



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

**“LA DINÁMICA GEOPOLÍTICA DE CHINA EN YIBUTI
EN EL MARCO DE LA RUTA MARÍTIMA DE LA SEDA
DEL SIGLO XXI”**

TESIS

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES**

PRESENTA

ERIKA NALLELY LECHUGA PÉREZ

Tesis elaborada con el apoyo del proyecto PAPIIT
IN301917 "Las relaciones económicas de México con
Japón, Corea del Sur y China frente al Acuerdo de
Asociación Transpacífico (TPP): un diagnóstico de las
tendencias de comercio e inversión (2017-2019)".

ASESOR

DR. ALEJANDRO CARLOS USCANGA PRIETO



Ciudad Universitaria. Ciudad de México. 2021.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Gracias infinitas a Dios por permitirme llegar a este punto de mi vida.

Alentada por la motivación más grande de la misma: Julian, mi hijo.

Gracias a mis dos grandes pilares, quienes me han construido, guiado y a quienes les debo más que la existencia: mis padres.

Al ser que más ha creído en mí, quien me alienta e impulsa cada día de mil formas; símbolo más puro del amor: Carlos, mi amigo y esposo.

A los seres de luz cuyos abrazos y sonrisas me dieron fuerza cuando más lo necesité: mis hermanas.

A quienes siempre tuvieron una palabra de aliento para mí ante las dificultades.

Mi total gratitud al Doctor Alejandro Carlos Uscanga Prieto por su sabiduría, su guía, su apoyo y su tiempo vaciados en sus consejos para materializar esta investigación con la que concluyo una etapa de mi formación académica. Mi respeto y admiración.

Asimismo, extiendo mi agradecimiento a la Dirección General para Asuntos del Personal Académico (DGAPA) de la UNAM por el apoyo recibido como becaria en el proyecto PAPIIT IN301917, "Las relaciones económicas de México con Japón, Corea del Sur y China frente al Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP): un diagnóstico de las tendencias de comercio e inversión (2017-2019)".

Finalmente, agradezco mi experiencia en la Universidad Nacional Autónoma de México porque me brindó la oportunidad de construir mi conciencia social e impulsar mi humanidad.

ÍNDICE DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	6
CAPÍTULO 1. MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL	13
1.1. Geopolítica: un concepto en evolución.	14
1.1.1. Aportes de la Geopolítica clásica.....	17
1.1.1.1. Halford J. Mackinder	19
1.1.1.2. Alfred T. Mahan	24
1.1.2. El contenido de la Geopolítica en el siglo XXI.....	34
1.1.3. Los pilares del poder de Saul Cohen en el análisis geopolítico: el caso de China	40
CAPÍTULO 2. LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA. UN PROYECTO GEOPOLÍTICO DE GRANDES DIMENSIONES	50
2.1. Panorama general de la política de China en África	53
2.2. Los pilares de la política exterior de Xi Jinping	59
2.2.1. El sueño chino y la revitalización de la nación china	59
2.2.2. La diplomacia de gran potencia y un nuevo modelo de relaciones entre grandes potencias	62
2.3. La Iniciativa de la Franja y la Ruta.....	65
2.4. La Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI	74
CAPÍTULO 3. LA DINÁMICA GEOPOLÍTICA DE CHINA EN YIBUTI EN EL MARCO DE LA RUTA MARÍTIMA DE LA SEDA DEL SIGLO XXI	83
3.1. El valor geopolítico de Yibuti.....	83
3.1.1. Yibuti como enclave marítimo estratégico	85
3.1.2. La piratería en el Golfo de Adén: necesidad de protección en los mares lejanos	94
3.1.3. Vecindad con Etiopía, potencia económica regional.....	100
3.2. Acciones de China en Yibuti para la consecución de su estrategia geopolítica .	108
3.2.1. La creación del Puerto Multipropósito de Doraleh y la Zona de Libre Comercio de Yibuti	108
3.2.2. La construcción de la primera base militar de China en Yibuti.....	116
3.2.3. La construcción del tren eléctrico Etiopía-Yibuti	121
CONCLUSIONES.....	128
FUENTES DE CONSULTA	135

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Diferencias entre Geopolítica y Geografía Política.....	16
Tabla 2. La concepción del Estado según Kjellén	17
Tabla 3. Componentes del Estado según la teoría de Kjellén.....	18
Tabla 4. Producto Interno Bruto de China.....	43
Tabla 5. Tasa de crecimiento del Producto Interno Bruto	43
Tabla 6. Percepciones de China en África.....	47
Tabla 7. Planteamiento de análisis geopolítico de acuerdo con los elementos de Halford Mackinder	48
Tabla 8. Planteamiento de análisis geopolítico de acuerdo con los elementos de Alfred Mahan	49
Tabla 9. Planteamiento de análisis geopolítico de acuerdo con los elementos de Saul Cohen.....	50
Tabla 10. Mayores socios comerciales de China en 2018.....	93

ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1. Gasto militar en 2019 (miles de millones de dólares).....	42
Gráfica 2. Exportaciones de bienes y servicios (% del PIB)	44
Gráfica 3. Volúmenes de petróleo crudo y productos derivados del petróleo transportados hacia el sur del Canal de Suez (2012-2018)	91
Gráfica 4. Los mayores sectores de IED china en África	104
Gráfica 5. IED de China en Etiopía.....	104
Gráfica 6. Destinos de las exportaciones totales de Etiopía (2004-2012).....	105
Gráfica 7. Origen de las importaciones totales de Etiopía (2009-2017)	106
Gráfica 8. Personal de las instalaciones militares en Yibuti	120

ÍNDICE DE ESQUEMAS

Esquema 1. Relación tendencia del territorio-movilidad de poder	20
Esquema 2. Elementos del poder naval	27
Esquema 3. Control y protección de estaciones navales.....	29
Esquema 4. La geopolítica y su relación con otras ciencias en el siglo XXI	37

Esquema 5. Empresa conjunta China Merchants-DPFZA	109
---	-----

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1. Ancho navegable de Bab el-Mandeb	88
Imagen 2. Terminal de Contenedores de Doraleh	89
Imagen 3. Puerto Multipropósito de Doraleh.....	112
Imagen 4. Zona de Libre Comercio de Yibuti.....	113
Imagen 5. Ubicación de la Zona de Libre Comercio y el Puerto Multipropósito de Doraleh.....	114
Imagen 6. Base militar china y su cercanía con el Puerto Multipropósito	119
Imagen 7. Inauguración de la primera base militar china en Yibuti.....	119
Imagen 8. Tren eléctrico durante una prueba operacional.....	123
Imagen 9. Tren eléctrico Etiopía-Yibuti: relación con otros proyectos en la región ...	125

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1. Área pivote y creciente marginal.....	22
Mapa 2. Antigua Ruta de la Seda	66
Mapa 3. La Iniciativa de la Franja y la Ruta	70
Mapa 4. Corredores Económicos de la Franja Económica de la Ruta de la Seda	73
Mapa 5. El “collar de perlas” chino	77
Mapa 6. Puertos estratégicos y chokepoints de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI.....	78
Mapa 7. Las rutas hacia el Mediterráneo.....	92
Mapa 8. Localización de incidentes de piratería somalí reportados (2000-2012)	95

INTRODUCCIÓN

La trascendencia que ha adquirido China a partir del inicio de sus reformas de apertura a finales del siglo pasado es innegable. La atención que académicos, especialistas, gobiernos, instituciones, entre otros, han puesto a la república asiática respalda la aseveración inicial. Su relevancia no se limita al aspecto comercial, sino que su solidez, crecimiento económico y evolución de su pensamiento ajustado a los cambios del mundo moderno han incrementado su influencia y peso político, reconfigurando así los balances de poder en el escenario internacional.

Hace 40 años era difícilmente imaginable que un país como China le hiciera frente a un país de la talla de Estados Unidos, pero ahora son cada vez más los rubros en los que el gigante asiático compite o lleva ventaja sobre éste y otros países de gran envergadura económica, política y militar.

Dicho esto, la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR) es una prueba fehaciente del poderío económico, político y financiero de la República Popular China (RPC), a la vez que representa una muestra de su elevada capacidad de influencia y diplomacia en el sistema internacional contemporáneo, misma que ha adquirido la nación a tan sólo 40 años del inicio de su transformación y apertura económicas.

Todo comenzó con la idea de la construcción de una Franja Económica de la Ruta de la Seda, enunciada así en septiembre de 2013 en la Universidad de Nazarbáyev, Kazajistán, por el líder del Partido Comunista de China Xi Jinping para “[...] facilitar el comercio y la inversión, eliminar las barreras comerciales, incrementar la rapidez y calidad de los flujos económicos regionales y lograr un progreso beneficioso para todos”¹ como una primera parte del proyecto de carácter terrestre.

Un mes después, durante una visita a las naciones del sudeste asiático, específicamente en Indonesia, el presidente Xi enunció la idea de construir una Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI (RMS) que junto con la Franja Económica

¹ Duan Hongyun, “Xi Jinping pronunció un discurso en la Universidad de Nazarbayev de Kazajistán”, [en línea], en *CCTV.COM ESPAÑOL*, 7 de septiembre de 2013, Dirección URL: <http://espanol.cntv.cn/program/Noticiario/20130907/102444.shtml> [Fecha de consulta: 13 de mayo de 2018].

conformarían una idea consolidada en la *Belt and Road Initiative*, en su versión en inglés, y la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR), en su versión oficial en español.

Dicha iniciativa forma parte de una agenda política en la que se resalta como elemento prioritario del “renacimiento de la gran nación china” o del “sueño chino” como también se le ha denominado, mismo que se cimienta en el deseo de proyectar una China fuerte y próspera mediante la gestión política, el poder y la visión a largo plazo del presidente Xi y su gobierno. En ese sentido, el plan de política externa de la administración de Xi Jinping no puede desvincularse de las motivaciones que han puesto en marcha este proyecto.

El Ministerio de Comercio de China ha acuñado el término de los nuevos treinta años (*xi nian 30*), una referencia que pone a la China liderada por Xi Jinping en el umbral de una tercera era comparable con aquella de los líderes Mao Zedong y Deng Xiaoping. Sin embargo, el gobierno ha decidido abandonar el enfoque tradicional establecido por Deng -quien dictó una estrategia para que China mantuviera un bajo perfil en el escenario internacional y se concentrara en la construcción de la economía nacional-, optando en cambio por una postura más proactiva, tal como lo demuestra el lanzamiento de la IFR.

La también llamada “Nueva Ruta de la Seda del siglo XXI” representa una red de conectividad compuesta por corredores marítimos y terrestres entre China, Eurasia, Oceanía, Medio Oriente, África y Europa.

De esta manera, la ruta contempla más de 60 países además de las rutas marítimas más importantes del mundo, concentra el 75% de las reservas de energía conocidas, abarca el 70% de la población mundial y el 55% del PIB mundial², datos que refuerzan el argumento sobre la existencia de fuertes elementos geopolíticos y geoeconómicos involucrados en la realización de dicho megaproyecto.

En cuanto al por qué de una ruta marítima, basta decir que el 90% del comercio exterior de China, incluyendo más del 70% de sus importaciones de energía, se

² Alex Rodríguez, "Los caminos a Beijing", en *La Vanguardia dossier. China. La nueva ruta de la seda*, no. 60, España, 2016, p. 3.

lleva a cabo a través del mar³. Además, el costo del transporte marítimo es significativamente bajo con respecto al transporte terrestre y aéreo⁴, al tiempo que ofrece mayores volúmenes de transporte de mercancías.

Por otra parte, la RMS de la IFR es altamente estratégica en tanto representa una ruta alternativa para el comercio, pues China no quiere depender de una sola salida al mar en un contexto de conflictos territoriales. Asimismo, a través de ella diversifica sus socios comerciales, asegura su participación en mercados emergentes, así como su aprovisionamiento de energía y materias primas, soluciona su problema de sobrecapacidad interna, contribuye a su modelo de crecimiento y amplía su esfera de influencia, un fin que responde al interés nacional que se traduce en el cumplimiento del sueño chino.

No obstante, al ser la RMS una red de carácter transnacional que implica alejarse de sus fronteras nacionales, China necesita gestionar un mayor control sobre determinados puntos estratégicos del globo que le permitan desarrollar con éxito su plan marítimo.

Es así que la creciente presencia de China en las regiones implicadas en su iniciativa ha sido cada vez más notoria. Tal es el caso del este del continente africano, pieza fundamental de la RMS debido a su grado de conexión oceánica.

En tal escenario se posiciona Yibuti, un pequeño país ubicado en el Cuerno de África con una dimensión territorial de 23,200 kilómetros cuadrados, sin ningún atractivo en términos de grandeza territorial o recursos naturales, pero con una localización geográfica que lo convierte en un actor geoestratégico para el acceso a una línea marítima de comunicación y elemento clave para la ruta.

³ Mathieu Duchâtel y Alexandre Sheldon Duplaix, "Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe", [en línea], *European Council on Foreign Relations*, abril de 2018, p. 10, Dirección URL: https://www.ecfr.eu/page/-/blue_china_navigating_the_maritime_silk_road_to_europeNEW-compressed.pdf [consulta: 10 de agosto de 2020].

⁴ V.gr. transportar un contenedor estándar entre Shanghái (China) y Duisburgo (Alemania) por ferrocarril cuesta entre 4,500 y 6,700 dólares, mientras que transportarlo por barco cuesta alrededor de 1,700 dólares (costos del año 2020). Bernhard Simon, "¿Puede competir la nueva Ruta de la Seda con la Ruta Marítima?", [en línea], en *Novologista.com*, 16 de enero de 2020, Dirección URL: <https://novologista.com/maritimo-y-aereo/puede-competir-la-nueva-ruta-de-la-seda-con-la-ruta-maritima/> [consulta: 10 de agosto de 2020].

Además de su ubicación, otra de las características que lo hacen elegible para la RMS es su “modelo de estabilidad” en medio de una región altamente volátil, invadida por la inestabilidad y la violencia que atraviesan los países vecinos, colindantes también con una arteria de comunicación vital para el comercio mundial.

Por su parte, Yibuti contempla en el gigante asiático un modelo de desarrollo a seguir, así como una oportunidad para obtener infraestructura e inversión para convertirse en el anhelado centro regional estratégico que desea. Por ello, se ha mostrado dispuesto a servir a los intereses de República Popular China en la región.

Sin embargo, los proyectos realizados en nombre de la Ruta Marítima de la Seda dentro del territorio yibutí son dudables y criticables en cuanto a algún beneficio que pudiera propiciar a la sociedad en general, siendo más bien provechosos para las élites políticas.

Una vez explicado lo anterior, la pregunta que se plantea responder en el presente trabajo de investigación es la siguiente: ¿Cuáles son las motivaciones geográficas, económicas y políticas que influyen para que Yibuti sea considerado un país clave en el proyecto de integración megarregional de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI y de qué estrategia geopolítica se ha valido China para asegurar sus propósitos en ese país?

A su vez, la hipótesis se plantea de la siguiente forma: dada su condición geográfica estratégica, estabilidad interna, aspiraciones políticas, así como su sistema económico basado en ingresos del exterior, Yibuti se ha convertido en un escenario donde convergen intereses económicos, políticos y de seguridad para China afines al proyecto de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, por lo que China ha enarbolado una estrategia geopolítica basada en sus capacidades económicas, su modelo ideológico, su evolución militar, su alcance geográfico, sus habilidades diplomáticas y discursivas, así como el papel de diversos actores al servicio del Estado a fin de satisfacer las aspiraciones de su iniciativa.

