



CUADERNOS DE TRABAJO

BELT AND ROAD INITIATIVE: LA BÚSQUEDA CHINA DE LA HEGEMONÍA MUNDIAL A TRAVÉS DE LA DIPLOMACIA ECONÓMICA

Presentado por: Samuel Rey Liqueste

Tutor: Omar de León Naveiro

GRADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

Curso 2021/2022



Universidad Complutense de Madrid
Facultad de Ciencias Políticas y Sociología

Índice

- 1. INTRODUCCIÓN**
- 2. LA DIPLOMACIA ECONÓMICA: APROXIMACIONES**
- 3. LOS ORÍGENES: LA RUTA DE LA SEDA Y LA RELEVANCIA DE LA HISTORIA CHINA**
- 4. LA NUEVA RUTA DE LA SEDA: BELT AND ROAD INITIATIVE**
 - i) Rama terrestre, marítima (y digital)
 - ii) Objetivos de China
 - iii) Alcance y progreso del proyecto
 - iv) Financiación y organización
 - v) Reticencias y críticas
 - vi) Alternativas occidentales
- 5. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS DE INVESTIGACIÓN**

BIBLIOGRAFÍA

ANEXOS

*La mejor victoria es vencer sin combatir,
y esa es la distinción entre el hombre
prudente y el ignorante.*

El arte de la guerra, Sun Tzu.

1. INTRODUCCIÓN

La iniciativa presentada por el presidente chino Xi Jinping en septiembre de 2013 con la propuesta de la construcción de un Cinturón Económico de la Ruta de la Seda, a la que en octubre del mismo año se le unió la presentación de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI, conforman la denominada *Belt and Road Initiative* (o Iniciativa de la Franja y la Ruta). Esta Nueva Ruta de la Seda supone una estrategia económica y política por parte del gobierno chino centrada en la inversión en infraestructuras con el objetivo de mejorar la conectividad física a lo largo de una serie de rutas marítimas y continentales para “promover la cooperación pacífica y el desarrollo común en todo el mundo”, según las fuentes oficiales. Se trata de un proyecto de diplomacia económica sin precedentes que busca, a través de una vasta inversión en infraestructuras que ha llevado a autores como Rolland (2015) a denominarla “diplomacia de infraestructura”, satisfacer diversos objetivos de la política exterior e interior china, y que tiene potencial para producir profundas transformaciones geoeconómicas y geopolíticas que moldeen el sistema internacional en virtud de los intereses del gigante asiático. Se trata, sin duda, de un tema de impacto para las relaciones internacionales en diversos aspectos, además de ser de máxima actualidad, ya que el proyecto está en marcha y va poco a poco logrando atraer a un mayor número de países. Si bien es cierto que su presencia es notablemente mayor en el Sur Global, también está logrando penetrar en Occidente, como han demostrado las recientes incorporaciones de Estados miembros de la Unión Europea como Portugal, Grecia e Italia, dentro de un contexto regional marcado por la división de posturas hacia esta iniciativa. El objetivo principal del trabajo será establecer un estado de la cuestión sobre el planteamiento, las características y el estado actual de la *Belt and*

Road Initiative, herramienta estrella de la diplomacia económica de China, a través de la cual pretende alcanzar objetivos de su política interior y exterior. Además, se analizarán dichos objetivos del gigante asiático y su impacto regional y global, así como las diferentes reacciones al proyecto por parte de otras potencias y las iniciativas paralelas de reciente creación que tratan de competir con él.

Para alcanzar los objetivos planteados se tratará de dar respuesta a una serie de interrogantes, como son: ¿qué es la diplomacia económica y cómo la utiliza China para alcanzar sus objetivos? ¿De dónde procede el proyecto y por qué la República Popular ha adoptado en los últimos tiempos una actitud proactiva en el escenario internacional? ¿Qué es la *Belt and Road Initiative* y qué se intenta conseguir con su implementación? ¿Es realmente un proyecto inclusivo y participativo como plantea China?

La propuesta de la Iniciativa de la Franja y la Ruta ha sido cuidadosamente expuesta por los líderes chinos como un proyecto centrado en la cooperación, el beneficio mutuo y el multilateralismo, dentro de su idea de “globalización inclusiva” (Guzmán, 2021: 5) y destacando ideas como la “comunidad de destino compartida”. Esta carta de presentación invita a enfocar su análisis desde la teoría del institucionalismo neoliberal de las relaciones internacionales, la cual pone el foco en los beneficios mutuos generados por la cooperación entre Estados a través de instituciones y normas, y cuyo propósito social es promover efectos beneficiosos sobre la seguridad humana, el estado de bienestar y la libertad como resultado de un planeta pacífico, libre y próspero (Keohane, 2012: 126-127). Sin embargo, en vista del unilateralismo chino en el marco de la iniciativa, el control que parece ejercer sobre algunos Estados débiles a través de ella y sus palpables aspiraciones hegemónicas y expansionistas, la teoría neorrealista se presenta como un prisma más adecuado para afrontar el estudio de este tema. Esta teoría formulada por el politólogo estadounidense Kenneth Waltz, a pesar de no diferir en gran medida de la anterior, ve la cooperación internacional como algo complicado de lograr y mantener a causa de la

naturaleza anárquica del sistema, dependiendo en gran medida de las relaciones de poder entre Estados. Centra su análisis en las ganancias relativas de los Estados resultantes de dicha cooperación, es decir, en la mejora de su posición de superioridad respecto al resto que un Estado consigue con esta cooperación interesada (Salomón González, 2001: 18).

La metodología de este trabajo se basará en un análisis analítico-descriptivo de la Iniciativa de la Franja y la Ruta a partir del estudio de diversos artículos académicos, informes y otro tipo de documentos, esencialmente fuentes secundarias, publicados en el periodo temporal que abarca desde la presentación de la iniciativa hasta la actualidad (2013-2022). Por tanto, la revisión bibliográfica de textos que exponen los elementos de esta iniciativa y su impacto será la manera de aproximarse al tema en cuestión.

La estructura del presente Trabajo de Fin de Grado se compondrá de un primer apartado que trate el concepto de diplomacia económica a través de las interpretaciones de diversos autores, así como su relevancia en el actual contexto global y de qué manera es utilizada por China para tratar de alcanzar sus objetivos. A continuación se dedicará un apartado a la exposición de los orígenes históricos de la *Belt and Road Initiative* y al análisis de las reminiscencias imperiales que contiene, observando también la relevancia de la historia reciente del país sobre su actual actitud proactiva en la esfera internacional. El siguiente epígrafe, que supone la parte central del texto, tratará la naturaleza de la iniciativa, los objetivos que el gigante asiático trata de alcanzar a través de ella y la oposición y alternativas surgidas desde Occidente para competir con esta. Finalmente, en las conclusiones, además de ofrecer reflexiones finales sobre el proyecto y sus efectos, se plantearán una serie de líneas de investigación para sugerir temas de análisis que enfoquen ulteriores trabajos de mayor extensión y profundidad acerca de algunos de los asuntos más relevantes y que suscitan crecientes incógnitas alrededor de esta temática.

2. LA DIPLOMACIA ECONÓMICA: APROXIMACIONES

Para comprender la relevancia y el impacto de la Nueva Ruta de la Seda china, resulta imprescindible tener en cuenta el contexto internacional en el que se presenta. Nos encontramos en un mundo globalizado en el cual la interdependencia económica entre los Estados es más intensa que nunca, siendo todos ellos parte de un gran mercado global en el que se intercambian bienes y servicios para satisfacer las necesidades nacionales mutuamente, quedando por entero desterrada la posibilidad de ser totalmente independiente del resto de miembros de la comunidad internacional, es decir, la autarquía. De tal manera, resulta evidente la cada vez mayor predominancia del factor económico en las relaciones internacionales, lo que conduce a que la diplomacia deba adaptarse y tener muy presente dicho elemento crucial en el desarrollo de las naciones y sus nexos con las demás.

En este contexto, la diplomacia económica adquiere una relevancia excepcional en las relaciones internacionales, pero no solo entre países, sino también incluyendo a actores transnacionales como las empresas y las organizaciones internacionales; y se configura como un elemento clave de la política tanto interior como exterior de los Estados al permitir promover el desarrollo y la prosperidad nacional a través de medios políticos y económicos para adquirir los máximos beneficios para los países y sus compañías, así como alcanzar objetivos en el extranjero, mejorando su posición internacional y favoreciendo sus intereses.

La atención prestada al concepto de diplomacia económica ha ido creciendo a medida que su carácter central dentro de las relaciones internacionales y la diplomacia en general se ponía de manifiesto. De tal modo, múltiples autores han ofrecido diversas acepciones de esta idea, algunas de las cuales se expondrán a continuación para acabar ofreciendo una definición propia que intentará conjugar los elementos más valiosos de cada una de ellas.

Según Chohan (2021), la diplomacia económica es un proceso multilateral consistente en el despliegue de medios económicos para lograr objetivos diplomáticos y viceversa, mediante la participación conjunta de los gestores de los gobiernos internacionales y otras partes interesadas importantes, como pueden ser las empresas transnacionales o los organismos internacionales. Es decir, puede suponer tanto la utilización de medios políticos para alcanzar fines económicos, como el uso de medios económicos para obtener objetivos políticos. En una línea similar, Okano-Heijmans (2011) plantea que la diplomacia económica puede entenderse como la utilización de medios políticos como palanca en las negociaciones internacionales para aumentar la prosperidad económica del país, y también como el uso de la palanca económica con el fin de aumentar la estabilidad política nacional.

