

Cuatro grandes proyectos de la nueva Ruta de la Seda

[Águeda Parra Pérez](#)

Con la nueva Ruta de la Seda, China se ha convertido en menos de una década en el promotor de un nuevo modelo económico mundial. De recibir ayuda del Banco Mundial y del Banco Asiático de Desarrollo en los 80, ha pasado a ser [el país que concede más préstamos](#) que el Banco Mundial. Entre los beneficiarios están los proyectos de infraestructuras de la nueva Ruta de la Seda, a cuya iniciativa se incorpora la [Ruta de la Seda Polar](#) tras la publicación del libro blanco de la política de China sobre el Ártico. El objetivo no es sólo establecer nuevas vías comerciales y rutas de navegación evitando el canal de Suez, sino también promover la investigación científica y la protección del medio ambiente en el Ártico.

Como parte de la inversión prevista, estos son los proyectos más destacados de la mayor iniciativa mundial de desarrollo de infraestructuras que lidera China.



Puerto de Gwadar: buque insignia de la iniciativa

El Corredor Económico China-Pakistán es la mayor apuesta de la iniciativa OBOR (*One Belt, One Road*). Presentado por Xi Jinping en 2015, tiene previsto invertir 46.000 millones de dólares (cerca de 38.000 millones de euros) en proyectos que se extenderán hasta 2030. El puerto de Gwadar, Pakistán, es el gran referente en este corredor, y cuando esté operativo en tres o cuatro años, se convertirá en la principal ruta comercial de China con el resto del mundo. Planteado como la alternativa terrestre en Asia Central al estrecho de Malaca, durante siglos la ruta principal y vía por la que transita el 80% de todo el suministro de petróleo mundial, Gwadar se ha convertido en enclave estratégico de la nueva Ruta de la Seda.

Al ser un puerto de aguas profundas, Gwadar se convertirá en la segunda base naval fuera de China, después de Yibuti, en el Cuerno de África. De esta manera se refuerza así la estrategia china de desplegar nuevas posiciones navales fuera del área de Asia-Pacífico. Como punto costero cercano al Golfo Pérsico, la ciudad de Gwadar ha pasado de ser un pueblo de pescadores en el Mar de Arabia, a convertirse en [el nuevo Dubai](#) que albergará a 2 millones de personas. Todo el proyecto cuenta con la inversión de las empresas estatales chinas a través de préstamos que Islamabad debe devolver a Pekín, lo que supone que el *gigante asiático* tiene el derecho de operación del puerto de Gwadar durante los próximos 40 años mientras estén en vigor. Hacia el interior, el corredor contempla la construcción de una autopista que conectará a través de 1.152 kilómetros Peshawar con Karachi, en Pakistán. Por este camino transitarán los productos chinos y la seguridad del corredor se quedará a cargo de 15.000 guardias de seguridad contratados por Pakistán para proteger a los más de 7.000 chinos que trabajan en la zona. La situación hostil que ha despertado el proyecto entre los nacionalistas baluchi y las facciones talibanes de la zona ha requerido que haya dos guardias de seguridad pakistaníes por cada trabajador chino.

El comercio se beneficiará del estímulo de los bancos pakistaníes que pueden [operar directamente en yuanes](#), favoreciendo que se dispare el nivel de exportaciones de Pakistán hacia China, actualmente el tercer mercado por detrás de Estados Unidos y Reino Unido. En el plano político, sin embargo, la mayor presencia de China en Asia Central y su implicación en el desarrollo de la región, está provocando la reacción de las grandes potencias que ven amenazada su supremacía en la zona. La primera medida la tomaba Estados Unidos, que sorprendía el 1 de enero de 2018 con el anuncio de la [supresión de la ayuda](#) en asistencia de seguridad por importe de 1.000 millones de dólares que Pakistán ha estado recibiendo durante los últimos 15 años. Aunque posteriormente, se indicara que solo se congelaban los fondos, no que se cancelaban.



El puerto de El Pireo: enclave estratégico en el Mediterráneo

El puerto de El Pireo, Grecia, es otro de los grandes hitos de OBOR, conectando la ruta

marítima con el interior de Europa por vía férrea. La ventaja más significativa es poder evitar el trayecto por Gibraltar hasta llegar a los puertos de Rotterdam y Ámsterdam, en los Países Bajos, y de Duisburgo y Hamburgo, en Alemania, reduciendo los tiempos de entrega y los costes. Hacia el interior, el puerto conectará con el enclave rumano de Constanza, en el Mar Negro, hasta alcanzar Viena, atravesando Bucarest y Budapest.

La compra en 2016 de la participación mayoritaria del 67% del puerto de El Pireo por parte de la empresa estatal China Ocean Shipping Company (COSCO), ha sido el gran exponente del proyecto, convirtiendo a Grecia en el punto estratégico de OBOR en el Mediterráneo. De forma similar al puerto de Gwadar, el griego significa para Pekín un enclave de gran interés geopolítico, ya que con ello consigue aumentar la [influencia en Europa](#). Con OBOR, el *gigante asiático* persigue el apoyo de aquellos que se benefician con el desarrollo de las infraestructuras para que [presionen a su favor](#). Este papel ya lo ha desempeñado Atenas cuando el pasado mes de junio conseguía impedir que la Unión Europea condenara la situación de los derechos humanos en el país. Además de mostrarse en contra de una evaluación más en profundidad de las inversiones chinas en Europa.