Dicho esto, el objetivo principal del presente trabajo de investigación se focaliza en identificar las principales motivaciones geográficas, económicas, políticas y de

seguridad por las que China observa en Yibuti a un aliado de valor estratégico en el marco del desarrollo de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI para, posteriormente, indagar y describir la estrategia empleada por China en ese país - con base en lo establecido en fuentes primarias (discursos, libros blancos, sitios web oficiales, etcétera), así como en proyectos ya materializados- con miras a cumplir con los propósitos que envuelve la IFR.

Este análisis se llevará a cabo con ayuda del marco teórico que ofrece la Geopolítica, retomando a los autores Alfred Mahan y Halford Mackinder quienes hacen alusión al poder marítimo y la movilidad de poder; por otra parte, también se rescatarán las premisas de Saul Cohen, con una perspectiva más actualizada que considera la energía económica, la fuerza militar y el liderazgo ideológico como fuentes de poder de una nación.

Para ello, el texto se desarrolla en tres capítulos que se componen de la siguiente manera:

El primero se encargará de desarrollar las definiciones empleadas por algunos autores pertenecientes a la corriente teórica geopolítica en su vertiente clásica y contemporánea, así como sus diversas premisas, a fin de crear un modelo de análisis geopolítico correspondiente al caso de estudio.

En este se ilustrará cómo es que los elementos rescatados por Mackinder, Mahan y Saul Cohen aplicados en la realidad de China dan como resultado un plan geopolítico que tiene por objeto otorgar al país asiático mayor poder e influencia en el mundo en gran medida por medio de la consolidación de un poder marítimo fuerte.

El segundo tiene como primer propósito explicar de forma breve y general la evolución de la creciente relación entre China y África como antesala al proyecto de la IFR; posteriormente, describir los pilares de política exterior del gobierno de Xi Jinping para así contextualizar los orígenes y la dimensión de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en sus vertientes terrestre y marítima a fin de comprender de qué forma contribuye esta última a los pilares de política exterior y al cumplimiento del sueño chino.

En este se comprobará que la política china dirigida a África comenzó elaborándose sobre un eje casi exclusivamente político a mediados del siglo XX pero que con las nuevas necesidades e intereses de China en el siglo XXI esta política evolucionó de forma tal que incluyó a partir de 2006 nuevos preceptos que delinear y profundizan las relaciones con el continente tales como el comercio, la inversión y cooperación financiera, militar, de recursos naturales, de infraestructura, así como en áreas de seguridad no tradicionales ante nuevas amenazas, entre otros.

Todos estos factores, como se verá, convergen con el desarrollo de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI que contempla parte importante del este África, especialmente notable cuando se hable de la dinámica geopolítica en Yibuti en el tercer capítulo.

Por su parte, al dar paso a los pilares de política exterior de la administración de Xi Jinping, quien comienza con la propuesta de la IFR, se descubrirá que el sueño chino, la revitalización de la nación china y la diplomacia de gran potencia han sido medios y fines en sí mismos que son fundamento para el impulso de la Ruta Marítima de la Seda con cuyo éxito China desea alcanzar mayor influencia en el mundo, un país con poder nacional puntero y un ejército de clase mundial.

En este mismo capítulo se notará que la magnitud del proyecto IFR es de dimensiones globales, con inversiones fortísimas en lugares particularmente estratégicos para el tránsito mundial de hidrocarburos y mercancías, para el acceso a mercados de importancia para China así como para la conectividad política y diplomática con determinados países, lo cual ha derivado en la necesidad de una mayor seguridad marítima y crecimiento del poder naval, elevándolo a materia de seguridad nacional a fin de resguardar otros intereses económicos de China en el extranjero

Finalmente, el tercer capítulo se enfoca en el caso de estudio particular al identificar y evaluar los aspectos que convierten a Yibuti en un país de valor estratégico para la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI rescatando las premisas de la geopolítica recogidas en el capítulo uno; en seguida, explica las estrategias específicas que

China ha llevado a cabo en Yibuti para la consecución de sus intereses relacionados con la Ruta.

De esta manera, se descubrirá que los elementos teórico conceptuales tales como la energía económica, la tendencia del territorio, la relación Historia-Geografía, la posición geográfica, las posesiones en ultramar, la estrategia, la estabilidad regional, la fuerza militar y el liderazgo ideológico aplicados en las realidades de China y Yibuti son clave para comprender que ante una memoria histórica revivida por Xi Jinping de abusos e invasiones extranjeras a China, esta no se puede permitir seguir en el atraso, que se ha apoyado de un aparato económico fuerte y un poderío militar naval moderno correspondiente a su extensa tendencia marítima que responde a los intereses de la nación, lo cual implica estabilidad en otras partes del mundo, y por ende, la presencia china manifestada a través de una estrategia que implica una conectividad y cooperación internacional a través de diversos proyectos con una significativa carga geopolítica, un discurso de solidaridad de intereses e instalaciones militares.

CAPÍTULO 1. MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

Las relaciones internacionales, a lo largo del tiempo, han sido objeto de evolución y cambio. Así, en tanto el medio internacional es dinámico y cambiante, también deben serlo los conceptos y las teorías cuya función es aportar una interpretación de las interacciones que dentro de él se realizan.

Lo anterior deviene de la necesidad de puntualizar en la presente investigación que, si bien esta se desarrolla bajo una perspectiva geopolítica, no se dejan de lado elementos propios de otras disciplinas en cuanto contribuyen a explicar de forma más completa el objeto de estudio aquí expuesto, que en este caso se trata de la dinámica geopolítica de China en Yibuti en el marco de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XX, misma que forma parte de la iniciativa china *Belt and Road* (一带一路), mejor conocida en el mundo hispanohablante como la Iniciativa de la Franja y la Ruta⁵, cuya cobertura académica, de acuerdo con Jean-Marc Blanchard y Colin Flint, ha sido hasta ahora “[...] principalmente descriptiva y evita el uso de conceptos académicos de la geopolítica, el análisis de la política exterior y las relaciones internacionales⁶”.

Es por ello que lo que se pretende realizar en esta primera parte del capítulo es una recopilación de las principales contribuciones que la Geopolítica ofrece -a través de diversos autores que le dieron contenido-y, posteriormente, recuperar otros elementos que coadyuvarán a construir el análisis del objeto de estudio.

Cabe aclarar que las concepciones de geopolítica que más adelante se describirán responden a contextos específicos propios de un espacio-tiempo particulares que no empatan precisamente con el entorno en el cual se redacta este texto pero que sirven para ser reinterpretados en la coyuntura.

⁵ Si bien los medios en idioma inglés denominan al proyecto “Belt and Road Initiative”, este ha tenido más de una traducción en la literatura de habla hispana, por lo que a lo largo de la presente investigación se le denomina “La Iniciativa de la Franja y la Ruta”, como más comúnmente se le nombra en los medios de idioma español.

⁶ Jean-Marc Blanchard y Colin Flint, “The Geopolitics of China’s Maritime Silk Road Initiative”, [en línea], *Geopolitics*, vol. 22, núm. 2, Routledge Taylor & Francis Group, 2017, p. 224, Dirección URL: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14650045.2017.1291503> [consulta: 26 de Agosto de 2018]. En adelante, las citas de la presente obra serán producto de una traducción propia.

1.1. Geopolítica: un concepto en evolución

Es esencial comenzar por explicar el grado del impacto que ejerce la Geografía sobre las Relaciones Internacionales y la Geopolítica, especialmente porque en la dinámica internacional el reconocimiento de fronteras estatales se enmarca a partir de un territorio geográfico determinado, que puede -o no- significar un espacio de interés, una amenaza, un peligro o un obstáculo para determinado(s) actor(es).

Si se trata de un espacio de interés, el Estado va a procurar un vínculo de alianza con el país que le interesa; por el contrario, si se trata de un espacio que representa una amenaza, cualquier tipo relación estrecha se evitará entre los Estados implicados.

El primer aspecto puede ilustrarse con el caso de China y el considerable número de países con los cuales ha generado una relación de cooperación mutua a fin de lograr el apoyo para la IFR; por su parte, en el segundo caso es posible ubicar la molesta vecindad que comparten Pakistán e India, por ejemplo, o Corea del Norte y Corea del Sur en el Este de Asia y que proviene de un conflicto histórico en sus fronteras.

Para Saul Bernard Cohen, si bien el espacio terrestre es el que menos sufre modificaciones significativas con el paso del tiempo, “[...] los cambios en el ambiente natural tienen profundas implicaciones geopolíticas”⁷, lo cual puede ejemplificarse con claridad en el presente siglo XXI por medio de los efectos que a nivel político ha generado el calentamiento global. Verbigracia, el deshielo del Ártico y las pretensiones que sobre este fenómeno tienen países como Rusia y China.

La Geografía, al complementarse con aspectos políticos genera un nuevo campo de conocimiento: la Geografía Política. Sin embargo, evitando el riesgo de caer en confusiones, hay que diferenciar la Geografía Política de la Geopolítica, pues si bien ésta última se concibe a partir de la primera y de la Ciencia Política, los elementos

⁷ Saul Bernard Cohen, *Geopolitics: the geography of international relations*, Reino Unido, Rowman and Littlefield, 2015, tercera edición, p. 4. En adelante, las citas de la presente obra serán producto de una traducción propia.

y características de cada una de ellas varían de acuerdo con sus funciones y su utilidad.

José Luis Cadena Montenegro, menciona que “La geografía política [...] es una ciencia estática que estudia la tierra como hábitat del hombre en un momento dado y sus conclusiones son eminentemente geográficas”⁸.

Si bien la Geografía Política estudia los vínculos entre las sociedades humanas y el territorio como morada de aquellas, ciertamente su finalidad es la recopilación de datos estadísticos e históricos para el estudio de situaciones políticas relacionadas con los sistemas de gobierno, el idioma, la etnicidad o las ideologías que encierra determinada sociedad.

Con la finalidad de ilustrar algunas diferencias entre Geografía Política y Geopolítica, adelantando un poco las características generales de esta última, se presenta la siguiente tabla:

⁸ *Ibid.*, p. 118.

Tabla 1. Diferencias entre Geopolítica y Geografía Política

	Geopolítica	Geografía Política
Objeto de estudio	Estudia la influencia de los factores geográficos en la vida y evolución de los Estados	Estudia la tierra como habitación o morada de las sociedades humanas
Utilidad	Deducir necesidades y extraer conclusiones de carácter político	Conocer condiciones
Carácter	Es dinámica	Es estática
Finalidad	Guiar al estadista en la política interna y externa y orientar al militar en la preparación de la defensa nacional y en la conducción estratégica	Conocer la situación pasada y presente relacionada con: gobierno, división política, etnografía, idiomas, religiones, cultura, ideología, etc., de las sociedades humanas en determinado territorio

Fuente: Elaboración propia con datos de Jorge Atencio, *Qué es Geopolítica*, Argentina, Pleamar, 1965, p. 47.

Comprender qué es la geopolítica con lo expuesto hasta ahora es insuficiente; por ello, a continuación se presenta una recopilación de las aportaciones más útiles para el caso de estudio elaboradas por distintos autores.

A este respecto cabe decir que el contenido de lo que se entiende por geopolítica ha sido objeto de evolución a lo largo del tiempo, de cara a los cambios a los que el mundo se ha visto sujeto además de las realidades particulares que envolvieron a cada uno de los exponentes en la materia y que han sido determinantes al influir en su respectiva visión.

1.1.1. Aportes de la Geopolítica clásica

El propósito de asentar las explicaciones posteriores es el de entender sólo algunos de los elementos que han dado vida y contenido a la Geopolítica, a la vez que se ejemplifica la evolución de los factores que la componen de acuerdo con las diversas coyunturas que vivieron los autores que los plantearon en su momento.

Las ideas que a continuación se presentan forman parte de lo que se conoce como la escuela clásica de la Geopolítica. Si bien se demostrará que las herramientas de análisis que ha brindado dicha escuela son útiles para estudiar los problemas del siglo XXI, posteriormente se hará una breve revisión del concepto, a fin de complementarlo con otros más cercanos a la realidad de inicios de siglo.

Antes de dar cabida a ello, hay que señalar el personaje a quien se le da el crédito sobre el origen del término “Geopolítica”. La *Geopolitik* se acuñó en 1916 por el sueco Rudolf Kjellén en su obra *El Estado como forma de vida (Staten som Lifsform)*, en la cual concibe a esta entidad de la siguiente forma:

Tabla 2. La concepción del Estado según Kjellén

El Estado como forma de vida...		
Es una revelación biológica o un ser viviente	Está sujeto a la ley del crecimiento: nace, se desarrolla y muere; en algunos casos se transforma	Es dominado por dos influencias principales: el medio geográfico y la raza que lo ocupa

Fuente: Elaboración propia con base en los principios de la teoría kjelleniana citados en Gustavo Rosales Ariza, *Geopolítica y Geoestrategia, Liderazgo y Poder*, Colombia, Universidad Militar Nueva Granada, 2005, p. 22.

A partir de tales consideraciones, Kjellén enumeró los componentes del Estado vinculándolos a una ciencia para su estudio, dentro de los cuales incluyó al territorio y a la Geopolítica de forma correspondiente:

Tabla 3. Componentes del Estado según la teoría de Kjellén

Componente	Ciencia aplicada	Elementos de estudio
Territorio	Geopolítica	*Espacio, tamaño y forma *Situación respecto al mar *Incremento o disminución del poder (propio y vecinal) *Valor de la geografía en su historia
Pueblo	Demopolítica	No se especifica
Economía	Ecopolítica	No se especifica
Sociedad	Sociopolítica	No se especifica
Gobierno	Cratopolítica	No se especifica

Fuente: Elaboración propia con base en los principios de la teoría kjelleniana citados en Gustavo Rosales Ariza, *Geopolítica y Geoestrategia, Liderazgo y Poder*, Colombia, Universidad Militar Nueva Granada, 2005, p. 23.

Por lo tanto, Geopolítica sería la ciencia que estudia “[...] la influencia geográfica sobre el comportamiento de los Estados⁹” por lo que las acciones políticas del Estado representarían *outputs* de una lógica y conciencia geográfica a fin de satisfacer sus necesidades vitales al igual que un organismo vivo.

Estos principios se dieron a conocer en 1916, empero, cabe aclarar que el contenido del concepto haya fundamentos que lo preceden en obras de otros distinguidos autores. Esto quiere decir que antes de 1916 no se habla particularmente de *Geopolítica*, sin embargo, se reconoce la existencia de un cúmulo de elementos y

⁹ Kjellén, *Staten som Lifsform*, p. 40. Citado por Ola Tunander, “Swedish-German Geopolitics for a New Century Rudolf Kjellén’s ‘The State as a Living Organism’”, *Review of International Studies*, núm. 3, vol. 27, Cambridge University Press, julio, 2001, p. 457. Ante la inexistencia de la obra de Kjellén en inglés o español, se valora el esfuerzo de Ola Tunander ya que es uno de los pocos estudiosos que se ha encargado de profundizar la obra original de Kjellén escrita en alemán, citándola al inglés.

premisas que, con base en sus características y finalidades, conforman la base cognitiva del concepto.

1.1.1.1. Halford J. Mackinder

Uno de aquellos personajes que contribuyó a la construcción de la Geopolítica fue Halford John Mackinder, representante de la política inglesa del siglo XX, profesor de Geografía de la Universidad de Oxford y director de la Escuela de Economía de Londres.