Otros autores destacan que la diplomacia económica es el proceso a través del cual los Estados afrontan el mundo económico exterior a través del buen uso de las relaciones políticas en el extranjero con el fin de maximizar su beneficio nacional en ámbitos económicos que incluyen el comercio, la inversión y otras formas de intercambios en los cuales disponen de una ventaja comparativa y, en definitiva, promover la prosperidad de la nación (Rabby, 2015). De este modo se señala como elemento principal el conjunto de procesos, prácticas e instrumentos a través de los cuales se crean y distribuyen los beneficios que se obtienen de las relaciones económicas internacionales (Bayne y Woolcock, 2017); siendo su punto de partida y destino final la protección de los propios intereses económicos, políticos y estratégicos del Estado (Jun, 2016: 26).

Un último elemento reseñable es que, en el actual contexto internacional, la diplomacia económica se presenta como el principal ejemplo de poder inteligente (*smart power*) al reunir elementos de *hard power*, como las sanciones económicas, y métodos de *soft power* como la persuasión y la atracción, resultando así una herramienta muy útil para la consecución de los objetivos de política exterior (Arystankulova *et al.*, 2019: 19).

En definitiva y teniendo todo lo anterior en cuenta, podemos definir la diplomacia económica como la práctica diplomática a través de la cual los Estados o las organizaciones internacionales emplean medios políticos para conseguir fines económicos y medios económicos para lograr metas políticas, tanto de política interior como exterior, interactuando con múltiples actores que van desde otros Estados hasta empresas, u organismos internacionales; siempre con el fin último de proteger los intereses económicos, políticos y estratégicos propios. Esta rama de la diplomacia se erige como el mayor ejemplo del poder inteligente en la actualidad al combinar elementos de poder duro y poder blando con el fin de alcanzar objetivos estatales, y ha ganado relevancia a medida que aumentaba la interdependencia de los Estados entre sí y entre los Estados y las empresas (como parte clave del actual sistema internacional), al tiempo que la economía ha ocupado una posición nuclear en las relaciones internacionales.

3. LOS ORÍGENES: LA RUTA DE LA SEDA Y LA RELEVANCIA DE LA HISTORIA CHINA

Antes de entrar a analizar la moderna *Belt and Road Initiative* y sus implicaciones e impacto en la política y economía internacionales, es necesario atender a los orígenes históricos de la misma, factores que han conducido a su implementación y que condicionan su naturaleza. En este sentido, es ineludible hacer referencia a dos elementos clave, a saber: la antigua Ruta de la Seda y la importancia de la historia reciente de China y el carácter derivado de la misma.

La Ruta de la Seda original surgió durante la expansión hacia el oeste de la dinastía Han de China (206 a.C.-220 d.C.), forjando redes comerciales a través de Asia central y el Sudeste asiático, creando rutas que llegaron a extenderse a lo largo de más de seis mil kilómetros por tierra hasta el continente europeo; comenzando la más importante de ellas en Chang'an (actualmente Xi'an), antigua capital de

China, para desembocar en Antioquía (actual Turquía), a las puertas de Europa al oeste del mar Mediterráneo, hasta su clausura en el siglo XV (Ferrero, 2016: 44). Esto supuso que Asia central fuese durante más de mil años el epicentro de lo que podría denominarse una de las principales olas de la globalización, llegando a conectar los mercados orientales y occidentales, estimulando la generación de una inmensa riqueza, y entremezclando las tradiciones culturales y religiosas (McBride, 2015). Además, el comercio entre el este y el oeste se desarrolló también por mar, especialmente entre los puertos de Alejandría en Egipto y Guangzhou en China, en lo que en ocasiones se denomina la Ruta de la Seda Marítima, que realmente era la Ruta de las Especias, que conectaba Asia oriental con Oriente Medio y África a través del Océano Índico, llegando al mar Mediterráneo para conectar con Europa y llegar a las repúblicas marítimas italianas, primeros centros financieros del mundo (Ferrero, 2016: 45-46).

Como se desarrollará con mayor profundidad en el siguiente apartado “La Nueva Ruta de la Seda: *Belt and Road Initiative*”, las dos redes de rutas comerciales mencionadas, terrestre y marítima, son los pilares esenciales tanto del actual Cinturón Económico de la Ruta de la Seda, que parte de Xi’an y, pasando por Asia central, desemboca en el mar Mediterráneo llegando a Venecia, al igual que su antepasado terrestre; como de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI, que comienza en Fuzhou, al este de China, y une las principales ciudades costeras del sur de Asia, Oriente Medio y nordeste de África para llegar al Mediterráneo y unirse a la Ruta terrestre en Venecia (Lo, 2015: 55).

Por otra parte, en el proceso de análisis para tratar de comprender las razones que llevaron al presidente chino Xi Jinping a presentar a finales del año 2013 su propia visión de un proyecto de tal envergadura como la Nueva Ruta de la Seda terrestre y marítima, debe tomarse muy en cuenta la historia reciente china y las repercusiones de la misma en la psicología de las nuevas generaciones de líderes del Estado, ya que esta nueva iniciativa invoca claramente el espíritu de los tiempos gloriosos de la

China imperial (Ramos, 2016), buscando recuperar de algún modo la posición central del país dentro de la esfera internacional que creen merecer y de la que no han disfrutado en los últimos tiempos.

En este sentido, es obligado destacar la importancia de la “humillación nacional” sufrida por el Imperio del Medio (principal potencia mundial durante siglos) desde comienzos del siglo XIX causada por las intervenciones occidentales y japonesas que tuvieron lugar en territorio chino (Dirmoser, 2017: 32). Dicha humillación fue más precisamente acaudada en el tiempo, entre el año 1839, en el que comienza la primera guerra del Opio (1839-1842) y la proclamación de la República Popular China en 1949, denominando a esta etapa el “siglo de la humillación”. Este periodo de pérdida de relevancia internacional y de sometimiento por parte de potencias extranjeras caló muy hondo en la mentalidad china, y pronto se adoptó en el discurso político nacionalista como elemento de construcción nacional e identitaria, presente en el discurso político desde la época del líder nacionalista Sun Yat-sen, a comienzos del siglo XX, y que se extendió como parte del movimiento popular contra las Veintiuna Demandas japonesas, exigencias que violaban la soberanía de una China sumergida en un caótico proceso de construcción nacional tras la caída de la dinastía Qing (Sierra, 2022). La proclama “Nunca olvides la humillación nacional” se convirtió en un elemento muy común en la cultura popular china, y sería posteriormente empleada por el partido del Kuomintang, que recogía la ideología de Sun Yat-sen (Martín de la Escalera, 1969) y se mantuvo en el poder hasta su derrota en la guerra civil (1927-1949) a manos del Partido Comunista Chino. Será en dicho momento, con la victoria comunista, cuando Mao Zedong declararía el fin del “siglo de la humillación”, simbolizándolo con la fundación de la República Popular China. Aunque durante el mandato de Mao la idea de la “humillación nacional” no fue tan relevante, como expone Dirmoser (2017), sería a partir de la muerte del líder, y con el gobierno de Deng Xiaoping, cuando se vuelve a capitalizar dicha idea, conjugándola con la promesa de que la humillación sería compensada en el futuro,

consiguiendo recuperar la antigua grandeza imperial; algo que vino a denominarse el “rejuvenecimiento nacional”. En este caso, se pasó a integrar la “humillación nacional” como parte de la identidad patriótica, identificando a China como una víctima de las potencias extranjeras que no debía permitir nuevos sometimientos y a la que solo el PCCh podría mantener segura (Sierra, 2022); máximas que se han mantenido hasta hoy, adaptándose tanto al contexto internacional como al propio desarrollo y crecimiento de China.

En la misma línea, Xi Jinping ha dejado patente desde su proclamación como presidente de la República Popular en marzo de 2013 su deseo e intención incansable de alcanzar su particular visión del “sueño chino”, que recoge ideales de Sun Yat-sen, Mao Zedong y Deng Xiaoping (Rosales, 2020: 25), y surge en contraposición del mencionado “siglo de la humillación”, buscando enarbolar el desarrollo del “socialismo con características chinas”, basado en construir una sociedad medianamente acomodada mediante la revitalización de un país rico y poderoso y con el objetivo de incrementar el bienestar social (Ferdinand, 2016: 946). Así, la *Belt and Road Initiative* ha sido presentada por el propio presidente Xi como parte fundamental en el camino para alcanzar dicho “sueño chino”, siendo un elemento clave lo que él mismo denomina la “comunidad de destino compartido” que, pese a no haber sido definida con precisión por los líderes chinos, es cada vez más nombrada y hace referencia a la compatibilidad de los intereses de la comunidad internacional con la consecución del “sueño chino”, el cual busca el progreso común y alega que China pretende conservar el *status quo* internacional y no tiene intención de introducir cambios radicales o transgresores (Zhang, 2018: 198).

De este modo, y como se ha reflejado en los párrafos anteriores, la historia reciente de China tiene un gran impacto sobre la mentalidad de sus líderes, algo que se ve reflejado especialmente en la idea de la “humillación nacional”, en contraposición a la cual surge el concepto del “sueño chino” que pretende alcanzar el “rejuvenecimiento nacio-

nal” para situar al país en la posición que merece dentro del escenario internacional, al tiempo que mejora las condiciones de vida de su población. Todo ello teniendo en cuenta el planteamiento de la “comunidad de destino compartido”, que se presenta como una búsqueda de la puesta en común de los desafíos globales y da a entender que el ascenso y posicionamiento internacional chino no provocará cambios sustanciales en el actual orden, pudiendo articularse armoniosamente el cumplimiento del “sueño chino” y los intereses de los demás Estados.