El desarrollo del puerto sigue el mismo patrón que en Pakistán: utiliza mano de obra traída, principalmente, desde China y cuenta con medios técnicos fabricados en origen. Aunque no está contemplado un despliegue militar en la zona, sí se incluye actualizar las instalaciones de un antiguo aeropuerto que pueda albergar la llegada de los 1,5 millones de turistas chinos que está previsto lleguen a Grecia en los próximos 5 años.



Yiwu (China) – Madrid: la línea férrea más larga del mundo hasta el corazón de Europa

Es el inicio de la línea férrea más larga del mundo. Conecta con el corazón de Europa rutas que duran menos de tres semanas, la mitad que el trayecto marítimo. En los próximos años, el tren de mercancías de Yiwu va a revolucionar el modelo comercial entre China y Europa.

Desde que se inaugurara en 2011, por el Nuevo Puente Terrestre Euroasiático se han realizado un total de 6.235 viajes, que atraviesan 12 países, conectando 35 ciudades chinas y 34 europeas. En cuestión de comercio, ha supuesto que durante los primeros diez meses de 2017 se registrara un incremento del 16,2% interanual, según datos oficiales, con previsiones que apuntan a un [crecimiento del número de viajes](#) en 2018, hasta alcanzar los 4.000, respecto a los 3.270 registrados en 2017.

Para hacer operativo el tren de mercancías ha sido necesaria la construcción en Khorgos, Kazajistán, del mayor puerto seco del mundo, que conecta con la ciudad china de Khorgas, de nombre muy similar, pero al otro lado de la frontera. La diferencia en el ancho de vía en China, que utiliza el estándar de Europa Occidental, con la disponible en Asia Central, con modelo

ruso, requiere la transferencia de los vagones entre trenes, repitiéndose el proceso de nuevo entre Bielorrusia y Polonia.

Pero el gran reto a superar será mejorar los ratios de eficiencia y beneficio, ya que en muchos casos los [trenes regresan casi vacíos](#), mientras China envía vagones repletos de dispositivos electrónicos, textiles y juguetes, fundamentalmente. Las temperaturas extremas del trayecto suponen un gran desafío para los principales productos en la cesta de exportaciones de muchos países europeos.

En la conexión con Europa, destaca la ruta Yiwu-Madrid, la conexión férrea más larga del mundo, 13.503 kilómetros (mayor que la ruta de pasajeros transiberiana Moscú-Vladivostok), que atraviesa 8 países en 21 días y está operativa desde 2014. En el camino, los puertos alemanes de Leipzig, Duisburgo, Hamburgo y Nuremberg figuran entre los principales socios comerciales. Pero el tren también atraviesa desde 2017 el Canal de la Mancha hasta llegar a Londres, recorriendo 12.000 kilómetros en 18 días, respecto a los 40 días del trayecto marítimo. Por eso, en el proceso del Brexit, Reino Unido seguirá apostando por reforzar las conexiones comerciales a través del tren de mercancías.



Desde China a Indonesia: alta velocidad por el Sureste Asiático

China es consciente de que las compras en enclaves estratégicos son la piedra angular para convertir a OBOR en la iniciativa del siglo, de ahí que Tailandia, India, Indonesia y Malasia sean los socios estratégicos para la conectividad en alta velocidad en el Corredor China-Península de Indochina. Con ello, se creará una nueva y moderna red de vías férreas que conecten Kunming, en la región occidental de China, con los principales núcleos de población del Sureste Asiático, donde residen más de 600 millones de habitantes.

En cuestión de defensa de la seguridad en Asia Pacífico, el estrecho de Malaca y el Mar del Sur de China son enclaves de un gran valor económico, ya que por esa ruta transita el 20% del comercio mundial de mercancías, valorado en 5.000 millones de dólares anuales. Pero el verdadero valor estratégico es la riqueza de los recursos naturales del subsuelo, motivo por el que algunos países mantienen abiertas reivindicaciones territoriales. De modo que al evitar la conflictividad de la ruta marítima, China no sólo tiene la ventaja de alcanzar los mercados del Sureste Asiático en condiciones más seguras, sino que utilizará las vías de alta velocidad para el transporte de mercancías y para promover la emisión del turismo chino hacia los países

vecinos.

Entre los proyectos más emblemáticos figura la [conexión de China, Laos y la zona norte de Tailandia](#) en alta velocidad a través de 873 kilómetros. Tras dos años de reuniones, la primera fase de 250 kilómetros entre Bangkok y Nakhon Ratchasima estará lista para 2021, fecha que coincide con la celebración del centenario del Partido Comunista Chino, momento en el que Xi presentará al país, y al mundo entero, los grandes avances de OBOR como parte de su legado.

Fecha de creación

7 marzo, 2018