



Facultad de Ciencias Humanas y Sociales
Grado en Relaciones Internacionales

Trabajo Fin de Grado

Estudio comparativo entre la Antigua y la Nueva Ruta de la Seda desde la Teoría de la Estabilidad Hegemónica

Estudiante: Pablo Hernández Castillo

Director: Francisco Javier Lion Bustillo

Madrid, mayo 2020

ÍNDICE

1. <i>Introducción y objetivos</i>	7
2. <i>Metodología</i>	10
3. <i>Marco Teórico</i>	11
a. Realismo	11
b. Neorrealismo	11
c. Situación actual.....	14
4. <i>Origen de la Ruta de la Seda</i>	16
a. Origen de la antigua Ruta de la Seda (Liu, 2010; Chin, 2013).....	16
c. El efecto del imperio romano sobre la Ruta de la Seda	22
d. El declive de la ruta terrestre	24
5. <i>La Nueva Ruta de la Seda</i>	25
a. Antecedentes de proyectos de integración megarregional.....	25
b. El gran sueño chino para el siglo XXI.....	26
i. “¿Qué pasará cuando China despierte de verdad?” (Rudyard Kipling, 1889)	26
ii. Inicio del Plan OBOR.....	28
b. Alcance y relevancia de las políticas y procesos chinos enfocados al plan OBOR	30
i. Elementos económicos en juego	30
ii. Elementos diplomáticos en juego.....	32
iii. La sostenibilidad del medio ambiente	33
c. Propósito, prioridades y consecuencias	35
d. Problemas, desafíos e implicaciones para otras potencias	37
i. Para los países de influencia estadounidense	37
ii. Para los países de Asia Central y que participan en la iniciativa OBOR	40
iii. La reacción de Rusia	41
6. <i>Comparativa de la Ruta de la Seda Original y la Nueva Ruta de la Seda</i>	43
7. <i>Retos de la Nueva Ruta de la Seda: COVID-19</i>	50
8. <i>Conclusión</i>	54

9. *Bibliografía*..... 55

Resumen

Desde los inicios de los tiempos, el intercambio entre culturas y el desplazamiento de los pueblos han tenido un papel relevante en la transformación de la civilización humana. En este trabajo, partiendo de los presupuestos neorrealistas, y centrándonos en la *Teoría de la Estabilidad Hegemónica*, llevaremos a cabo una comparativa entre la Antigua Ruta de la Seda bajo la dinastía Han (206 a.C. – 220 d.C.) y la Nueva Ruta de la Seda (establecida a través del Plan OBOR), determinando si la posición de China en aquel entonces puede ser extrapolable a la actualidad a través de una misma teoría. Por ello, tras un profundo análisis, podemos concluir que los actores han cambiado con el curso de la Historia; estos conviven en un sistema internacional dominado por la anarquía; y la aplicación de la Teoría de la Estabilidad Hegemónica varía en ambos sucesos en función del concepto que el hombre tiene del mundo.

Palabras clave: Ruta de la seda, crecimiento económico de China, neorrealismo, Teoría de Estabilidad Hegemónica.

Abstract

Since the very beginning, the displacement of populations and their cultural exchange played a relevant role in the transformation of human civilizations. In this thesis, we are going to compare the Ancient Silk Road under Han's dynasty (206 BC to 220 AC) and the New Silk Road (established through the OBOR plan), taking neorealist principles as a starting point and concentrating on the Hegemonic Stability Theory. Hence, we determined whether China's position could be extrapolated to actuality following the same theory. By carrying out an in-depth analysis, we can conclude the actors have changed throughout the course of History; they interact in an anarchy dominated international system; and the application of the Hegemonic Stability Theory varies in both periods according to man's concept of the world.

Keywords: Silk route, China's economic growth, neorealism, Hegemonic Stability Theory.

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen I: Portada principal del libro *Tagebücher aus China* publicado por von Richthofen en 1907

Imagen II: Trayecto de la Antigua ruta de la seda

Imagen III: Mapa de Asia Central, sacado de los estudios de Ferdinand von Richthofen

Imagen IV: Distribución de los diferentes imperios y confederaciones entre los años 800 a.C. y 100 d.C.

Imagen V: El Corredor He-Xi de China

Imagen VI: Distribución del Imperio Kushan en el siglo II d.C.

Imagen VII: Visión esquemática del proyecto OBOR y el presidente chino

Imagen VIII: Diferentes rutas propuestas en el plan OBOR

Imagen IX: Ruta de la seda ferroviaria contemplada en la iniciativa OBOR

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla I: Comparación entre el plan Marshall y el plan OBOR chino

GLOSARIO DE ABREVIATURAS

AIIB: Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura

APEC: Asia-Pacific Economic Cooperation

CASS: Chinese Academy of Social Sciences

CE: Comisión Europea

EE. UU.: Estados Unidos

NDRC: Oficina Nacional de Comisión de Desarrollo y Reforma

OBOR: One Belt, One Road

RTE-T: Red Transeuropea de Transporte

TEH: Teoría de la Estabilidad Hegemónica

TTIP: Acuerdo Transatlántico de Comercio e Inversiones

TPP: Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica

UEE: Unión Económica Euroasiática

UEEA: Unión Europea Euroasiática

URSS: Unión Soviética

1. Introducción y objetivos

Los conceptos de competencia y colaboración en las Relaciones Internacionales han suscitado numerosos debates, de gran relevancia para poder explicar el desarrollo del comercio internacional en determinadas etapas históricas. Así, tenemos el término *Realismo Estructural* o *Neorrealismo*, introducido en el año 1968 por Maxwell como método alternativo al conocido *Realismo*, y que tiene la intención de profundizar en las distintas posiciones existentes en lo referido por parte de Schlick y Russell (Borge, 2014). En lo que respecta a la filosofía de la ciencia moderna, el Neorrealismo ha incrementado su importancia a pesar de que sus raíces ahonden a las reflexiones metacientíficas del siglo pasado al centrarse en la base propuesta por Morghentau.

El Neorrealismo sostiene que la naturaleza de la estructura internacional está definida por la anarquía y por la distribución de poder entre las grandes potencias. De esta manera, partiendo de la base de que no hay una autoridad central, estos agentes actúan de manera egoísta, lo que se traduce en la búsqueda de sus propios intereses y en la no subordinación ante los intereses del resto (Mearsheimer, 2014). Como consecuencia, los Estados buscan asegurar su supervivencia, que a su vez es traducida en poder y le permite alcanzar otros objetivos.

Partiendo de la asunción de que estos agentes conviven en un sistema estable, en este habrá una hegemonía que proporcionará estabilidad, aunque también permite el que se produzcan cambios sin que ello desemboque en una violenta *guerra hegemónica* que enfrente al hegemón en declive con su emergente competidor. Esta guerra tiene dos desenlaces: la prevalencia de la potencia dominante o el surgimiento de una nueva hegemonía, que se traduciría en una nueva definición de las unidades políticas del sistema y de sus relaciones.

Sin embargo, el devenir histórico del panorama internacional y las relaciones entre los diferentes estados ha de ser entendido gracias a una serie de acciones y tendencias, muchas de ellas, que surgen de forma natural, y que se mantienen adaptándose desde los tiempos antiguos hasta la actualidad. Tal es el caso de la Ruta de la Seda, tema en el que vamos a centrar nuestro Trabajo Fin de Grado.

La *Ruta de la Seda* fue una extraordinaria red de rutas comerciales, culturales y religiosas de unos 15.000 km de longitud que durante más de 2000 años unió Asia Oriental con Asia Central, Asia Meridional y el mundo mediterráneo. Esta red de intercambio surgió a lo

largo de las fronteras entre la China agrícola y los nómadas esteparios durante la dinastía Han, como consecuencia de la interdependencia y los conflictos de estas dos sociedades tan distintas (Liu, 2010; Chin, 2013; Benjamin, 2018).

En el año 2014, la UNESCO destacó que el movimiento incesante de personas y bienes a lo largo de rutas terrestres y marítimas de comercio y comunicación que conectaron el Extremo Oriente, Asia Central, el subcontinente indio, las mesetas iraníes y anatólicas, el Cáucaso, la península arábiga y la región mediterránea y Europa dio lugar a una transmisión e intercambio sin precedentes de conocimientos, ideas, creencias, costumbres y tradiciones a lo largo de tres milenios.

El creador del término *Ruta/s de la seda* fue el geógrafo, geólogo y explorador alemán Ferdinand von Richthofen (Imagen I), quien acuñó la palabra *Seidenstrasse/n* en 1877 (Andrea, 2014; Benjamin, 2018.). Richthofen utilizó estos neologismos con reservas y de forma muy restringida. Para él, la *Seidenstrasse* era una única ruta hacia la "Tierra de la Seda", tal y como la describió el geógrafo fenicio Marinus de Tiro (60 d.C. - 130 d.C) y basado en los conocimientos derivados de la geografía ptolomeica.

Por otro lado, la *Seidenstrassen* definían las múltiples rutas comerciales entre la Roma imperial y China, a lo largo de las cuales el precioso producto (la seda) se desplazaba en cantidades importantes desde el año 100 a.C. hasta el año 150 d.C. (Waugh, 2007 citado por Andrea 2014; Chin, 2013).



Imagen I. Portada principal del libro Tagebücher aus China publicado por von Richtohofen en 1907. (Fuente: Niglio, 2012).

Si bien esta fue la primera ruta, la última Ruta de la Seda es un macroproyecto impulsado por la Administración del presidente Xi Jinping, que representa la cima del hegemon de Asia para aumentar su influencia geoestratégica para presentarse como la gran potencia mundial. Con este plan no solo se busca incrementar el potencial económico y comercial de China, sino también afianzar el cambio de poder que se ha producido durante este último siglo en todo el globo, resultando en mayores grados de riqueza y bienestar en los

países que estén involucrados en la Nueva Ruta de la Seda. Con este propósito, la Administración China junto con más de 70 Estados han creado diversas rutas internacionales que concentrarán la mayor parte de las inversiones, sobre todo en infraestructuras, que llevarán a cabo la función de eje vertebrador en la zona euroasiática y africana, así como de sus zonas marítimas.

El plan *One Belt, One Road* (OBOR), dará lugar a un incremento de las inversiones en todos los sectores de la economía, desde la extracción y producción de combustibles fósiles hasta actividades que favorezcan la protección del medio ambiente, con un mayor impacto en las actividades de comercio y transporte. Sin embargo, una inversión de tales magnitudes precisa de una financiación muy elevada, que únicamente China es capaz de llevar a cabo.

En este trabajo llevaremos a cabo una revisión bibliográfica tanto de la Ruta de la Seda Original y la Nueva Ruta de la Seda, y a través de un análisis comparativo entre ambas desde una perspectiva *neorrealista economicista* trataremos de demostrar como ambas rutas, a pesar de estar distanciadas en el tiempo por más de 2.000 años, siguen una secuencia cíclica de la historia basada en la continua lucha entre Estados por la *hegemonía mundial*.

2. Metodología

La realización del presente trabajo ha requerido de una exhaustiva labor de búsqueda bibliográfica relativa al Neorrealismo y la Ruta de la Seda (antigua y actual a través del Plan OBOR). En este sentido, han cobrado especial importancia los trabajos que versan sobre la distensión ideológica de las teorías de las relaciones internacionales, así como de las propias diferencias existentes entre las diversas corrientes neorrealistas.

Para poder llevar a cabo el objetivo de este Trabajo de Fin de Grado de comparar la Ruta de la Seda Original y la Nueva Ruta de la Seda aplicando la *Teoría de la Estabilidad Hegemónica*, hemos recurrido a distintos buscadores para llevar a cabo una investigación del marco teórico en lo que refiere al neorrealismo y la Teoría de la Estabilidad Hegemónica, así como analizar brevemente la situación actual de la esfera internacional. A continuación, hemos llevado a cabo un análisis de la Ruta de la Seda Original tomando como punto de interés la dinastía Han, y posteriormente hemos analizado la Nueva Ruta de la Seda representada a través del plan OBOR, haciendo énfasis en lo que es, en cuál va a ser su alcance, cuáles son sus objetivos y cómo afectará a los distintos actores implicados. A continuación, llevaremos a cabo la comparativa entre ambas rutas centrándonos en tres aspectos: 1) los actores, 2) el sistema internacional y 3) la aplicación de la Teoría de la Estabilidad Hegemónica. Finalmente, consideraremos cuáles son los retos a los que se enfrentan los países implicados en el plan OBOR, de forma directa o indirecta, en esta situación de incertidumbre ocasionada por el COVID-19.

Para la recolección de toda esta información, hemos recurrido tanto a buscadores conocidos por su gran solvencia y rigor científico como *Google Scholar* o *Research Gate*, así como a comentarios y opiniones realizadas por analistas políticos publicados en diversos medios internacionales de gran prestigio como el *Financial Times*, *The Diplomat* o *International Affairs*.

Las **palabras claves** utilizadas fueron las siguientes: Ruta de la seda, crecimiento económico de China, neorrealismo, Teoría de Estabilidad Hegemónica.

La magnitud y rapidez de la información obtenida, nos hizo filtrar los datos en base a la fecha, eligiendo, salvo excepciones, la información más reciente (a partir de 2010), que es la que queda reflejada a lo largo de este Trabajo.

3. Marco Teórico

a. Realismo

El realismo parte de la base de que los Estados son los agentes principales en el ámbito de la política mundial en un contexto anárquico que carece de una autoridad superior que se encarga de juzgar quién tiene la razón en un conflicto (Márquez Padilla, 2014). Además, se considera que son agentes racionales a pesar de que la anarquía guíe sus acciones, provocando constantemente la existencia de litigios entre Estados y la falta de cooperación entre ellos a pesar de la existencia de intereses comunes. Sin embargo, al definirlo como agente racional, Keohane (1993) hace referencia a que los Estados tienen en cuenta los costes de sus acciones y se centran en la obtención del máximo beneficio en un ambiente de incertidumbre. Por ello, su último objetivo es el poder, en forma de recursos o capacidad para influir en el resto de los actores, mostrando sus intereses en términos de poder (Bernal López, 2017).

b. Neorrealismo

Sin embargo, en un contexto de la *Guerra Fría* (1947-1991), el realismo tiende a dividirse en distintas tendencias. Arenal (1990) lo define como:

"El debate entre el enfoque clásico y el enfoque científico o entre tradicionalistas y behavioristas sobrepasa, sin embargo, el debate entre idealistas y realistas, pues tanto los partidarios del enfoque clásico como los del enfoque científico pueden inscribirse en una perspectiva idealista o realista y viceversa. Se trata, pues, de un debate más riguroso, por cuanto se centra en la perspectiva teórica y metodológica capaz de permitir a las relaciones internacionales jugar un papel efectivo en el análisis de la realidad internacional".

De esta manera, surge el llamado *neorrealismo* o *realismo estructural*, que busca interpretar la esfera internacional dotando al realismo político con mayor rigor científico. Entre sus autores principales destacan Klaus Knorr; Kenneth N. Waltz o Robert Gilpin. Por un lado, el primero se centra en la interdependencia e influencia, donde el primer concepto se muestra en función de la estructura del sistema internacional conforme a las relaciones de conflicto, cooperación o indiferencia (Knorr, 1981). Por el otro lado, Waltz (1988) habla de un sistema "constituido por una estructura y por unas unidades interactuantes en el que la estructura es el componente sistémico que hace posible pensar en el sistema como un todo". En otras palabras, existen unas unidades, correspondidas a

los distintos Estados, que habitan en una estructura formada como consecuencia de la tensión generada en la búsqueda de los intereses generales de las mismas.