Mackinder brindó nuevas e importantes aportaciones al campo de conocimiento de la geopolítica y a la toma de decisiones en materia de política exterior a través de su teoría *El pivote geográfico de la historia (The Geographical Pivot of History)* presentada por primera vez en enero de 1904 en una conferencia pronunciada ante la Real Sociedad Geográfica y luego, complementada en una obra presentada en 1919 con el nombre *Ideales democráticos y realidad (Democratic Ideals and Reality)*.

El análisis de Mackinder resulta de una interesante vinculación entre geografía e historia, a partir de la cual arroja una explicación de la dinámica política internacional de aquel entonces. Él propone, pues, una descripción de las características físicas del mundo conviviendo en una relación orgánica y causal con las fases de la historia¹⁰.

El carácter biológico de su prosa se asemeja un poco a la del sueco Kjellén, al entender la historia humana como “una parte del organismo mundial”. Asimismo, asegura que es la naturaleza (condiciones geográficas) aquella que dirige en gran parte -no absolutamente- las acciones del hombre, sin caer en el determinismo.

De esta manera, Mackinder ejemplifica el derrumbamiento de imperios y la supremacía de algunos de ellos a través de lo que denomina medios de movilidad¹¹.,

¹⁰ Cfr. Halford J. Mackinder, “El pivote geográfico de la historia”, [en línea]; conferencia reproducida en *The Geographical Journal*, vol. 3, núm. 4, pp. 421-437, Dirección URL: <https://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/viewFile/36331/35205> [consulta: 1 de julio de 2019]. Traducción de Marina Díaz Sanz.

¹¹ Cfr. *Ibid*, p. 313.

los cuales estarían determinados con base en la tendencia del territorio ya sea al mar o a la tierra -aspecto que también involucró Kjellén en su pensamiento-; verbigracia los caballos, los camellos, los barcos, etcétera.

Para ilustrar este punto se pueden tomar en cuenta civilizaciones como los sarracenos o los vikingos, quienes apoyaron su dominio en la navegación por las costas oceánicas, mientras que las dinastías mongoles consolidaron su dominio desde el corazón (centro) de Eurasia a través del uso de caballos, viéndose favorecidos por una condición territorial estratégicamente central y encerrada, impenetrable por cursos de aguas oceánicas.

La capacidad para manejar los medios de movilidad de forma efectiva dotaría a quien los usara, según Mackinder, de una amplia movilidad de poder, para la cual el descubrimiento de rutas representaba un gran impulso¹².

Así, a partir de los elementos discutidos hasta entonces se puede obtener la siguiente relación:

Esquema 1. Relación tendencia del territorio-movilidad de poder



Fuente: Elaboración propia con base en Halford J. Mackinder, "El pivote geográfico de la historia", [en línea]; conferencia reproducida en *The Geographical Journal*, vol. 3, núm. 4, pp. 421-437, Dirección URL: <https://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/viewFile/36331/35205> [consulta: 1 de julio de 2019].

¹² V. gr. La unión de las navegaciones costeras oriental y occidental de Eurasia pasando por el cabo de Buena Esperanza, lo cual en su momento representó una ventaja estratégica para las potencias europeas quienes se aventuraron al control de los mares y tierras costeras.

De ahí devendría la preocupación de Mackinder sobre el aprovechamiento de las líneas férreas por otras civilizaciones como un medio de movilidad moderno para la formación de continentes conectados, pues dicha conectividad representaría una superioridad de los medios terrestres sobre los acuáticos, y por lo tanto, un riesgo para una potencia marítima como lo era la Gran Bretaña.

De este punto parte la teoría del pivote geográfico de la historia, planteamiento basado en la inquietud de Mackinder con respecto a la decadencia de la primacía política, comercial e industrial del Imperio Británico cuando el dominio de los mares ya no parecía garantizar la supremacía mundial¹³ y el control terrestre de Eurasia (área pivote) -una tierra continua, rodeada de hielos en el norte, sin ningún curso de agua que llegase al océano, favorable únicamente para los medios de movilidad terrestres y de hombres¹⁴, así como punto de origen histórico de dinastías invasoras- representaba una amenaza a la hegemonía británica construida a partir de la movilidad marítima. La lógica fue la siguiente:

El riesgo estriba en el desarrollo del transporte terrestre. Dicho desarrollo hace que el espacio continental pueda hacer viables sus aspiraciones de poder, al quitar a las naciones marítimas, incapaces de actuar en ese espacio, el monopolio de las vías de comunicación mundiales (hasta entonces primordialmente marítimas)¹⁵.

De esta forma, Mackinder llegó a la conclusión que dio origen a la ley que lleva su nombre: 1. “El que domine la Europa Central, controlará el corazón mundial (*Heartland*). 2. El que controle el corazón mundial, dominará la isla mundial. 3. El que domine la isla mundial, dominará el mundo”¹⁶.

¹³ Cfr. Saul Bernard Cohen, *op. cit.*, p. 17.

¹⁴ Cfr. Halford J. Mackinder, *op. cit.*, p. 312.

¹⁵ Pascal Gauchon y Jean-Marc Huissoud (coords.), *Las 100 palabras de la geopolítica*, España, Ediciones Akal, 2013, p. 11.

¹⁶ Julio Londoño, Los fundamentos de la geopolítica, Bogotá, Imprenta y Publicaciones de las Fuerzas Militares, Colección de Oro del Militar Colombiano, 1978, p. 19, en José Luis Cadena Montenegro, “La geopolítica y los delirios imperiales de la expansión territorial a la conquista de mercados”, [en línea], *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, núm. 1, Colombia, Universidad Militar Nueva Granada, enero-junio de 2006, p. 123., Dirección URL: <http://www.redalyc.org/pdf/927/92710107.pdf> [consulta: 29 de septiembre de 2018].

Mapa 1. Área pivote y creciente marginal



Fuente: Halford J. Mackinder, *El pivote geográfico de la historia*, p. 317.

Dentro de esta dinámica mundial, Mackinder identificó un territorio colindante con las fronteras del área pivote al que denominó “creciente marginal” (*inner o marginal crescent*), caracterizado por unir la masa terrestre y los mares, lo que derivaba en una doble naturaleza del aprovechamiento de los medios de movilidad, y por lo tanto, del ejercicio del poder geopolítico sobre estos territorios. China fue ubicada dentro del creciente marginal, tal como se ilustra en el mapa 1.

Es precisamente a lo largo de esta franja donde los centros geocrático¹⁷ y talasocrático se encuentran que China ha trazado el camino para su Ruta Marítima de la Seda junto con su sistema de puertos comerciales, facilitándosele la navegabilidad así como el acceso a la masa continental más allá del horizonte portuario.

En ese sentido, el autor Francis Sempa, cuyo texto data del año 2000, ya recalca de forma interesante el hecho de que la República Popular de China, situada a las

¹⁷ El término “geocrático” en la jerga geopolítica se refiere al espacio terrestre continental mientras que el término “talasocrático” hace referencia al espacio marítimo.

puertas de la región pivote, y con acceso al mar, “[...] posee suficientes recursos humanos y naturales para hacer una apuesta por el dominio de Eurasia en algún momento de este nuevo siglo”¹⁸.

Además de los elementos *supra* explicados empleados por Mackinder para aumentar el poder, también expresó que el equilibrio real del poder político en un momento dado “[...] es el producto de las condiciones geográficas, tanto económicas como estratégicas, por una parte, y del número relativo, la virilidad, el equipamiento y la organización de los pueblos en pugna, por la otra”¹⁹.

Esta aportación de Mackinder es valiosa en tanto contempla el ámbito económico y el de la estrategia en el análisis geopolítico y no lo limita a la cuestión geográfica, aspecto preponderante con el que se suele vincular.

Ahora bien, ¿qué se entiende por poder político en esta ecuación? Mackinder menciona que en la misma proporción en que se hayan calculado acertadamente estas cantidades, tendremos probabilidades de arreglar las diferencias sin tener que recurrir al brutal recurso de las armas²⁰.

Esto significa que, al calcular efectivamente las condiciones geográficas, mantener una condición económica favorable, una estrategia bien elaborada y contar con recursos humanos consolidados y organizados, los resultados deseados serán más fácilmente alcanzados sin la necesidad de recurrir a la coerción, lo que equivale a ostentar mayor poder por el pueblo/nación/Estado/ en cuestión sobre los espacios de interés y sin mayor desgaste.

La pertinencia de retomar las premisas de Halford John Mackinder reside en la aplicabilidad de varios de los conceptos y elementos de su teoría para la comprensión del presente caso de estudio.

Para comenzar, es útil la relación entre geografía e historia a la que hace alusión Mackinder ya que el mismo presidente Xi Jinping ha dejado de manifiesto que China

¹⁸ Francis Sempa, “Mackinder’s World”, *American Diplomacy*, vol. V, núm. 1, 2000, p. 10.

¹⁹ Halford J. Mackinder, *op. cit.*, p. 318.

²⁰ *Cfr.* Halford J. Mackinder, *op. cit.*, p. 318.

no desea ser más una nación maltratada y humillada a raíz de una serie de invasiones extranjeras a las que se ha visto expuesta a lo largo de su historia, precisamente ante la enorme magnitud de su frontera terrestre y litoral. De hecho, civilizaciones provenientes del área pivote fueron partícipes en incursiones hacia la nación china hace muchos años.

Por su parte, la tendencia del territorio de la República Popular China hacia el mar y la tierra dada su ubicación geográfica le ha otorgado la ventaja de aprovechar medios de movilidad tanto terrestres, -manifestados en el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda- como medios de movilidad marítimos -manifestados a través de la Iniciativa de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI- y que se han traducido en una valiosa movilidad de poder para la nación asiática.

Es a través de este último proyecto que, como se demostrará, China ha ido adquiriendo determinado control territorial sobre Yibuti sin la necesidad de recurrir a la fuerza, sino más bien sabiendo administrar y dirigir sus capacidades económicas, estratégicas y organizativas -tal como lo expone Mackinder- empleando su poder político sobre un espacio geográfico de su interés.

Con base en estos supuestos, cabe resaltar que la Iniciativa de la Ruta Marítima de la Seda se ramificará a varios países de África oriental como Yibuti, Kenia, Madagascar, Mozambique y Tanzania, todos ellos países con costas, siguiendo una especie de estrategia de control de las rutas marítimas para asegurar su aprovisionamiento, así como el acceso a nuevos mercados.

De hecho, Brian Eyster argumenta que "[...] el enfoque de la Ruta Marítima de la Seda es apoyar y facilitar el floreciente crecimiento del comercio entre Asia [China en particular] y África", vínculo que, por cierto, ha tenido un crecimiento sustancial.

1.1.1.2. Alfred T. Mahan

Retomando la función del poder marítimo en geopolítica, vale la pena considerar los aportes de otro de los más sobresaliente teóricos que ofreció nuevas herramientas de análisis para la Geopolítica y que son significativas para la presente

investigación: Alfred Thayer Mahan, almirante estadounidense y profesor en la Escuela de Guerra Naval al inicio del siglo XX.

El trabajo considerado más importante del oficial naval Mahan es *La influencia del poder naval en la historia 1660-1783* (*The influence of sea power upon history 1660-1783*) publicado en el año de 1890, época en la que la expansión de Estados Unidos había llegado a sus extremos oceánicos.

En dicha obra, Mahan hizo empleo de la Historia -principalmente de Europa- y de determinadas condiciones geográficas -o naturales, como él las llamó, y que tuvieron como modelo ideal a Gran Bretaña- para arrojar una serie de premisas que debían ser seguidas por su propia nación a fin de lanzarse al exterior y consolidar un poder naval superior al resto de las naciones, lo cual representaría un factor de poder, prosperidad, riqueza y dominio.

Ahí mismo reconoció que “El uso y el control del mar es y ha sido un factor importante en la historia mundial”²¹, determinante en el triunfo o la caída de los imperios, además de que los viajes y el tráfico por agua siempre han sido más fáciles y baratos que por tierra²².

Al inicio de su texto, Mahan asevera que no todas las naciones tienen la capacidad de consolidar un poder marítimo, pues existe una serie de condiciones que lo afectan, las cuales son: la posición geográfica, la conformación física y la extensión del territorio como condiciones naturales; además, el número de población, carácter nacional y carácter del gobierno.

A través de algunas máximas, Mahan retrata la relevancia de tales condiciones para el poder marítimo. Por ejemplo, cuando escribe sobre la posición geográfica, afirma que “[...] si la naturaleza ha colocado a un país de tal manera que tiene fácil acceso

²¹ Alfred T. Mahan, “Análisis de los elementos del poder naval”, *Geopolítica(s). Revista de Estudios sobre espacio y poder*, vol.4, núm. 2, 2013. El texto original, “Discussion of the Elements of Sea Power”, es el capítulo uno del libro *The Influence of Sea Power Upon History: 1660–1783* (Boston: Little, Brown and Co., 1890). La traducción al castellano fue realizada por los Tenientes de Navío Juan Cervera y Jácome y Gerardo Sobrini y Argullós.

²² Alfred T. Mahan, “Discussion of the Elements of Sea Power”, *The Influence of Sea Power Upon History: 1660–1783*, Londres, Sampson Low, Marston & Company, 1892, p. 25.

a la alta mar, mientras que al mismo tiempo controla una de las grandes vías del tráfico mundial, es evidente que el valor estratégico de su posición es muy alto”²³.

En lo que respecta a la conformación física, se destacan las líneas costeras y/o litorales de un país y su porosidad: “Cuanto más fácil sea el acceso que ofrece una frontera, en este caso el mar, a una región más allá, mayor será la tendencia de un pueblo a comunicarse con el mundo”²⁴. Por su parte, la extensión del territorio se refiere más bien a aquella de la costa marina como recurso de fuerza o debilidad.

Por otro lado, como condiciones no naturales manifiesta el número de población, y con mayor relevancia el carácter nacional y del gobierno; el primero, siendo aquella disposición y la aptitud que tiene cada pueblo para las actividades comerciales; el segundo es el resultado de un gobernante con una dirección inteligente, viéndose identificado “[...] con el espíritu del pueblo, compenetrándose con sus verdaderas inclinaciones”²⁵.

En conjunto, estas condiciones serían las bases para que una nación tuviera la oportunidad de ser una potencia naval, sin embargo, las características necesarias no se limitan a estos aspectos.

El crecimiento del poder marítimo se basaría en otra vertiente que implica la siguiente relación de factores: el comercio marítimo pacífico (producción), un medio para el intercambio de productos (flota mercante) y posesiones en ultramar o (colonias/bases) con el objetivo de facilitar el campo de operaciones de la flota y así acceder a mercados exteriores y aumentando la riqueza de la nación.

²³ *Ibid.*, pp. 31-32.

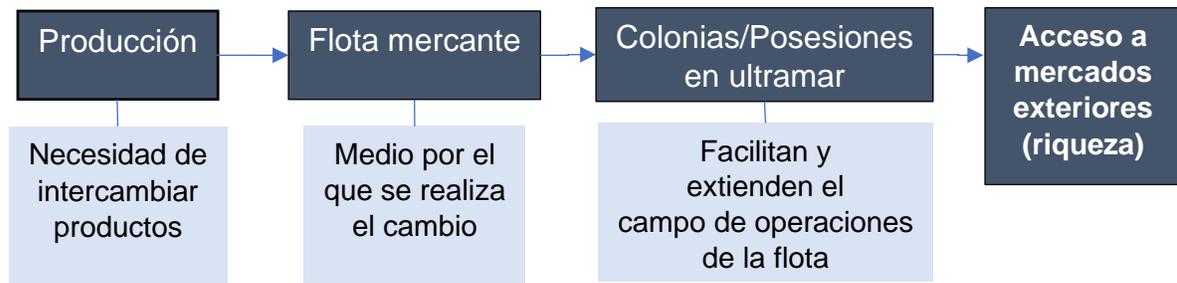
²⁴ Alfred T. Mahan, *op. cit.*, p. 35.