4. LA NUEVA RUTA DE LA SEDA: BELT AND ROAD INITIATIVE

En el mes de septiembre de 2013, el presidente chino Xi Jinping introdujo en su discurso en la Universidad Nazarbayev kazaja por primera vez la idea de construir un “Cinturón Económico de la Ruta de la Seda” y, un mes después, durante su discurso en el Parlamento de Indonesia propuso la creación de una “Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI”. Esta declaración de intenciones supone el paso del perfil bajo de China en la esfera internacional promulgado por Deng Xiaoping a una actitud más proactiva que caracteriza el mandato de Xi Jinping y que busca aumentar la influencia del país, situándolo en el centro del panorama económico global (Rubiolo *et al.*, 2020: 108). Se trata de un proyecto que evoca los más gloriosos tiempos de la historia china, en los que gracias a las rutas comerciales consiguió llegar a ser la principal potencia mundial y que, según el propio Xi, pretende “reforzar los lazos económicos y la cooperación e impulsar un espacio para el desarrollo de toda la región euroasiática” (Sierra Ortiz, 2022: 7).

Esta iniciativa dual (*Anexo I*) comenzó conociéndose bajo el nombre de *One Belt, One Road* (Un Cinturón, Una Ruta), pero en 2015, cuando se hizo público su primer plan de acción, las autoridades chinas cambiaron la denominación de esta, comenzando a referirse a ella en los documentos oficiales como *Belt and Road Initiative*, traducido frecuen-

temente al español como Iniciativa de la Franja y la Ruta (Rubiolo y Busilli, 2021: 132-133).

i) Rama terrestre, marítima (y digital)

Como se ha mencionado, el proyecto de la *Belt and Road Initiative* cuenta con dos ramificaciones principales, el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda (la “Franja”) y la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI (“la Ruta”). La idea de “la Franja” consiste en la creación de una serie de corredores económicos mediante la construcción y la mejora de diversas infraestructuras como vías férreas de alta velocidad, carreteras, aeropuertos... con el objetivo de conectar China con Europa a través de Asia central y con el sur del continente asiático (Dirmoser, 2017: 29), pasando por un gran número de países de la región y teniendo gran impacto económico en todos ellos; imitando así la trazada de la Ruta de la Seda original que ya conectaba Asia y Europa para favorecer el comercio y el intercambio cultural y religioso hace siglos. Concretamente, para articular este Cinturón Económico de la Ruta de la Seda se idearon seis corredores económicos terrestres:

El corredor China-Pakistán es una de las piezas clave de la iniciativa y busca conectar la ciudad china de Kasgar, en la occidental región de Xinjiang, con el puerto pakistaní de Gwadar, obteniendo una salida directa al Océano Índico que conecte la ruta terrestre y la marítima. Este es un proyecto para el que Xi Jinping anunció en 2015 una enorme inversión de 46.000 millones de dólares (McBride, 2015), revelando la importancia que este trayecto tiene para los intereses de la nación.

El corredor Nuevo Puente Terrestre Euroasiático es el encargado de conectar la costa oriental china con el centro y este de Europa a través del norte de China y Asia central, y su objetivo principal es mejorar las infraestructuras de transportes para fortalecer la integración económica de Eurasia (Busilli, 2020: 78).

La conexión China-Asia central-Asia occidental es otro de los corredores económicos previstos, el cual se solapa en algunos tramos con el Nuevo Puente Terrestre Euroasiático y tiene su inicio en Xinjiang, discurre por Asia central y desemboca en la costa mediterránea (Parra Pérez, 2017: 12); buscando del mismo modo mejorar la conectividad continental para agilizar el comercio y el transporte de recursos energéticos, principalmente.

El corredor China-Península de Indochina une la ciudad china de Kunming con Singapur gracias a la conectividad ofrecida por trenes de alta velocidad y puertos (Rubiolo *et al.*, 2020: 108-109), atravesando una región con economías en expansión y muy relevante para la vecindad sur de China y su salida al Índico.

El corredor China-Mongolia-Rusia es el encargado de unir estos tres países a través de la mejora de redes ferroviarias existentes y la construcción de otras nuevas, resultando de gran importancia para la integración de una potencia como Rusia en el nuevo proyecto regional chino y, como destaca Parra Pérez (2017), favoreciendo en gran medida el transporte de recursos energéticos hacia China.

Por último, el corredor Bangladesh-China-India-Myanmar es otro de gran relevancia para la seguridad energética del gigante asiático, pero es también una ruta problemática que no termina de estar totalmente operativa y que ha encontrado diversos inconvenientes para completarse. De hecho, como indica McBride (2015), la presión popular en Myanmar logró paralizar un proyecto de vías férreas de 20.000 millones de dólares, obstaculizando la planificación china de dicho corredor.

En cuanto a “la Ruta”, parte marítima de la *Belt and Road Initiative*, del mismo modo que su antepasada Ruta de las Especias (Busilli, 2020: 75), esta tiene su origen en la ciudad de Fuzhou, al sudeste de China, y recorre el mar de China Meridional, pasando por la península de Indochina y avanzando por el Océano Índico hasta el cuerno de África, donde se divide en dos brazos, llegando el primero

al mar Mediterráneo a través del mar Rojo y el Canal de Suez, y el segundo dirigiéndose a Tanzania y la costa del sudeste africano (Delage, 2017: 83). Esta ruta marítima tiene implicaciones clave para los intereses chinos en diferentes aspectos; por una parte, resulta un elemento clave para agilizar el comercio de mercancías con Occidente mediante el creciente tráfico marítimo, además de conectar a China con algunos de sus principales proveedores de recursos energéticos y materias primas, planteando también una visión transoceánica del proyecto para llegar a Sudamérica (Vidales García, 2016: 6). Pero, sobre todo, la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI, combinada con la facción terrestre de la iniciativa, permite a China obtener una alternativa que ofrezca una vía de escape ante un potencial bloqueo marítimo llevado a cabo por Estados Unidos, que cuenta con gran presencia en la zona del mar de China Meridional y en el Océano Pacífico (Rolland, 2015: 3), permitiendo resolver la excesiva dependencia de la ruta marítima del Estrecho de Malaca por la cual entra la mayor parte de los recursos energéticos al país. Además de esto, la vertiente marítima de la *Belt and Road Initiative* conecta lo que se ha venido a denominar el “Collar de Perlas” (*Anexo 2*), que es la cadena compuesta por las diferentes bases militares chinas o bases navales logísticas situadas a lo largo de la costa meridional del continente asiático que se extiende desde el este de China hasta la Península Arábiga en las que China podría apoyarse ante posibles conflictos bélicos. Además confirma el interés chino por aumentar su influencia y dominio regional con el control del Océano Índico (Lemus Delgado y Valderrey Villar, 2017: 57), y que busca su expansión en el continente europeo a través de una fuerte inversión en puertos como el del Pireo, en Grecia, o el de Trieste, en Italia (Ruiz, 2020: 3).

Para finalizar con la exposición de las diferentes ramas de la Nueva Ruta de la Seda, es conveniente abordar un aspecto que suele ser obviado en los análisis de esta nueva iniciativa, lo cual resulta un error teniendo en cuenta el actual contexto de un mundo globalizado y cada vez más sumergido en la digitalización: la Ruta de la Seda Digital. Pese a que no se trate de una rama como tal del enorme proyecto

chino ni pueda compararse a las vertientes terrestre y marítima en términos de inversión y de atención por parte de las autoridades, la facción digital va adquiriendo cada vez mayor peso en un periodo en el que el gigante asiático se encuentra en medio de la transformación de su tradicional economía manufacturera a otra digital, buscando un cambio del modelo *Made in China* al *Designed in China*, con el objetivo de convertir su industria en una que apueste por sectores con mayor valor añadido y le permita reducir su dependencia exterior en temas de innovación y tecnología (Parra Pérez, 2020: 3). En este sentido, con esta parte de la *Belt and Road Initiative*, China busca dirigir la mejora de la conectividad digital entre los países participantes en la iniciativa, fortalecer a las compañías nacionales para que se conviertan en referentes tecnológicos mundiales, alcanzar un claro liderazgo global en el campo de la alta tecnología, y expandir las normas y estándares chinos aprovechando la fuerza de su sector de telecomunicaciones (Eder *et al.*, 2019; Ghiasy y Krishnamurthy, 2021); para lo que busca establecer una red de cables de fibra óptica e infraestructura de redes 5G, centros de investigación, proyectos de ciudades inteligentes, y grandes acuerdos de comercio electrónico y plataformas de pago a través de teléfonos móviles por medio de sus enormes compañías tecnológicas.

Dentro de este avance chino en las telecomunicaciones y la alta tecnología pueden destacarse algunos elementos significativos que reflejan los esfuerzos del gigante asiático por convertirse en referencia en esta área. Como indica Parra Pérez (2020) los principales gigantes tecnológicos chinos (Baidu, Alibaba y Tencent) compiten frente a frente con las empresas estadounidenses que tradicionalmente han dominado el sector. Entre otros progresos, la penetración de Huawei en Asia-Pacífico, Europa, Oriente Medio y África como proveedor de servicios 5G supone una ventaja enorme en la lucha por la supremacía tecnológica mundial, y le llevó en 2019 a contar con un 29% de la cuota mundial del mercado de las telecomunicaciones (Parra Pérez, 2020: 4-5), algo que ya ha suscitado diferentes problemas con Estados Unidos, que ve peligrar su dominio en este

ámbito tan relevante para el dominio hegemónico en el siglo XXI. El desarrollo de BeiDou, sistema chino de geolocalización alternativo al GPS estadounidense que ha sido adoptado por diversos países de Asia y África (Ghiasi y Krishnamurthy, 2021), unido al avance en campos tan importantes dentro de la cuarta revolución industrial que estamos viviendo como la inteligencia artificial, donde China presenta el 70% de patentes a nivel global, triplicando a las de Estados Unidos (Parra Pérez, 2020: 12), hablan claro sobre la cada vez mayor ventaja de China en el sector tecnológico.

ii) Objetivos de China

El meteórico ascenso económico de China en las últimas décadas y la firme intención de ocupar una posición más influyente en el sistema internacional abanderada por el presidente Xi Jinping desde el comienzo de su mandato generan incertidumbre y cierto rechazo entre otras grandes potencias (principalmente Estados Unidos), temerosas de perder su condición hegemónica. Si bien puede llegar a identificarse como principal objetivo chino el paso del siglo de la humillación al “glorioso siglo de la hegemonía mundial china” (Ruiz, 2020: 2), existen también una serie de objetivos más tangibles y a corto-medio plazo tanto a nivel de política interior como exterior que se persiguen con la implementación de la *Belt and Road Initiative*, la cual supone una herramienta clave en dicho proceso de reubicación del gigante asiático dentro de la comunidad internacional (Dirmoser, 2017: 29).

Como se definió en el apartado “Diplomacia económica: aproximaciones”, esta rama de la diplomacia es un instrumento que resulta muy apropiado para la consecución de objetivos de política exterior, pero también de política interior, combinando medios políticos y económicos para obtener fines de ambos tipos. En este caso, a través de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, la República Popular pretende alcanzar metas a corto, medio y largo plazo, de las cuales la que resulta más obvia es la de aumentar su influencia regional e internacional para acercar-

se poco a poco a la consecución de la hegemonía global. Pero existen otros objetivos quizá menos evidentes para los cuales este proyecto resulta imprescindible:

Por una parte, el Partido Comunista Chino busca reafirmar su legitimidad en el poder mediante el mantenimiento de un crecimiento económico elevado cercano al 7% del PIB anual establecido en 2015 (Zurita Borbón, 2016: 20), el cual parece peligrar por la desaceleración propia de las economías desarrolladas. Por ello resulta también indispensable abrir nuevos mercados y mejorar las conexiones con los ya existentes para exportar sus bienes de consumo y mitigar el exceso de capacidad industrial del país, dotando en el proceso a sus empresas de mayor proyección internacional. Al mismo tiempo, la reducción de la pobreza continúa siendo un reto fundamental para el gobierno chino, así como la desigualdad generada por el rápido y desequilibrado crecimiento de su economía, que ha acumulado la riqueza en las ciudades de la costa oriental, dejando las zonas rurales y el centro y oeste del país con un nivel de desarrollo muy inferior. Ante ello, la *Belt and Road Initiative* también aparece como solución, buscando el desarrollo de infraestructuras en dichas regiones menos avanzadas, siendo estas atravesadas por varios de los corredores económicos planteados, revitalizando así sus economías y favoreciendo su prosperidad y estabilidad internas; algo que resulta primordial en la problemática región occidental de Xinjiang, en la que existen importantes tensiones étnicas y políticas con la minoría musulmana uigur, llegando a producirse atentados terroristas y reivindicaciones secesionistas (Ferrero, 2016; Vidales García, 2016).

Con la misma lógica, Pekín considera que las tensiones y diferencias políticas y religiosas con los países circundantes pueden ser reducidas a través de la inversión y la construcción de infraestructuras que mejoren el desarrollo económico de su entorno. La construcción de un vecindario estable y no hostil ha sido y continúa siendo uno de los objetivos básicos de la política exterior china (con fuertes repercusiones en su estabilidad interna), el cual pretende

alcanzarse a través de este megaproyecto. Esta “diplomacia de vecindad” busca impulsar la deficitaria infraestructura regional para vincular la prosperidad de los países asiáticos a su relación con China, creando así los fundamentos de este nuevo eje económico mundial con su centro en el gigante asiático (Lo, 2015: 55). Dentro de esta política de estrechamiento de lazos a través de la diplomacia económica residen otros objetivos fundamentales: la búsqueda de la seguridad energética y alimentaria, así como la reducción de la vulnerabilidad ante posibles crisis económicas y financieras globales (Xiaotong y Keith, 2017). China tiene una gran dependencia en términos de recursos energéticos; necesita enormes cantidades de combustibles fósiles de los que no dispone en su territorio para abastecer su enorme industria y mantener su crecimiento económico, por lo que se ve obligada a importarlos del extranjero. Esto conduce a lo que el expresidente Hu Jintao denominó “el dilema de Malaca” (*Anexo 3*), que hace referencia a la excesiva dependencia china de la ruta marítima que atraviesa el Estrecho de Malaca (entre Indonesia y Malasia), a través de la cual pasa el 80% de sus necesidades energéticas procedentes de África y Oriente Medio (Bravo, 2020: 176), y cuyo eventual bloqueo tendría consecuencias catastróficas para el país. Ante ello las nuevas infraestructuras planteadas por la Iniciativa de la Franja y la Ruta suponen un seguro para China al diversificar sus rutas de entrada de recursos energéticos, siendo especialmente relevante en este sentido el Corredor China-Pakistán, que provee de acceso al Océano Índico. A raíz de la crisis financiera global de 2008, la preocupación por la creciente vulnerabilidad de la economía china ante crisis externas y periodos de alta volatilidad ha crecido entre los gobernantes del país, por lo que surge la necesidad de fortalecer la posición de su moneda, el yuan-renminbi (Rolland, 2017: 104-105). Por ello, una de las claves del proyecto es la internacionalización de la moneda china, lo cual piensa conseguirse a través del fomento de su uso en transacciones comerciales y financieras con los países implicados en la *Belt and Road Initiative*. Cabe destacar que este objetivo recibió un fuerte impulso con la inclusión en octubre de 2016 por parte del Fondo Monetario Internacional del

renminbi en su cesta de monedas de reserva internacional (IMF News, 2016), acompañando a dólar estadounidense, euro, libra esterlina y yen japonés.

Resulta evidente que la República Popular China persigue un gran número de objetivos de diversa índole con la *Belt and Road Initiative*, su principal herramienta de diplomacia económica; la cual tiene como fin último a largo plazo ampliar la influencia y hegemonía chinas tanto en el ámbito regional como en el global, para lo cual resulta necesario conseguir primero los propósitos anteriormente analizados en el corto-medio plazo. Con su consecución, China lograría aumentar la prosperidad y estabilidad regionales e internas, llevando a cabo una transición de un modelo de crecimiento basado casi exclusivamente en las exportaciones y la inversión en el extranjero a otro cada vez más fundamentado en el consumo interno. Esto, unido a la diversificación de rutas de acceso para los recursos energéticos y las materias primas, así como a la internacionalización y fortalecimiento de su moneda, ayudaría a reducir enormemente las vulnerabilidades que actualmente padece y que tanto preocupan a sus gobernantes; permitiendo así mantener un crecimiento sostenido para alcanzar el “sueño chino” de Xi Jinping y acercarse cada vez más a la hegemonía mundial.

iii) Alcance y progreso del proyecto

Desde su presentación en otoño de 2013, la Nueva Ruta de la Seda llamó la atención de un gran número de países interesados en los avances económicos ofrecidos por la iniciativa. En sus orígenes el proyecto involucraba alrededor de 70 países, la mayoría de ellos en vías de desarrollo y en los cuales habita casi dos tercios de la población mundial, se encuentran tres cuartas partes de las reservas energéticas conocidas y reúnen algo más de la mitad del producto interior bruto global (Merino y Trivi, 2019: 105). Sin embargo, la *Belt and Road Initiative* ha continuado recibiendo adhesiones de un gran número de países de diferentes regiones del planeta, siguiendo la línea de pensamiento china de la globalización inclusiva y la “comunidad de destino

compartido” de la que hablan sus líderes. En marzo de 2022 la iniciativa contaba con 146 Estados firmantes del Memorándum de Entendimiento con China (Nedopil, 2022b), los cuales proceden: 43 de África subsahariana, 34 de Europa y Asia central (incluyendo 18 miembros de la Unión Europea), 25 de Asia oriental y Pacífico, 20 de América Latina y Caribe, 18 de Oriente Medio y norte de África, y 6 del Sudeste asiático. Si bien es cierto que la Iniciativa de la Franja y la Ruta tiene gran poder de atracción especialmente hacia los países del Sur Global, a la luz de los datos se puede comprobar que su penetración en países del Norte Global también es elevada, siendo esto una clara muestra de su éxito.

En cuanto al progreso hasta la fecha, según datos publicados por el Ministerio Chino de Comercio (MOFCOM) y recogidos por el *Green Finance & Development Center* (Nedopil, 2022a), la inversión financiera y cooperación contractual totales por parte de China en 2021 en los 144 países que componían la *Belt and Road Initiative* hasta la finalización del año fue de unos 59.500 millones de dólares, los cuales se dividen en 13.900 millones a través de inversiones y 45.600 millones a través de contratos (financiados en parte por préstamos chinos). Se trata de una reducción de un 1,6% respecto al año 2020, en el que ya se había dado un recorte del 46,3% en comparación a 2019 a causa de la pandemia de la COVID-19, que ralentizó el crecimiento económico. En este 2021 se firmaron un total de 560 proyectos nuevos con un valor total de más de 100.000 millones de dólares; y es importante destacar que, mientras que en el periodo 2013-2021 la inversión significó un 39,9% del gasto total y la construcción el 60,10% restante, en el año 2021 las inversiones redujeron su peso hasta el 23,29% y la construcción de infraestructuras ascendió hasta el 76,71%. Datos que muestran el afán chino por impulsar la deficitaria infraestructura regional y avanzar hacia la integración económica euroasiática a través del comercio.