Sin embargo, este trabajo se va a centrar en las aportaciones economicistas de Gilpin, quien busca establecer y analizar los vínculos entre economía y política en las Relaciones Internacionales, justificando su existencia únicamente en el ámbito internacional ya que, según Gilpin (1990):

"Para el Estado las fronteras territoriales son la base necesaria de la autonomía nacional y la unidad política. Para el mercado, es imperativa la eliminación de todos los obstáculos políticos y de otro tipo que entorpezcan la operación del mecanismo de los precios. La tensión entre estas dos maneras esencialmente diferentes de ordenar las relaciones humanas ha configurado de manera decisiva el curso de la historia moderna y constituye el problema central en el estudio de la economía política".

En "*War and Change in World Politics*", Gilpin emplea los presupuestos realistas para analizar la esfera internacional de los últimos 2.400 años de historia, por lo que sirve para interpretar no sólo la Ruta de la Seda Original, sino la Nueva Ruta de la Seda (como se verá más adelante). Para ello, acorde con los principios realistas, Gilpin (1981) muestra a los Estados como los actores centrales de la política mundial, y expresa cómo ellos llevan a cabo las acciones en función de la fórmula coste-beneficio, de manera que estos tratan de cambiar la estructura internacional buscando que los beneficios generados excedan a los costes incurridos. De este modo, teniendo en cuenta la racionalidad por parte de los Estados, Gilpin alega que el poder es relativo a la estructura, y que este es la base de las acciones (o al menos de su planteamiento) llevadas por los Estados, por lo que "la distribución del poder entre los Estados constituye la forma principal de control en todo sistema internacional" (Gilpin, 1981).

Por ello, se considera que Gilpin analiza la historia mundial como si fuesen ciclos repetitivos, alegando que "la conclusión de una guerra hegemónica es el principio de otro ciclo de crecimiento, expansión y eventual decadencia" (Gilpin, 1981), de modo que en función de cómo se produzca la redistribución de poder, las relaciones entre los Estados dejan de ser coherentes puesto que se ha producido un cambio en las normas que regulan el sistema, prestando atención a los distintos tipos de jerarquía; por lo que la guerra configurará una nueva jerarquía "a partir de la que se determina qué Estados de hecho gobernarán el sistema internacional" (Gilpin, 1981).

De esta manera, Gilpin supuso un impulso para las escuelas hegemónicas y estableció un vínculo entre la economía política y las Relaciones Internacionales. El mayor impacto generado por Gilpin tuvo lugar en su explicación de las dinámicas de poder en la estructura internacional a través de la aplicación de los postulados de la maximización de la utilidad marginal (Guzzini, 2002), alegando que desde el siglo XIX el sistema se caracteriza por una secuencia de hegemonía. Para ellos, según Pintado (2017), citando a Gilpin (1981):

“La hegemonía, en este caso, se refiere al liderazgo de un Estado sobre otros del sistema, primando unas nociones políticas, económicas, territoriales que favorecen sus intereses, principalmente los económicos y de seguridad. El hegemón, por tanto, ofrece bienes públicos globales, tales como seguridad o libre comercio, a cambio de ganancias”.

Para poder comprender la política internacional desde una perspectiva realista es necesario entender las dinámicas de poder en vez de la distribución estática del poder, siendo los cambios en este producidos por las distintas dinámicas económicas (Kirshner, 2012). Además, a la concepción de que el poder depende de variables materiales de tipo militar, tecnológico o económico, Gilpin (1981) incluye el prestigio en sus análisis, siendo este en la política internacional similar a la autoridad en la política interna, de manera que los Estados menos poderosos obedecerán a los Estados más fuertes (Pintado, 2017). Por ende, en una estructura hegemónica, el prestigio y el estatus son dos variables esenciales en el ejercicio de liderazgo por parte de los Estados (Gilpin, 1973).

Acorde con la *Teoría de Estabilidad Hegemónica*, y bajo la suposición de que los cambios en el sistema internacional se explican mediante el crecimiento desigual de Estados que generan variaciones en la distribución de poder, los Estados buscarán cambiar el sistema cuando los beneficios producidos sean superiores a los costes (Keohane, 1986). Por ello, cualquier cambio en el poder tendrá repercusiones en las relaciones entre Estados y en el sistema en el que se encuentran, siendo, según Gilpin, estables aquellos que poseen una “jerarquía de poder inequívoca” y que cuentan con una potencia hegemónica indiscutible. Sin embargo, estos cambios tienen lugar cuando no contrarían a los intereses particulares de los Estados dominantes. Por ello, es necesario prestar atención a cuáles serán las actitudes de las naciones “secundarias” que en este caso interaccionan con el hegemón. En este punto, es necesario que mencionemos los conceptos de *balancing* y *bandwagoning*. Por un lado, el *balancing*, derivado de la *Teoría de Equilibrio de Poder*, se concibe como el mecanismo que evita la existencia de una hegemonía (Paul, Wirtz y

Fortmann, 2005) a través de la actuación conjunta de los Estados mediante la formación de una alianza para equilibrar a los actores poderosos, abogando por el uso de herramientas económicas y diplomáticas para inhibir su ejercicio de poder y dominación (Brooks y Wohforth, 2008). Por el otro lado, el bandwagoning hace referencia a la estrategia empleada por los Estados que se encuentran en una posición más débil que el hegemón considerando que los costes son superiores a los beneficios de contrariar los intereses de este, recibiendo incentivos como acuerdos comerciales o protección a favor de este apoyo (Mearsheimer, 2001).

Centrándonos en los distintos tipos de sistema, los sistemas inestables hacen referencia a aquellos en los que la jerarquía y la hegemonía se ven socavadas por cambios de índole económica, tecnológica u otra, resultando en crisis que podrían dar lugar a guerras hegemónicas que crean nuevos escenarios internacionales (Gilpin, 1988).

Según Aron (1978), citando a Bramson y Goethals (1964), una *guerra hegemónica* es:

“Un conflicto que amenaza y transforma la estructura del sistema internacional. Su importancia no radica en sus causas inmediatas, sino en los intereses que en ella están en juego y el alcance de las consecuencias, principalmente la transformación de la estructura del sistema internacional”.

De esta manera, atendiendo a una concepción cíclica de la cronología, Gilpin (1988) considera que la guerra es un patrón que se repite. De manera abreviada, afirma que una vez que una potencia ha establecido su poder hegemónico en un sistema internacional, comienza a invertir sus excedentes producidos gracias a la economía y tecnología en el ámbito militar. Mientras, de manera paralela uno de los otros Estados comienza a crecer de manera desmesurada, haciendo difícil para el *hegemón* el aumentar sus excedentes debido a los elevados costes de mantener el liderazgo. En este punto, se produce un conflicto de intereses entre ambos Estados, por lo que “la lucha por la primacía provocará una bipolarización del sistema entre los aliados de ambas partes, convirtiendo en suma cero todas las acciones: las ganancias de una parte supondrán pérdidas para la otra” (Pintado, 2017).

c. Situación actual

Una vez Napoleón dijo que China era un gigante dormido, que cuando despierte el mundo temblará. Durante la Guerra Fría, el mundo estaba definido por la lucha de poder entre Estados Unidos (EE. UU.) y la Unión Soviética (URSS). Sin embargo, con el colapso de esta última, no había ningún rival que fuese capaz de hacer frente al liderazgo de EE. UU.

Prueba de ello son las Naciones Unidas y su Consejo de Seguridad (órgano más importante), en los que la voluntad establecida en la toma de decisiones surge de unos pocos (los más poderosos) y afectan a todos los miembros (del Prado, 2000). De esta manera, se hace visible cómo actualmente no existe ninguna organización que se encargue de fijar las normas a nivel internacional, ya que en ocasiones el establecimiento de estas depende de las potencias más poderosas, siendo los Estados Unidos el agente más importante.

Por otro lado, nos encontramos con unos EE. UU. que invierten más en su ejército que el resto de los países juntos, lo que les ha brindado una superioridad absoluta en todas las regiones del mundo. Sin embargo, existen personas que consideran a China como un competidor “de igual a igual” en la pugna por el dominio mundial. (Freeman Jr., 2019). A pesar de que, durante las últimas décadas, China ha pasado de ser una potencia atrasada a convertirse en uno de los líderes en los asuntos de índole mundial. Muestra de ello es que China se ha convertido en el mayor productor de bienes y servicios del mundo (OEC, 2019), desplazando a los Estados Unidos de esa posición gracias a un rápido crecimiento de su economía en comparación con el lento crecimiento de otros países, así como la progresiva revalorización del yuan renmibi (Freeman Jr., 2019). La perspectiva de riqueza y poder hegemónico de China no se produce solo en Asia, sino a nivel mundial (Naciones Unidas, 2019). Esto, ligado a la devaluación del prestigio político y económico por parte de Estados Unidos, se traduce en una cada vez mayor especulación acerca del surgimiento de China como hegemón mundial que rivaliza, si no es que está por superar, a los Estados Unidos.

4. Origen de la Ruta de la Seda

a. Origen de la antigua Ruta de la Seda (Liu, 2010; Chin, 2013)

Aunque la bibliografía habla de la Ruta de la Seda en dos versiones: *terrestre* (la inicial) y *marítima* (llevada a cabo principalmente por romanos y árabes), en este trabajo nos centraremos en abordar el origen y desarrollo de la primera (Imagen II).

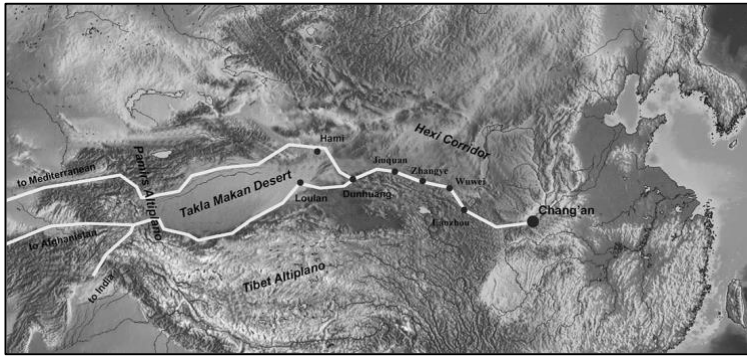


Imagen II. Trayecto de la Antigua ruta de la seda (Xie, Ward, Mi, Fang, Qiao, 2007).

Desde el momento en que los eurasiáticos comenzaron a utilizar herramientas de piedra para la agricultura y para la ganadería, comenzaron a dividirse en dos sociedades distintas divididas por las cadenas montañosas de Tianshan, Altai y el Cáucaso (Imagen III).

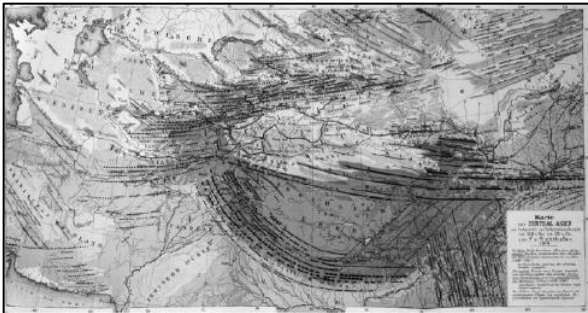


Imagen III. Mapa de Asia Central, sacado de los estudios de Ferdinand von Richthofen (Chin, 2013).

En las fértiles zonas del sur, la población se convirtió en granjera. Pero en la estepa euroasiática, la gente seguía pastoreando ganado que se alimentaba en las montañas frescas en verano, y eran llevados en invierno a valles y llanuras más cálidas. Cada grupo de nómadas pastoreaba a sus animales según un patrón anual fijo.

Sin embargo, los cambios climáticos y los conflictos políticos con otros nómadas o con las sociedades agrícolas del sur, a menudo les obligaron a abandonar sus rutas normales. El movimiento de estas poblaciones y su ganado amenazaban continuamente la vida de los agricultores, cuyos cultivos podían ser rápidamente destruidos por los rebaños. A veces estas personas desarraigadas y sus rebaños se desplazaron hacia el oeste en busca de pastizales más fértiles en el Asia occidental y Europa oriental.

Por otro lado, alrededor del año 600 a.C., la actividad ecuestre había comenzado a extenderse por la estepa euroasiática y para el año 400 a.C., los nómadas de la frontera norte de la zona agrícola habían aprendido a combinar la equitación con el tiro con arco para convertirse en expertos en caballería como máquina de uso militar. Es en esta época, cuando comienza el surgimiento del *comercio organizado* y la *comunicación a lo largo de las estepas*, ya que los nómadas de la estepa centroasiática unieron el este y el oeste. En este escenario, en el siglo V a.C., siete estados agrícolas de la actual China oriental luchaban entre sí por la supremacía. Además, tres estados del norte, el Qin, el Zhao y el Yan, también tuvieron que hacer frente a frecuentes incursiones de la caballería nómada (Benjamin, 2018).

Los nómadas de la estepa saquearon aldeas y pueblos, y con ello los granos del norte de China, así como las sedas, que eran comunes en esta parte del mundo pero que se consideraban raras y preciosas entre los nómadas de la estepa occidental. La *sericultura*, el proceso de criar gusanos de seda y extraer hilo de seda, había aparecido en China en el tercer milenio a.C.; y ya las canciones populares de la dinastía Zhou de principios del primer milenio a.C. se referían frecuentemente al tejido de seda y a los textiles.

El proceso de industrialización de la seda data, según leyendas chinas del año 2460 a.C. Se cree que la emperatriz Shi-Ling-Chi aprendió a criar gusanos de seda y devanar los capullos, ideando además el primer telar con el que fabricar tejidos (Żuchowska, 2013; Llagostera, 2004).

En un esfuerzo por defenderse, los tres estados del norte (el Qin, el Zhao y el Yan) construyeron muros a lo largo de las cordilleras para dividir las zonas agrícolas y de pastoreo (Imagen IV). Consciente de la ventaja de caballería de los nómadas, el estado de Zhao, bajo el rey Wuling, reformó y mejoró su ejército en el siglo IV a.C. de forma que una vez que se demostró la superioridad de las tácticas nómadas, la efectividad de la caballería, de sus carros tradicionales e infantería, otros estados del norte de China siguieron el ejemplo de Zhao. (Durrant, 1995).

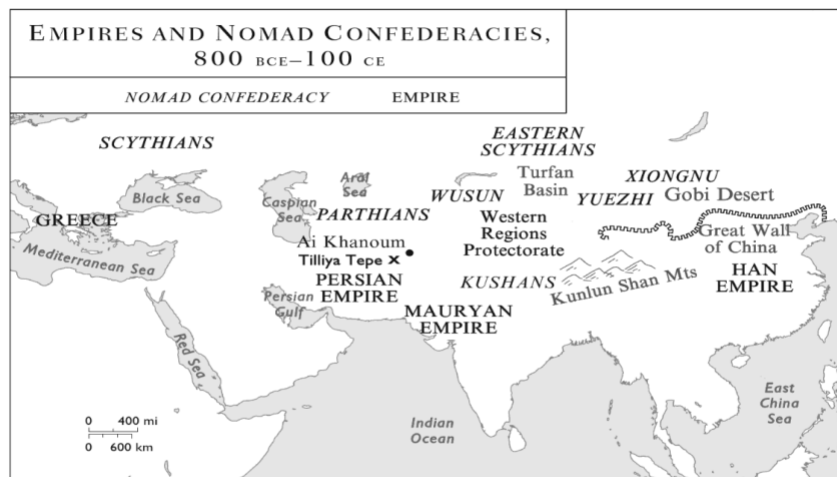


Imagen IV.
Distribución de los diferentes imperios y confederaciones entre los años 800 a.C y 100 d.C (Fuente: Liu, 2010).