²⁵ Alfred T. Mahan, *op. cit.*, p. 329.

Para comprender la lógica seguida por las naciones marítimas de acuerdo con Mahan se ilustra el siguiente esquema:

Esquema 2. Elementos del poder naval

Factores para el crecimiento del poder marítimo



Condiciones que afectan el poder marítimo



Fuente: Elaboración propia con base en en Alfred T. Mahan, en *El interés de Estados Unidos de América en el poderío marítimo. Presente y futuro*, Colombia, Editorial UNIBIBLOS, 1890.

A finales del siglo XIX, Mahan interpretó con gran claridad que los tiempos habían cambiado para las relaciones internas y externas de Estados Unidos, “[...] previendo una gran oportunidad para que la Unión saliera de su aislamiento y participara en la expansión imperialista que se estaba dando en el mundo”²⁶.

²⁶Camilo Domínguez, “Prólogo. El pensamiento geopolítico de Alfred Mahan y la expansión imperial norteamericana”, en Alfred T. Mahan, en *El interés de Estados Unidos de América en el poderío marítimo. Presente y futuro*, Colombia, Editorial UNIBIBLOS, 1890, p. 16.

Para ello, como se recalca en el esquema 1, era imperativo el comercio marítimo mediante el control de territorios en ultramar; a eso se refiere cuando menciona que “[...] la madre patria, al buscar un nuevo mercado para dar salida a sus productos, [...] y más comodidades y riquezas para sí misma, obtenía y conquistaba un pedazo de territorio situado en un país extranjero”²⁷.

En ese sentido, Mahan reconoció la necesidad de tener estaciones a lo largo de las rutas navegables ya fuera de tipo militar, comercial, estratégica, o una combinación entre las anteriores. Argumentaba que en la medida que las flotas mercantes de una nación fuesen extendiendo su campo de operaciones, separándose de las costas del país en cuestión, era vital disponer de determinados puntos confiables para sus buques.

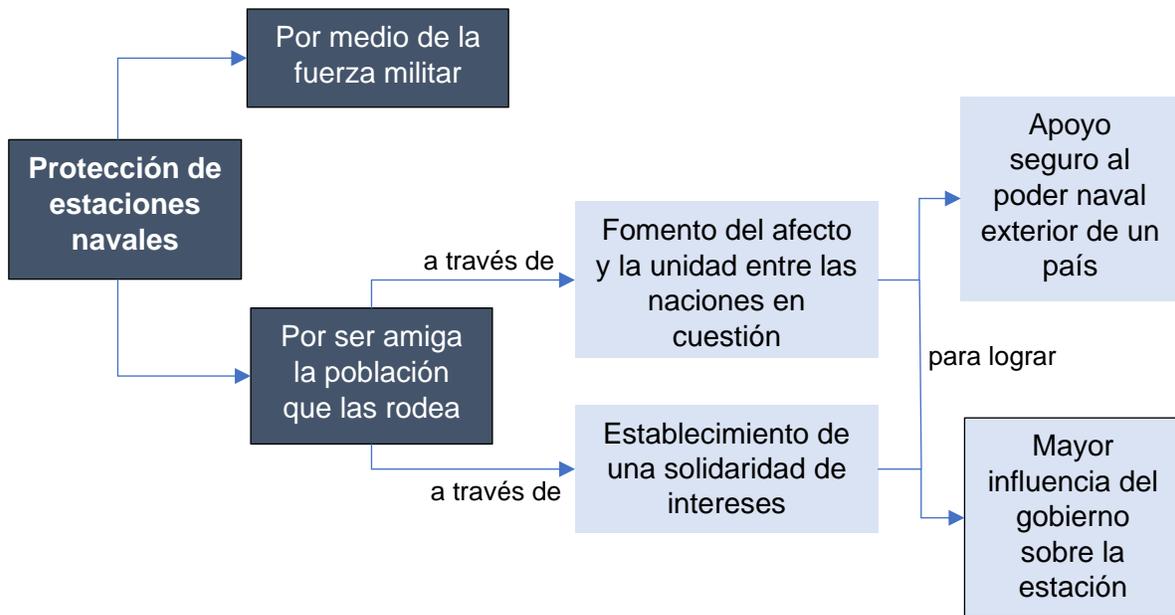
De ahí parte la explicación de la lucha histórica por el control del Canal de Suez, por ejemplo, o del Istmo centroamericano, que después se materializaría como el Canal de Panamá, cuya geografía estratégica sigue vigente dado su papel para el comercio. Incluso subraya el carácter de las colonias cuyo atractivo se basó en su ubicación asentada sobre una costa o en los márgenes de grandes y trascendentales ríos, medios navegables para la exportación e importación de mercancías, así como punto de entrada y salida de estas.

Para Mahan serían aún más valiosas aquellas bases o estaciones donde se unieran grandes líneas de comunicación por tierra y por agua, valor que Mackinder posteriormente otorgaría a esta clase de territorios a lo largo de su “creciente marginal”.

²⁷ Alfred T. Mahan, *op. cit.*, p. 307.

La adquisición y la protección de dichas estaciones podían darse de dos formas: por medio de la fuerza militar o bien por ser amiga la población que las rodea. Esta última representaba mayores beneficios que la primera. Así lo expuso el almirante estadounidense:

Esquema 3. Control y protección de estaciones navales



Fuente: Elaboración propia con base en en Alfred T. Mahan, en *El interés de Estados Unidos de América en el poderío marítimo. Presente y futuro*, Colombia, Editorial UNIBIBLOS, 1890.

Si bien el análisis de Mahan se apega a una realidad que considera la mayor parte del tiempo el enfrentamiento y los conflictos bélicos con enemigos, también apela a la estrategia en tiempos de paz, caso que se refleja en el esquema anterior donde se reconoce que la generación de lazos de afecto y el estrechamiento de intereses compartidos pueden ser piezas clave para influir sobre determinado territorio con el propósito de facilitar los objetivos establecidos por el país que desea controlar estratégicamente un espacio.

Otro de los factores que impulsó en Mahan la necesidad de controlar estos puntos estratégicos fue la inestabilidad y/o debilidad de los pueblos alrededor de aquellos, situaciones que aportaban al detrimento de los intereses del Estado interesado en dichos territorios. Por tal razón, en su texto deja implícitos tres objetivos: fortalecer

la capacidad naval, tomar los puntos estratégicos, y apoderarse del Istmo y construir el canal [intereses de Estados Unidos para su crecimiento económico y comercial]”²⁸.

En este panorama estratégico, para Mahan y desde la realidad específica de su país, la estabilidad regional era de suma importancia para garantizar los intereses nacionales y la seguridad estadounidenses, sumándose aquella como otro elemento de análisis en la dinámica geopolítica dentro del contexto marítimo.

Ahora bien, siendo contempladas las premisas principales de Alfred Mahan, se verá cómo es que se pueden emplear en el presente caso de estudio.

A propósito de las condiciones naturales, la posición geográfica favorable que Mahan describe, caracterizada por tener fácil acceso a la alta mar y controlar un punto importante del tráfico mundial, son peculiaridades que empatan parcialmente con China, pues si bien cuenta con un litoral continental de 18,000 km² que le permite salir al océano Pacífico, el acceso a otras áreas marítimas para su comunicación con el mundo -en términos de transporte- se ha visto mermado por un entorno de conflictos regionales donde no puede ejercer el control que quisiera.

El mejor ejemplo es su paso obligado por el estrecho de Malaca para transitar hacia occidente, lo que le genera incomodidad.

Es precisamente debido a esta carencia que China ha buscado una oportunidad de ejercer ese control fuera de su radar geográfico cercano y en Yibuti ha encontrado un potencial aliado, cuya posición geográfica le es favorable al localizarse en uno de los *chokepoints*²⁹ más estratégicos del mundo.

²⁸ La construcción de un canal interoceánico era indispensable para el desarrollo y defensa de la Unión; su argumento central estriba en la debilidad que sufre la flota norteamericana por estar dividida entre el Pacífico y el Atlántico a una gran distancia real entre sí, debido a que para unirse debían dar la vuelta por el Cabo de Hornos, al sur del continente americano. Camilo Domínguez, *op. cit.*, p. 20.

²⁹ La definición de la Administración de Información Energética de Estados Unidos (EIA, por sus siglas en inglés) los reconoce como “canales estrechos a lo largo de rutas marítimas mundiales ampliamente utilizadas”. U.S. Energy Information Administration, “The Suez Canal and SUMED Pipeline are critical chokepoints for oil and natural gas trade”, [en línea], Estados Unidos, 23 de julio de 2019, p. 1. Dirección URL: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=40152#:~:text=Petroleum%20exports%20from%2>

Con respecto a la conformación física y la extensión del territorio, que se traducen en las fronteras marítimas y su longitud como factores influyentes en la comunicación con otras partes del planeta, así como en el poderío marítimo de una nación, cabe decir que China ocupa el octavo lugar a nivel mundial³⁰ en lo que a líneas costeras se refiere, con un total de 32,000 km² contemplando el litoral continental e insular.

Ahora, ¿cuál es la implicación de todo esto? Según Mahan la frontera marítima no tiene valor alguno o potencial si no es acompañada de puertos; China cuenta con siete de los diez puertos más grandes del globo³¹ y es uno de los principales exportadores de servicios de gestión portuaria.

Como mayor exportador del mundo y segundo mayor importador controla una quinta parte de la flota de contenedores más grandes del mundo³², fracción que aspira a ser mayor ante la congestión de los corredores de transporte entre el Este de Asia, Europa y África en los próximos años.

Este hecho define el valor que tiene la gestión y el control sobre puntos estratégicos para China, en tanto son útiles como medio para el flujo de sus bienes y mercancías hacia destinos importantes. Es aquí donde se liga la necesidad de tal control en términos comerciales y militares a través de la adquisición de estaciones navales a las que Mahan se refiere.

Así, tomando como guía el esquema 2, es notable que China optó por ser amiga de Yibuti, la nación que rodea el espacio estratégico comprendido en el estrecho Bal al-Mandeb y el Golfo de Adén -puerta de entrada al Mar Rojo y al Canal de Suez-, motivándola a través de un discurso de solidaridad de intereses que Mahan

0Persian%20Gulf,Saudi%20Arabia%20to%20European%20countries. [consulta: 8 de agosto de 2020].

³⁰ Embajada de la República Popular China en la República de Cuba, "Geografía", [en línea], Dirección URL: <http://cu.chineseembassy.org/esp/gk/zggk/t991624.htm> [consulta: 31 de julio de 2019].

³¹ Jimena Puga Gómez, "Una nueva Ruta de la Seda para el Siglo XXI", [en línea], *Global Affairs. Strategic studies*, España, Universidad de Navarra, 22 de enero de 2018, Dirección URL: <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/una-nueva-ruta-de-la-seda-para-el-siglo-xxi> [consulta: 31 de julio de 2019].

³² Cfr. Alex Rodríguez, *op. cit.*, p. 13.

considera en su análisis y al que Xi Jinping se ha empeñado en denominar una “comunidad de intereses compartidos”, aceptando que “[...] los intereses y prioridades nacionales divergentes, así como los acontecimientos imprevistos, podrían presentar un serio desafío”³³.

A partir de lo anterior se ilustra la mencionada relación producción-flota mercante-posesiones en ultramar en el caso chino.

Además, considerando la estabilidad regional como elemento de análisis geopolítico, se comprende por qué China ha establecido su primera base militar fuera de sus fronteras nacionales en Yibuti, colindante con el Golfo de Adén, mismo en el que se han intensificado las actividades de piratería, cuya existencia implica un óbice para el desarrollo de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, y, por ende, para la satisfacción de los intereses nacionales chinos.

Continuando con la misma idea, de acuerdo con las *Metas de la Iniciativa de la Franja y la Ruta* que publica el gobierno chino a través de su página de internet denominada *Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional* con datos aprobados por el Ministerio de Comercio de la República Popular China “La Ruta de la Seda de la paz³⁴ descansa en dos pilares mutuamente complementarios: un entorno de estabilidad relativa, indispensable para que la Iniciativa de la Franja y la Ruta prospere, y esfuerzos concertados por construir una red comercial que contribuya a la paz y la estabilidad regionales³⁵”.

Este argumento indica claramente la importancia que tiene para la nación asiática, en primera instancia, mantener y/o procurar un ambiente consistente y estable

³³ Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional, “Metas de la Iniciativa de la Franja y la Ruta”, [en línea], China, 7 de mayo de 2017, Dirección URL: http://spanish.mofcom.gov.cn/article/zt_franjayruta/PhotoNews/201705/20170502573302.shtml [consulta: 14 de septiembre de 2018].

³⁴ De acuerdo con la fuente citada, las metas se indican de acuerdo con las siguientes categorías: Comunidad de Intereses Compartidos, Comunidad de Responsabilidad Compartida, Comunidad de Futuro Compartido, Ruta de la Seda del Desarrollo Ecológico, Ruta de la Seda de la Cooperación en Salud, Ruta de la Seda de la Inteligencia y Ruta de la Seda de la Paz.

³⁵ Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional, “Metas de la Iniciativa de la Franja y la Ruta”, [en línea], China, 7 de mayo de 2017, Dirección URL: http://spanish.mofcom.gov.cn/article/zt_franjayruta/PhotoNews/201705/20170502573302.shtml [consulta: 14 de septiembre de 2018].

dentro de los países implicados en su proyecto frente a posibles amenazas, ello con la finalidad de, en segunda instancia, concretar un vínculo comercial que represente un “medio para la paz” de los espacios territoriales en cuestión, siguiendo la retórica china.

Asimismo, con miras a consolidar la estabilidad a la que se ha hecho referencia, vale la pena mencionar que China ha configurado una estrategia de “Responsabilidad Compartida” que confía en que “Solo mediante los esfuerzos conjuntos [...] se puede neutralizar cualquier amenaza al progreso³⁶”.

Finalmente, puede decirse que al igual que lo pensó y propuso Alfred Mahan en su realidad específica, China ha abandonado su postura aislacionista y ha vuelto los ojos al exterior al apostar por una participación internacional más proactiva, pues así como el futuro estadounidense “[...] dependía de la fortaleza que adquiriera Estados Unidos para lograr nuevos mercados, lo cual sólo podría lograrse por medio del poder marítimo”³⁷, el futuro éxito de la Iniciativa de la Franja y la Ruta y en específico de la Ruta Marítima de la Seda requiere de la influencia sobre puntos estratégicos a través de la consolidación paulatina de una presencia naval militar, sin dejar de lado otras estrategias, claro está, ya que de acuerdo con el mismo Mahan, “[...] el poderío marítimo como fuerza impulsadora [...] surge de un proceso donde se integran todas las fuerzas económicas, sociales, políticas y militares³⁸”.