En este mismo informe del *Green Finance & Development Center* se refleja que los países de la región de Oriente Medio y norte de África son los

principales receptores de proyectos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta con un 28,5% del total en el año 2021, seguidos por Asia oriental (20,43%), y con América Latina como la región menos involucrada con un 6,15% del total (donde se produjo un impactante aumento del gasto en construcción del 643% en 2021).

Por último, cabe destacar que los sectores en los que más se gastó en el año 2021 fueron los de la energía (con un 37,44% del total), el transporte (27,51%) y la industria metalúrgica (12,02%). Los proyectos relacionados con el sector energético han sido los que mayor financiación han recibido desde 2013 con un total de unos 358.017 millones de dólares (214.187 en concepto de construcción y 143.830 en inversiones); en el mismo periodo, el segundo sector con mayor gasto fue el transporte, con un total de 203.070 millones de dólares (160.020 en construcción y 43.050 en inversión); y en tercera posición se encuentra la metalurgia con un gasto conjunto de 84.050 millones de dólares (20.670 en construcciones y 63.380 para inversión). La suma de todos los sectores arroja un resultado de gasto total de unos 900.000 millones de dólares en proyectos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

iv) Financiación y organización

Ante las dimensiones que la *Belt and Road Initiative* está adquiriendo y el éxito cosechado logrando atraer a aproximadamente tres cuartas partes de los países del planeta, surgen incógnitas en relación con cómo se financian los proyectos y cómo se organiza la iniciativa.

Para acometer la financiación de los diferentes proyectos de la iniciativa existen una serie de instituciones de diversa tipología, destacando las entidades que fueron creadas *ad hoc* como el *Silk Road Fund*, creado por China en 2014 y dotado de un presupuesto de 40.000 millones de dólares, y el *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB), fundado en 2015 con 57 miembros fundadores (incluyendo potencias occidentales) con un capital inicial

de 100.000 millones de dólares (McBride, 2015). Sin embargo, en la práctica la financiación del proyecto se lleva a cabo casi exclusivamente por parte de los bancos propiedad del Estado chino. Según la recopilación de datos sobre la financiación de la Iniciativa de la Franja y la Ruta hasta finales de 2018 llevada a cabo por He (2020), el 45% de la financiación del proyecto provenía de dos bancos políticos estatales, el *China Development Bank* y el *Export-Import Bank of China* (EXIM). Por otra parte, el 36% fue provisto por parte de bancos comerciales propiedad del Estado chino, como son el *Industrial and Commercial Bank of China* (ICBC), el *Bank of China*, el *China Construction Bank* (CCB) y el *Agricultural Bank of China*. Mientras, las instituciones financieras multilaterales como el mencionado AIIB, el *New Development Bank* de los BRICS, el *African Development Bank*, la *International Finance Corporation*, o el *European Bank for Reconstruction and Development*, solamente aportaron el 2% de la financiación total (He, 2020: 154-155). Estos datos demuestran que la estructura de financiación de la iniciativa está claramente controlada por China y sus empresas estatales, algo que es habitualmente criticado (principalmente desde Occidente) al considerar que el control ejercido por el gigante asiático es excesivo, permitiendo una escasa involucración de los demás países implicados y sus compañías, resultando esto en la carencia de transparencia y el beneficio casi exclusivo para la industria china y pudiendo derivar en las denominadas “trampas de deuda”, u otros métodos de subyugación de la soberanía de las naciones por parte de China.

En cuanto a la organización de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, esta no cuenta con principios formales de gobernanza o una secretaría, a diferencia de otras iniciativas globales. Pese a ello, como indica el *Green Finance & Development Center* (2021), muchas instituciones participan en la contribución a la consecución de las metas de la iniciativa. Entre ellas se encuentran instituciones financieras chinas como las anteriormente mencionadas *Silk Road Fund* o *China Development Bank*; instituciones financieras multilaterales como las nombradas AIIB y *New Development Bank*; bancos comerciales chi-

nos como el *China Construction Bank*; reguladores chinos como la *China Banking and Insurance Regulatory Commission*; el *People's Bank of China*, que es el Banco central del país; y ministerios chinos como el *Ministry of Commerce*, o el *Ministry of Foreign Affairs*. De nuevo, la información disponible sobre las instituciones encargadas de organizar el proyecto indica el gran control ejercido por el gigante asiático, algo que genera críticas y dudas sobre la aseveración china de que el proyecto busca favorecer la integración económica y el progreso compartido. En vista de estas opiniones negativas, China organizó en mayo de 2017 en Pekín el I Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional, el cual logró reunir a más de 1200 delegados procedentes de 130 países, entre los que se incluyen 29 jefes de Estado, y a 70 organizaciones internacionales (Merino y Trivi, 2019: 108). En este se presentó la iniciativa con un carácter multilateral y el PCCh publicó un documento orientativo en el que se destacó que la *Belt and Road Initiative* es una propuesta china cuyo objetivo es promover la cooperación pacífica y el desarrollo común en todo el mundo (Belt and Road Forum for International Cooperation, 2017); ofreciendo así una imagen de apertura y búsqueda de intereses comunes, en contraposición a las críticas recibidas. En abril de 2019 se celebraría el II Foro de la Franja y la Ruta (y hasta ahora el último) de nuevo en Pekín, en el que se contó con la asistencia de más de 150 países, con 37 jefes de Estado y más de 5.000 representantes en total (Parra Pérez, 2019: 3-4). Este finalizó con la adopción de un nuevo Comunicado Conjunto en el que se vuelven a destacar las ideas de la cooperación y la integración como principales objetivos de la iniciativa. En el propio Portal de la Franja y la Ruta (s.f.) pueden encontrarse los principios del mecanismo de cooperación del proyecto. En ellos se plantea que estos propósitos consisten en reforzar y promover la cooperación bilateral y las consultas para la toma de decisiones; intensificar el papel de los mecanismos de cooperación multilateral como la Organización de Cooperación de Shanghái (OCS), la Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) o el Foro de Cooperación China-Estados Árabes; y continuar promoviendo encuentros como los Fo-

ros y Ferias organizados a lo largo de la Ruta, que promuevan el intercambio económico, comercial, cultural, histórico, etc.

v) Reticencias y críticas

A pesar del evidente éxito que la iniciativa está logrando y que los diferentes proyectos que integra van avanzando en su desarrollo y cada vez integrando a un mayor número de países de todas las regiones del planeta, también existen una serie de obstáculos a su implementación que provocan que las aspiraciones chinas no puedan ser satisfechas en su totalidad.

Un elemento clave entre los inconvenientes para la expansión del proyecto es la desconfianza con la que algunos países de la región ven a la República Popular China. Este escepticismo hacia el gigante asiático parte de su propio vecindario, ya que, aunque el crecimiento chino y el desarrollo de infraestructuras e inversión de la Ruta generan prosperidad en la región, también crea dudas en torno a la competencia y la dependencia excesiva de China (Rubiolo *et al.*, 2020: 109). Dicha desmesurada dependencia y la contracción de grandes cantidades de deuda por parte de países en vías de desarrollo con la República Popular preocupan a los críticos del proyecto y de las inversiones chinas, alertando del peligro de las “trampas de deuda” que supondrían que, por la incapacidad en el cumplimiento de sus obligaciones de pago, los Estados poco desarrollados puedan ver subyugada su soberanía nacional por parte de China. Rusia, pese a participar en la iniciativa también ve con recelo el paso chino por países con pasado soviético, lo que consideran su “espacio de influencia”; influencia china en Asia central que también se ve reforzada a través de la Organización de Cooperación de Shanghái (OCS) para la colaboración en temas de seguridad y defensa, liderada por el gigante asiático (Alonso, 2017: 68).

Xi Jinping declaró en 2014 que la seguridad en Asia es un asunto que solo debe atañer a los Estados de la región y que las potencias extranjeras que

se inmiscuyen mantienen la mentalidad de “suma cero” en las relaciones internacionales, cuando la paz debe basarse en el desarrollo económico y en la cooperación que beneficie a todos (Arase, 2016: 9). Un mensaje que se dirige principalmente a Estados Unidos, con gran presencia en la región y que ve también con cierto rechazo el proyecto de la *Belt and Road Initiative*, así como la creciente influencia de China en la comunidad internacional; animadversión comprensible ya que, desde la perspectiva occidental dominante, se considera que el gigante asiático busca ampliar su poder hasta sustituir a los estadounidenses como potencia hegemónica mundial, alterando así el orden imperante.

India también es reticente ante la iniciativa y alega que esta no es lo que China promete. Desde su percepción, India concibe el proyecto como una amenaza para su poder regional e influencia, la cual pretende ser absorbida por parte de China. A esto se unen otras tensiones con la República Popular como la disputa por la frontera en el Tíbet, la falta de transparencia y de apertura de diálogo para la implementación de los proyectos y la escasa participación para las empresas nacionales indias ofrecida, entre otras (Hassan, 2021: 436). Además, las críticas indias hacia la Iniciativa de la Franja y la Ruta destacan el peligro de que se produzcan las mencionadas trampas de deuda, así como la inestabilidad política, la corrupción y la degradación ecológica en China. A esto se une el rechazo del gobierno central australiano de los acuerdos alcanzados por el estado de Victoria con China para la entrada en la *Belt and Road Initiative* (Scott, 2021), y la salida de Lituania del “Mecanismo 17+1” (ahora “16+1”) y de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (Wang, 2021). Pese a que estos rechazos y abandonos no suponen grandes trabas al desarrollo de la iniciativa teniendo en cuenta que las adhesiones continúan produciéndose, China deberá afrontar este desafío y prever que puedan darse más salidas en un futuro en caso de no adaptar las condiciones de los proyectos a las exigencias de los Estados participantes, haciéndolos más transparentes, flexibles y participativos.

vi) Alternativas occidentales

Para competir con la Iniciativa de la Franja y la Ruta tanto la Unión Europea como los miembros del G7 han lanzado dos propuestas que tratarán de hacer frente a la iniciativa china y erigirse como alternativas en la construcción de infraestructuras en los países en desarrollo.

