A 10 años de creada, la iniciativa china de la Franja y la Ruta de la seda muestra sus éxitos

Por: Sergio Rodríguez Gelfenstein
Globalizacion, 09 de septiembre 2023
Rebelión

Región: Asia-Pacífico, China
Tema: Economía, Política

A diez años de creada, la iniciativa de la Franja y la Ruta muestra cifras que dan cuenta de su éxito. Durante el año 138 (siglo II a.C), el emperador Wudi de la dinastía Han envió a Zhang Qian en misión diplomática a reconocer las zonas occidentales del imperio y el Asia Central.

Fue el primer agente en proporcionar información confiable sobre esos territorios a la corte imperial china, ubicada en Chang´an. En el año 119 a.C., Zhang realizó un nuevo viaje, llevando esta vez, además a 300 acompañantes, miles de cabezas de ganado vacuno y ovino, así como ingentes cantidades de seda y otros obsequios que inauguraron una práctica de intercambio de enviados diplomáticos y viajes comerciales entre los gobernantes chinos y los del Asia Central.

Esto condujo a los emperadores de la Dinastía Han a construir caminos, albergues y postas a lo largo de esta vía, a fin de ofrecer alimentos, alojamiento y seguridad a los viajeros y comerciantes. Este fue el origen de la Ruta de la Seda, que comunicó el este y el oeste y a China con Asia Central y Europa, la cual, saliendo de la capital imperial, atravesaba la actual provincia noroccidental china de Gansu y la región autónoma uigur de Xinjiang, así como la parte central y occidental de Asia, culminando en el Mediterráneo.

En este sentido, la Ruta de la Seda es considerada un patrimonio de la humanidad, su creación, existencia y funcionamiento durante tantos siglos en la antigüedad es un testimonio de que los seres humanos pueden vivir en armonía aun perteneciendo a diferentes civilizaciones y que la guerra puede evitarse a favor de la paz. Diversas reliquias encontradas a través de su recorrido dan cuenta de cómo las civilizaciones árabes y europeas vivieron en armonía con la cultura china, a la vez que protegían sus características propias, sin perder su patrimonio por la comunicación establecida. También demuestra que las economías de los pueblos pudieron complementarse de manera beneficiosa para todos, a través del intercambio y el comercio.

2100 años después, el gobierno chino tomó, a partir de una nueva modalidad, la idea de reformular este proyecto. El anuncio sobre la intención china de reabrir la Ruta de la Seda fue hecho por primera vez por el presidente Xi Jinping durante una vista a Kazajistán, cuando impartió una conferencia en la Universidad de Nazarbayev en Astaná, el 7 de septiembre de 2013. Esta semana se conmemora el décimo aniversario de aquel acontecimiento.

Se trata de recuperar valores del pasado y transformarlos en código de conducta para las relaciones internacionales modernas. La vía terrestre de la Ruta de la Seda tendría uno de sus puntos neurálgicos más importantes en Urumqi, capital de la región autónoma uigur de

Xinjiang, en el noroeste de China, convirtiéndose en el centro de transporte, finanzas y logística de la Ruta de la Seda, continuando hacia Asia Central y Europa. Desde hace 20 años, los países del Asia Central han revitalizado sus relaciones, lo cual ha permitido fomentar altos niveles de cooperación y amistad. Desde una perspectiva distinta a la que primó cuando varios de estos países pertenecían a la Unión Soviética se han impulsado vínculos en un marco de respeto y no injerencia en los asuntos internos, incluyendo a Rusia en esta perspectiva. Su pertenencia a la Organización de Cooperación de Shanghái (OCS) ha permitido reforzar la confianza mutua entre sus miembros.

Este contexto hizo posible pensar en la creación de un enfoque innovador en materia de integración que condujera a construir conjuntamente la "Franja Económica de la Ruta de la Seda", una magna obra que pretende generar bienestar a los pueblos que habitan a lo largo de su recorrido. Su proceso de edificación se ha vislumbrado como el desarrollo de áreas específicas que se irán interconectando paulatinamente en la medida del tiempo.

Según lo planteado por el presidente Xi Jinping, entre los objetivos que se propuso este proyecto se pueden destacar la posibilidad de contar con una comunicación estratégica y altos niveles de desarrollo económico entre las partes; crear condiciones para una conexión vial que facilite el transporte desde el Pacífico hasta el Báltico ampliando la infraestructura de transporte intrafronterizo que enlace las diferentes regiones de Asia; hacer más evidente el comercio, explotando la magnitud y el potencial de mercados que sirven a cerca de 3 mil millones de habitantes y 50 millones de kilómetros cuadrados a lo largo de su trayecto; reforzar la circulación monetaria para hacer transacciones comerciales en moneda local, a fin de reducir los costos de circulación, aumentar la capacidad para eludir riesgos financieros, elevar la competitividad de la región en el escenario internacional y reforzar la comunicación entre los pueblos, fortaleciendo vínculos de amistad, intensificando los intercambios y solidificando el apoyo social a la cooperación regional.