En este sentido, el poder marítimo en la era de Xi Jinping ha tomado más importancia que nunca ya que los niveles de integración económica mundial, los patrones intraasiáticos, transpacíficos y euroasiáticos del comercio chino, el grado de producción e intercambio en ciertas zonas del litoral chino y el desarrollo de su seguridad energética, todos ellos representados en la IFR, son algunos de los aspectos que están impulsando la importancia de los vínculos marítimos de China con el exterior.

³⁶ *Idem.*

³⁷ Camilo Domínguez, *op. cit.*, p. 20.

³⁸ Camilo Domínguez, *op. cit.*, p. 18.

Esto explica la necesidad del gobierno chino de proteger las líneas marítimas de comunicación, fortaleciendo su poderío naval e incrementando su presencia en los mares mediante un cambio del enfoque de la Armada china de la “defensa de los mares cercanos” a la “protección de los mares lejanos” (*far seas protection*)³⁹.

Dicho lo anterior, puede notarse que las ideas aquí expuestas por pensadores de los siglos XIX y XX y los argumentos seguidos de aquellas, representan una forma útil de interpretar una iniciativa marítima de conexión internacional como lo es la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI ya que aportan herramientas de análisis significativas y aplicables a la realidad del caso de estudio.

No obstante, debido al contexto de globalización en que se circunscriben las relaciones internacionales de los actores en cuestión, esta investigación considera necesario hacer una revisión de otra perspectiva de la Geopolítica que aporte nuevos elementos y contribuya al análisis.

1.1.2. El contenido de la Geopolítica en el siglo XXI

El constante cambio del medio internacional -y en general, mundial-, ha conducido a la necesidad de hacer una revisión del contenido de la Geopolítica de los siglos XIX y XX de manera que esta se adapte más adecuadamente a las condiciones del nuevo siglo.

El mundo contemporáneo y los elementos que lo rigen se basan en la lógica de la globalización, misma que se caracteriza por el libre mercado, los flujos de capital que trascienden fronteras nacionales a través de la dinámica del intercambio, así como el creciente papel de nuevos actores en el medio internacional; tal carácter del mundo y por lo tanto de las relaciones internacionales es innegable.

De cualquier manera, ello no supone que la Geopolítica ha perdido su valor sino todo lo contrario; ha recobrado importancia y se ha complejizado, a la par de los diversos ajustes y configuraciones del sistema internacional. En ese sentido, de

³⁹ State Council Information Office, *China's National Defense in the New Era*, [en línea], 24 de julio de 2019, Dirección URL: http://english.scio.gov.cn/2019-07/24/content_75026800.htm [consulta: 11 de abril de 2020].

acuerdo con Saul Cohen, la globalización no proscribire el empleo de la geografía, más bien, se ajusta a ella y cambia las configuraciones que establece.

Debido a estas razones, el contenido de la Geopolítica actual debe ser entendido como un área o un campo de estudios interdisciplinario, y por lo tanto, los análisis elaborados tendrían que ser del mismo carácter.

De hecho, cabe decir que quienes han iniciado y nutrido la Geopolítica no provienen de un área única de conocimiento: hubo juristas, como Kjellén; geógrafos como Mackinder; militares como Mahan y Haushofer, entre otros especialistas. Entonces, si la Geopolítica no ha pertenecido a una sola área del conocimiento ¿por qué tendría que ser diferente ahora?

El propósito de asentar tal anotación es para aclarar que los postulados de Halford Mackinder y Alfred Mahan que previamente se han desarrollado para intentar dar explicación al presente caso de estudio si bien contribuyen a entender la realidad en cuestión, requieren ser complementados con otros elementos que también construyen el contenido de la Geopolítica en el siglo XXI, siendo el económico, uno de los de mayor peso para este caso.

No se trata únicamente de la capacidad de tener posesiones en ultramar, de la tendencia del territorio al mar o a la tierra, de la posición geográfica o el volumen de producción, ni de los medios de movilidad o las flotas mercantes, la Geopolítica también se trata de diplomacia, recursos económicos, estrategia, tecnología, el carácter del gobierno, entre otros factores que darán paso a una mayor influencia y/o adquisición de poder por parte del Estado.

Es por ello que a continuación se presenta una tipología que vincula la Geopolítica con otras ciencias y de qué manera cabe la primera con estas últimas de acuerdo con algunos autores contemporáneos:

Desde la perspectiva de la Geografía, una de las ciencias madres de la Geopolítica y cuya combinación con la Ciencia Política resultó en geografía política, la Geopolítica representa un análisis del ámbito geográfico y los procesos políticos.

Asimismo, estudia las dinámicas del escenario internacional desde una perspectiva espacial o geográfica⁴⁰.

La perspectiva de la Ciencia Política no puede deslindarse de la Geografía ya que ambas son la primera piedra en la construcción del concepto. Los exponentes contemporáneos de estas ramas de conocimiento están de acuerdo en que la Geopolítica es un objeto de estudio dinámico e interdisciplinario donde la Geografía contribuye con la noción del espacio, pero también la Economía con la idea de riqueza y recursos, o la Historia con sus lecciones de evolución y dinámica. A su vez, las Relaciones Internacionales aportan la concepción del poder e interrelación⁴¹.

Por su parte, también se encuentra el punto de vista de las Ciencias Militares, arista que también acepta la influencia tanto de factores geográficos, históricos, políticos, económicos y sociales en la proyección del Estado como parte de un análisis geopolítico. Asegura que la geopolítica es una guía para el estadista en la toma de decisiones ya sea de política interior o externa⁴², pero también para orientar al militar en la preparación de la defensa nacional y la conducción estratégica⁴³.

Por ejemplo, los objetivos políticos del Estado tienen la particularidad de lograrse por medios pacíficos o por la fuerza, aisladamente o en alianza con otros, dependiendo de si los medios humanos y/o recursos materiales de que dispone son suficientes, además de las condiciones geográficas imperantes. A partir de la revisión de todos esos factores, las conclusiones geopolíticas ayudarán a la elaboración de una estrategia.

⁴⁰ Cfr. Geoffrey Parker, *Geopolitics: Past, Present and Future*, Reino Unido, Pinter, 1998, p. 5, en Saul Bernard Cohen, *op. cit.*, p. 16.

⁴¹ Cfr. Luis Dallanegra Pedraza, "Teoría y metodología de la geopolítica. Hacia una geopolítica de la 'construcción de poder'" [en línea], *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, vol. LII, núm. 210, México, Universidad Nacional Autónoma de México, septiembre-diciembre, 2010, pp. 15-42, Dirección URL: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=42118500002> [consulta: 10 de septiembre de 2018].

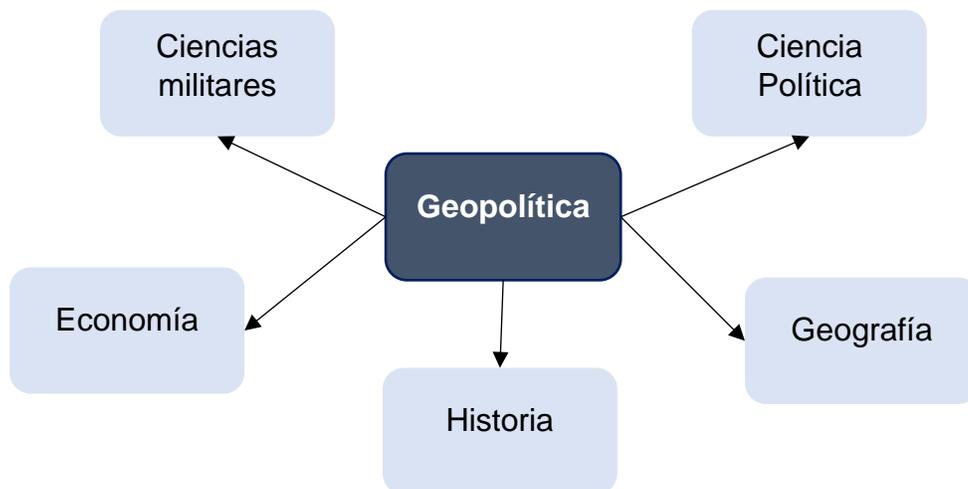
⁴² Cfr. José Luis Cadena Montenegro, *op. cit.*, p. 117.

⁴³ Cfr. Jorge Atencio, *op. cit.*, p. 41.

En ese tenor, la geoestrategia como elemento de la geopolítica actual, es la parte que analiza la organización en un determinado espacio, de las fuerzas militares, políticas y económicas de un Estado⁴⁴.

Por otro lado, hay autores que otorgan mayor peso a lo económico, tal es el caso de Jean-Marc F. Blanchard y Colin Flint, quienes argumentan que “[...] los objetivos, acciones y resultados de la geopolítica son una combinación de política y economía, por lo que la geopolítica es no mejor vista como puramente política o estratégica o de manera tan restringida como geoeconomía⁴⁵”.

Esquema 4. La geopolítica y su relación con otras ciencias en el siglo XXI



Fuente: Elaboración propia

De esta forma, es posible notar que hablar de Geopolítica no implica única y absolutamente enfocarse en la toma de decisiones políticas con base en las condiciones del medio geográfico en cuestión; las definiciones hasta aquí

⁴⁴ Lorenzo López Trigel y Benito Del Pozo Paz, *Geografía política*, Ed. Cátedra S.A., Madrid, 1999, p. 282, citado por José Luis Cadena Montenegro, *op. cit.*, p. 130.

⁴⁵ Colin Gray, *The Geopolitics of Super Power*, Kentucky, University of Kentucky Press, 1988; Julien Mercille, “The Radical Geopolitics of U.S. Foreign Policy: Geopolitical and Geoconomics Logics of Power”, *Political Geography*, núm. 27, 2008, pp. 570–86 en Jean-Marc Blanchard y Colin Flint, *op. cit.*, p. 232.

presentadas han evidenciado la participación de diversos agentes que juegan un papel esencial en el análisis geopolítico.

Tomando en cuenta tales factores, resulta imperativo que se comprenda que la Iniciativa de la Franja y la Ruta, de la que se deriva la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI auspiciada por el gobierno chino tiene consideraciones históricas (retomadas por el presidente Xi Jinping), geográficas, sobre las cuales ejerce su estrategia, políticas y de seguridad, así como un plan que, si bien implica objetivos políticos, también proyecta finalidades y medios esencialmente de carácter económico.

Respecto a ese último punto, algunos analistas como Jean-Marc Blanchard y Colin Flint resuelven que un enfoque “que considere la acumulación de capital y el control territorial como actividades necesarias y mutuamente complementarias es la forma más efectiva de interpretar proyectos geopolíticos como la NRMS (Nueva Ruta Marítima de la Seda)⁴⁶”.

Otro ejemplo que evidencia el carácter geopolítico del tema en cuestión se halla en las *Metas de la Iniciativa de la Franja y la Ruta* donde se lee lo siguiente: “La iniciativa dependerá de una amplia cooperación económica internacional para promover la conectividad y facilitar el comercio y la inversión. Contempla un mundo de nuevo crecimiento económico, donde las estrategias en beneficio mutuo sean favorecidas⁴⁷”.

En tales palabras se hace referencia a la conectividad, la cual equivale en este discurso a infraestructura, que implica necesariamente la evaluación del medio geográfico para orientar las acciones de política externa; a la cooperación internacional, que va de la mano del ejercicio político de negociación y/o toma de decisiones; al crecimiento económico así como al comercio y la inversión, ámbitos que se relacionan con la política económica; y finalmente a la estrategia, resultado

⁴⁶ *Idem.*

⁴⁷ Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional, *op. cit.*

del análisis geopolítico. Todo ello en conjunto como medio para la satisfacción de los intereses del Estado.

Así, el contenido de la Geopolítica actual como campo de estudio multidisciplinario es una herramienta útil para un análisis del mundo contemporáneo. La Geopolítica no necesariamente tiene que contemplarse como una teoría que se sigue al pie de la letra, los privilegios que provee emplear este campo de estudio radican en que se habla de un concepto multidisciplinario y susceptible de ajustarse a realidades particulares.

De esa manera, el cúmulo de conocimientos y herramientas que sigue brindando el concepto bien podría ser utilizado como un método de análisis identificando las variables adecuadas para el caso de estudio y la forma en que aquellas se comportan, así como el papel que realizan de los Estados y/o los actores implicados en el proceso de consecución de sus intereses.

A este respecto, Hans Weigert, Catedrático de Relaciones Internacionales en el Trinity College de la Universidad de Cambridge y autor de diversos estudios en el campo de la Geopolítica alemana considera que

No hay tal cosa como una ciencia general de la geopolítica. No tiene una forma singular. Hay tantas geopolíticas como estados en conflicto luchando bajo condiciones geográficas que son, como en el caso de poderes marítimos y poderes terrestres, por ejemplo, tan diferentes como lo es el día de la noche⁴⁸.

Por esta razón, para la realidad particular que atañe a este trabajo sobre la dinámica geopolítica de China en Yibuti en el marco de la Nueva Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, resulta prudente añadir al análisis geopolítico algunos de los elementos que relata Saul Cohen y que se desglosan brevemente en el siguiente apartado.

⁴⁸ Hans Weigert, "Haushofer and the Pacific", *Foreign Affairs*, vol. 20, núm. 4, 1942, p. 733.

1.1.3. Los pilares del poder de Saul Cohen en el análisis geopolítico: el caso de China

Si en una cosa coinciden las diversas concepciones y aportaciones de Geopolítica es en la necesidad de adquirir mayor poder. A este aspecto Saul Cohen le dedica un espacio en su obra *Geopolítica: la geografía de las relaciones internacionales (Geopolitics: the geography of international relations)*, cuyos aportes servirán como base explicativa de las potencialidades del Estado chino en la estructuración de su proyecto y su configuración en el entorno internacional actual.

De acuerdo con el autor, la afirmación de poder de una nación descansa en los siguientes pilares: a) Fuerza militar abrumadora y la voluntad de usarla; b) Energía económica excedente que permita proporcionar ayuda e inversión en otros Estados; y c) Liderazgo ideológico que sirva como modelo para otras naciones⁴⁹.

a) Fuerza militar abrumadora y la voluntad de usarla

Con respecto a la fuerza militar, cabe destacar que el gasto militar de China ha aumentado de manera constante durante 26 años, en línea con el crecimiento de su economía. Esto con miras a consolidar un “ejército de clase mundial” de acuerdo con las metas que Xi Jinping planea lograr para la nación asiática.

Según el informe anual del Pentágono al Congreso de Estados Unidos el cual se titula *Desarrollos militares y de seguridad que involucran a la República Popular China 2018 (Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2018)* el Ejército Popular de Liberación (EPL) de China está mejorando en varios ámbitos y haciéndose más flexible.

Esto significa que China está llevando a cabo una modernización del ejército de manera que sea capaz de que sus tropas se conviertan en una fuerza conjunta con las habilidades necesarias para realizar operaciones combinadas aire-tierra-mar.

⁴⁹ Cfr. Saul Bernard Cohen, *Geopolitics: the geography of international relations*, Reino Unido, Rowman and Littlefield, 2015, tercera edición, p. 10.

Asimismo, según el informe, el EPL está empleando multiplicadores de fuerza de alta tecnología que lo vuelven más “letal” a través del incremento y mejora en defensa aérea, artillería, mantenimiento, ingenieros y sistemas de defensa química en todos los niveles, así como una flota de drones furtivos de largo alcance, sólo por mencionar algunos aspectos.