Dichas reformas aumentaron la necesidad de caballos en los restantes imperios chinos. Las sociedades agrícolas no tenían el conocimiento ni los pastos para producir buenos caballos, especialmente monturas militares. Solo la vasta pradera podía criar un gran número de equinos rápidos y robustos con una gran resistencia. Obtener tales ejemplares no fue fácil... Y China miró hacia los Yuezhi, una poderosa confederación en la estepa que durante el siglo III a.C. vivían al noroeste de sus fronteras occidentales, entre las estribaciones septentrionales del extremo oriental de las Montañas de Tianshan y la Depresión de Turfán, manteniendo una relación comercial amistosa con la China agrícola basada principalmente en el jade (Liu, 2010).

Al este del territorio Yuezhi, en la pradera de Mongolia, vivían los Xiongnu, otra poderosa confederación nómada y que actualmente abarca áreas pertenecientes a países islámicos que rodean a China (Xie, Ward, Mi, Fang, y Qiao, 2007). A diferencia de los Yuezhi, estaban en constante conflicto con los estados chinos cercanos. Cuando el primer emperador de la dinastía Qin, de hecho, *el primer emperador de China*, Shihuangdi, unió los siete estados en guerra y estableció el Imperio Qin en 221 a.C., los Xiongnu fueron la principal amenaza a su poder imperial.

Los gobernantes Qin, y más tarde de Han, enviaron grandes cantidades de tejidos de seda para apaciguar a los nómadas o para comerciar con ellos por los caballos. En este primer comercio internacional, fueron las élites gobernantes, nómadas o sedentarias, y su demanda de productos exóticos de tierras extranjeras lo que motivó el comercio, y no la urgencia de comercializar sus propios productos. El jefe de los nómadas Xiongnu distribuyó las túnicas de seda Han para demostrar la jerarquía política de su confederación y mantener la lealtad de sus seguidores más importantes. La seda pasó así a ser símbolo de poder y prestigio en la estepa.

Además de la diplomacia de la seda, el emperador Qin se defendió de las constantes incursiones de los Xiongnu uniendo los muros construidos previamente por diferentes estados para formar la Gran Muralla, que recorría toda la frontera entre la China agrícola y la estepa (Martin, 2009).

La dinastía Qin (221-207 a.C.) pronto fue reemplazada por la dinastía mandarín Han (206-220 a.C) fundada por Gaozu (Xie, Ward, Mi, Fang, y Qiao, 2007), y cuyos gobernantes también se enfrentaron a una amenaza persistente de los Xiongnu en sus fronteras septentrionales. Después de más de sesenta años de recuperación tras la guerra civil, el Imperio Han gobernado por Yuandi, ganó suficiente fuerza como para establecer tratados diplomáticos y comerciales igualitarios con los Xiongnu (Lewis, 2009; Liu, 2010).

La ruta comercial, el origen primigenio de la Ruta de la Seda, comenzaba en Chang'an, actualmente conocido como Xi'an, y luego se dividió en la Carretera Norte y en la Carretera Sur. Esta ruta cruzaba la mayoría de las ciudades y pueblos del Corredor He-Xi (Rio Amarillo): que incluían Tianzgu, Gulang, Wuwei, Yongchang, Shandan, Minle, Zhangye, Linze, Jiuquan, Jiayuguan, Anxi, Dunhuang, entre otros (ver Imagen V).

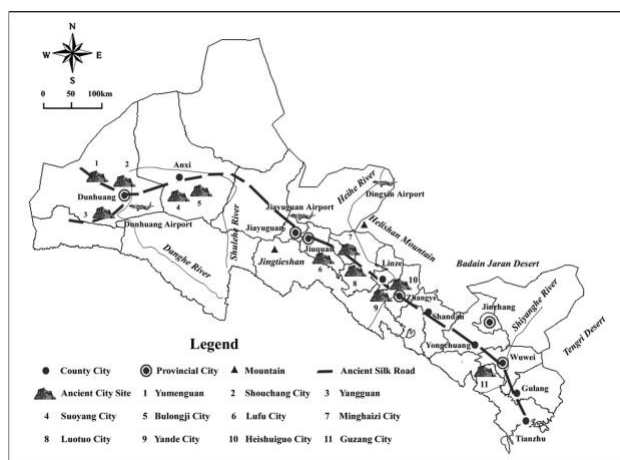


Imagen V. El Corredor He-Xi de China (Xie, Ward, Mi, Fang, y Qiao, 2007).

El emperador Wudi, tomó la ofensiva contra los Xiongnu poco después de ascender al trono en 140 a.C. enviando expediciones militares a la estepa a la vez que alejaba a los nómadas de las fronteras chinas. Sin embargo, los Xiongnu, como pueblo migratorio, siguieron saqueando pueblos y ciudades chinas.

Cuando las noticias del conflicto entre los Yuezhi y los Xiongnu llegaron a la corte Han a principios del reinado de Wudi, este decidió enviar una delegación a los Yuezhi, esperando hacer una alianza con ellos y contra los Xiongnu. La travesía duró 10 años,

llegando al territorio de Dawan (la moderna Ferghana en Uzbekistán). El rey de Dawan la escoltó hacia el sur hasta Kangju, o Sogdiana, también en el Uzbekistán moderno, y desde allí llegó a la corte de los Yuezhi en la orilla del río Oxus en 129 a.C.

Alrededor del 130 a.C., los Xiongnu habían derrotado a los Yuezhi, aliados tradicionales de los chinos. Estos dejaron su patria en la actual provincia de Xinjiang y emigraron a través de los pastizales al norte de la cordillera de Tianshan hasta Bactria (lo que hoy es la parte norte de Afganistán a Uzbekistán), una colonia griega establecida durante la expedición oriental de Alejandro el Grande en el siglo IV a.C.

A lo largo del camino, algunas ramas de los Yuezhi abandonaron el grupo principal y se asentaron en el extremo oriental de la cordillera de Tianshan. Otro grupo también se separó y se quedó en la ruta a través de Ferghana, en la actual Uzbekistán. El contingente principal, llegó a la orilla norte del Amu Darya, como se conoce hoy en día (los griegos lo habían llamado río Oxus) y lo que hoy es Afganistán. Los Kushan, una de las cinco tribus que formaban la confederación Yuezhi, unificaron a las cinco para establecer el reino Kushan.

Los Kushan se convirtieron en un poderoso imperio sedentario que controlaron vastas regiones del interior de Eurasia durante los dos primeros siglos de la era cristiana y que incluía extensas regiones de los estados modernos de Uzbekistán, Tayikistán y Turkmenistán; los límites occidentales de la moderna provincia de Xinjiang en China; la mayor parte del territorio de Afganistán y Pakistán; y grandes regiones del norte y centro de la India, incluida la cuenca del Ganges. (Imagen VI).

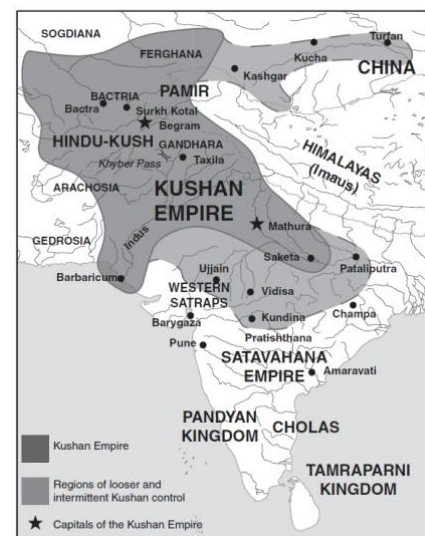


Imagen VI. Distribución del Imperio Kushan en el siglo II d.C. Fuente: Benjamin, 2018).

Esto se corresponde precisamente con el punto culminante de la Primera Era de las Rutas de la Seda, y fue la estabilidad creada este por este reino, a través de su línea ininterrumpida de sucesión real y las relaciones cordiales que mantuvieron con sus vecinos, lo que contribuyó a facilitar los extraordinarios intercambios materiales y culturales que encarnan este período clave en la historia del mundo antiguo (Lewis, 2009).

A pesar de que los kushans construyeron un imperio esencialmente terrestre, al menos dos de las principales rutas comerciales que pasaban por su territorio se dirigían hacia puertos situados a lo largo de la costa occidental de Asia meridional, algunos de los cuales probablemente quedaron bajo su control directo (Benjamin, 2018).

Cuando los Yuezhi se convirtieron en gobernantes de las sociedades agrícolas de la región, se expandieron hasta el subcontinente indio en el siglo I a.C, contribuyendo a la fama de la seda china y facilitando su comercio. Por su parte, la delegación enviada por el emperador Wudi relató todos los detalles del viaje a las *regiones occidentales* (Lewis, 2009; Liu, 2010).

Además de la información que facilitaron sobre otras sociedades nómadas y agrícola-pastorales de Asia Central, hablaron de los Partos que vivían en la meseta iraní. Este pueblo, a cuyo país denominaron Anxi, hacía exquisitas monedas de plata grabadas con la cara de su rey, una práctica novedosa para los emperadores chinos.

También se refirieron vagamente a la existencia de países más al oeste, incluyendo aquellos en las orillas del Mediterráneo oriental, uno de los cuales llamaron Tiaozi, probablemente una transliteración de Antioquía. El informe también contenía información sobre las migraciones de los Yuezhi, que estaban dispuestos a reanudar los contactos con el imperio Han.

Mientras tanto, la campaña de los Han contra los Xiongnu fuera de la Gran Muralla continuó. Tras varias expediciones militares exitosas enviadas a la estepa por Wudi, los Xiongnu dejaron de ser una amenaza directa: los intereses de ambas partes se desplazaron hacia el comercio y la protección de las rutas comerciales.

Para asegurar el acceso de China a las rutas de las regiones occidentales, Wudi tuvo que proteger el largo corredor entre parte de la meseta tibetana y el desierto mongol de las incursiones de Xiongnu. Wudi tenía la Gran Muralla extendida hacia el noroeste hasta la Puerta de Jade (Yumen), la ciudad de guarnición más occidental, cerca de Dunhuang. Luego estableció un sistema de guarniciones a lo largo de toda esta parte de la Gran Muralla y estableció su sede en Anxi (Hansen, 2012).

Esta ruta relativamente segura atrajo a muchos comerciantes extranjeros a las puertas de la Gran Muralla. Cada vez más productos exóticos (cristalería romana, tejidos de algodón de la India, especias y fragancias, piedras preciosas y tejidos de lana de diversos orígenes) llegaron a la ciudad capital de Chang'an a través de la Puerta de Jade.

Además de las mercancías, la información sobre climas extranjeros, alimentos, ropa y monedas llegó a través de esta ruta, y los historiadores chinos comenzaron a acumular detalles sobre lugares tan lejanos como el sur de Asia y el Mediterráneo. Los gobernantes chinos también empezaron a darse cuenta del valor internacional de los textiles a base de seda y de la importancia de su comercio más allá de la estepa.

Aunque los conflictos militares entre los Xiongnu, los Yuezhi y el Imperio Han a veces interrumpieron el transporte, también contribuyeron a la expansión de la Ruta originaria, que se convirtió en una de las principales arterias de comunicación y transporte de Eurasia y que, en conjunto, es lo que se conoce en los tiempos modernos como la Ruta de la Seda.

Durante el período caótico de la transición dinástica del Antiguo gobierno Han a los últimos Han alrededor de lo que se conoce como comienzo de la Era Común, el comercio con las regiones occidentales decayó, mientras que la agricultura siguió prosperando. Al mismo tiempo, las ciudades-estado de intercambio empezaron a luchar por su dominio, haciendo que las rutas comerciales fuesen inseguras y poniendo en serio riesgo la supervivencia del comercio centroasiático. De forma eventual, el imperio Han, a mitad del siglo I a.C. retomó el control de las rutas comerciales con Occidente enviando varias misiones militares para recuperar el control de las partes de las regiones occidentales más cercanas a China (Lewis, 2009).

Sin embargo, este Imperio Han tardío era un estado mucho más débil que el antiguo Han y sólo podía permitirse enviar una fuerza militar limitada y de elevado coste. Tal es así que el emperador Zhangdi, en el año 76 a.C. ordenó a todos los comandantes militares que regresaran a China desde la frontera de Asia Central. No obstante, algunas delegaciones aisladas, se mantuvieron en la zona garantizando la seguridad del tránsito hasta el año 120 a.C.

c. El efecto del imperio romano sobre la Ruta de la Seda

La llegada de la República Romana y la instauración de la *Pax Romana* instituida por Augusto hizo posible que los romanos participaran en el comercio a larga distancia a través de Eurasia. Para ello, se consideró la evidencia de las rutas comerciales terrestres desde el Mediterráneo hacia Asia Central, utilizando fuentes primarias y los descubrimientos arqueológicos de Palmira.

Situada en el desierto de Siria, a unos 215 kilómetros al noreste de Damasco, por su localización Palmira reúne los criterios de una ciudad de caravanas. Establecida en el

octavo milenio a.C., Palmira floreció durante la era helenística debido a su lealtad a los gobernantes del Imperio Seléucida. Incluso después de que los romanos la consideraran como parte de la provincia de Siria en el año 64 a.C., se mantuvo independiente y comercializó con Roma y Partia (Elton, 2013).

Fuentes epigráficas descubiertas en Palmira y fechadas en el período imperial romano señalan explícitamente el funcionamiento de las caravanas organizadas con "jefes de comerciantes" y "líderes de las caravanas". Estas empresas estaban bien organizadas, y los líderes de las caravanas usaban sobornos o reunían a una fuerza cuasi militar para protegerse contra los nómadas merodeadores. Los descubrimientos de unas 500 piezas textiles en las tumbas de Palmira, incluyendo unas 100 de seda que datan de la época de la dinastía Han (siglos I al III d.C.), han fortalecido las reivindicaciones de Palmira como una importante ciudad comercial de las Rutas de la Seda (Zuchowska, 2013).

Podemos decir que Palmira fue el punto de arranque de las rutas de la seda occidentales que utilizaban la vía marítima precisamente por el comercio entre los puertos del sur de Asia y la costa mediterránea, a través del Golfo Pérsico y el Valle del Éufrates (Salles, 1993). No obstante, siguió manteniendo la ruta terrestre, aunque ahora hasta el río Indo del Pakistán moderno (Gawlikowski, 1996).

En definitiva, durante el Imperio romano Palmira constituyó el ejemplo más claro del increíble valor de la importación de seda china y otros bienes de lujo a los comerciantes y autoridades de las ciudades que los coordinaban (Zuchowska, 2013; Benjamin, 2018). Restos arqueológicos encontrados en Palmira revelan que hasta allí llegaban sedas diseñadas bajo preferencias estilísticas occidentales (Zuchowska, 2013), fabricadas por tanto bajo la demanda de los consumidores del Imperio Romano.

Como concluye Benjamin (2018), las rutas marítimas que se desarrollaron en siglos posteriores conectaron el Egipto romano, la costa oriental de África, la Península Arábiga y el Golfo Pérsico con los puertos del sur de Asia y las rutas terrestres de Asia Central, rutas que se expandirían enormemente medio milenio después cuando la dinastía Tang llegó al poder en China.