De otro lado, en los últimos años China ha hecho esfuerzos especiales para vigorizar sus relaciones con los países de la ASEAN, con los que desde 2003 se estableció una asociación estratégica haciendo patente el interés de Beijing en edificar con estos países vínculos de confianza y buena vecindad, sobre todo por los conflictos aún pendientes en materia de delimitación marítima que China pretende resolver en la mesa de negociaciones. En el marco de la búsqueda de extender los espacios de colaboración, China ha considerado necesario ampliar su apertura a los países de la ASEAN. Además, elevó el nivel de la zona de libre comercio China-ASEAN y apoyó el desarrollo de infraestructuras en la región a través de las acciones del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (BAII). Así mismo, se propuso construir un componente marítimo de la Franja Económica de la Ruta de la Seda, imitando el comercio que por esa vía se hizo en el sudeste asiático desde la antigüedad.

La ruta marítima actual seguiría el itinerario utilizado en la antigüedad que conectaba los puertos del sur de China al sudeste de Asia, India, Arabia y África para comerciar con seda, porcelana, té y especias desde Guangzhou a los países del Golfo Pérsico, la cual también fue transitada en el siglo XV por el Almirante Zheng He. Ahora, China se propuso reconstruir esta vía en una nueva Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI. El puerto de Kuantan, en la costa oriental de Malasia peninsular, sería uno de los puntos estratégicos, por ser el centro económico de la costa este de ese país y la ciudad más moderna de su litoral.

Es menester decir que la respuesta de Estados Unidos no se hizo esperar, al proyectar el "Corredor Económico Indo-Pacífico (IPEC) en 2013 con objetivos similares y en clara competencia con China, lo cual plantea un nuevo escenario de confrontación.

La réplica estadounidense da cuenta de la importancia que este país le concede a la iniciativa china, que es expresión de un mecanismo de integración que servirá para promover una civilización sustentada en una filosofía ecológica a fin de alcanzar un desarrollo sostenible. Ambas rutas (la terrestre y la marítima) denominadas también "un cinturón, un camino" incluyen a casi 100 países, costarán alrededor de un trillón de dólares financiados básicamente por el BAII y se ejecutarán en un plazo de tres o cuatro décadas. De la misma manera ha estado actuando como financista el Fondo Económico de Inversión de la Ruta de la Seda, patrocinado por Beijing con un fondo de 50.000 millones de dólares.

Desde la perspectiva europea, Alemania parecía mostrar el mayor interés en el proyecto de la Ruta, sin embargo la guerra en Ucrania paralizó muchos de los proyectos. La línea férrea internacional entre Chongqing-Xinjiang en China y Duisburgo, el principal puerto fluvial y mayor centro siderúrgico de Europa, ubicado en la gran zona industrial donde confluyen los ríos Ruhr y Rin en el país germánico, podría considerarse un adelanto de la nueva ruta. Antes del conflicto, Alemania también miraba hacia el este en una zona que conforma su "hinterland geográfico natural oriental", entre los que se encuentra de manera especial Rusia.

Respecto a Europa, hay que agregar que el proyecto presentaba dos corredores terrestres fundamentales**.** Por una parte, la red de ferrocarril norte, la más extensa del mundo, que parte de China y pasaba por Kazajistán, Rusia, Bielorrusia, Polonia y Alemania, de donde se distribuiría hacia otros puntos en toda Europa; y de otra, la sur, que atraviesa Asia Central y entra en Irán para dirigirse hacia Europa, pasando por Turquía. La guerra ha cambiado radicalmente esta perspectiva

Para comenzar a operativizar este proyecto, durante los días 14 y 15 de mayo de 2017, se realizó en Beijing un foro con participación de gobiernos de 29 países además de China y la presencia de delegaciones de más de un centenar de naciones y entidades internacionales interesadas en el asunto. El evento permitió mostrar que desde el lanzamiento del proyecto por el presidente Xi en 2013, China ya había invertido más de 50 mil millones de dólares en los países de la Franja y la Ruta; se crearon 56 zonas de cooperación económica comercial, lo cual había generado 1.100 millones de dólares de ingreso fiscal y creado 180 mil empleos, mientras que el comercio entre China y los países a lo largo de la Franja y la Ruta totalizó 913 mil millones de dólares en 2016.

Este proyecto ha permitido reducir la pobreza, asunto específico en el que China propuso 100 proyectos de inversión. En el área marítima, China firmó acuerdos de cooperación con Tailandia, Malasia, Camboya, India, Pakistán, Maldivas y Sudáfrica, llevando a cabo una conexión estratégica con muchos de los países a lo largo de la Ruta, estableciendo así una amplia asociación cooperativa alrededor del océano. En este evento, el canciller chino Wang Yi dijo que este proyecto se ha convertido en el bien público más importante que China ha aportado al mundo, sin que eso le permita considerarlo una obra filantrópica, sino que se está haciendo a partir de la idea de ganar-ganar.