En la cumbre del G7 que reunió en Reino Unido en junio de 2021 a los miembros del grupo más India, Corea del Sur, Australia y representantes de la Unión Europea como invitados, se presentó la Iniciativa *Build Back a Better World* (B3W) impulsada por Estados Unidos, que pretende ser una alternativa a la *Belt and Road Initiative* china (Moreno, 2021). Esta se fundamenta en la necesidad de inversión en infraestructura de los países en desarrollo, el desencanto de algunos miembros de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, la preocupación estadounidense por la ocupación de China del espacio en la esfera internacional que su inacción en los últimos años ha dejado libre, la consideración de que la iniciativa china supone un conjunto de prácticas y políticas económicas abusivas, y la necesidad de impulsar proyectos no contaminantes. B3W pretende diferenciarse de la estrategia china al basar su cooperación en principios democráticos, la transparencia y la sostenibilidad, buscando con ello competir con la superioridad del gigante asiático en sectores tan relevantes en la actualidad y que lo serán en el futuro como las redes 5G, la conectividad de alta velocidad terrestre o los sistemas de pagos electrónicos.

La Unión Europea, por su parte, presentó a finales de 2021 su programa *Global Gateway* de inversión en infraestructuras (O'Callaghan, 2022), dotado de un presupuesto de 300.000 millones de euros para invertir entre 2021 y 2027 y que, pese a no mencionar a China de manera directa, surge claramente como alternativa a la *Belt and Road Initiative* en la búsqueda de competir con la creciente influencia global de la República Popular. La *Global Gateway* “pretende aumentar las inversiones que por un lado promuevan los valores democráti-

cos y unas elevadas normas, la buena gobernanza, asociaciones igualitarias, infraestructuras seguras y, por otro, que catalicen las inversiones del sector privado” (European Commission, 2021). De este modo y financiada por los Estados miembros e instituciones como el Banco Europeo de Inversiones y el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, la estrategia europea se presenta como otra opción más para competir con el dominio de la iniciativa china mediante la cual, al tiempo que promueve valores y prácticas basadas en el derecho internacional (asunto por el que China recibe numerosas críticas), también pretende aumentar la influencia de la Unión Europea en el mundo. Algo que se antoja necesario para una Unión poco cohesionada en muchos aspectos, como demuestra el hecho que algunos de sus miembros hayan firmado el Memorandum de Entendimiento de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, mientras otros la rechazan y se traza esta iniciativa común para competir con ella.

5. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS DE INVESTIGACIÓN

La *Belt and Road Initiative* se erige como un proyecto de infraestructuras, inversiones y conectividad terrestre, marítima y digital que, en su conjunto, supone la mayor iniciativa de diplomacia económica de la historia, dentro de un contexto de interdependencia global en el cual esta rama diplomática ha adquirido una singular relevancia como herramienta para la consecución de los objetivos e intereses de los Estados.

Para comprender su creación resulta imprescindible atender a sus orígenes históricos. La antigua Ruta de la Seda y la Ruta de las Especias, que unían China con Europa a través de Asia central y el Océano Índico, fomentaron enormemente el comercio y el intercambio cultural y religioso, provocando que durante siglos esta región fuese el epicentro mundial y China la principal potencia. Posición central en el sistema internacional que se trata de recuperar con la nueva política exterior china, dentro de la cual

la Iniciativa de la Franja y la Ruta supone una pieza clave, como refleja el hecho de que fuese incorporada a la constitución del PCCh a finales de 2017 (Panda, 2017). Además de esta herencia, el carácter de los líderes chinos y en concreto la actitud proactiva de Xi Jinping están fuertemente condicionados por la historia del país en los últimos dos siglos. La “humillación nacional” sufrida por la ocupación extranjera desde comienzos del siglo XIX y que se extendió hasta que Mao Zedong proclamó la República Popular China en 1949 poniendo fin al “siglo de la humillación” (1839-1949), es un elemento clave en la formación de la identidad y el nacionalismo chinos. En contraposición surge la idea del “rejuvenecimiento nacional” de Deng Xiaoping, consistente en la recuperación de la ancestral suntuosidad del Imperio chino, siendo esto adaptado e incorporado por Xi Jinping a su nueva visión del “sueño chino”, que busca situar a China en la posición central que merece dentro del sistema internacional a través de una política exterior más activa y agresiva que la de sus antecesores, que se ha venido a denominar la *Wolf Warrior Diplomacy* (Zhu, 2020).

Para alcanzar esta meta es esencial la nueva *Belt and Road Initiative*, compuesta por una rama terrestre, el “Cinturón Económico de la Ruta de la Seda” y otra marítima, la “Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI”, sin olvidar la menos conocida “Ruta de la Seda Digital”. A través de seis corredores económicos continentales que atraviesan Asia central hasta llegar a Europa y dos rutas marítimas que parten de la costa oriental del gigante asiático alcanzando el sudeste africano y entrando en el Mediterráneo por el Canal de Suez, China busca mejorar la conectividad en la región para agilizar el comercio y generar prosperidad. Pero tras este proyecto existe una serie de objetivos de política interior y exterior que la República Popular pretende alcanzar. Entre los primeros se encuentra la legitimación del PCCh por medio del crecimiento económico, la búsqueda de nuevos mercados para exportar el exceso de capacidad de la industria nacional, la reducción de la pobreza y desigualdad internas, y la estabilización del país, especialmente de la conflictiva provincia occidental de Xinjiang. Por otra parte, como ob-

jetivos de política exterior aparece la persecución de la estabilidad regional con la construcción de un vecindario no hostil y próspero, la búsqueda de la seguridad alimentaria y energética de la nación (destacando la solución al Dilema de Malaca), la reducción de la vulnerabilidad ante crisis económicas y financieras globales, y la internacionalización del yuan-renminbi.

La iniciativa reúne a 146 Estados firmantes del Memorandum de Entendimiento, siendo la mayor parte países en vías de desarrollo, pero destacan también las adhesiones de algunas naciones occidentales entre las que se encuentran varios miembros de la Unión Europea. Hasta la fecha el gasto total en los diferentes proyectos e inversiones asciende a unos 900.000 millones de dólares, siendo los sectores de la energía, el transporte y la industria metalúrgica los que mayor atención y financiación reciben. Si bien China presenta la Iniciativa de la Franja y la Ruta como una idea abierta en la que los participantes tienen poder de decisión y las instituciones multilaterales de financiamiento son importantes, los datos revelan que los proyectos son casi exclusivamente financiados por bancos estatales chinos, estando la financiación y organización controladas por la República Popular casi en su totalidad. Esto genera críticas, principalmente por la falta de transparencia y de posibilidades de participación de terceros, así como por el peligro de que Estados débiles tengan una excesiva dependencia de China que les haga quedar a merced del gigante asiático en una suerte de neocolonialismo (Ameyaw-Brobbe, 2018: 77). Críticas que se suman a la desconfianza de algunos países de la región como India y Australia que perciben la iniciativa como una amenaza a su influencia, o al rechazo de Estados Unidos, que ve cómo la República Popular intenta ocupar un lugar central en el mundo que en los últimos siglos le ha pertenecido.

En línea con estas reticencias y como alternativas occidentales, han surgido en el último año dos propuestas por parte del G7 y de la Unión Europea que buscan competir con la *Belt and Road Initiative* en la construcción de infraestructuras en los países

en desarrollo, distinguiéndose de esta al fundamentarse en los valores democráticos, la transparencia y la sostenibilidad. Además, estas nuevas estrategias pretenden también recuperar el espacio en la esfera internacional que China ha ido tomando en los últimos años en detrimento de Estados Unidos y la Unión Europea.

En definitiva, la Iniciativa de la Franja y la Ruta supone la piedra angular de la nueva diplomacia económica china, con la que el gigante asiático busca alcanzar el “sueño chino” de Xi Jinping y obtener la relevancia en el mundo que considera que merece. A través de esta estrategia y de su clara actitud proactiva en el sistema internacional, China busca sustituir la actual Pax Americana por una Pax Sínica que confirme la transferencia de la hegemonía mundial de Estados Unidos a China en el siglo XXI, completando así la transición del “siglo de la humillación” al “glorioso siglo de la hegemonía mundial china”. Así, la *Belt and Road Initiative* busca potenciar el comercio y las relaciones a lo largo de todo el continente euroasiático con la República Popular como eje central y vertebrador; cuya consecución otorgaría a China poder e influencia sobre lo que hace más de cien años el geógrafo británico John Mackinder (1904) denominó *Heartland*, y que para este suponía el núcleo del poder global, teniendo su poseedor una gran ventaja en la competición por la dominación mundial. En vista del avance de la Iniciativa de la Franja y la Ruta aparecen cuestiones en las que sería interesante ahondar en futuros trabajos de mayor extensión y profundidad: ¿supone el avance chino un peligro o una oportunidad para Europa? Es necesario indagar en la disyuntiva que se presentará en los próximos años a los países europeos entre continuar vinculados al bloque económico y político occidental u optar por la emergente alternativa euroasiática.

¿Puede la dependencia derivada de la inversión china en países del Sur Global suponer un mecanismo de control que subyugue la soberanía de estos? Si bien este es un asunto que se tiende a dar por hecho desde la perspectiva occidental, convendría también analizar los riesgos económicos que el gi-

gante asiático asume al financiar a Estados poco solventes y frágiles. ¿China pretende construir un orden económico internacional alternativo o moldear el existente en favor de sus intereses? Aunque todo parece indicar que el objetivo último de China es alcanzar la hegemonía mundial, no está claro si esto supondría un cambio radical en la estructura del orden económico internacional o simplemente la utilización del sistema existente en favor de sus intereses.