Ante estos hechos, Washington ha llegado a la conclusión de que la fuerza armada de China está globalizándose, llegando a espacios más allá del Pacífico occidental. Esto no está lejos de ser verdad y ciertamente el proceso de modernización de las fuerzas armadas chinas se ha enfocado de manera sustancial en la Armada del Ejército Popular de Liberación (AEPL) -la rama naval del Ejército Popular de Liberación de China- como resultado de su creciente importancia en la defensa de los intereses nacionales del país fuera de sus fronteras nacionales.

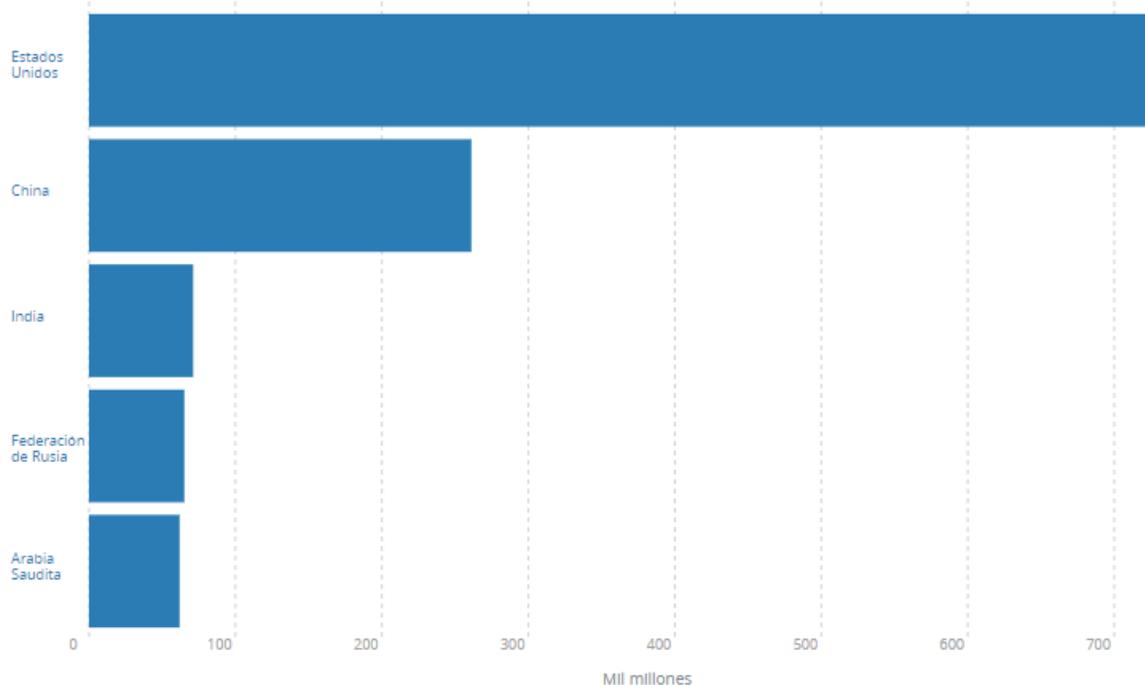
Esto se puede comprobar al hacer una revisión del libro blanco de defensa publicado en 2019 titulado *La Defensa Nacional de China en la Nueva Era*, mismo que señala que “los intereses de ultramar son una parte crucial de los intereses nacionales de China” y que “la AEPL está acelerando la transición de sus tareas desde la defensa en los mares cercanos a misiones de protección en los mares lejanos”⁵⁰. Esta estrategia es piedra angular para la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI.

Como ejemplo de lo anterior se puede mencionar la primera base militar de China fuera de sus fronteras nacionales en Yibuti, donde también se encuentra la base militar estadounidense más importante y grande en todo el continente africano, Campo Lemonnier.

A su vez, la modernización del ejército chino ha sido posible gracias al incremento del gasto militar, que a pesar de no ser superior al estadounidense; sí es visiblemente superior al de otras potencias.

⁵⁰ The State Council Information Office of the People’s Republic of China, “China’s National Defense in the New Era”, 24 de julio de 2019, Dirección URL: http://english.scio.gov.cn/2019-07/24/content_75026800.htm [consulta: 2 de noviembre de 2020].

Gráfica 1. Gasto militar en 2020 (miles de millones de dólares)



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Internacional de Investigación para la paz de Estocolmo, “World military spending rises to almost \$2 trillion in 2020”, [en línea], Dirección URL: <https://sipri.org/media/press-release/2021/world-military-spending-rises-almost-2-trillion-2020>

Antes de la instalación logística china en Yibuti inaugurada en 2017, a pesar de tener un ejército numeroso, China no tenía una presencia significativa fuera del país asiático en términos militares. Después de esta primera base, se presume que no será la única en el mundo.

b) Energía económica excedente que permita proporcionar ayuda e inversión en otros Estados

China es la segunda economía más grande en todo el mundo y si por algo sobresale encima del resto de los países, es por su acelerado crecimiento económico.

Durante 2018, China registró un crecimiento del PIB de 6.6%, con tasas de crecimiento que se han mantenido por arriba de dicho porcentaje desde años anteriores, siendo uno de los países con mayor crecimiento en todo el mundo.

Tabla 4. Producto Interno Bruto de China

Año	PIB (billones de dólares)
2013	9,570
2014	10,438
2015	11,016
2016	11,138
2017	12,143
2018	13,608
2019	14,340

Tabla 5. Tasa de crecimiento del Producto Interno Bruto

Año	Crecimiento (%)
2013	7.8
2014	7.3
2015	6.9
2016	6.7
2017	6.8
2018	6.6
2019	5.9

Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional

A pesar de la ralentización de la economía china, del creciente proteccionismo y la guerra comercial con Estados Unidos que se desató en 2019, funcionarios chinos han manifestado que la economía de su país ha mantenido un sólido impulso de crecimiento⁵¹.

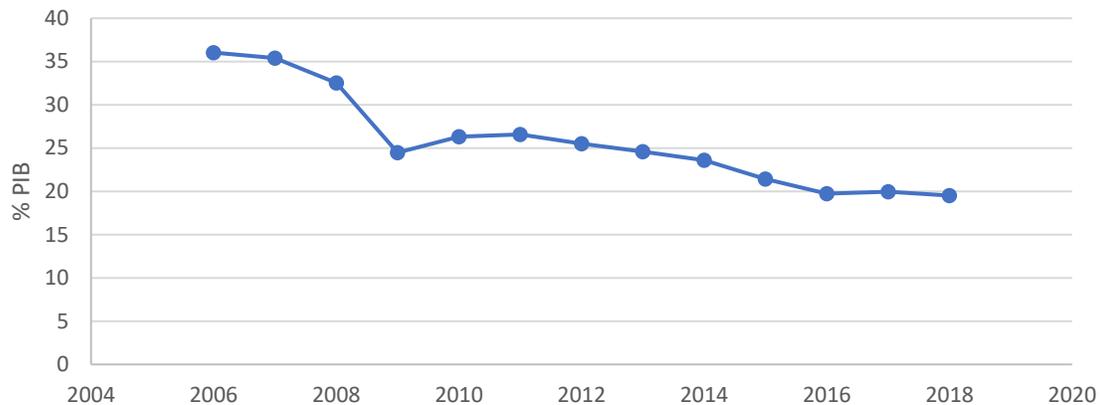
Esto se debe en cierta medida al modelo que China ha configurado en el cual el consumo ha sido el motor más importante de la economía: durante el primer semestre de 2018 el consumo contribuyó al 78.5% de la expansión económica del país, 14.2% más que en el mismo período del año previo⁵².

En lo que se refiere a las exportaciones, motor clave del crecimiento económico del país, China se ha vuelto menos vulnerable a la incertidumbre externa a causa de la diversificación de su comercio a nivel internacional, que parte de la búsqueda de mercados para sus productos a través de la cooperación con países de diferentes regiones del mundo. Este fenómeno es algo que China busca incentivar con la implementación de la IRF.

⁵¹ Ministerio de Comercio de la República Popular China, "Observatorio Económico: Estadísticas revelan resiliencia de economía china", [en línea], China, 7 de octubre de 2018, Dirección URL: <http://spanish.mofcom.gov.cn/article/reportajeexterior/201810/20181002793444.shtml> [consulta: 1 de agosto de 2019].

⁵² *Idem*.

Gráfica 2. Exportaciones de bienes y servicios (% del PIB)



Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Mundial

Los presentes datos representan una prueba de la resiliencia de la economía china, que, con una visión a largo plazo proveniente del gobierno, ha logrado consolidarse no sólo como una economía de elevado crecimiento, sino como un instrumento de poder e influencia en otras latitudes. A su vez, dicho potencial le ha dado a China las capacidades de llevar a cabo un proyecto de la talla de la IFR.

Al representar una red de conectividad, las rutas contempladas en la iniciativa atraviesan alrededor de 60 países mediante la construcción de una red de infraestructuras y comercio a través de éstas, lo que equivale a una fuerte inversión en proyectos de diversa índole bajo la retórica de beneficio mutuo.

De acuerdo con el responsable del Departamento de Inversión en el Exterior y Cooperación Económica del Ministerio de Comercio de China

- 1) Los países de la IFR se han convertido cada vez más en los destinos populares de la inversión china.
- 2) Cada vez se incrementa más el número de países a lo largo de la ruta en los que la inversión china supera los 100 millones de dólares

Asimismo, según medios oficiales chinos, de 2013 a 2018, la inversión directa de China en los países de la Franja y la Ruta superó los 90,000 millones de dólares⁵³.

De este modo, otros Estados han encontrado en China una alianza estratégica en términos de inversión y relaciones comerciales, pues consideran que la nación asiática tiene las capacidades y el compromiso para cumplir sus acuerdos ya que en la medida que crece su economía, esta puede hacer mayores contribuciones a través del incremento del consumo y la inversión en el extranjero.

En suma, este hecho que se ha convertido en un importante elemento de poder para ejercer la influencia china, ya sea en la búsqueda de recursos naturales y energía, de nuevos mercados para sus productos o bien para configurar un mundo donde imperen sus propias reglas.

c) Liderazgo ideológico que sirva como modelo para otras naciones

Si bien no se puede negar que los valores estadounidenses continúan impregnados en la política de varios países, el estrechamiento de los vínculos de China con varias naciones del mundo la han colocado como una nación que importa, con una nación visible y que ha superado los niveles de influencia con respecto a las potencias occidentales en determinadas regiones del mundo.

Para comenzar, China ya no es más una nación aislada del mundo; las reformas de apertura económica iniciadas desde la década de los setenta con Deng Xiaoping se han intensificado y ampliado no sólo al ámbito económico sino también al político y cultural con la administración del presidente Xi Jinping, quien además ha presumido y defendido la eficacia del “socialismo con peculiaridades chinas de la nueva era”.

China ha sostenido una participación consistente en diversos organismos internacionales reafirmando la proactividad de su presencia al exterior y su preocupación e interés por los temas de la agenda internacional.

⁵³ Cfr. Xinhua, “(Franja y Ruta) Enfoque de China: Iniciativa de Franja y Ruta es plataforma prometedora para cooperación internacional”, [en línea], *Xinhuanet*, 26 de abril de 2019, Dirección URL: http://spanish.xinhuanet.com/2019-04/26/c_138013529.htm [consulta: 2 de agosto de 2019].

Asimismo, mientras ofrecía un discurso en 2014, el presidente Xi Jinping remarcó que China debería ser capaz de “[...] establecer un área de juegos internacional” y de “poner las reglas” de esos juegos.

En ese orden de ideas, durante la celebración del XIX Congreso Nacional del Partido Comunista en octubre de 2017, el presidente Xi anunciaba que para 2050

China se habrá convertido en un país situado a la cabeza en fortaleza nacional integral e influencia internacional, la prosperidad de todo el pueblo será esencialmente una realidad y este disfrutará de una vida más feliz y segura, y la nación china, con un porte que irradiará un espíritu todavía más elevado, se erguirá entre todas las naciones del mundo⁵⁴.

Como se puede notar, las aspiraciones de Xi con respecto a la imagen de China hacia el exterior se proyectan en grandes dimensiones. No se trata únicamente de generar la satisfacción del pueblo a nivel interno, sino que también va implícita una intención de demostrar que el modelo de desarrollo de china es el ideal para conseguir la prosperidad, lo cual está dando resultados positivos.

Prueba de ello son los resultados que arroja el Afrobarómetro de 2020 (ronda ocho), una red de investigación panafricana en la cual se reflejan las opiniones de la población con respecto a la democracia, gobierno, condiciones económicas y temas relacionados. Las entrevistas de la octava ronda se recopilaron en 18 países del continente africano.

Los resultados del Afrobarómetro en lo concerniente a las percepciones sobre la presencia china en África se ilustran en la siguiente imagen:

⁵⁴ Xinhua, “Texto íntegro del informe presentado por Xi Jinping ante XIX Congreso Nacional de PCCH”, [en línea], *XINHUANET.com*, 3 de noviembre de 2017, Dirección URL: http://spanish.xinhuanet.com/2017-11/03/c_136726335.htm [consulta: 14 de octubre de 2018].

Tabla 6. Percepciones de China en África

China ocupa el segundo lugar:	Factores que contribuyen a una imagen de China:	
Como modelo de desarrollo (después de Estados Unidos)	positiva	negativa
Como mayor influencia externa (después de Estados Unidos)	 <p data-bbox="643 596 979 743">Inversión en infraestructura y proyectos de desarrollo</p>	 <p data-bbox="1060 625 1341 716">Baja calidad de sus productos</p>
Porcentaje de países que creen que China es una influencia algo o muy positiva		
59% (ligeramente superior a Estados Unidos)		

Fuente: Elaboración propia con datos de Afrobarometer, “Africans’ perceptions about China: A sneak peek from 18 countries”, [en línea], 3 de septiembre de 2020, Dirección URL: https://afrobarometer.org/sites/default/files/afrika-china_relations-3sept20.pdf

Las cifras presentadas revelan que China es más influyente que Estados Unidos desde la perspectiva de ciudadanos africanos y su modelo de desarrollo hace competencia con la contraparte estadounidense.

En términos generales, la percepción que se tiene de las poblaciones africanas con respecto a China es en su mayoría positiva que negativa y se cree que la injerencia de dicho país es más benéfica que perjudicial.

Este representa tan sólo un ejemplo de cómo las estrategias llevadas a cabo por el gobierno chino han dado resultados favorables en lo concerniente a la aceptación de sus proyectos en cada país y la penetración de sus valores y sus decisiones en el escenario internacional. China, hoy en día, no pasa desapercibida por casi ningún país en el mundo.