Y es que parece ser que fueron las tensiones políticas entre romanos y partos los que contribuyeron al desarrollo de la industria marítima del Océano Índico occidental, facilitando las conexiones entre los puertos de la costa de la India y los de la región de Mar Rojo. Con el tiempo, esta opción se convirtió en una opción atractiva para

mercaderes antiguos: no solo era más barata y rápida, sino que también podía ser llevada a cabo por gremios comerciales que a menudo no se veían afectados por la situación geopolítica dentro y entre los Estados que configuraban la vía terrestre.

d. El declive de la ruta terrestre

Durante el siglo III d.C., las rutas de larga distancia y el intercambio cultural disminuyeron significativamente a medida que todas las poblaciones agrarias clave se vieron obligados a retirarse de la red transregional, y en parte debido a tuvieron consecuencias desastrosas para las poblaciones de la región occidental (Benjamin, 2018).

Estas epidemias se produjeron al mismo tiempo que el colapso de tres imperios previamente estables, en lo que solo puede describirse como un ciclo de contracción en toda Eurasia.

La dinastía Han terminó oficialmente en el año 220 d.C., después de que los señores de la guerra lograron tomar el control de la mayor parte de China. Más o menos al mismo tiempo, tanto los imperios Parto y Kushan colapsaron bajo una ola de invasores sasánidas, liderado por su gobernante Ardashir. El Imperio Romano sobrevivió, pero experimentó una larga serie de problemas políticos y militares durante el conflicto. Surge así la llamada Crisis del Tercer Siglo, un periodo de cincuenta años de inestabilidad durante el cual algo así como veinticinco emperadores diferentes reinaron, muchos de ellos ineficaces, y la mayoría murieron de forma violenta.

Con este escenario de caos político y social fue inevitable que el comercio transregional disminuyera. No obstante, algunos intercambios terrestres continuaron, aunque en menor nivel que en siglos anteriores y que habían configurado la Primera Era de las Rutas de la Seda. Sin embargo, con el establecimiento de la dinastía Tang en China a principios del siglo VII, y la expansión del Dar al-Islam (el Reino del Islam), en más o menos el mismo lugar se revivieron algunas rutas terrestres, durante lo que se denominaría Segunda Era de las Rutas de la Seda (Lewis, 2009; Elton, 2013).

5. La Nueva Ruta de la Seda

a. Antecedentes de proyectos de integración megarregional

Desde hace tiempo, se han estado llevando a cabo procesos de negociación y estructuración institucional de integración comercial y financiera, entre los que destacan por ejemplo la Unión Europea Euroasiática (UEEA), de carácter megarregional, o los distintos acuerdos de libre comercio, el Acuerdo Transatlántico de Comercio e Inversiones (TTIP) y el Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (TPP) (Sberro Picard, 2015). Sin embargo, desde un punto de vista tanto geopolítico como geoeconómico, se puede apreciar que cada vez más estos acuerdos están caracterizados por tener un cierto tinte de megarregional con el objetivo de, y sobre todo caso de China, aplicar cierta influencia en la distribución de poder mundial.

Para que un acuerdo pueda ser considerado como integración megarregional, se establece que hay que tener en consideración, según Rosales, Frohmann y García (2013):

- El número y el tamaño de las economías involucradas, que en la mayor parte de las situaciones suponen un porcentaje elevado de producto, población, comercio o inversión extranjera directa a nivel mundial.
- La extensión geográfica, debido a que el objetivo final de las mismas es formar espacios económicos integrados a gran escala.
- La agenda temática propuesta, ya que se incluyen diversos ámbitos no tratados por la OMC o cualquier acuerdo existente.

Por otro lado, a pesar de no ser parte de los puntos previamente mencionados, destaca el carácter transcontinental, es decir, que para que sea identificado como un acuerdo multirregional, deben estar involucrados al menos países de dos continentes (Rocha Pino, 2016). Desde un punto de vista histórico, el origen de dicha tendencia puede ser debido a los intentos de las grandes potencias (véase Rusia, Estados Unidos, la Unión Europea o China) de organizar el panorama internacional a través de la fijación de reglas en las transacciones internacionales. En el año 2015, según las palabras de Rocha Pino (2016), el presidente Obama en uno de sus discursos hizo explícitas las intenciones por parte de Estados Unidos de establecer las normas a través de la creación de nuevos acuerdos preferenciales. En el mismo, haciendo referencia a la resolución de las negociaciones del TPP dijo: “no podemos permitir que países como China escriban las reglas de la economía global. Debemos escribir esas reglas, la apertura de nuevos mercados a los productos

estadounidenses, mientras establecemos altos estándares para la protección de los trabajadores y la preservación de nuestro medio ambiente” (Obama, 2015).

Aparte de los Estados Unidos, otras grandes potencias como Rusia o China también han llevado a cabo sus intentos de creaciones. Por un lado, Rusia creó en el año 2012 una unión aduanera de la que forman parte junto con Kazajistán y Bielorrusia, a pesar de que no entró en vigor hasta 2015 (momento en el que se unieron países como Kirguistán o Armenia). Por el otro lado, China ha buscado desarrollar un proyecto de integración megaregional llamado *One Belt One Road* (OBOR), pero centrado mayoritariamente en una perspectiva económica y de inversión.

Long (2015) señala:

“El desarrollo es la prioridad cardinal para la mayoría de estos países, los cuales buscan, de diversas maneras, acelerar su crecimiento económico, incrementar sus ingresos y mejorar las condiciones de vida de sus poblaciones”.

De esta manera, este tipo de unión únicamente busca obtener ventajas en los ámbitos financiero, tecnológico e industrial; muy distinto a los acuerdos de libre comercio desde el punto de vista en el que no se piden requisitos específicos a sus miembros y que no impiden establecer relaciones con terceros países ajenos al acuerdo. Este concepto supone una mayor apertura, creación de una unidad basada en la confianza entre las partes y la existencia de un rango de igualdad entre las mismas, que a través de la cooperación genera un beneficio colectivo (Long, 2015).

Por otro lado, la perspectiva del Gobierno chino no varía mucho, ya que considera que su proyecto megaregional “se basa en un conjunto de instrumentos económicos, institucionales y legales pertenecientes al ámbito tanto de la diplomacia económica como de la política” (Rocha Pino, 2016), prestando atención al cumplimiento de las normas comerciales impuestas por la OMC. Por ende, existe la concepción de que el OBOR es meramente político, con repercusiones a nivel económico y con sus consecuentes implicaciones geopolíticas y geoeconómicas.

b. El gran sueño chino para el siglo XXI

i. “¿Qué pasará cuando China despierte de verdad?” (Rudyard Kipling, 1889)

Pasados casi dos milenios del inicio de la Ruta de la Seda, el siglo XXI se va a caracterizar por la creación y desarrollo de una Nueva Ruta de la Seda, un proyecto megaregional impulsado por el gobierno de la República Popular China con el fin de unir por tierra China con Europa cruzando toda Asia Central y uniendo, así, Oriente con Occidente

(Swaine, 2015; Herráiz, 2017). La iniciativa OBOR, responde a las pretensiones de China hacia una economía avanzada y es considerada como el mayor proyecto de desarrollo de infraestructuras a nivel mundial (Parra, 2017).

Numerosos medios de comunicación, como el británico *The Guardian* han definido esta multimillonaria iniciativa como el “Plan Marshall chino”, una campaña respaldada por el Estado para el dominio mundial, un paquete de estímulos para una economía en desaceleración y una campaña de comercialización masiva para algo que ya estaba sucediendo: la inversión china en todo el mundo (Kuo, y Kommenda, 2018), aunque veremos en un apartado posterior las diferencias que existen entre ambas.



Imagen VII. Visión esquemática del proyecto OBOR y el presidente chino. Fuente: *Financial Times* (2014).

Todo comenzó cuando el presidente Xi Jinping (Imagen VII) anunció a finales del año 2013 su gran plan para conectar Asia, África y Europa. La conexión Asia-Europa se extendería desde Xi'an (China central) a Europa a través de Asia Central alcanzando Moscú, Rotterdam y Venecia y cuyo fin se presupone para el año 2050 (Herráiz, 2017; Parra, 2017). En los años transcurridos desde la iniciativa se ha transformado en un amplio eslogan para describir casi todos los aspectos de la participación china en el extranjero. Esta estrategia obedece claramente al reflejo del mandatario chino de sus ambiciones en materia de desarrollo económico y social, con el fin de que China recupere la posición de relevancia mundial que cree le corresponde en la actual dinámica geopolítica (Parra, 2017).

Cinturón y Ruta, o *yidai yilu*, constituye una serie de corredores terrestres y una carretera marítima formada por múltiples vías de navegación. Todo este entramado implica a 71

países que representan la mitad de la población mundial y la cuarta parte del Producto Interior Bruto (PIB) mundial.

Según algunos analistas (Kennedy y Parker, 2015), se prevé que figure de manera destacada en el 13º Plan Quinquenal de China, que se desarrollará de 2016 a 2020 y que orientará la estrategia nacional de inversión durante todo ese período.

Si bien el Proyecto OBOR abarca tanto un componente terrestre como marítimo, en este capítulo nos centraremos, por dar continuidad al presente trabajo en el impacto que este plan tendrá sobre las vías terrestres.

ii. Inicio del Plan OBOR

El 7 de septiembre de 2013, el presidente de China, Xi Jinping, pronunció un discurso histórico en la Universidad Nazarbayev de Astana (Kazajstán) en el que pedía a China y Asia Central que se sumasen a la creación de un nuevo cinturón económico de la Ruta de la Seda que aportaría inmensos beneficios comerciales a la región (Zenn, 2015; Wang y Yau, 2018). Se trataba de establecer un equivalente moderno, creando una red de ferrocarriles, carreteras, oleoductos y redes de servicios públicos que uniría a China con Asia Central, Asia Occidental y partes de Asia Meridional. La iniciativa OBOR comprende más que conexiones físicas. Su objetivo es crear la mayor plataforma de cooperación económica, incluida la coordinación de políticas, comercio y financiar la colaboración y la cooperación social y cultural. La idea central es que, a través de un debate abierto, OBOR pueda crear beneficios para todos (Swaine, 2015; Jinchen, 2016).

El Consejo de Estado chino autorizó un plan de acción OBOR en 2015 con dos componentes principales:

- *El Cinturón Económico de la Ruta de la Seda.* El Cinturón Económico de la Ruta de la Seda se prevé como tres rutas que conectan China con Europa (a través de Asia central), el Golfo Pérsico, el Mediterráneo (a través de Asia occidental) y el Océano Índico (a través de Asia meridional).
- *La Ruta Marítima de la Seda.* Se cree que esta vía cree conexiones entre las vías fluviales regionales. Más de 60 países, con un PIB combinado de 21 billones de dólares, expresaron su interés en participar en el plan de acción del OBOR.

La imagen VIII señala las diferentes rutas propuestas en la Nueva ruta de la Seda del siglo XXI:



Imagen VIII. Diferentes rutas propuestas en el plan OBOR. Fuente: Jinchen, 2016.

En 2014, China estableció el Fondo de la Ruta de la Seda, dotado con 40.000 millones de dólares, para financiar estas iniciativas, y ha realizado inversiones en varios proyectos clave. Estos proyectos son solo el comienzo...

En el marco de esta labor se desarrollarán seis grandes corredores económicos:

- el Nuevo Puente Terrestre Euroasiático
- China-Mongolia-Rusia
- China-Asia Central-Asia Occidental
- China-la península de Indochina
- China-Pakistán
- Bangladesh-China-India-Myanmar

Estos corredores serán los lugares de las agrupaciones energéticas e industriales y se crearán mediante el uso de ferrocarriles, carreteras, vías fluviales, aéreas, oleoductos y telecomunicaciones. Al conectar y mejorar la productividad de los países a lo largo de la nueva Ruta de la Seda, China espera que los beneficios de la cooperación puedan ser compartidos y un fortalecimiento y expansión del círculo de la amistad (Jinchen, 2016; Shen y Chan, 2018).

Aunque hay diferentes estimaciones sobre cuánto dinero se ha gastado hasta la fecha, se cree que China lleva invertido más de 210.000 millones de dólares, la mayoría en Asia. Pero los esfuerzos de China en el extranjero no se detienen ahí. OBOR también significa

que las empresas chinas están realizando trabajos de construcción en todo el mundo a una escala sin precedentes (Kuo y Kommenda, 2018).

El esfuerzo ya ha conseguido algunos logros prácticos. China ha firmado acuerdos bilaterales de cooperación relacionados con el proyecto con Hungría, Mongolia, Rusia, Tayikistán y Turquía. Se están llevando a cabo varios proyectos, entre ellos una conexión ferroviaria entre China oriental e Irán que podría ampliarse a Europa. También hay nuevos enlaces ferroviarios con Laos y Tailandia y proyectos de ferrocarriles de alta velocidad en Indonesia. Por otro lado, la Bolsa de Transporte Marítimo chino está colaborando con la Bolsa del Báltico en un índice de tasas de contenedores entre China y el Medio Oriente, el Mediterráneo y Europa y ya son más de 200 las empresas que han firmado acuerdos de cooperación para proyectos a lo largo de las rutas del OBOR.

b. Alcance y relevancia de las políticas y procesos chinos enfocados al plan OBOR

La importancia de la iniciativa OBOR se manifiesta por el hecho de que Beijing anunció a finales de marzo de 2015 que había establecido “un grupo directivo especial para supervisar la aplicación de las iniciativas propuestas en el plan”. La declaración indicaba que el principal grupo se encargaría de “orientar y coordinar la labor relacionada con la iniciativa”. Pero no especificó sus miembros. La oficina del grupo se situó bajo la dirección de la Oficina Nacional de Comisión de Desarrollo y Reforma (NDRC), el principal planificador económico de China (Swaine, 2015).

i. Elementos económicos en juego

Tal vez el elemento económico que se menciona con más frecuencia es el compromiso de China de invertir fuertemente en una amplia variedad de proyectos de infraestructura a fin de fortalecer la capacidad económica y la conectividad entre las naciones de la zona OBOR y con las regiones occidentales de China (Swaine, 2014; Beauchamp-Mustafaga, 2015; Clemens, 2015).

Por ejemplo, en octubre de 2013, en una conferencia sobre la diplomacia china hacia la periferia, Xi Jinping declaró que China debe “hacer esfuerzos comunes con los países pertinentes para acelerar el ritmo de construcción de la infraestructura y la conectividad de la Nueva Ruta de la Seda del siglo XXI”.

Diversos analistas identifican varios mecanismos concebidos total o parcialmente para apoyar ese desarrollo de la infraestructura, entre ellos el Fondo de la Ruta de la Seda y el

Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura (AIIB), así como la ayuda exterior china y el capital privado de entidades comerciales tanto chinas como extranjeras (Swaine, 2015).

Está claro que, la inversión de China en algunos países específicos como Myanmar, Pakistán y Sri Lanka, con especial atención a las instalaciones portuarias, la infraestructura energética y el transporte, pondrán en tela de juicio la presencia mundial de la potencia marítima estadounidense y ayudarán a China a proteger su vía marítima de comunicación. De hecho, estrategias como Marantidou (2014) y Singh (2015) han puesto de relieve las Iniciativas OBOR como una estrategia para construir lugares con características chinas mediante inversiones económicas y préstamos incondicionales. Sin embargo, no es raro encontrar en diversos medios que el poder económico y el auge demográfico chino fuera visto en un principio con cierto recelo, después con fascinación por las posibilidades de negocio, y finalmente con cierta gracia (García, 2017).