Ante la posibilidad de que, opuestamente a lo que declaran los dirigentes chinos al asegurar que no buscan alterar el *status quo* y el orden imperante, se produzcan transformaciones de gran calado como las expuestas, surge un interrogante clave: ¿permitirá Estados Unidos el ascenso de China como potencia hegemónica o esto conducirá a una escalada de las tensiones que desemboque en un enfrentamiento directo como predijo John Mearsheimer (2001)? Esta es sin duda una cuestión que irá adquiriendo relevancia a medida que el espacio ocupado por China en el sistema internacional vaya creciendo y situándose en posición central; sin embargo, serán los dirigentes de las dos superpotencias los encargados de responder a esta pregunta y determinar el destino de las relaciones internacionales y el panorama global en el siglo XXI.

BIBLIOGRAFÍA

- Alonso, A. (2017): Los intereses de China en Asia central, Belt and Road, *Revista UNISCI*, (45), pp. 67-84.
- Ameyaw-Brobby, T. (2018): The Belt and Road Initiative: Debt trap and its implication on international security, *Asian Journal of Multidisciplinary Studies*, 1(2), pp. 73-81.
- Arase, D. (2016): The Geopolitics of Xi Jinping's Chinese Dream. Problems and Prospects, *ISEAS Publishing*, (15), pp. 1-31. Disponible en: <https://doi.org/10.1355/9789814762748>

- Arystankulova, G., K. Sheryazdanova y G. Kakenova (2019): Economic diplomacy: An important tool for achieving foreign policy goals, *Opción*, 35(88), pp. 13-26.
- Bayne, N. y S. Woolcock (2017): “What is economic diplomacy?”, en: *The New Economic Diplomacy: Decision Making and Negotiation in International Economic Relations*, Londres, Routledge, pp. 17–34. Disponible en: <https://doi.org/10.4324/9781315182162>
- BRFIC (2017): Joint Communiqué of the Leaders Roundtable of the Belt and Road Forum for International Cooperation, *Belt and Road Forum for International Cooperation*. Disponible en: <http://2017.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0516/c22-423.html>. [Consultado el 5 de abril de 2022].
- Bravo, L. (2020): Los desafíos de la Nueva Ruta de la seda para América Latina: entre la autonomía y la dependencia, *Perspectivas Revista de Ciencias Sociales*, (10), pp. 173-186.
- Busilli, V. (2020): Belt and Road Initiative (BRI): la iniciativa estratégica de Xi Jinping, *Cuadernos de Política Exterior Argentina*, (131), pp. 69-88.
- Chohan, U. W. (2021): Economic Diplomacy: A Review, *SSRN Electronic Journal*. Disponible en: <https://doi.org/10.2139/ssrn.3762042>
- Delage, F. (2017): China: diplomacia económica, consecuencias geopolíticas, *Cuadernos de Estrategia*, (187), pp. 55–91.
- Dirmoser, D. (2017): La Gran Marcha china hacia el oeste: el megaproyecto de la nueva Ruta de la Seda, *Nueva Sociedad*, (270), pp. 27-38.
- Eder, T., R. Arcesati y J. Mardell (2019): Networking the “Belt and Road” - The future is digital, *Merics*. Disponible en: <https://merics.org/en/tracker/networking-belt-and-road-future-digital>. [Consultado el 3 de abril de 2022].
- El Orden Mundial (2018): La Nueva Ruta de la Seda de China, *El Orden Mundial*. Disponible en: <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/la-nueva-ruta-de-la-seda-de-china/>. [Consultado el 11 de abril de 2022].
- El Orden Mundial (2020): La geopolítica de China y su collar de perlas, *El Orden Mundial*. Disponible en: <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/china-y-su-collar-de-perlas/>. [Consultado el 11 de abril de 2022].
- European Commission (2021): Global Gateway: hasta 300 000 millones de euros para la estrategia de la Unión Europea destinada a impulsar los enlaces sostenibles en todo el mundo, *European Commission*. Disponible en: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/IP_21_6433. [Consultado el 11 de abril de 2022].
- Ferdinand, P. (2016): Westward ho—the China dream and ‘one belt, one road’: Chinese foreign policy under Xi Jinping, *International Affairs*, 92(1), pp. 941-957. Disponible en: <https://doi.org/10.1111/1468-2346.12660>
- Ferrero, J. A. (2016): La Nueva Ruta de la Seda, *Revista general de marina*, 270(1), pp. 39– 51.
- GFDC (2021): About the Belt and Road Initiative (BRI), *Green Finance & Development Center*. Disponible en: <https://greenfdc.org/belt-and-road-initiative-about/#governance-belt-and-road-initiative-bri>. [Consultado el 10 de abril de 2022].
- Ghiasi, R. y R. Krishnamurthy (2021): China’s Digital Silk Road and the Global Digital Order, *The Diplomat*. Disponible en: <https://the->

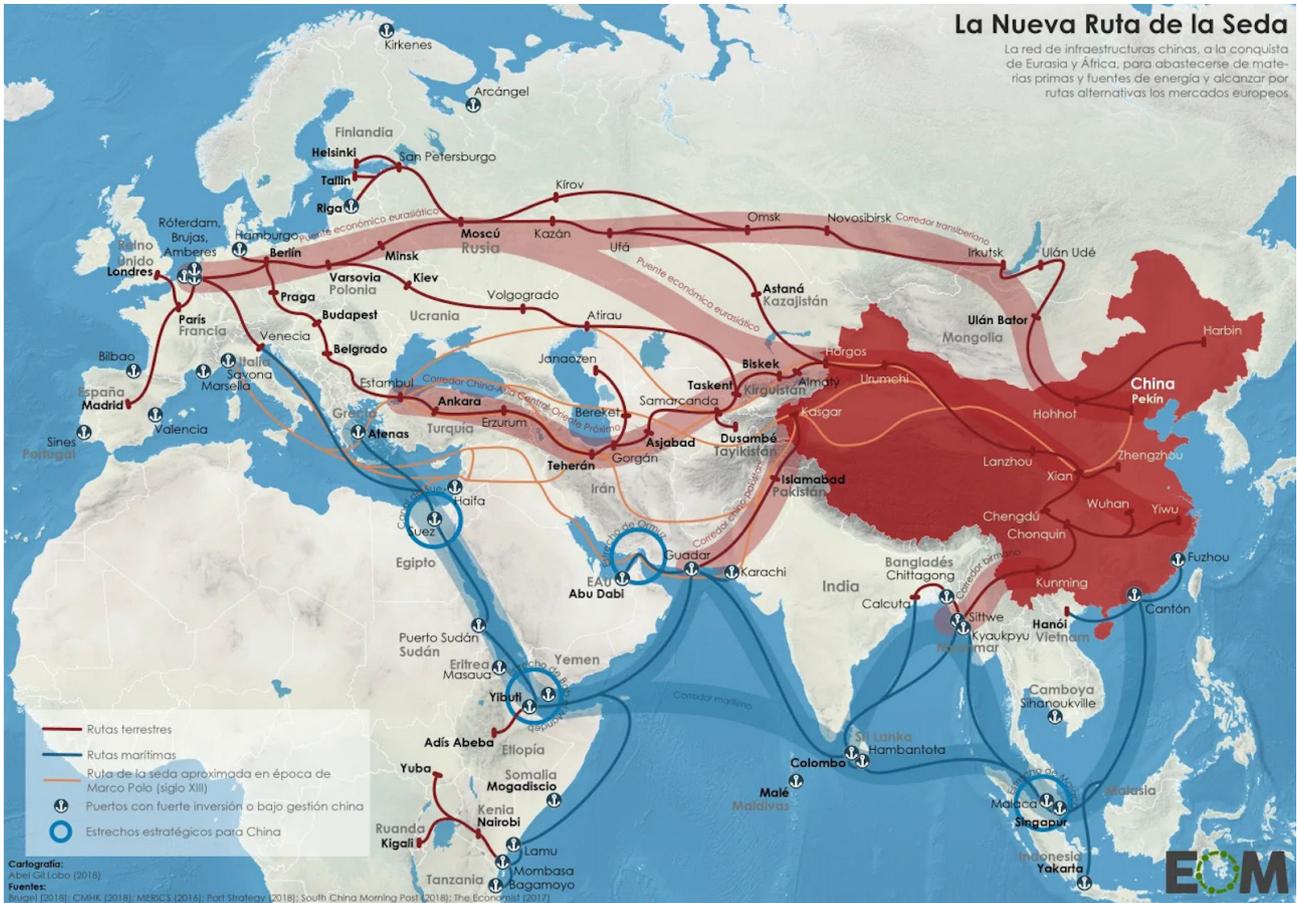
- diplomat.com/2021/04/chinas-digital-silk-road-and-the-global-digital-order/. [Consultado el 3 de abril de 2022].
- Guzmán, C. (2021): La construcción de la imagen china en el Sueño Chino y su estatus en la opinión pública, *Anuario en Relaciones Internacionales del IRI*, 2021, pp. 1-7.
- Hassan, Z. (2021): Belt & Road Initiative and India: Policy & Concerns, *Journal of Indian Studies*, 7(2), pp. 433-444.
- He, A. (2020): The Belt and Road Initiative: Motivations, financing, expansion and challenges of Xi's ever-expanding strategy, *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, 4(1), pp. 139-169. Disponible en: <https://doi.org/10.24294/jipd.v4i1.1180>
- IMF News (2016): IMF Adds Chinese Renminbi to Special Drawing Rights Basket, *IMF News*. Disponible en: <https://www.imf.org/es/News/Articles/2016/09/29/AM16-NA093016IMF-Adds-Chinese-Renminbi-to-Special-Drawing-Rights-Basket>. [Consultado el 7 de abril de 2022].
- Jun, Z. (2016): El avance de la diplomacia económica con peculiaridades chinas, *World Affairs*, (4).
- Keohane, R. O. (2012): Twenty Years of Institutional Liberalism, *International Relations*, 26(2), pp. 125-138. Disponible en: <https://doi.org/10.1177/0047117812438451>
- Lemus Delgado, D. y F. Valderrey Villar (2017): La Nueva Ruta de la Seda y la diplomacia internacional de negocios, *Comillas Journal of International Relations*, (10), pp. 47-64. Disponible en: <https://doi.org/10.14422/cir.i10.y2017.004>
- Lo, C. (2015): China's Silk Road Strategy, *The International Economy*, 29(4), pp. 54-71.
- Mackinder, H. J. (1904): The Geographical Pivot of History, *The Geographical Journal*, 23(4), pp. 421-437. Disponible en: <https://doi.org/10.2307/1775498>
- Martín de la Escalera, C. (1969): Del humillado Imperio a la pujante China Popular, *Revista de Política Internacional*, (106), pp. 25-57.
- Mearsheimer, J. J. (2001): *The tragedy of Great Power politics*, New York, Norton.
- McBride, J. (2015): Building the New Silk Road, *Council on Foreign Relations*. Disponible en: <https://www.cfr.org/background/builder/building-new-silk-road>. [Consultado el 20 de marzo de 2022].
- Merino, G. y N. Trivi (2019): “La Nueva Ruta de la Seda y la disputa por el poder mundial”, en L. Bogado, M. Caubet, y F. Staiano (eds.), *China: una nueva estrategia geopolítica y global. La iniciativa de la franja y la ruta*, La Plata, Instituto de Relaciones Internacionales y Centro de Estudios Chinos de la UNLP, pp. 96-111.
- Moreno, P. (2021): Viabilidad de una posible alternativa del G7 a la Iniciativa de la Franja y la Ruta, *Descifrando la Guerra*. Disponible en: <https://www.descifrandolaguerra.es/viabilidad-de-una-posible-alternativa-del-g7-a-la-iniciativa-de-la-franja-y-la-ruta/>. [Consultado el 11 de abril de 2022].
- Mudunuri, N. (2020): The Malacca Dilemma and Chinese Ambitions: Two Sides of a Coin, *The Diplomatist*. Disponible en: <https://diplomatist.com/2020/07/07/the-malacca-dilemma-and-chinese-ambitions-two-sides-of-a-coin/>. [Consultado el 11 de abril de 2022].
- Nedopil, C. (2022a): Brief: China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2021. Disponible en: <https://greenfdc.org/brief-china-belt-and-road-initiative-bri-investment/>