Finalmente, como resultado de los elementos analizados de Mackinder, Mahan y Cohen, de la mano de las variables identificadas en el presente caso de estudio, el planteamiento de análisis que se propone se resume en las siguientes tablas:

Tabla 7. Planteamiento de análisis geopolítico de acuerdo con los elementos de Halford Mackinder

Elementos de Halford Mackinder en el análisis geopolítico	China	Yibuti
Relación historia-geografía	Memoria histórica revivida por Xi Jinping sobre las invasiones extranjeras a China por medio de sus fronteras. Necesidad de protegerlas	Historia de colonización. Uso del territorio por naciones extranjeras para establecer sus bases militares
Tendencia del territorio	Marítima y terrestre	Marítima y terrestre
Aprovechamiento de los medios de movilidad	Múltiples proyectos de conectividad terrestre y marítima propios de la Iniciativa de la Franja y la Ruta	Infraestructura portuaria y ferroviaria impulsada por gobiernos extranjeros
Control territorial (condiciones estratégicas)	Construcción de infraestructura portuaria y militar en sitios estratégicos	Colinda con un punto estratégico del comercio mundial pero no ejerce un control significativo
Condiciones económicas	Segunda economía más grande del mundo. Economía socialista de mercado	Economía dependiente de la prestación de servicios a otros países. Régimen económico liberal
=Mayor poder e influencia en el mundo		

Fuente: Elaboración propia con elementos del análisis de Halford Mackinder

Tabla 8. Planteamiento de análisis geopolítico de acuerdo con los elementos de Alfred Mahan

Elementos de Alfred Mahan en el análisis geopolítico		China	Yibuti
Posición geográfica	¿Fácil acceso a alta mar?	Sí	Sí
	¿Controla un punto importante del tráfico mundial?	No	Colinda pero no lo controla
Extensión del territorio	Longitud de frontera marítima	32,000 km	400 km
	¿Tiene puertos?	Sí, tiene 7 de los 10 más grandes	Sí
Producción		Mayor exportador del mundo y segundo mayor importador	Escasa
Flota mercante		Controla 1/5 parte de la flota de contenedores más grande del mundo	Nula
Posesiones en ultramar		Una	Nulas
Estabilidad regional		Inestabilidad regional	País estable en un entorno de inestabilidad regional
=Acceso a mercados exteriores e incremento de poder marítimo			

Fuente: Elaboración propia con elementos del análisis de Alfred Mahan

Tabla 9. Planteamiento de análisis geopolítico de acuerdo con los elementos de Saul Cohen

Elementos de Saul Cohen en el análisis geopolítico	China
Fuerza militar	<ul style="list-style-type: none"> • Ejército modernizado • Gasto militar creciente • Presencia militar fuera de sus fronteras
Energía económica excedente que permita proporcionar ayuda e inversión en otros Estados	<ul style="list-style-type: none"> • Segunda economía más grande del mundo • Modelo de crecimiento orientado a la inversión en el extranjero
Liderazgo ideológico	<ul style="list-style-type: none"> • Promoción del modelo de desarrollo chino • Promoción del socialismo con particularidades chinas
=Incremento de poder de las naciones	

Fuente: Elaboración propia con elementos del análisis de Saul Cohen

CAPÍTULO 2. LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA. UN PROYECTO GEOPOLÍTICO DE GRANDES DIMENSIONES

Como se ha dicho en el apartado anterior, la Geopolítica guía al estadista en la toma de decisiones referentes tanto a la política interna como a la exterior. Al estar estrechamente vinculadas, no se puede dejar de lado la revisión de determinados elementos del Estado en cuestión (históricos, geográficos, económicos y políticos) a fin de discernir sus motivaciones, necesidades, objetivos y herramientas, a partir de las cuales se deriva su actuar fuera de sus fronteras.

China es un país cuyo territorio, según Mackinder, se halla colindante con las fronteras del *Heartland*, que él llamaba *Inner* o *Marginal Crescent*, caracterizado por ser parcialmente continental y parcialmente oceánico. Esta dicotomía entre potencias geocráticas/continentales y talasocráticas/marítimas, que ha formado parte del debate geopolítico desde finales del siglo XIX, contribuye a explicar por qué un proyecto como el de la IFR tiene ramificaciones tanto terrestres como marítimas, cuyo punto de origen se halla en el tercer país más grande del mundo con 9,652,910 kilómetros cuadrados⁵⁵.

En lo que respecta a la cuestión continental, la narrativa histórica demuestra que China ha sido objeto de múltiples ocupaciones, ataques e invasiones sus vecinos a través de sus 22,800 kilómetros de frontera terrestre⁵⁶, extensión ante la cual se ha visto obligada a defender su integridad territorial.

Incluso ahora en pleno siglo XXI China “[...] no puede dejar de cuidar su enorme periferia terrestre, azotada por fuerzas centrífugas (Tíbet, Xinjiang) hacia un continente que comparte con otro gigante geocrático como Rusia”⁵⁷ y la India.

⁵⁵ Banco Mundial; *Superficie (kilómetros cuadrados)*, [en línea], Dirección URL: <https://datos.bancomundial.org/indicador/AG.SRF.TOTL.K2?locations=CN> [consulta: 30 de mayo de 2019].

⁵⁶ Acorde con datos del Ministerio de Comercio de la República Popular China, *Territorio*, [en línea], República Popular China, 18 de mayo de 2012, Dirección URL: <http://spanish.mofcom.gov.cn/aarticle/activity/201205/20120508132735.html> [consulta: 30 de mayo de 2019].

⁵⁷ F. Saverio Angiò, “El poderío de China en Asia Oriental: un análisis según conceptos clásicos”, *Cuadernos de Pensamiento Político*, s/vol., núm. 49, Fundación para el Análisis y los Estudios Sociales, enero-marzo 2016, p. 162.

En lo que respecta a la cuestión marítima, China ha proyectado su presencia en este ámbito desde hace muchos años, por ejemplo el comercio por mar que sostuvo a inicios del siglo XV con la gran flota de la dinastía Ming comandada por ZhenHe. Sin embargo, fue también a partir de su extenso litoral que China se vio sometida por fuerzas colonialistas e invasiones desde mediados del siglo XIX, cuyos estragos no permitieron la continua evolución del poder marítimo chino sino hasta inicios del presente siglo.

Al tiempo que se redactan estas líneas, para China las rutas marítimas han cobrado relevancia en términos de seguridad y económicos; el intercambio mundial de sus productos y el aprovisionamiento de recursos energéticos a través de corredores marítimos que implican un menor coste que las conexiones terrestres han empujado a China a resurgir su poderío naval

Apelando al análisis del estratega Mahan, quien defendió el argumento de que el factor de prosperidad de las naciones era el control del mar a través del poder naval estructurado en dos vertientes (control mediante la superioridad naval y combinación de comercio marítimo, posesiones en ultramar y acceso privilegiado a mercados exteriores), parece ser que China ha proyectado su geopolítica de acuerdo con tales principios, pues su lanzamiento al mar, desdibujado en los planes de política exterior previos al mandato de Xi Jinping, ha comenzado.

En ese sentido, la IFR o también Nueva Ruta de la Seda del siglo XXI es un proyecto de grandes dimensiones geopolíticas que forma parte de una renovación de la política exterior china y del papel que debe jugar en el mundo; de igual forma, representa un medio para asegurar dicho papel.

A pesar de que la política exterior china ha tenido cierta continuidad desde el proceso de reforma y apertura de finales de los setenta, es importante explicar de forma general el proceso de creciente acercamiento entre China y África desde mediados del siglo XX y hasta la primera década del presente, ya que con la llegada de Xi Jinping al poder en 2013 -cuyo mandato subraya el estrechamiento de relaciones con África en aras de consolidar la Iniciativa de la Franja y la Ruta- la política exterior se ha reconfigurado significativamente.

Es también por esta razón que, antes de abordar el desarrollo de la IFR, es necesario retomar los pilares de la política exterior de Xi Jinping que se describirán en el presente capítulo.

2.1. Panorama general de la política de China en África

Los vínculos de China con los países africanos no son propiamente nuevos, en realidad el acaparamiento de la atención particularmente en estas relaciones por diversos analistas se debe al crecimiento exponencial del comercio y la inversión de la gran nación asiática con el continente principalmente a partir de los inicios del siglo XXI.

Las razones son diversas. En la medida en la que China se ha desarrollado y evolucionado en los últimos 40 años, el surgimiento de nuevas metas que empujan necesidades y demandas la han impulsado a abrirse al exterior, deshacerse del aislamiento y salir al mundo a buscar los medios necesarios para producir un cambio doméstico exitoso, así como a nivel internacional.

En ese sentido, China ha descubierto en África oportunidades de mercados potenciales para sus productos, recursos naturales, así como espacios de interés estratégico para sus proyectos de integración megarregional, mismos en los que ha ido ganando terreno gracias a inversiones de gran magnitud y la construcción de obras de infraestructura por medio de sus empresas. Todo ello rebasando los programas de ayuda que los países africanos han recibido por Estados Unidos y otros países europeos.

Sin embargo, en un primer momento el coqueteo de China con África comenzó siendo una cuestión más política que económica. El triunfo de la revolución socialista y el establecimiento de la República Popular China con Mao Zedong como líder de esta el primero de octubre de 1949, cuya línea de pensamiento se alineó con el marxismo-leninismo que promovía la Unión Soviética, significó un factor importante que tuvo implicaciones futuras en las relaciones sino-africanas.

En este contexto dio inicio el estrechamiento de los vínculos entre China y África, fortaleciéndose en 1955 con la Conferencia de Bandung, un encuentro entre 29

Estados asiáticos y africanos cuya finalidad fue promover las relaciones económicas y culturales entre los dos continentes⁵⁸ de cara ante desafíos y temas comunes — como la lucha contra el colonialismo, el imperialismo y la posición hegemónica de Occidente —, en un contexto post Segunda Guerra Mundial.

Como resultado de la Conferencia de Bandung, los Estados adoptaron los “cinco principios de Coexistencia Pacífica”: 1) respeto mutuo por la soberanía y la integridad territorial; 2) no agresión mutua; 3) no interferencia en los asuntos internos del otro; 4) igualdad y beneficio mutuo; y 5) coexistencia pacífica⁵⁹.

Gracias a tal cooperación, China apoyó los movimientos independentistas de diversos países africanos además de que proveyó asistencia económica, técnica, militar e inversiones. Esto a cambio de recibir su reconocimiento con base en el principio de “Una Sola China”⁶⁰, así como su respaldo para conseguir un asiento permanente en el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, materializado en la década de 1970.

Como parte de este acercamiento y en medio de una situación en la que China se distanció de la que calificaba como “socialista-imperialista” e inicialmente su aliada la URSS, Mao abrazó la bandera del denominado “Tercer Mundo” que promovía la lucha de los pueblos contra el colonialismo y el imperialismo:

A mi juicio, los Estados Unidos y la Unión Soviética constituyen el primer mundo; fuerzas intermedias como Japón, Europa, Canadá, integran el segundo, y nosotros formamos parte del tercero. [...] Toda Asia, excepto Japón, pertenece al Tercer Mundo; África entera pertenece también e igualmente América Latina⁶¹

⁵⁸ Cfr. Judith van de Looy, “Africa and China: A Strategic Partnership?”, [en línea], Centro de Estudios Africanos, Países Bajos, 2006, p. 2, Dirección URL: <https://www.ascleiden.nl/pdf/wp67.pdf> [consulta: 5 de noviembre de 2018]. En adelante, las citas de la presente obra serán producto de una traducción propia.

⁵⁹ Mao Tse-tung, “On the People’s Democratic Dictatorship”, en *Mao Tse-tung and Lin Piao post revolutionary writings*, Nueva York, Anchor Books, 1972, p.10. En *Ibid.*, p. 311.

⁶⁰ Este principio representa una postura política que establece que en el mundo no hay más que una sola China, de cuyo territorio Taiwán forma parte inalienable; y que el de la República Popular China es el único gobierno legítimo que representa a toda China.

⁶¹ Entrevista de Mao Zedong otorgada a un líder de un país africano. S/a, “La teoría del presidente Mao sobre los tres mundos constituye una gran contribución al marxismo-leninismo”, *Pekín Informa*, núm. 45, 4 de noviembre de 1977, p.2. en Marisela Connelly, *op. cit.*, p. 303.

Sin embargo, fue en la era post-maoísta en 1978 con Deng Xiaoping que la política exterior comenzó a perfilarse bajo ciertos cambios y nuevas prioridades.

Con el deseo de sacar a China de la pobreza, se le dio un impulso al sector económico y a la modernización interna del país donde el principio de “mirar hacia afuera” además de las tendencias inclinadas a favor de las fuerzas del mercado, comenzaron a tener un peso importante.

La estabilidad de los vínculos con el exterior resultó ser indispensable para el éxito del proceso de modernización. En este caso, tal factor giró en torno a un clima pacífico de relaciones con el continente africano y necesario para desarrollar una economía estable. “La estabilidad se convirtió en el mayor tema en la política de China hacia África⁶²”.

Es así que el apoyo ideológico y técnico que China ofreció en un primer momento a los países africanos en el contexto de sus movimientos de independencia se convirtió en una cooperación de tipo económico basada en intereses estratégicos a fin de consolidar el plan modernizador de Deng Xiaoping.

De este modo, en 1982 el primer ministro chino Zhao Ziyang realizó visitas a once países africanos promoviendo cuatro principios de cooperación con el continente, algunos de ellos similares a los establecidos en la Conferencia de Bandung. A saber: igualdad y beneficio mutuo, énfasis en resultados prácticos, diversidad en la forma y desarrollo económico⁶³.

No obstante, durante la mayor parte de la década de los ochenta, tras el reconocimiento de la República Popular China por parte de Washington y Moscú, esta comenzó a estrechar relaciones en mayor medida con estas naciones puesto que tenían capacidades suficientes de proveer a China de las herramientas necesarias para contribuir a su proyecto de progreso y desarrollo. Por esa razón, las relaciones con África se dejaron en un segundo plano por algunos años.

⁶² *Ibid.* p. 4.

⁶³ *Cfr.* Judith van de Looy, *op. cit.*, p. 5.

Sin embargo, tras los sucesos acontecidos en la Plaza de Tiananmen en 1989, criticados por Occidente, así como el advenimiento de un mundo unipolar tras la caída de la Unión Soviética, China se vio forzada a cambiar la dinámica de sus relaciones exteriores.

Así pues, la nación asiática optó por fortalecer nuevamente sus vínculos con África, retomando las relaciones con sus aliados africanos de antaño pues el contexto del mundo –caracterizado por la unipolaridad y la implantación del neoliberalismo– hacia finales del siglo XX propició una mayor cercanía entre estos actores.

Ante el deterioro del desempeño económico de África como resultado de los conflictos, la mala gestión y las políticas domésticas de ajuste estructural, China trajo una alternativa viable de fórmula de desarrollo social, político y económico al mundo unipolar de los años noventa⁶⁴.

Desde entonces, un número considerable de países africanos comenzó a depender de la ayuda de agentes externos, mientras que la trayectoria de China fue diferente: hacia finales de los noventa ya era una nación caracterizada por su crecimiento económico acelerado y un modelo exitoso de desarrollo, aunque seguía considerándose una nación emergente.

Bajo ese contexto, los políticos chinos organizaron la creación de un organismo que se encargaría de coordinar y dirigir la política llevada a cabo con el continente africano, misma que ha marcado un hito en la historia de los vínculos entre China y África. De esta forma, fue articulado el Foro de Cooperación China-África (FOCAC, por sus siglas en inglés) en octubre del año 2000, que desde entonces se ha logrado reunir a los líderes chinos más importantes del país con las cabezas de Estado de alrededor de 50 países africanos.

El FOCAC fue establecido como una “[...] plataforma para el diálogo colectivo y un mecanismo eficaz para mejorar la cooperación práctica entre China y los países

⁶⁴ Cfr. Mulugeta Gebrehiwot Berhe, “Introduction”, [en línea], *China-Africa Relations. Governance, Peace and Security*, Etiopía, Instituto de Estudios para la Paz y la Seguridad-Universidad Addis Abeba, 2013, p. 1, Dirección URL: <https://www.africaportal.org/publications/china-africa-relations-governance-peace-and-security/> [consulta: 7 de noviembre de 2018]. En adelante, las citas de la presente obra serán producto de una traducción propia.

africanos” con el objetivo de “[...] fortalecer aún más la cooperación amistosa entre China y África en las nuevas circunstancias, enfrentar conjuntamente el desafío de la globalización económica y promover el desarrollo común⁶⁵”.