Pero Estados Unidos en su Guerra Global contra el Terrorismo puede verse abocada a transigir en algunos aspectos, tal y como ocurre en el caso del Corredor Económico China-Pakistán, en las que, para proteger a las empresas e inversiones chinas en la región, Beijing ha de controlar y hacer frente a los grupos terroristas en Pakistán o Afganistán, reduciendo significativamente la carga económica y militar del país estadounidense (Shen y Chan, 2018). Por otro lado, se están realizando algunos proyectos que en el futuro podrían verse materializados como el *China Railway Express*, o lo que es lo mismo, la red ferroviaria que uniría el este de China con Irán, con posibilidad de ampliación hasta Europa (Herráiz, 2017), tal y como se abordará más adelante.

Pero dentro del desarrollo económico, no solo están las infraestructuras sino también el incuestionable valor económico que implica la industria del turismo. En este sentido, el desafío es encontrar el enfoque de los interesados comprometidos con su promoción. Es necesario ubicar las oportunidades como cooperación internacional, entre todos los desafíos de los países, para desarrollar este activo histórico que une a las naciones en un circuito (Manhas, Kour y Bhagata, 2014). En base a ello, y desde una perspectiva amplia, habrá que tener en cuenta diversas estrategias como:

- Un enfoque de comercialización coordinado por los países miembros que ayude a revelar la identidad de la Nueva Ruta de la Seda.

- La identificación de los destinos inducidos desconocidos dentro de los países marcados en el circuito OBOR y que será un paso adelante en el proceso de desarrollo.
- Aumentar la política y las prácticas de cooperación entre los Estados asociados para permitir un viaje conveniente a través de las fronteras internacionales.
- La facilitación de visados para los países de la Ruta de la Seda. El mejor ejemplo puede ser impulsado desde el concepto de visado Schengen de los países europeos.
- Un enfoque multifacético de la planificación y el desarrollo, teniendo en cuenta la fragilidad de los destinos, el medio ambiente y la inversión y la participación de la comunidad.

ii. Elementos diplomáticos en juego

Habida cuenta del alcance y la importancia de la iniciativa OBOR, no es sorprendente que el Ministro de Relaciones Exteriores, Wang Yi, declarase durante el Congreso Nacional Popular en el año 2015 que en ese año el progreso general de la iniciativa OBOR constituiría el foco principal de la diplomacia china (Sheng, 2015, citado por Jinchun, 2016).

Por lo tanto, la Iniciativa OBOR, puede servir como la mejor demostración de políticas sobre este nuevo tipo de relaciones de gran poder en la región de Asia y el Pacífico. La diplomacia china de hoy en día podría caracterizarse mejor por centrar una rápida expansión logística, acuerdos acelerados de transferencia de conocimientos, inteligencia y acceso a los mercados, y que se lleva a cabo a través de visitas al extranjero, y la posterior inversión en negocios, ciudades y puertos chinos, mediante el recurso de cumbres bilaterales (Barston, 2006; Shen y Chan 2018).

Además, desde diversos medios gubernamentales se ha hecho hincapié en la importancia de la iniciativa OBOR, subrayando su supuesta compatibilidad con los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas, así como los cinco principios de Coexistencia pacífica (Swaine, 2015).

1. El respeto a la soberanía e integridad territorial de cada país
2. La no agresión
3. La no injerencia en los asuntos internos de otros Estados

4. La igualdad en las relaciones

5. El beneficio mutuo

Pero como señalamos anteriormente, son varios los analistas que ven en esta estrategia lo que el profesor Allison (2017) denominó *La trampa de Tucídides*, en referencia al autor de la Historia de la guerra del Peloponeso, que narró la guerra entre Atenas y Esparta. El propio Allison advertía de que, de seguir el rumbo actual, el estallido de una guerra entre China y EE. UU. en las próximas décadas no solo es posible, sino mucho más probable de lo que se piensa. El motivo es la trampa de Tucídides: una tensión estructural letal que se produce cuando una potencia nueva reta a otra establecida, generándole miedo y tensión. Esta idea puede verse reflejada constantemente en numerosos medios económicos especializados, básicamente de influencia norteamericana.

En los últimos años Estados Unidos ha querido atraer bajo su influencia a la India, potencia dominante del Índico, pero ha encontrado dos obstáculos insalvables:

- India tiene su propia agenda como potencia regional, que no incluye alineamientos dudosos e inciertos.
- India es aliada estratégica de Rusia -como antes de la URSS- y no parece estar en sus planes romper esa alianza -entendida por Delhi como esencial- para convertirse en peón de una potencia marítima lejana e irrelevante en el Índico.

Paquistán, rival de India, país con el que ha mantenido tres guerras (todas perdidas) y mantiene un duro contencioso territorial por Cachemira, ha sido y sigue siendo aliado de China, país con el que tiene vigorosos vínculos militares, económicos, comerciales y estratégicos, que no cesan de aumentar. Es aliado de Washington, según qué temas. No parece factible que abandone a Beijing para unirse a Estados Unidos, país con mucha reputación, pero incapaz de ganar una guerra como demuestran sus desastrosas experiencias en Vietnam, Iraq y Afganistán (Zamora, 2017).

iii. La sostenibilidad del medio ambiente

Para hacer frente al desafío de la sostenibilidad medioambiental que implica el desarrollo del Plan OBOR será necesario mejorar la cooperación entre las regiones y naciones a lo largo de la ruta establecida. El proyecto necesita ser apoyado por una ciencia sólida y datos adecuados si queremos asegurarnos de que los recursos son eficientes y se protege el medio ambiente. Los gobiernos locales tendrán que invertir en la investigación científica en múltiples campos. Además, la educación pública es esencial si se quiere

involucrar a la población como partes interesadas y efectivas en el proyecto (Li, Qian, Howard y Wu, 2015).

Con una planificación cuidadosa, investigación científica adecuada y una estrecha cooperación entre las regiones y naciones involucradas, la Nueva Ruta de la Seda puede ser construida de forma beneficiosa y sostenible.

La investigación científica puede ayudar a resolver o al menos aliviar algunos de los problemas potenciales. Sin embargo, el apoyo de los gobiernos para la tan necesaria investigación científica es actualmente limitada. Las prioridades de investigación urgentes incluyen:

- Estimaciones detalladas del agua y la energía del proyecto necesario, incluida una evaluación de la situación transfronteriza las aguas y cómo deben ser manejadas.
- Una evaluación completa del potencial ambiental del proyecto e impactos ecológicos, junto con opciones para remediarlo.
- Una evaluación completa de los peligros geológicos que pueden surgir como resultado de las actividades del proyecto.

Actualmente, la influencia de la integración interestatal en la condición económica de los países y regiones está aumentando, pero en combinación con esto hay un impacto negativo en el medio ambiente natural del planeta. Ha llegado el momento de poner la protección del planeta en primer lugar en el mundo, y en el marco de proyectos de integración como la Nueva Ruta de la Seda, muchos países están dispuestos a participar en la protección conjunta del medio ambiente y muchos de ellos ya han logrado ciertos resultados (Chernyaeva y Wang, 2020).

La Declaración de la iniciativa de la Ruta de la Seda Verde se presentó por primera vez en noviembre de 2016 en el Foro de la sociedad civil de toda Rusia, celebrado en Moscú, y desde entonces ha estado abierta a la firma tanto de organizaciones como de activistas individuales. Sobre la base de la Declaración, la iniciativa tiene por objeto aunar los esfuerzos de la sociedad civil (ciudadanos y asociaciones), crear y aplicar estrategias de desarrollo ambiental, formar mecanismos de economía y financiación ecológicas, y garantizar el cumplimiento de las normas sociales y ambientales internacionales más estrictas.

En particular, es necesario crear la unificación de la sociedad civil, las empresas y los organismos gubernamentales para crear mecanismos de planificación estratégica del desarrollo ecológico y de evaluación ambiental estratégica de planes y programas, y otros mecanismos de evaluación de riesgos, incluidos los riesgos asociados al cambio climático.

c. Propósito, prioridades y consecuencias

El alcance y el contenido de la iniciativa OBOR es bastante impresionante, y sus objetivos bastante ambiciosos. Ella debería promover cinco objetivos principales entre los países que la componen: la coordinación de políticas, la conectividad de las instalaciones, el comercio sin obstáculos, la integración financiera y los vínculos entre personas, tal y como señaló Li Xiangyang, director del *Chinese Academy of Social Sciences (CASS) Asia-Pacific and Global Strategic Studies* en el año 2015 (citado por Swaine, 2015):

La iniciativa de construir conjuntamente el proyecto OBOR, no hace más que seguir la tendencia hacia la globalización económica, la diversidad cultural y mayor aplicación de la tecnología de la información. Está diseñado para mantener el régimen mundial de libre comercio y la economía mundial en el espíritu de una cooperación regional abierta. Tiene por objeto promover la circulación ordenada y libre de los factores económicos, la asignación eficiente de los recursos y una profunda integración de los mercados; alentar a los países involucrados a que logren una mejor coordinación de sus políticas y favorecer una arquitectura de cooperación económica regional inclusiva y equilibrada que beneficia a todos...

Realmente, detrás de estas palabras hay tres propósitos geopolíticos claros (Swaine, 2015; Shen y Chan, 2018):

1. Acelerar el desarrollo de la región occidental. El cinturón único y la carretera única pretenden convertir el interior occidental en la frontera de la apertura al mundo, aumentando las oportunidades de desarrollo en las regiones centrales y occidentales y la aparición de nuevos puntos de crecimiento. Esto beneficia directamente a las fuentes energéticas y los recursos duraderos, así como a la transferencia de industrias punteras de las regiones orientales a las centrales y occidentales, así como a los países periféricos.
2. En el caso del país, el objetivo es mejorar su posición en la cadena industrial mundial. La mayoría de los países asiáticos son países en desarrollo, y su

desarrollo económico va marcadamente a la zaga de Japón y Europa. Mediante la cooperación en los puntos que lideran las áreas de vanguardia, como los parques industriales, pueden mejorar el estatus de China como entidad de carácter propio en la economía mundial (Best, 2015). No es de extrañar esta estrategia como respuesta a la política económica llevada a cabo por los Estados Unidos en los últimos años, el crecimiento japonés, así como el de la India. Ello innegablemente ha desembocado en la creciente cautela hacia una China más fuerte entre los países asiáticos vecinos de China.

3. Formar una comunidad de destino. Formar una comunidad de intereses, una comunidad de desarrollo y responsabilidad, y una comunidad de destino con los países fronterizos, con los que mantuvo constantes conflictos tal y como pudimos observar al abordar la Ruta de la Seda original. Hay que destacar, tal y como señala Herráiz (2017), el enorme efecto que supondría para las regiones fronterizas menos desarrolladas del país, especialmente las del oeste como Xinjiang, donde la realidad étnica ha llevado a varios enfrentamientos recientes entre el nacionalismo chino y el nacionalismo local con los uigures (un grupo étnico que habita en Uzbekistán, Kazajistán, Kirguistán y, principalmente, en la región de Xinjiang. Son musulmanes y tienen su propia lengua de origen túrquico conocida como uigur). Por tanto, las inversiones en infraestructuras tendrían el énfasis en el fomento de la conectividad como medio de abordar la falta de equilibrio entre las diversas subregiones de Asia en lo que respecta al desarrollo y la ausencia de fuertes vínculos entre esas subregiones. El esquema adoptado por el Partido Comunista Chino no ha sido más que la ideología occidental —Japón fracasó al importar el nacionalismo y el imperialismo— que ayudó a cohesionar una sociedad inmensa, étnica y religiosamente diversa, orográficamente compleja y devastada por el vecino nipón y los imperialistas europeos (García, 2017).

Al subrayar el carácter abierto y cooperativo de la iniciativa OBOR, muchas fuentes chinas de todo tipo utilizan la metáfora de una *sinfonía*, que implica la participación de muchos países, y no un esfuerzo *solitario* de China por sí sola (Swaine, 2015).

La construcción de *One Belt One Road* seguirá las prácticas internacionales, dará un papel decisivo al mercado en la asignación de recursos, y fomentará la participación de todos los países y de todo tipo de empresas. Además, en lo que respecta a las prioridades geográficas, se dará consideración prioritaria a los países de Asia central, Rusia, Asia

meridional y el sudeste asiático, mientras que los países de Oriente Medio y África oriental están en la “*encrucijada*” que une a los países asiáticos con los europeos.

Ya señalamos anteriormente los recelos despertados en el mundo de influencia norteamericana, sin embargo, tal y como señalaba Zamora (2017) en su artículo de opinión, la economía y el futuro están en Eurasia y en esta península Europa debería sumarse a ella, en vez de pensar suicidamente en retardarla.

d. Problemas, desafíos e implicaciones para otras potencias

i. Para los países de influencia estadounidense

La Nueva Ruta de la Seda, en principio muy beneficioso a nivel global, no está exento de críticas y sospechas hacia la AIIB, especialmente procedentes de los países occidentales y en concreto de los Estados Unidos. Lu Feng, profesor de Economía de la Universidad de Pekín, afirmó en unas declaraciones realizadas en el año 2015 que las sospechas de los Estados Unidos sobre el AIIB eran sólo pretextos para oponerse y un intento de persuadir a otras economías desarrolladas de que se unan a él. No obstante, el hecho de que muchos países occidentales hayan solicitado su ingreso en el banco es, en efecto, un preludio de la reestructuración del sistema mundial (Feng, 2018).

Sin embargo, para los defensores de esta iniciativa esta reestructuración del sistema financiero mundial bajo la influencia del proyecto OBOR y sus mecanismos de financiación supone un alejamiento de los duros requisitos y las interferencias en los asuntos internos y la soberanía de los países candidatos que supuestamente caracterizan al Banco Asiático de Desarrollo, el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional dominados por Occidente, encaminándolos hacia una estructura financiera más igualitaria y justa, menos ideológica y más inclusiva, orientada más hacia una comunidad de intereses compartidos, como se ha señalado anteriormente.

Se ha tendido a comparar el Plan OBOR con el Plan Marshall desarrollado tras la II Guerra Mundial (Herráiz, 2017; Kuo y Kommenda, 2018), pero muchos analistas liberales pro-China están parcialmente en desacuerdo con esta comparación (Chen, 2014; Shang, 2015; Shen, 2016). La primera razón es que la escala de OBOR es global y no debe ser comparada con la escala meramente europea del Plan Marshall, mientras que el capital involucrado es también incomparable en tamaño. La segunda razón es la teóricamente ilimitada expansión del plan OBOR, contraria a la frontera antisoviética del

Plan Marshall, aunque no hay que olvidar que tras la II Guerra Mundial, los Estados Unidos organizaron ayudas económicas paralelamente destinada a los estados asiáticos.

Por ejemplo, Japón y el entonces gobierno nacionalista de China recibieron ayudas y sus actuaciones fueron posiblemente incluso más exitosas que las de algunos países de Europa Occidental hoy en día. No obstante, siguen existiendo estudios que siguen buscando paralelismos y similitudes entre ambas iniciativas. Shen y Chan (2018) establecen cinco puntos clave que quedan reflejados en la **Tabla I**.