En el ámbito global, el proyecto chino se expone como un intento novedoso de llenar el vacío que deja Estados Unidos al abandonar el acuerdo de asociación transpacífico y el trasatlántico rechazado por Europa y después de haberse aprobado el Brexit en Gran Bretaña, lo que en su conjunto tendía a un aislamiento de China en un contexto en el que Estados Unidos todavía tiene gran dominio de las vías marítimas por la que transita la mayor parte de las mercancías en el globo tras acuerdos firmados al finalizar la segunda guerra mundial en el Mar de China, el sudeste de Asia, el Estrecho de Ormuz y el mar Rojo.

El proyecto de la Ruta vendría a ser una respuesta a la necesidad de China de superar su déficit de materias primas y energía para cumplir con sus planes de desarrollo: Para ello, Rusia se ha transformado en una gran aliada tras los intentos occidentales de bloquearla y sancionarla, pudiéndose complementar en los ámbitos militar, económico, energético, financiero y de transporte. Otra mirada muestra a China en un proceso constante de desarrollo que le permite comenzar una proyección al exterior desde una dimensión distinta: estimulando el crecimiento de sus áreas menos desarrolladas y buscando mercados para colocar sus productos excedentarios.

Uno de los países priorizados es Pakistán, donde China está ampliando y modernizando el puerto de Gwadar, que vendría a funcionar como "su puerto principal" para el intercambio comercial de Xinjiang y el oeste del país en general, alejado por decenas de miles de kilómetros de las terminales marítimas de la China oriental, evitando además el paso de estas mercancías por el Estrecho de Malaca, punto neurálgico del comercio marítimo en Asia y donde China no tiene ninguna capacidad de control.

Además, el proyecto contempla ampliar la Carretera del Karakoram que une ambos países. En este sentido, los países de la ASEAN han valorado altamente este proyecto por los grandes beneficios que esta trayendo para los 10 miembros de esta asociación, especialmente en el terreno de la infraestructura, sobre todo para cumplir el Plan Maestro de Conectividad de la ASEAN que está necesitado de una cantidad enorme de capitales, que la Conferencia de Naciones Unidas para Comercio y Desarrollo (UNCTAD) ha cifrado entre 60 mil y 146 mil millones de dólares anuales hasta 2025

Con esta iniciativa, China se vincula al plan maestro de la ASEAN y reitera su voluntad de jugar un papel activo en la construcción y actualización de infraestructura física en la subregión, , lo cual redundará en un motor de desarrollo y prosperidad, como señalaron diferentes funcionarios, académicos y especialistas en un evento sobre el tema realizado en Phnom Penh, capital de Camboya, durante el mes de noviembre de 2017.

Si se aúnan los proyectos realizados en Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Pakistán y Camboya a la llegada de la Ruta de la Seda a Rusia y Mongolia y la declaración conjunta de los presidentes de China y Rusia orientada a impulsar proyectos de infraestructura en países de la Unión Económica Euroasiática, se puede afirmar que ha dado inicio a una dinámica que va a cambiar una parte importante del mundo, toda vez que la conexión de China con Asia Central, del Sur y Occidental, y con Europa, creará un flamante mecanismo de cara al futuro, acercando a dos continentes y a zonas urbanas muy amplias que desempeñan un papel relevante en China y pronto lo harán en otras zonas del planeta.

A diez años de creada, la iniciativa de la Franja y la Ruta muestra cifras que dan cuenta de su éxito. Según Zheng Shanjie, jefe de la Comisión Nacional China de Desarrollo y Reforma, el país ha firmado más de 200 documentos de cooperación con 152 países y 32 organizaciones internacionales, cubriendo el 83% de los países con los que China ha establecido relaciones diplomáticas. El Ferrocarril Expreso China-Europa ha llegado a 211 ciudades en 25 países europeos, y el Nuevo Corredor Comercial Internacional Tierra-Mar ha conectado las regiones central y occidental de China con más de 300 puertos en más de 100 países.

El funcionario señaló que "de 2013 a 2022, la importación y exportación de bienes entre China y los países a lo largo de la Franja y la Ruta aumentó un promedio de 8,6 % anual", añadiendo que "su inversión acumulada en ambos sentidos ha superado los 270.000

millones de dólares". Esto permitió crear 421.000 empleos locales durante la última década, estimándose que para 2030, la construcción conjunta de la Franja y la Ruta habrá ayudado a sacar a 7,6 millones de personas de la pobreza extrema y a 32 millones de personas de la pobreza moderada en los países pertinentes.

En opinión de Victoria Kwakwa vicepresidente del Banco Mundial para la región de Asia Oriental y el Pacífico: "Con la Iniciativa del Cinturón y la Ruta, China ha introducido una nueva forma de cooperación multilateral para el mundo. Esta prometedora iniciativa tiene como objetivo profundizar la integración económica mejorando el comercio, la infraestructura, la inversión y la conectividad entre personas, no solo a través de las fronteras, sino también a escala transcontinental".

Sergio Rodríguez Gelfenstein

La fuente original de este artículo es Rebelión
Derechos de autor © Sergio Rodríguez Gelfenstein, Rebelión, 2023

Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook
Conviértase en miembro de Globalización

Artículos de: **Sergio Rodríguez Gelfenstein**

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca