rusia, contra China.

Turquía también ha sido un blanco importante de las inversiones chinas. Las compañías chinas están involucradas en varios de los proyectos megalómanos del presidente Erdogan. En los próximos tres años, se espera que el número de empresas chinas activas en Turquía se duplique. Al mismo tiempo, China y Turquía han tenido tensiones sobre el papel del Uighur islámico en Xinjiang. Dado que Turquía se encuentra en una posición clave en el tablero de ajedrez imperialista, donde las ambiciones rusas, europeas, estadounidenses e iraníes están chocando entre sí, cualquier movimiento chino hacia Turquía agregará más elementos explosivos a esta área profundamente conflictiva.

La Ruta de la Seda marítima y sus contra- movimientos

Como parte del proyecto "Un Cinturón-una Ruta" ("One Belt - One Road"), Irán tiene una importancia específica. Se han abierto nuevos corredores de transporte entre Irán y China, y se están construyendo nuevas instalaciones portuarias en Irán²⁰. Al mismo tiempo, las nuevas sanciones de EEUU contra Irán harán posible que China adquiera más influencia en Irán, casi similar a los efectos de las sanciones occidentales contra Rusia, lo que también condujo a una mayor dependencia de Rusia hacia China y, por lo tanto, a un aumento global del peso de China.

La expansión china en el Océano Índico obliga a todos los Estados vecinos a tomar posición. Por un lado, China debe empujar su Ruta de la Seda Marítima a lo largo de las costas del Océano Índico hasta las costas iraníes. Esto crea tensiones adicionales entre Pakistán e India. En Pakistán, el Puerto de Gwadar, no muy lejano de la frontera iraní, será conectado al extremo occidental de China luego de la construcción de una carretera de conexión de 500 km. El Puerto debe dar al comercio chino un acceso más fácil al Medio Oriente que a través del Estrecho de Malaca (entre Malasia e Indonesia). India está protestando contra este proyecto de carretera, que cruza parte de Kashmir, reclamado por Nueva Delhi. Un nuevo aeropuerto internacional está por ser construido en Gwadar.

Y el Proyecto Marítimo de la Seda también empuja a India a tomar contramedidas. Por un lado, Irán no quiere depender de China; por ello busca reforzar lazos con India. India contribuyó a la construcción del nuevo puerto iraní de Chabahar, permitiendo a India evitar pasar a través de Pakistán para llegar a Afganistán. Al mismo tiempo, India misma que ha tenido relaciones especiales con Rusia por décadas, las ha intensificado, a pesar del hecho de que a nivel militar India también ha tratado de diversificar su compra de armas a expensas de Rusia, y que India es vista por EEUU como un importante contrapeso contra la expansión china. Esta ha recibido un importante respaldo por su fuerte militarización, en particular incrementando su capacidad nuclear. Y junto a Rusia, Irán y Azerbaiyán, India ha estado intentando por algún

¹⁷ <http://www.aalep.eu/sino-russian-relations-2018>

¹⁸ Después de haber confiado en la logística de los aeropuertos de Asia Central en la guerra encabezada por EEUU en Afganistán, EEUU cerraron su base militar de Manas (Kirguistán) en 2014

¹⁹ <https://classe-internationale.com/2017/12/11/les-nouvelles-routes-de-la-soie-comment-la-chine-faconne-t-elle-la-mondialisation-de-demain>

²⁰ El primer tren de China llegó en el momento en que Trump, el presidente de EEUU, anunció la cancelación de la participación de EEUU en el acuerdo nuclear de Irán de mayo de 2018, permitiendo así que Irán evitara parte de las sanciones de EEUU a través de las conexiones ferroviarias de China

tiempo establecer un Corredor Internacional de Transporte Norte Sur (INSTC) para conectar Bombay con San Petersburgo vía Teherán y Bakú/Azerbaián²¹.

Además, India y Japón han lanzado el Corredor de Crecimiento Asia y África (AAGC), tratando de intensificar los vínculos entre Japón, Oceanía, el Sudeste de asiático, India y África...con los planes para construir una autopista entre India-Birmania-Tailandia. En cuanto a la carrera de instalaciones portuarias en el Océano Índico, China ha firmado acuerdos para establecer nuevas instalaciones portuarias en Hambantota en Sri Lanka y ha comenzado la modernización de puertos en Bangladesh. En Pakistán y en Sri Lanka, esto conduce a una espiral de nuevas deudas. La construcción de las instalaciones portuarias en Hambantota dará a China un control de 99 años sobre el puerto.

La situación en Afganistán arroja luz sobre los principales beneficiarios de los casi 40 años de guerra en el país.

Rusia tuvo que retirar sus tropas después de su ocupación de Afganistán de 1979-1989, tras una larga guerra de desgaste de 10 años, que contribuyó a la implosión de la Unión Soviética. Las fuerzas de coalición encabezadas por EEUU en Afganistán también han experimentado un verdadero fiasco, donde después de más de 15 años de ocupación la coalición no fue capaz de estabilizar el país. Por el contrario, en medio de un terror generalizado en todo el país, sus propias tropas temen por sus vidas donde quiera que vayan. Mientras que los países occidentales vertieron miles de millones de dólares en Afganistán para librar la guerra y han colocado miles de soldados (muchos de los cuales se han traumatizado). China ha comprado las minas (por ejemplo, al precio de \$ 35 000 millones de dólares por la mina de cobre en Aynak) y está construyendo una línea de ferrocarril que conecta Logar (al sur de Kabul) con Torkham (una ciudad frontera de Pakistán) aún sin ninguna movilización militar. Pero mientras que China se ha librado hasta ahora de ataques militares en Afganistán, no hay ninguna garantía de que esto continuará²².

La creciente influencia china a lo largo de la "Collar de Perlas" en el Sudeste de Asia y el avance geo-estratégico a lo largo de la Ruta Marítima de la Seda agudizará, así, las contradicciones en esta parte de Asia.

África: China dispuesta a desafiar la dominación europea

Además de la expansión de la influencia china en el continente asiático en diferentes direcciones, China también ha comenzado a avanzar sus peones en África, donde los barcos chinos llegaron desde 1415. En aquel momento China no se estableció en África. Dejó el espacio para las potencias coloniales europeas, cuya expansión a través del mundo comenzó poco después. Ahora, 600 años más tarde, es sobre todo la influencia europea en África la que China está empujando hacia atrás. En 2018 se estima que aproximadamente 1 millón de chinos viven en el continente africano (trabajadores, dueños de tiendas y empresas). La construcción de las mencionadas líneas de ferrocarril en Etiopía y en Kenia y los planes para conexiones ferroviarias más extensas destacan sus ambiciones a largo plazo en África. Varios países (Djibouti, Egipto, Argelia, Cabo Verde, Ghana, Chad, Guinea Ecuatorial, Gabón y Angola) han comenzado a comprar tecnología militar China; Namibia y Costa de Marfil planean tener centros para facilitar los suministros para la marina de guerra China. Como se mencionó anteriormente, trataremos acerca de la expansión China en África en un próximo artículo.

Para concluir este artículo, cuando examinamos las ambiciones tras el proyecto "Un Cinturón una Ruta", no queda duda que esta gran empresa es más que un programa de "recuperación" económica. La construcción de tal infraestructura tan gigantesca está inseparablemente relacionada a las ambiciones chinas a largo plazo de convertirse en la principal potencia, con el objetivo de derrotar a Estados Unidos. Aunque nadie puede predecir en este momento si este proyecto puede implementarse teniendo en cuenta los factores impredecibles y los riesgos mencionados anteriormente, tal expansión no sólo modificarán las constelaciones imperialistas en Asia; también tendrá implicaciones posteriores en Europa y en los otros continentes.

Gordon, septiembre de 2018.

²¹ https://en.wikipedia.org/wiki/International_North%E2%80%93South_Transport_Corridor

²² https://en.wikipedia.org/wiki/International_North%E2%80%93South_Transport_Corridor