Tabla I Comparación entre el plan Marshall y el plan OBOR chino

Plan Marshall	Plan OBOR
1. Potenciar las exportaciones, atribuible al exceso de capacidad industrial después del final de la Segunda Guerra Mundial y la disminución de la demanda militar.	1. Exceso de capacidad industrial tras el plan de estímulo económico de China tras la crisis mundial del 2008-2009 y disminución de la demanda de consumo de Occidente.
2. Exportación de moneda, consistente en remplazar la moneda británica por el dólar americano como una moneda global aún más influyente para fomentar la estabilidad mundial.	2. La internacionalización del <i>renminbi</i> (RMB, también conocido como yuan) en una moneda aún inconvertible y cerrada.
3. Contrarrestar a un rival, cubriendo la creciente influencia de la Unión Soviética en Europa.	3. Vigilar el control estadounidense en lo que respecta a las rutas comerciales esenciales y los suministros de energía.
4. Fomentar la división estratégica, asegurando que países geopolíticamente importantes como Alemania estén lo menos posible bajo el dominio soviético.	4. Dividir las organizaciones existentes como la <i>Asia-Pacific Economic Cooperation</i> (APEC), proporcionando infraestructuras a los estados miembros que están en extrema necesidad.
5. Desviar el apoyo diplomático, ofreciendo ayuda a los estados satélites soviéticos, como fue el caso de Yugoslavia.	5. AIIB servirá para involucrar a los principales miembros de la UE, como la <i>Europe Central Visegrad Four</i> (V4), una alianza cultural y política de cuatro países

de Europa Central (la República Checa, Hungría, Polonia y Eslovaquia), que son miembros de la Unión Europea.

Hoy en día, el punto final del OBOR se encuentra en Europa. Muestra que China desea intensificar las relaciones con los aliados tradicionales de los Estados Unidos en Europa Occidental, lo que a su vez socava la influencia de los Estados Unidos en la región. Las recientes y frecuentes interacciones entre los líderes de China y los principales países de Europa Occidental, así como las decisiones del Reino Unido, Francia y Alemania para unirse a la AIIB a pesar de las objeciones de Washington, parecen indicar el declive de la influencia de EE. UU. Si se logra la integración económica y estratégica entre Asia y Europa, China puede convertirse en el centro del mundo, dejando la Estados Unidos marginados (Shen y Chan, 2018).

De este modo, la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), asociada a la iniciativa OBOR, tiene el beneplácito del Parlamento Europeo y el Consejo, con la Comisión Europea (CE) aprobando políticas, directrices y financiación para apoyar proyectos prioritarios de alto valor añadido europeo y de interés común y sistemas de gestión del tráfico que desempeñarán un papel clave para facilitar la movilidad de mercancías y pasajeros dentro de la Unión Europea, tal y como se puede apreciar en la Imagen IX (Parra, 2017; Herráiz, 2017; Wang y Yau, 2018).



Imagen IX: Ruta de la seda ferroviaria contemplada en la iniciativa OBOR (tomado de Herráiz, 2017).

Finalmente, como señal de la relevancia de la iniciativa OBOR, estamentos militares estadounidenses enmarcan este plan en términos de una rivalidad de superpotencias entre China y los Estados Unidos, considerándolo como la estratagema de la primera para rodear los puntos de estrangulamiento del transporte marítimo mundial y marginar la influencia global de Estados Unidos. De hecho, consideran que el plan OBOR es mucho más que un motor económico para el desarrollo; es un esfuerzo concertado y estratégico de China para ganar un punto de apoyo y desplazar a los Estados Unidos y [sus] aliados y socios (Lin, 2019).

ii. Para los países de Asia Central y que participan en la iniciativa OBOR

Kazajistán, Kirguizistán y Uzbekistán, ubicados en Asia Central y por los que pasará la ruta están a favor del proyecto (Herráiz, 2017). Estos países son estados que surgieron como desintegración de la Unión Soviética. La importancia de estos estados se basa en su posición geoestratégica, ya que hacen frontera con países de elevado riesgo para la seguridad (Afganistán, Pakistán, Irán...). Por otro lado, tienen un elevado potencial energético (principalmente petróleo y gas), lo que facilita la construcción de oleoductos y gasoductos que permitan circular a los hidrocarburos lejos de las fronteras nacionales.

Sin embargo, las instituciones políticas de los tres países presentan ciertas deficiencias que hacen que no sean considerados como países democráticos, contando con una alta tasa de corrupción y políticas poco transparentes, con constantes violaciones de los Derechos Humanos y el control de los medios de comunicación (Ryskeldi y Galdini, 2015).

Por ello, la implicación de Kazajistán, Kirguizistán y Uzbekistán en el plan OBOR implicará que, si bien la inversión en infraestructuras del comercio tendría un impacto positivo sobre el desarrollo de estos países, a su vez deberán cumplir determinados requisitos, especialmente los relativos a la buena gobernanza, entre los que se incluye la estabilidad política y ausencia de violencia, efectividad gubernamental y control de la corrupción, criterios establecidos por la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) en 2015. Sin embargo, tal y como concluye Herráiz (2017), estos tres países de Asia Central si bien parecen presentar las condiciones económicas necesarias para poder aprovechar una inversión en infraestructuras como las ofrecidas por el plan OBOR, necesitará hacer grandes esfuerzos en temas de gobernanza para maximizar los beneficios de la inversión OBOR.

iii. La reacción de Rusia

Desde la disolución de la Unión Soviética en 1991, China ha jugado un delicado acto de equilibrio en Asia Central. Por una parte, la relación con la recién surgida Federación Rusa fue de suma importancia para China, eclipsando posiblemente a los otros 14 nuevos estados independientes. Como vecino con el que China comparte la segunda frontera más larga (3.629 km, en comparación con los 4.677 km de la frontera con Mongolia), un Estado nuclear armado con importantes capacidades, un miembro permanente del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, una economía con abundantes recursos naturales y un capital humano avanzado, Rusia estaba naturalmente en condiciones de convertirse en la pieza central de la diplomacia china hacia el espacio postsoviético. A pesar de los intentos de Pekín de calmar las sospechas de Moscú frente a la progresiva colonización económica china de Asia Central, la creciente presencia china en la región se observó en Rusia con gran inquietud (Gabuev, 2016).

Se prevé que el Asia central será la región más afectada por el OBOR y sin embargo el Kremlin la considera parte de la esfera de influencia histórica de Rusia. La relación entre Beijing y Moscú en Asia Central ha sido a menudo retratada como adversaria. Mientras siguen luchando por el poder y la influencia, los dos actores han desarrollado marcos intelectuales y burocráticos para acomodar los intereses mutuos, incluyendo ideas de vincular OBOR con la Unión Económica Euroasiática (UEE).

China y Rusia entienden el regionalismo de manera diferente y tienen puntos de vista distintos sobre cómo debe organizarse la cooperación internacional a nivel regional. China define el regionalismo en términos funcionales más que territoriales y considera que su proyecto es inclusivo. La élite china considera que la Nueva Ruta de la Seda y la cooperación regional son una forma de reforzar los vínculos de China con el mundo exterior y de aumentar aún más los beneficios que obtiene de la globalización. China define los principios en que se basa la cooperación en términos vagos y Beijing hace hincapié en la flexibilidad y la apertura de su proyecto. Rusia, por su parte, interpreta el regionalismo en términos espaciales e históricos, viéndolo principalmente como una forma de mantener su influencia en el espacio postsoviético y como una barrera al ejercicio de la influencia de otros actores. Rusia opta por normas universales y jurídicamente vinculantes, lo que crearía una barrera adicional al mundo exterior (Kaczmarek, 2017).

Los problemas para hacer realidad una visión común surge del proceso de toma de decisiones piramidales, la escasa participación de la comunidad empresarial y la preferencia de China por tratar con los estados sobre una base bilateral en lugar de la UEE. Estos problemas pueden afectar a la realización de la gran visión de Beijing para la OBOR, así como dar lugar a un aumento de la tensión entre Rusia y China por la influencia en Asia central en el futuro (Gabuev, 2016).

6. Comparativa de la Ruta de la Seda Original y la Nueva Ruta de la Seda

En este apartado, a partir de la revisión bibliográfica realizada sobre la Ruta de la Seda Original (RSO) y la Nueva Ruta de la Seda (NRS), procederemos a la comparación entre ambas desde una perspectiva *neorrealista* enfocada en la posición de China. Para ello, partiremos de la asunción de los presupuestos realistas elaborados por el politólogo alemán Morghentau junto con las aportaciones economicistas realizadas por Gilpin.

Conviene mencionar que los principales puntos de estudio van a ser los actores, el sistema internacional en el que se encuentran y la Teoría de la Estabilidad Hegemónica (TEH).

A. Los actores.

La diferencia que encontramos es que mientras en la RSO son los *imperios, ciudades-estado y pueblos nómadas*; actualmente en la NRS está compuesta mayoritariamente por *estados-Nación*.

Si bien al inicio de la ruta China estaba formada por siete ciudades-estado distintas, pasó a convertirse en un imperio tras su unificación. En este contexto, nos encontramos distintos tipos de actores con distintas cualidades, es decir, que por un lado había imperios bajo el mandato de una dinastía, Han en el caso de China, por otro lado, había pueblos nómadas que carecían de poder individualmente y que solo representaban una amenaza de manera conjunta, como el caso de los Xiongnu. En este sentido, podemos ver como entre la pluralidad de actores, cada uno tenía un mayor o menor peso en función de su poder, en este caso, medido en términos militares.

Por el contrario, actualmente China conforma un estado-nación acorde a la definición del término del *Tratado de Westfalia* (1648). Sin embargo, a pesar de que la mayor parte de los países se presentan en forma de estado-nación, podemos observar como sus capacidades y características varían en función de su estatus. En este sentido, si bien es cierto que va a ser mencionado más adelante, vemos como las Naciones Unidas, una organización formada por 192 países tiene cinco países con capacidad de veto, entre los que se incluye China, con la capacidad de impedir la aprobación de una resolución a pesar de que el resto de los países estén a favor. Por ello, observamos cómo en este caso existen países que, a pesar de tener una misma condición a priori, no tienen el mismo peso en el panorama internacional.

Continuando con la línea de los actores, conviene prestar atención a aquellos con los que se relacionaba la China de la RSO y la China de la NRS. Por un lado, observamos como la China antigua trató con actores variados, estableciendo vínculos con cada uno.

Sin embargo, el tipo de relaciones variaba en función de los actores implicados, pudiendo distinguir dos modalidades:

1. Pueblos que eran más débiles que China, encontrando en ellos una actitud de *bandwagoning*: los actores asumen el rol de supremacía de China y lo aceptan en vez de combatir con él. Así, desde los inicios de la Ruta, pueblos como los Yuezhi buscaron aliarse con ella para obtener tanto acuerdos comerciales como protección frente a los Xiongnu. Por su lado, los Xiongnu, eran un pueblo nómada que desde sus inicios saquearon distintas aldeas de China y que entraron en guerra con los Yuezhi, llegándolos incluso a derrotar. Sin embargo, bajo el mandato del emperador Wudi, se produjo un cambio en las relaciones, ya que para los Xiongnu era más beneficioso un “armisticio” con los chinos que continuar con los enfrentamientos, ya que los acuerdos comerciales que podían obtener eran más beneficiosos que los costes de la guerra.
2. El Imperio Romano, con el que China mantuvo una relación de intereses de tipo bilateral, de manera que los romanos, conocedores de la gran importancia del Imperio Chino, decidieron mantener e incluso intensificar tratos con ellos. Establecieron acuerdos comerciales que permitían a China vender sus productos en diversas ciudades controladas por los romanos, a la par que permitía a los mercaderes romanos encontrar nuevos puntos de venta con la consecuente ampliación de la Ruta, así como ofrecer productos novedosos y considerados de lujo a su población.

La NRS presenta un escenario completamente distinto, y en el que intervienen más de 70 países. En esta situación, todos los países con los que se relaciona China establecen vínculos con ella debido a las ventajas comerciales e industriales que consiguen. Como son muchos los actores que intervienen en la ruta o que se ven afectados por la misma, vamos a centrarnos en los más destacados: 1) Estados bajo la influencia estadounidense; 2) países de Asia Central (Kazajstán, Kirguizistán y Uzbekistán) y 3) Rusia.

- Comenzando por el *primer grupo*, vemos como la NRS supone para ellos una reestructuración del sistema financiero mundial, generando mayor igualdad y justicia, orientada hacia una comunidad de intereses compartidos. El final del plan OBOR recae en Europa, y podemos observar una actitud de China que busca intensificar

la relaciones con países que tradicionalmente estaban aliados con EE. UU. Asimismo, se aprecia como estos países muestran en este caso una actitud de *bandwagoning* moderado, ya que a pesar de que todavía diversos estudiosos como Strange (1987) defendían que EE. UU. era el hegemón a pesar del crecimiento de otros actores, hoy en día los países perciben como China está creciendo a un ritmo desmesurado y son conscientes de que se puede producir un cambio en la hegemonía del sistema internacional. Prueba de ello es la RTE-T, que, con el beneplácito de la UE a través del apoyo por parte del Parlamento o la Comisión, en términos económicos supone la aprobación de financiación de proyectos con un alto valor añadido europeo.

- Si centramos el foco en el *segundo grupo* implicado, observamos como China es considerada como el gigante asiático de la zona y el plan OBOR es un símbolo de mejoría a varios niveles. En este caso, países como Kazajstán y Uzbekistan, con un elevado potencial energético, pero con esquemas socioeconómicos en vías de desarrollo, reconocen su supremacía en el territorio y llevan a cabo una actitud de *bandwagoning*, ya que el hecho de formar parte del plan OBOR supone una gran inversión en infraestructuras, con la consiguiente mejora económica.
- Finalmente, si nos centramos en la actitud del *tercero* de los actores más relevantes en el plan OBOR, vemos cómo en Rusia se ha producido un cambio significativo. Desde la desintegración de la URSS en 1991, el hecho de ser un Estado nuclear armado, miembro permanente del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y tener una economía con abundantes recursos, la relación entre China y Rusia siempre ha sido interpretada como de rivalidad. Sin embargo, ante la creciente presencia de China en la región y la consecuente lucha por el poder y la influencia en la zona, Rusia es consciente de que comparte intereses con China y que puede beneficiarse de la colaboración en distintas áreas. De esto modo, Rusia es un Estado que reconoce el gran poder de China y con el que lucha por el poder e influencia en la región, ya que considera que los países post-soviéticos pueden servir a Rusia como una barrera frente a otros actores.

Además, es la desintegración de la URSS el punto de inflexión. Cuando los pueblos de los países bajo el régimen comunista ruso (Telón de Acero) se percataron de que los rusos eran incapaces de controlar sus propias discrepancias, empezaron a desafiar a sus propios regímenes y a trabajar para desarrollar sistemas pluralistas. Uno por uno, como el dominó, los regímenes comunistas de Europa

Oriental comenzaron a derrumbarse. Hungría y Polonia comenzaron este movimiento en 1989, y pronto se extendió a Checoslovaquia, Bulgaria y Rumania. Alemania Oriental también fue sacudida por manifestaciones a nivel nacional que culminaron con la caída del Muro de Berlín en diciembre de 1989 y posterior reunificación de Alemania en 1990. En este punto cabe destacar que la URSS perdía una parte fundamental de su economía, desviándose hacia el bloque europeo, como parte de la nueva Alemania (Grass, Winston y Wensinger, 1990). Un año después, en diciembre de 1991, la Unión Soviética se desintegró y dejó de existir, marcando el fin del comunismo en Europa, donde se había establecido por primera vez 74 años antes (Porter, 2019; Rosenberg, 2020).