- report-2021/. [Consultado el 9 de abril de 2022].
- Nedopil, C. (2022b): Countries of the Belt and Road Initiative (BRI), *Green Finance & Development Center*. Disponible en: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/?cookie-state-change=1649518716378>. [Consultado el 9 de abril de 2022].
- O’Callaghan, S. (2022): La UE contrarresta la «Iniciativa de la Franja y la Ruta» con la «Puerta Global», *iGloboNews*. Disponible en: <https://www.iglobenews.org/es/la-ue-contrarresta-la-iniciativa-de-la-franja-y-la-ruta-con-la-puerta-global/>. [Consultado el 11 de abril de 2022].
- Okano-Heijmans, M. (2011): Conceptualizing economic diplomacy: The crossroads of international relations, economics, IPE and diplomatic studies, *The Hague journal of diplomacy*, 6(1-2), pp. 7-36. Disponible en: <https://doi.org/10.1163/187119111X566742>
- Panda, J. P. (2017): What the Inclusion of BRI in the Chinese Constitution Implies, *Manohar Parrikar Institute for Defence Studies and Analyses*. Disponible en: https://idsa.in/idsacomments/what-the-inclusion-of-bri-in-the-chinese-constitution-implies_jpanda_071117. [Consultado el 2 de mayo de 2022].
- Parra Pérez, Á. (2017): OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China, *Documento de opinión IEDE*, (113), pp. 1–20.
- Parra Pérez, Á. (2019): La nueva Ruta de la Seda entra en una segunda fase y se hace grande en Europa, *Documento de opinión IEDE*, (78), pp. 1-15.
- Parra Pérez, Á. (2020): La Ruta de la Seda Digital: la gran globalización china, *Documento de opinión IEDE*, (38), pp. 1–18.
- Portal de la Franja y la Ruta (s.f.): Mecanismo de cooperación de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, *Portal de la Franja y la Ruta*. Disponible en: <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/ydylzt.htm>. [Consultado el 10 de abril de 2022].
- Rabby, F. (2015): Small states in international political economy (IPE): challenging the challenges, *FAIR | IR for All*. Disponible en: <https://fairbd.net/small-states-in-international-political-economy-ipe-challenging-the-challenges/> [Consultado el 2 de abril de 2022].
- Ramos, S. (2016): La Nueva Ruta de la Seda: iniciativa económica, ofensiva diplomática, *El Orden Mundial*. Disponible en: <https://elordenmundial.com/la-nueva-ruta-la-seda-iniciativa-economica-ofensiva-diplomatica/#:~:text=El%20proyecto,%20anunciado%20por%20el,ciertos%20enclaves%20comerciales%20de%20África>. [Consultado el 22 de marzo de 2022].
- Rolland, N. (2015): China’s New Silk Road, *The National Bureau of Asian Research (NBR)*. Disponible en: <https://www.nbr.org/publication/chinas-new-silk-road/>. [Consultado el 25 de marzo de 2022].
- Rolland, N. (2017): *China’s Eurasian century? Political and strategic implications of the Belt and Road Initiative*, Washington, DC: National Bureau of Asian Research.
- Rosales, O. (2020): *El sueño chino: Cómo se ve China a sí misma y cómo nos equivocamos los occidentales al interpretarla*, Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.
- Rubiolo, F. y V. S. Busilli (2021): Diplomacia económica: Aproximaciones conceptuales y su apli-

- cación en la política de Xi Jinping hacia el Sur Global, *OASIS*, (34), pp. 127–150. Disponible en: <https://doi.org/10.18601/16577558.n34.08>
- Rubiolo, F., V. S. Busilli y M. Escobar (2020): Análisis de la política exterior de Xi Jinping hacia el Sudeste de Asia: Estrategias, intereses y dimensiones, *Relaciones Internacionales*, 93(2). Disponible en: <http://doi.org/10.15359/ri.93-2.4>
- Ruiz, A. (2020): La Nueva Ruta de la Seda. Del centro al mundo, *Red de Estudios Estratégicos y Diplomáticos*, pp. 1–6.
- Salomón González, M. (2001): La teoría de las Relaciones Internacionales en los albores del siglo XXI: diálogo, disidencia, aproximaciones, *Revista CIDOB d'afers internacionals*, pp. 7-52.
- Scott, J. (2021): China Blasts Australia's Decision to Cancel Belt and Road Deal, *Bloomberg*. Disponible en: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-04-21/australia-cancels-state-s-deals-with-china-s-belt-and-road>. [Consultado el 11 de abril de 2022].
- Shoujun, C. y Z. Zheng (2018): “China y la infraestructura en América Latina desde la perspectiva de la diplomacia económica”, en: *Pensamiento social chino sobre América Latina*, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, CLACSO, pp. 261–290. Disponible en: <https://doi.org/10.2307/j.ctvnp0jw3.14>
- Sierra, A. (2022): El ‘siglo de la humillación’ como construcción nacional e identitaria de China, *Descifrando la Guerra*. Disponible en: <https://www.descifrandolaguerra.es/el-siglo-de-la-humillacion-como-construccion-nacional-e-identitaria-de-china/>. [Consultado el 1 de abril de 2022].
- Sierra Ortiz, A. (2022): La Nueva Ruta de la Seda como representación identitaria de la Gran China, *Documento de opinión IEEE*, pp. 1–16.
- Vidales García, A., (2016). La nueva ruta de la seda y el resurgimiento geopolítico de China. *Documento de opinión IEEE*, (78), pp. 1–12.
- Wang, O. (2021): China plays down Lithuania rift as its belt and road investments grow abroad, *South China Morning Post*. Disponible en: <https://www.scmp.com/economy/economic-indicators/article/3159543/china-plays-down-lithuania-rift-belt-and-road>. [Consultado el 11 de abril de 2022].
- Xiaotong, Z. y J Keith (2017): From wealth to power: China's new economic statecraft. *The Washington Quarterly*, 40(1), pp. 185-203. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/0163660X.2017.1302746>
- Zhang, D. (2018): The Concept of Community of Common Destiny in China's Diplomacy: Meaning, Motives and Implications, *Asia & The Pacific Studies*, 5(2), pp. 196–207. Disponible en: <https://doi.org/10.1002/app5.231>
- Zhu, Z. (2020): Interpreting China's ‘Wolf-Warrior Diplomacy’, *The Diplomat*. Disponible en: <https://thediplomat.com/2020/05/interpreting-chinas-wolf-warrior-diplomacy/>. [Consultado el 3 de mayo de 2022].
- Zurita Borbón, A. (2016): China: el despertar del dragón rojo, *bie3: Boletín IEEE*, (1), pp. 901–933.

ANEXOS

Anexo 1: Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y Ruta de la Seda Marítima del S.XXI



Fuente: El Orden Mundial (2018).