La debilidad interna de Rusia, a nivel geopolítico (revuelta de los chechenos, presidencia de Boris Yeltsin) situó a Rusia en una posición de debilidad diplomática, quedando al margen de la toma de decisiones internacionales en el nuevo mundo emergente tras la II Guerra Mundial. Y es que, aunque Rusia había adoptado ahora estructuras democráticas y capitalistas, la historia de la Guerra Fría todavía subyacía en las relaciones entre EE. UU. y Rusia (Porter, 2019). Probablemente este clima hizo que Rusia, bajo el mandato ahora de Vladimir Putin, siguiese manteniendo las relaciones con los cinco países comunistas que quedaban y para los que la URSS seguía siendo un punto de referencia: China, Cuba, Laos, Corea del Norte y Vietnam en una en una estrategia de *balancing* contra los Estados Unidos.

B. Sistema Internacional

Comenzando por la RSO, encontramos un sistema claramente anárquico caracterizado por los conflictos entre los distintos agentes, puesto que no existía ningún ente que se encargase de regularlos. Por tanto, todos estos actores buscaban su propia supervivencia, motivo por el que los siete Estados de China se juntaron para crear el Imperio de Qin. Una de las primeras medidas que tomaron fue el incremento de la seguridad, concretamente en defensa militar, un gesto percibido por sus vecinos como aumento de poder. De este modo, conforme la RSO se fue ampliando, China incrementó su poder militar, alcanzando la capacidad de establecer las reglas en función de sus intereses. Bajo el imperio Wudi, China envió expediciones militares a distintos puntos de la ruta no solo para protegerla, sino para hacer manifiesta su presencia. De esta forma, se estableció la protección de la ruta con el objetivo de que esta no fuera abordada, puesto que suponía no solo un gran reconocimiento para China, sino que aportaba muchas riquezas,

permitiéndole convertirse en la hegemonía. Esta posición le permitió marcar las normas de su territorio gracias al poder que tenía.

La NRS surge en un escenario en el que existe un sistema internacional anárquico en cierto sentido, ya que a pesar de que existen organizaciones internacionales que se encargan de establecer las normas para todos los países, hay actores poderosos que pueden eludirlas mediante su *capacidad de veto* (sirva como ejemplo, el sistema de las Naciones Unidas). Sin embargo, conviene recordar que actualmente EE. UU. es considerada la nación más poderosa y, por lo tanto, la que establece las normas en el Fondo Monetario Internacional en el plano económico (establecimiento del dólar como moneda internacional), la OTAN en el militar (dirige la defensa a nivel mundial) o la OCDE en el humanístico (establece requisitos para la buena gobernanza), ya sea a través de su influencia, o a través de sus aportaciones económicas.

Actualmente, si bien China no es la hegemonía, es una potencia con capacidad para enfrentarse a ella. En este sentido, la NRS expresada a través del plan OBOR, le permite llevar a cabo un cambio en el sistema internacional, provocando un cambio en las relaciones internacionales al trasladar el eje geopolítico y económico hacia Asia. Por ello, el objetivo del plan OBOR no es otro que la creación de alianzas en la que subyazca la idea de fomentar la supremacía china a lo largo del continente, a través de dividir a las organizaciones existentes y crear organizaciones políticas y culturales bajo su mandato.

C. **La Teoría de Estabilidad Hegemónica (TEH)**

En la línea de dicha teoría, *serán los sistemas inestables aquellos en los que los cambios tecnológicos o económicos (mayoritariamente) provoquen cambios en el sistema internacional.*

La China antigua decidió invertir la mayor parte de sus excedentes en la defensa militar de los territorios, lo que unido al crecimiento desigual de los Estados y a las dificultades de mantener tales niveles de defensa, dio lugar al ataque de los señores de la guerra con el objetivo de provocar la caída del imperio Han, y la consecuente pérdida de hegemonía. Sin embargo, en la NRS nos encontramos en un sistema inestable en el que el plan OBOR está desafiando a las normas existentes hoy en día en la sociedad internacional. En este sentido, China está vigilando el control estadounidense tanto en las rutas comerciales como en la distribución de energía, intentando establecer su influencia en la región asiática y en Europa. Actualmente, se enfrenta a unos EE. UU. que tienen un gasto militar superior que el del resto de países juntos, y en una situación en la que el crecimiento de China no tiene comparación con ningún otro Estado.

En este punto, podemos ver como la conocida **guerra hegemónica** tuvo y/o tiene lugar de distintas maneras. En la RSO, tuvo lugar un enfrentamiento bélico que supuso la caída del Imperio Chino. De este modo, observamos como la hegemón fue derrotada por los señores de la guerra y supondría un cambio en el sistema internacional. Actualmente vemos como está teniendo lugar una especie de guerra hegemónica, ya que mediante el plan OBOR, China está socavando la influencia de EE. UU. a nivel mundial. Además, si bien es cierto que el poder militar más elevado lo posee el hegemón, China está creciendo en términos económicos a niveles muy acelerados, y no solo ella, sino el resto de los Estados que forman parte de esta NRS.

No obstante, no podemos señalar, que estemos ante un conflicto directo entre ambos estados. Más bien podríamos señalar que estamos ante una relación simbiótica entre ambos países, tal y como señaló Gulick (2011). Todo ello, teniendo en cuenta que estamos asistiendo a un escenario en el que China produce y Estados Unidos compra. Un enfrentamiento abierto entre China y EE. UU. provocaría una caída en el crecimiento económico de los asiáticos y los debilitaría enormemente, impidiendo su ascenso al poder. Por ello, estamos apreciando como se está produciendo mediante este plan, y mediante el desarrollo de convenios bilaterales, un desplazamiento progresivo de la influencia estadounidense, en línea con uno de los grandes objetivos del OBOR: que China se convierta en la principal potencia de Asia y la más potente del mundo, aunque sin menoscabar demasiado la posición de los estadounidenses, ya que supondría un descenso de los beneficios chinos. Sin embargo, ante este aumento del poder de China en Asia Central y Oriental, nos encontramos con cómo EE. UU. lleva a cabo un incremento del gasto militar, reflejado a través del aumento de su presencia tanto en las zonas colindantes, como en el territorio que conforma la NRS.

Mediante el plan diseñado con el plan OBOR China sería capaz de mantener su posición de productora a escala global y de incrementar sus relaciones comerciales con muchos de los países. Este hecho, unido al poder de veto que le concede la ONU, le puede ayudar a fijar las normas a nivel internacional, con el consecuente control de todos los mercados a su alcance. Esto, por ejemplo, se puede apreciar por la AIIB, que implica a la Unión Europea en un plan controlado por el gigante chino. Sin embargo, existen factores que, según las normas establecidas por las Organizaciones Internacionales, no permiten a China convertirse en la hegemón actual como por ejemplo puede ser la inestabilidad política de su régimen (viven en una dictadura) o las cuestiones de salud pública; a pesar de que no hay que olvidar que un cambio tecnológico de gran envergadura en la esfera

global podría permitir ese cambio de sistema, con el consecuente ascenso de China y establecimiento de sus propias normas.

7. Retos de la Nueva Ruta de la Seda: COVID-19

En el momento de la elaboración de este Trabajo Fin de Grado el mundo se está ocupando de sus respuestas a COVID-19 tomando diferentes medidas de contingencia que abarcan desde el confinamiento hasta la interrupción de la cadena de suministro, con la consiguiente volatilidad del mercado.

Pero esta situación excepcional podría tener importantes consecuencias para la geopolítica. Tal y como señalan los analistas Antonenko, Wood y Gilholm (2020), el control de riesgos que se está llevando a cabo actualmente tiene varios aspectos básicos y que han de ser vigilados a corto plazo:

- Los posibles daños económicos derivados de la pandemia pueden prolongar la inestabilidad política en algunos países, vinculada a los severos recortes en el gasto público o el cierre de pequeñas y medianas empresas.
- Esta pandemia puede encallar las tensiones entre Estados Unidos y China, especialmente en el año en que están previstas las elecciones norteamericanas, con Donald Trump como candidato republicano.
- Es probable que tras esta pandemia la cohesión de la Unión Europea quede mermada, al tomar medidas económicas que claramente diferencia la Europa del Norte y del Sur. La supresión del Espacio Schengen como medida preventiva, limita la libertad de movimiento entre países, facilitando un “encerramiento” de cada nación, viendo con recelo a la que tiene al lado.

Los impactos geopolíticos de COVID-19 se van a ir acumulando e intensificando a medida que se extienda por todo el mundo. Como podemos ver en los medios de comunicación, dependen estrechamente de la naturaleza de la respuesta pública (muy variable entre países) y de la eficacia de la cooperación internacional (también muy variable, como hemos podido ver en la UE, o incluso en la respuesta de Estados Unidos –cierre absoluto de vuelos procedentes de Europa- y China –vuelos fletados con material sanitario a diferentes países de Europa-).

Diversos analistas, entre los que destacamos las previsiones realizadas por el grupo *Oxford Economics* (<https://www.oxfordeconomics.com>), afirman que los cambios que se prevén afectarán de manera diferente según la zona, afectando de manera directa o indirecta a países relacionados con el Plan OBOR:

- *Estados Unidos*: se estima que COVID-19 reducirá el ya lento crecimiento económico de este país. El más que posible cierre de los principales centros de población (como Nueva York) unida a una perturbación social generalizada (como ocurrió en la crisis de 1929) claramente afectará el discurso de reelección del presidente Trump, haciéndole perder la Casa Blanca. Esto implicaría un cambio en el escenario en el triángulo Estados Unidos-Rusia-China.

Actualmente, en lugar de fomentar la cooperación entre Estados Unidos y China, COVID-19 ha alimentado las críticas mutuas entre ambos países. En Washington se ha criticado el manejo del brote por parte de Pekín, mientras que los medios y funcionarios chinos han acusado a los Estados Unidos de politizar la crisis y ofrecer poco apoyo. La fuerte desaceleración de la economía china también hace improbable que este año China cumpla su compromiso, en virtud del acuerdo comercial que firmó con Estados Unidos en enero, de aumentar drásticamente las importaciones procedentes de Estados Unidos.

Sin embargo, a medida que la economía de China se recupere, y especialmente a medida que la economía de los Estados Unidos se desacelere, los Estados Unidos insistirán cada vez más en que China cumpla sus obligaciones. Esta es una de las muchas cuestiones sobre las que podrían aumentar las tensiones bilaterales y el colapso del acuerdo comercial provisional.

- *China*: COVID-19 ha puesto en entredicho el actual sistema político durante 2 meses. La puesta en marcha de la economía, junto a la amenaza de un nuevo rebrote ha llevado al cierre de las fronteras. China vuelve a quedar aislada del resto del mundo, como muestra del pensamiento de determinación y liderazgo del gobierno chino. La necesidad de dirigir el capital político y financiero hacia la recuperación interna puede socavar temporalmente el impulso de ambiciones mundiales como la Iniciativa OBOR, que como vimos en un apartado anterior despertaba *per se* recelo y reacciones variadas en los países afectados.

Para muchas empresas, la crisis de COVID-19 de China ha amplificado los interrogantes sobre la posible dependencia excesiva del país en sus cadenas de suministro mundiales, preocupación que ya se ha acentuado con la guerra comercial entre los Estados Unidos y China. COVID-19 no es la amenaza existencial al régimen político de China que muchos sugieren, y los efectos

mencionados no detendrán el aumento a largo plazo de la influencia mundial de China, pero podrían frenar esta tendencia de manera significativa en 2020.

- *La cohesión de la Unión Europea:* COVID-19 reducirá el crecimiento europeo en 2020, lo que podría frustrar una incipiente reactivación económica tras años de estancamiento. Hemos podido comprobar a través de las diferentes fuentes de información como Italia y España (que actualmente soportan la mayor parte de la epidemia desde un punto de vista regional y político) están insistiendo en un apoyo económico del bloque, con respuestas desoladoras, que pueden a corto plazo llevar a la intervención de los estados, especial España (*los coronabonos*). En este contexto, los movimientos políticos nativistas -preparados ante la posibilidad de una nueva crisis de inmigrantes irregulares- pueden considerar a COVID-19 como un argumento populista contra la inmigración y a favor de unas fronteras más fuertes. Una pandemia que desencadenara medidas nacionales de contención perturbaría la libertad de movimiento.
- *Países exportadores de petróleo:* COVID-19 ha hundido los mercados mundiales de petróleo, en gran medida como consecuencia de la caída de la demanda en China. El hecho de que la OPEP y Rusia no se hayan puesto de acuerdo sobre la continuación de los recortes de la producción ha agravado la presión a la baja sobre los precios del petróleo. El 9 de marzo de este año el precio del petróleo cayó un 20% hasta los 31 dólares, lo que desencadenó una turbulencia en los mercados mundiales. Es probable que la guerra de precios entre Rusia y Arabia Saudita sea temporal y que la OPEP llegue a un acuerdo en los próximos meses. Sin embargo, es también probable que el precio del petróleo se estabilice entre 40 y 50 dólares hasta que la economía mundial comience a recuperarse de la crisis de COVID-19. Los bajos precios del petróleo plantearán problemas financieros a varias economías productoras de petróleo, como el Irán, Kazajstán, Azerbaiyán (incluidos en el Plan OBOR) e incluso Arabia Saudita, que necesitan unos precios del petróleo considerablemente más altos para equilibrar sus gastos presupuestarios actuales. Rusia tiene suficientes reservas para soportar un precio más bajo, pero posiblemente tenga que hacer frente a una importante devaluación de la moneda, un aumento de la fuga de capitales y una disminución de los ingresos reales.

- *Aislamiento iraní:* es probable que COVID-19 aisle aún más a Irán dentro de Oriente Medio, aunque es poco probable que amenace seriamente la estabilidad del régimen. El fracaso de Irán para contener eficazmente a COVID-19 llevó a los países vecinos a cerrar sus fronteras, suspender los enlaces de viaje y ver a las poblaciones musulmanas chiítas con sospecha. Esto perjudicará aún más la economía de Irán, alejando los escasos recursos de su apoyo a los apoderados regionales. Un régimen debilitado en Teherán podría tratar de provocar una crisis externa para mantener el apoyo popular.

Como señaló el 6 de marzo de 2020 la analista Heading (2020), experta en geopolítica mundial, clientes y mercados mundiales, de la consultora KPMG (<https://home.kpmg/xx/en/home/about.html>):

“Una enfermedad suele ser un caso de angustia económica a corto plazo (potencialmente importante, pero a corto plazo); se producen pocos daños estructurales en comparación con los efectos de un desastre natural en la infraestructura y el capital humano. Sin embargo, esto ha ocurrido en un momento en que la economía mundial ya era vulnerable, por lo que existe la posibilidad de que arroje a partes del mundo desarrollado a una recesión antes de lo previsto. La economía de China está considerablemente mayor y más integrada que durante la epidemia del síndrome respiratorio agudo grave (SRAS); su participación en las corrientes comerciales mundiales se ha multiplicado por 10. Es difícil anticipar dónde llegará esto, por lo que hay que incorporar la volatilidad en sus supuestos económicos geopolíticos básicos y revisarlos regularmente”.

La gobernanza mundial continúa siendo tensa como resultado de las guerras comerciales, los conflictos políticos y la inacción en materia de cambio climático. Sin embargo, cabe la posibilidad de que una respuesta coordinada a COVID-19, si se mantiene, podría restablecer la confianza en las instituciones internacionales (como la Organización Internacional de la Salud), así como atenuar las tensiones entre rivales geopolíticos (como los elogios a los agresivos esfuerzos de contención de China).

8. Conclusión

En base a la revisión bibliográfica que hemos realizado de la Ruta de la Seda Original, así como a la emergencia de la Nueva Ruta de la Seda y su relación con el mundo actual, desde un punto de vista neorrealista economicista, tras el análisis comparativo podemos concluir que:

- Los actores difieren entre las diferentes rutas de la seda: mientras que la RSO distinguimos entre ciudades-estado, imperios y pueblos nómadas; la NRS se basa en el concepto estado-nación. En sus orígenes, la posición de hegemonía estuvo ocupada por China y posteriormente pasaría al Imperio Romano, con la que estableció una relación simbiótica durante su coexistencia. En la actualidad, el hegemonía lo ocupa EE. UU.
- En cuanto a las relaciones internacionales, si bien la RSO se basó básicamente en el concepto *bandwagoning*, en la actualidad los estados implicados en plan OBOR son concedores de la supremacía y buscan aprovecharse de ella a través de acuerdos comerciales bilaterales. Aunque supone un beneficio para los países implicados, subyace en todos ellos un claro interés para los beneficios chinos.
- Hay una clara presencia de la TEH, aunque con diferentes prismas, fundamentados en la Historia. En la RSO, nos encontramos con China con un gran poder tanto militar como económico potenciado por la ruta. Por este motivo, apreciamos como el imperio vuelca todos sus esfuerzos en defenderla, con el objetivo de mantenerla y de mantener el orden internacional establecido a raíz de ella. Sin embargo, en el siglo III, subyació una guerra hegemónica local (en el propio Imperio Chino), que ahora es de ámbito internacional. En la NRS, EE. UU (no existente anteriormente) aparece como claro estado hegemónico siendo la potencia con mayor gasto militar y una economía muy potente a nivel mundial que le permite mantener cierto control sobre las organizaciones internacionales que establecen el orden internacional. La actual China no busca el enfrentamiento directo con los EE. UU., ya que no le beneficia. Su estrategia fundamental se basa en cuestionar la hegemonía estadounidense en los países que están dentro de la órbita OBOR, incluyendo la UE.

9. Bibliografía

- Allison, G. (2017). Estados Unidos, China y la trampa de Tucídides. Disponible en:
https://elpais.com/elpais/2017/06/20/opinion/1497956137_641445.html
- Andrea, A.J. (2014). The Silk Road in World History: A Review Essay. *Asian Review of World Histories* 2(1), 105-127.
- Antonenko, O., Wood, J., y Gilholm, A. (05 de Marzo de 2020). COVID-19: the geopolitical implications of a global pandemic. Disponible en:
<https://www.controlrisks.com/our-thinking/insights/covid-19-the-geopolitical-implications-of-a-global-pandemic>
- Arenal, C. (1990). *Introducción a las Relaciones Internacionales*. Madrid: Editorial Tecnos.
- Aron, R. (1978). War and Industry Society: A reappraisal. *Millennium*, 7(3), 195-210.
- Barston, R.P. (2006) *Modern diplomacy*. 3rd Edition. Longman (Pearson Education), Harlow, United Kingdom, pp: 73
- Beauchamp-Mustafaga, N. (2015). NPC Meeting Touts New Silk Road as New Driver for Economic Growth. *China Brief*, 6. Disponible en:
<https://jamestown.org/program/npc-meeting-touts-new-silk-road-as-new-driver-for-economic-growth/>
- Benjamin, C. (2018). *Empires of Ancient Eurasia. The First Silk Roads Era, 100 BCE–250 CE*. Cambridge University Press, UK.
- Bernal López, J. M. (2017). *Realismo Político: Una noción controvertida*. Universidad de Murcia.
- Best, W. (2015) How Will Global Ageing Affect Consumer Spending? Disponible en:
<https://www.weforum.org/agenda/2015/01/how-will-global-ageing-affect-consumer-spending/>
- Borge, B. (2014). Los orígenes del realismo estructural: rastreando la tradición estructuralista en filosofía de la ciencia. 296.
- Brooks, S. G., y Wohforth, W. C. (2008). *World out of Balance*. Princeton University Press, 22.
- Chen, D. (2014) China's 'Marshall plan' is much more. Disponible en:
<http://thediplomat.com/2014/11/chinas-marshall-plan-is-much-more/>

- Chernyaeva, V.A., y Wang, D.H. (2020). Green Way: engineering transformations to the Green Industrial Technologies. *Journal of Physics: Conference Series* 1449, 012046.
- Chin, T. (2013). The Invention of the Silk Road, 1877. *Critical Inquiry* 40, 194-219.
- Clemens, M. (2015). The Maritime Silk Road and the PLA: Part One. *China Brief* 15 (6). Disponible en: www.cna.org
- del Prado, J. (2000). Las Naciones Unidas y su democratización. *Agenda Internacional*, 67.
- Durrant, S.W. (1995). *The Cloudy Mirror: Tension and Conflict in the Writings of Sima Qian*. SUNY series in Chinese Philosophy and Culture, State University of New York Press. USA.
- Elton, H. (2013). *Frontiers of the Roman Empire*. 1ª ed. Routledge, London, U.K.
- Feng, L. (2018). Harbingers of a Fairer Global Financial System. *China Daily*, Disponible en: <http://usa.chinadaily.com.cn/opinion>
- Freeman Jr., C. W. (2019). China's Challenge to American Hegemony. Disponible en: <https://mepc.org/speeches/chinas-challenge-american-hegemony>
- Gabuev, A. (2016). Crouching Bear, Hidden Dragon: “One Belt One Road” and Chinese-Russian Jostling for Power in Central Asia, *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 5 (2): 61-78
- García, A. (2017). China y la trampa de Tucídides. Disponible en: <https://elordenmundial.com/china-y-la-trampa-de-tucidides/>
- Gawlikowski, M. (1996). Palmyra and Its Caravan Trade, *Annales Archéologiques Arabes Syriens*, XIII, 139–145.
- Gilpin, R. (1973). *The Political Economy of International Relations*. Princeton: Princeton University Press.
- Gilpin, R. (1981). *War and change in world politics*. Nueva York: Cambridge University Press.
- Gilpin, R. (1988). The theory of Hegemonic War. *The Journal of Interdisciplinary History*, 18(4), 592.
- Gilpin, R. (1990). *La Economía Política de las Relaciones Internacionales*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano.
- Grass, G., Krishna, W., y Wensinger, A. (1990). *Two States - One Nation?* Harcourt Brace Jovanovich, San Diego.

- Gulick, J. (2011). The Long Twentieth Century and Barriers to China's Hegemonic Accession. *Journal of World-Systems Research*, 17(1), 4-38.
- Guzzini, S. (2002). *Realisms At War: Robert Gilpin's Political Economy of Hegemonic War as a Critique of Waltz's Neorealism* (Vol. 11). Copenhagen Peace Research Institute.
- Hansen, V. (2012). *The Time Capsule of Silk Road History: The Dunhuang Caves. The Silk Road: A New History*. Oxford University Press, Oxford, pp: 98-167.
- Heading, S. (2020). The geopolitical view on COVID-19. Managing disruption in different scenarios. Disponible en:
<https://home.kpmg/xx/en/blogs/home/posts/2020/03/coronavirus-covid-19.htm>
- Herráiz, D.L. (2017). *La nueva Ruta de la Seda: Un proyecto de la República Popular China*. Memoria del Máster en Estudios Internacionales. Universidad Autónoma de Barcelona, España.
- Jinchen, T. (2016). *One Belt and One Road': Connecting China and the world*. McKinsey & Company. Capital Projects and Infraestructure. Disponible en:
<http://www.mckinsey.com/industries/capital-projects-and-infrastructure/our-insights/one-belt-and-one-road-connecting-china-and-the-world>
- Kaczmarek, M. (2017). Non-western visions of regionalism: China's New Silk Road and Russia's Eurasian Economic Union. *International Affairs*, 93 (6): 1357–1376.
- Kennedy, S., y Parker, D.A. (2015). *Building China's 'One Belt, One Road*. Center for Strategic and International Studies. Disponible en:
<http://csis.org/publication/building-chinas-one-belt-one-road>
- Keohane, R. (1986). *Theory of world politics: structural realism and beyond*. Neorealism and its critics, 190-197.
- Keohane, R. (1993). *Teoría de la política mundial: el Realismo estructural y lo que va más allá de él*. Robert Keohane Instituciones Internacionales y Poder Estatal. Ensayos sobre teoría de las relaciones internacionales.
- Kirshner, J. (2012). The Tragedy of Offensive Realism: Classical Realism and the Rise of China". *European Journal of International Relations*, 18(1), 54.
- Knorr, K. (1981). *El poder de las naciones*. Buenos Aires: Editorial Belgrano.
- Kuo, L, y Kommenda, N. (2018). What is China's Belt and Road Initiative? Disponible en: <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer>

- Lewis, M.E. (2009). *China's Cosmopolitan Empire. The Tang Dynasty*. Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, USA.
- Li, P., Qian, H, Howard, KWF, y Wu, J. (2015). Building a new and sustainable “Silk Road economic belt”. *Environmental Earth Science*, 74:7267–7270.
- Lin, W. (2019). Transport geography and geopolitics: Visions, rules and militarism in China's Belt and Road Initiative and beyond *Journal of Transport Geography* 81: 102436
- Liu X. (2010). *The Silk Road in World History*. New Oxford World History. 1 ed. OUP USA.
- Llagostera, E. (2004). La seda china y la Ruta de la Seda. *Boletín de la Asociación Española de Orientalistas*, XL, 243-265.
- Long, G. (2015). One Belt, One Road»: A New Vision for Open, Inclusive Regional Cooperation. *Cuadernos de Trabajo del Cechimex*(4), 1-8.
- Manhas, P.S., Kour, P., y Bhagata, A. (2014). Silk route in the light of circuit tourism: An avenue of tourism internationalization. *Social and Behavioral Sciences* 144, 143-150
- Marantidou, V. (2014) Revisiting China's string of pearls' strategy: places 'with Chinese characteristics' and their security implications. *Issues Insights* 14(7): 1-39.
- Márquez Padilla, P. C. (2014). *Justicia internacional: ideas y reflexiones*. México: UNAM CISAN .
- Martin, T.R. (2009). *Herodotus and Sima Qian: The First Great Historians of Greece and China: A Brief History with Documents*. Bedford Series in History and Culture. Ed. Bedford, U.K.
- Mearsheimer, J. J. (2001). *The Tragedy of Great Power Politics*. W. W. Norton and Company, 163.
- Mearsheimer, J. J. (2014). *The Tragedy of Great Power Politics*. New York: NY: Norton.
- Naciones Unidas. (2019). China se reafirma como el gran motor de Asia gracias a su economía creativa y próspera. Disponible en: <https://news.un.org/es/story/2019/05/1456781>
- Niglio, O. (2012). La Seda. Un hilo sutil que, por siglos, ha unido a los pueblos de Oriente y de Occidente. *Apuntes* 25 (1):82-89.

- Obama, B. (05 de 10 de 2015). Statement by th President on the Trans-Pacific Partnership. (T. W. Secretary, Productor). Disponible en: <https://www.whitehouse.gov/the-press-office/2015/10/05/statement-president-trans-pacific-partnership>
- OECD. (2019). China. Disponible en: <https://oec.world/es/profile/country/chn/>
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, OCDE (2015). Towards a Framework for the Governance of Infrastructure. Disponible en: <https://www.oecd.org>
- Parra, A. (2017). OBOR: Las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China. Instituto Español de Estudios Estratégicos. Disponible en: <http://www.ieee.es/>
- Paul, T., Wirtz, J., y Fortmann, M. (2004). Balance of Power: Theory and Practice in the 21st Century. Standfor University Press, 37.
- Pintado, M. (2017). Instituciones hegemónicas alternativas y legitimidad. China y Estados Unidos en una sociedad internacional en transformación. Leioa: Universidad del País Vasco.
- Porter, K. (2019). Timeline of U.S. and Russian Relations. Disponible en: www.thoughtco.com/timeline-of-us-russian-relations-3310271.
- Rocha Pino, M. d. (2016). China and megaregional integration: the New Maritime Silk Road in Africa. CIDOB d'Afers Internacionals, 90.
- Rosales, O., Herreros, S., Frohmann, A., y García-Millán, T. (2013). Las negociaciones megarregionales: hacia una nueva gobernanza del comercio mundial. Serie Comercio Internacional(121).
- Rosenberg, J. (2020). The Downfall of Communism. Disponible en: <http://www.thoughtco.com/the-downfall-of-communism-1779970>
- Ryskeldi, S., y Galdini, F. (2015). Entre Oriente y Occidente: Kazajastán y la nueva Ruta de la Seda China. CIDOB, Ediciones, Barcelona, España.
- Salles, JF. (1993). The Periplus of the Erythraean Sea and the Arab-Persian Gulf. Topoi Orient-Occident 3 (2), 493-523.
- Sberro Picard, S. J. (2015). La negociación del TTIP: del interregionalismo a la gobernanza global. CIDOB d'Afers Internacionals(110), 67-86.
- Shang, W. (2015). Chinese Marshall Plan Analogy Reveals Ignorance, Ulterior Intentions. Disponible en: http://www.china.org.cn/opinion/2015-03/11/content_35022352.htm

- Shen, S., y Chan, W. (2018). A comparative study of the Belt and Road Initiative and the Marshall plan. Palgrave Communications, 4:32. Disponible en <http://www.nature.com/palcomms>.
- Shen, S. (2016) How China's 'Belt and road' compares to the Marshall plan. Disponible en: <http://thediplomat.com/2016/02/how-chinas-belt-and-road-compares-to-themarshall-plan/>
- Singh, A. (2015) China's 'Maritime Bases' in the IOR: A Chronicle of Dominance Foretold. *Strategy Analysis* 35(3): 293-297.
- Strange, S. (1987). The persistent myth of lost hegemony. *International organization*, 41(4), 551-574.
- Swaine, M.D. (2014). Chinese Views and Commentary on Periphery Diplomacy. Disponible en: <https://carnegieendowment.org/2014/07/28/chinese-views-and-commentary-on-periphery-diplomacy-pub-56306>
- Swaine, M.D. (2015) Chinese Views and Commentary on the "One Belt, One Road" Initiative. *China Leadership Monitor*, 47, 3-27.
- UNESCO (2014). Silk Roads: the Routes Network of Chang'an-Tianshan Corridor. Disponible en: <https://whc.unesco.org/en/list/1442/documents/>.
- Waltz, K. N. (1988). *Teoría de la política internacional*. Grupo Editor Latinoamericano.
- Wang, J.J., y Yau, S. (2018). Case studies on transport infrastructure projects in belt and road initiative: An actor network theory perspective. *Journal of Transport Geography*, 71, 213-223.
- Xie, Y., Ward, R., Mi, Y., Fang, C., y Qiao, B. (2007). The urban system in West China: A case study along the midsection of the ancient Silk Road – He-Xi Corridor. *Cities*, 24(1), 60–73.
- Zamora, A. (2017). La creciente amistad ruso-china. Disponible en: <https://www.elmundo.es/opinion/2017/07/28/597a2d61e2704e424a8b46dc.html>
- Zenn, J. (2015). Future Scenarios on the New Silk Road: Security, Strategy and the SCO. *China Brief* 15, 6. Disponible en: <http://bit.ly/1BKwFub>.
- Zuchowska, M. (2013). From China to Palmyra: The Value of Silk, *Swiatowit* 11 (52A), 133-154.