En diciembre de 2015, en vísperas de la segunda cumbre del FOCAC, el gobierno de Beijing bajo el mandato de Xi Jinping publicó el libro blanco titulado *El segundo documento de política de África de China (China's second Africa policy paper)* como una versión actualizada de aquél lanzado en 2006, donde se ponen de manifiesto los principios rectores de la política china hacia África, valorando con carácter de asociación estratégica los vínculos de dichas partes y reconociendo que tal continente tiene “[...] una larga historia, una vasta extensión de tierra, riqueza de recursos naturales y un enorme potencial de desarrollo⁶⁶”.

En dicho documento el gobierno chino plantea la consolidación de una cooperación para un desarrollo integral (*all-round development*)⁶⁷ con África a través de:

1. *Fomento de la confianza política mutua*
2. *Profundización de la cooperación en asuntos internacionales*
3. *Profundización de la cooperación económica y comercial*
4. *Fortalecimiento de la cooperación para el desarrollo entre China y África*
5. *Profundización y ampliación de los intercambios culturales y entre pueblos*
6. *Promoción de la paz y la seguridad en África*

En aras de lograr la viabilidad de la IFR y la RMS en específico, son particularmente importantes los puntos tres y seis arriba citados. El primero implica el apoyo chino

⁶⁵ S/a, “About FOCAC”, *ChinaAfrica.cn*, Dirección URL: http://www.chinafrica.cn/txt/2012-07/12/content_467915.htm en Larry Hanauer y Lyle Morris, “How China-Africa Relations Have Developed”, *Chinese Engagement in Africa. Drivers, Reactions and Implications for U.S. Policy*, RAND Corporation, 2014, p. 20. En adelante, las citas de la presente obra serán producto de una traducción propia.

⁶⁶ Xinhua, *China's African Policy*, China, 12 de enero de 2006, Dirección URL: http://www.gov.cn/misc/2006-01/12/content_156490.htm [consulta: 19 de marzo de 2019]. En adelante, las citas de la presente obra serán producto de una traducción propia.

⁶⁷ China Internet Information Center, *Full Text: China's second Africa policy paper*, [en línea], 5 de diciembre de 2015, Dirección URL: http://www.china.org.cn/world/2015-12/05/content_37241677_9.htm [consulta: 4 de mayo de 2020]. En adelante, las citas de la presente obra serán producto de una traducción propia.

para eliminar “los dos principales obstáculos que obstaculizan el desarrollo [en África]”⁶⁸, a saber, la infraestructura atrasada y personal profesional y calificado inadecuado. Asimismo, apoya “el desarrollo de zonas económicas especiales, parques industriales y parques científicos y tecnológicos para atraer inversiones”⁶⁹ principalmente provenientes de empresas chinas cuyo objetivo es “construir bases de producción y procesamiento y localizar sus operaciones en África”. Esto va de la mano con la intención de China de aliviar la sobreacumulación que está atravesando.

En lo que respecta al punto seis, la paz y la seguridad se han convertido en piedra angular de la política de China hacia África, pues es sobre una atmósfera de estabilidad que la RMS proyecta desarrollarse para cumplir el cometido nacional: el sueño chino y el rejuvenecimiento de la nación china.

En el mencionado libro blanco, China manifiesta la profundización de la cooperación militar con África, el mejoramiento de las capacidades para enfrentar amenazas de seguridad no tradicionales como el envío de buques para participar en misiones con el propósito de mantener la seguridad de la navegación en el Golfo de Adén y en aguas frente a las costas de Somalia, aguas de paso de la Ruta Marítima de la Seda.

Al igual que durante la segunda mitad del siglo XX, China continúa subrayando una única condición política para estrechar vínculos diplomáticos con los países africanos (y con cualquier otro Estado): acatar el principio de “Una Sola China”.

En resumidas palabras, concordamos con Mulugeta Gebrehiwot Berhe cuando expresa que “[...] los intereses económicos y geoestratégicos en lugar del deseo de exportar una filosofía política específica impulsan la relación actual de China con África”⁷⁰. Los siguientes apartados darán cuenta de las prioridades de la política exterior china que enmarcan la RMS y cómo las relaciones con África y Yibuti en particular, son un medio para satisfacer las metas nacionales.

⁶⁸ *Idem.*

⁶⁹ China Internet Information Center, *op. cit.*

⁷⁰ Mulugeta Gebrehiwot Berhe, *op. cit.*, p. 1.

2.2. Los pilares de la política exterior de Xi Jinping

A partir del XVIII Congreso Nacional del Partido Comunista de China (PCCh) en noviembre de 2012 Xi Jinping tomó la dirección central del Partido y se erigió como presidente de la República Popular China formalmente en marzo de 2013. Desde entonces dio inicio su primer mandato de cinco años -el segundo a partir de 2017- durante los cuales ha promovido ciertos conceptos que han sido las bases impulsoras de una evolución con objetivos claros a la que China se ha sometido.

Si bien Xi Jinping comenzó su administración con el entonces vigente XII Plan Quinquenal, no es sino el XIII, aprobado por el Comité Central del PCCh en 2015, el primero concebido y diseñado por él mismo: 65, 858 páginas en las cuales manifiesta sus ambiciones, un nuevo paradigma de desarrollo, así como la proyección de una China global y poderosa. De cualquier forma, a lo largo de esos dos Planes y dos mandatos, su política exterior ha seguido una misma línea.

Las nuevas ideas del presidente chino, que se traducen en el carácter del gobierno, han sido el motor de los cambios en la posición de China en el sistema internacional, y por lo tanto, de la planeación y ejecución de su política exterior, cuyos pilares se describen a en el siguiente apartado.

2.2.1. El sueño chino y la revitalización de la nación china

Los sucesos de marginación e invasión a los que China se ha visto sujeta han determinado en gran medida sus objetivos como nación, así lo manifiesta Xi Jinping al expresar que “[...] al recordar el pasado, todos los camaradas del Partido hemos de tener muy en cuenta que el atraso expone a los ataques y que sólo el desarrollo trae la auto-superación”⁷¹.

Deng Xiaoping aconsejaba en la década de los ochenta, ante la puesta en marcha de la apertura, que no alardearan de sus capacidades, el bajo perfil fue característica principal de su actuar político. Sin embargo, el “milagro económico”

⁷¹ Palabras pronunciadas por Xi Jinping en la visita a la exposición “El Camino hacia la Revitalización”: “La materialización de la gran revitalización de la nación china constituye el sueño más grandioso abrigado por nuestra nación desde la época moderna”, en *Xi Jinping. La gobernación y administración de China*, Ediciones en Lenguas Extranjeras, 2014, p. 43

chino y el declive geopolítico de Occidente, entre varias razones más, “[...] incidieron en la imaginaria de China y de Xi para estimar que el tiempo del recato había terminado y que había llegado el momento de mostrar otra actitud y tomar la bandera del liderazgo del futuro y proponer al mundo la construcción de un sueño chino”⁷².

En tal tenor, abrazando un plan a largo plazo para el conjunto de la comunidad china, Xi Jinping establece el elemento sobre el que descansa la política exterior y el cual ha sido fundamento en la mayoría de sus discursos, es decir, el interés nacional:

Ahora, todos nosotros estamos hablando del sueño chino. En mi opinión, la materialización de la gran nación china constituye el sueño más grandioso abrigado por nuestra nación en la era moderna. Este sueño aglutina los deseos acariciados desde hace mucho tiempo por varias generaciones de chinos, encarna el conjunto de los intereses de la nación china y su población, y representa el anhelo común de todos los hijos de la nación.

Xi cree firmemente que el futuro de China reside plenamente en el trabajo de los más de 1,300,000,000 chinos, la población más grande del mundo que habita un país. Al mismo tiempo, reconoce la necesidad de un pueblo unido y cohesionado para fortalecerse, lo cual representa un elemento abordado por Mackinder cuando habla de la importancia del número relativo, virilidad, y organización de los pueblos⁷³ a fin de aumentar el poder.

Los objetivos que Xi establece para lograr la gran revitalización china son, por una parte, la construcción integral de una “sociedad modestamente acomodada” llegada la fecha del centenario de la fundación del PCCh en 2021 y, por la otra, la transformación del país en uno socialista, moderno, próspero, poderoso, democrático, civilizado y armonioso a la fecha del centenario de la fundación de China, es decir, 2049⁷⁴, fechas denominadas en conjunto como “los dos cien años”.

⁷² Arturo Oropeza García, “OBOR o el nuevo camino de la seda. Consideraciones generales desde la Segunda Reforma y Apertura China”, *China. BRI: o el nuevo camino de la seda*, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2018, p. 134.

⁷³ Cfr. Francis Sempa, “Mackinder’s World”, *American Diplomacy*, vol. V, núm. 1, 2000, p. 4.

⁷⁴ Cfr. Xi Jinping. *La gobernación y administración de China*, op. cit., p 45.

Asimismo, espera convertirse en un país con un poder nacional puntero y un ejército de clase mundial en 2050⁷⁵, según lo dio a conocer al inicio de su segundo mandato como presidente.

Para alcanzar este tipo de sociedad los dirigentes chinos tienen como objetivo hacer crecer la clase media y mejorar las desigualdades sociales a través de un cambio de paradigma que pretende que el consumo sea la palanca del crecimiento económico del país.

El medio para alcanzar estos fines no es más que la práctica del socialismo con particularidades chinas, la única directriz del desarrollo y que a su vez es mantenido por el proceso de reforma y apertura:

El camino del socialismo con peculiaridades chinas es la vía ineludible para materializar la modernización socialista de nuestro país y ofrecer una buena vida al pueblo. Este camino mantiene con firmeza la asunción de la construcción económica como tarea central y, al mismo tiempo, promueve la construcción de todos los terrenos, [...] el económico, el político, el cultural, el social y el de la civilización ecológica⁷⁶.

En este sentido, la administración de Xi Jinping ha abandonado el enfoque tradicional establecido por Deng Xiaoping -quién erigió una estrategia de bajo perfil en el ámbito internacional a fin de que China se concentrara en la construcción de la economía nacional- por uno de carácter más asertivo y proactivo. “China necesita conocer más al mundo y el mundo también necesita conocer más a China”⁷⁷.

⁷⁵ Cfr. Mario Esteban, “La política exterior de Xi Jinping tras el 19° Congreso: China quiere un papel central en la escena global”, [en línea], España, Real Instituto Elcano, 25 de octubre de 2017, Dirección URL: <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/7c757bfa-7bda-49c1-8607-ae6b12412acc/ARI80-2017-Esteban-politica-exterior-Xi-Jinping-19-Congreso-China-quiere-papel-central-escena-global.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=7c757bfa-7bda-49c1-8607-ae6b12412acc> [consulta: 10 de junio de 2019].

⁷⁶ Discurso pronunciado por Xi Jinping cuando presidía el 1er estudio colectivo del Buró Político del XVIII Comité Central el 17 de noviembre de 2012: “Actuar estrechamente en el mantenimiento y el desarrollo del socialismo con particularidades chinas para estudiar, difundir y aplicar el espíritu del XVIII Congreso Nacional del Partido, en *Xi Jinping. La gobernación y administración de China*, op. cit., p.10

⁷⁷ Fragmentos de las palabras pronunciadas por Xi Jinping en la entrevista de los miembros del Comité Permanente del Buró Político del XVIII Comité Central con periodistas chinos y extranjeros el 15 de noviembre de 2012: “La aspiración del pueblo a una vida hermosa representa el objetivo de nuestra lucha”, en *Xi Jinping. La gobernación y administración de China*, op. cit., p.5.

Esta manifestación denota el deseo de China de convertirse en un país con mayor presencia en el mundo, pero no sólo eso, además busca proyectar y representar la imagen de un país fuerte y consolidado, para lo cual ha desarrollado determinados conceptos en su política exterior que resultan estratégicos a la hora de desarrollar proyectos de integración megarregional como el de la Franja y la Ruta: la diplomacia de gran potencia con características chinas y un nuevo modelo de relaciones entre grandes potencias, considerándose este país como una de ellas.

Es precisamente el XIII Plan Quinquenal que se enfoca en la profundización del desarrollo del país para que China alcance esa categoría de gran potencia que tanto desea recuperar y que fue en algún momento de su historia⁷⁸.

2.2.2. La diplomacia de gran potencia y un nuevo modelo de relaciones entre grandes potencias

Xi Jinping ha elevado indudablemente la voz de los intereses nacionales chinos. Sus estrategias en política exterior se han innovado y llamado la atención en el debate académico.

La diplomacia de gran potencia “[...] implica el reconocimiento de que China no es un país en desarrollo al uso, sino que también es una gran potencia y está dispuesta a asumir las responsabilidades que le corresponden como tal”⁷⁹. En tal tenor, China se ubica como una potencia responsable y preocupada por los asuntos internacionales.

A través de la diplomacia de gran potencia, China busca promover “[...] la paz, el desarrollo y la prosperidad en el camino hacia la creación de una comunidad de

⁷⁸ En el año 1600 la riqueza generada por China representaba la tercera parte de la riqueza mundial. En el siglo XVIII China es aún el Estado más rico y grande de la Tierra. Águeda Parra Pérez, “XIII Plan Quinquenal de China: desafíos geopolíticos para la gobernanza mundial”, [en línea], España, Instituto Español de Estudios Estratégicos, 16 de septiembre de 2016, p. 5, Dirección URL: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2016/DIEEEO96-2016_PlanQuinquenal_China_AguedaParra.pdf [consulta: 9 de agosto de 2019].

⁷⁹ Mario Esteban, *op. cit.*, p.2.

futuro compartido con la humanidad”⁸⁰, fundamento que emplea para promover su Iniciativa de la Franja y la Ruta, como se notará más adelante.

Bajo la lógica de obtener mayor influencia positiva en el mundo, al mismo tiempo el gigante asiático descarta toda intención de hegemonía y/o beneficio a expensas de otros Estados a través de la configuración de un nuevo modelo de relaciones entre grandes potencias, un nuevo concepto estratégico para asegurar el ejercicio de sus acciones de política exterior.

Esto se explica debido a que dicho modelo está principalmente dirigido a la política tradicional estadounidense ya que aborda la oposición del gobierno chino “[...] a que las relaciones entre potencias se determinen por la política de poder, los enfrentamientos de suma cero, el expansionismo y el hegemonismo”⁸¹ -prácticas criticadas por China hacia Estados Unidos a finales del siglo XX- y es que, a pesar de que China considera tanto a la Federación Rusa como a los países que conforman la Unión Europea como potencias, a diferencia de Estados Unidos, ambas mantienen un vínculo de asociación estratégica con China o lo han venido profundizando en los años recientes, reaccionando con aceptación a sus iniciativas de cooperación.

La República Popular China requiere un entorno pacífico para poner en marcha sus proyectos y tiene claro que el antagonismo que esta representa para Estados Unidos y su arraigado pensamiento de superioridad es un obstáculo con el que tiene que lidiar.

Es por ello que China ha decidido replantear su auto-reconocimiento como potencia, en orden de sostener un diálogo y “[...] una relación entre dos grandes potencias en

⁸⁰ Xinhua, “Diplomacia de Xi proporciona soluciones a retos globales”, [en línea], China, *xinhuane.com*, 2 de septiembre de 2017, Dirección URL: http://spanish.xinhuane.com/2017-09/02/c_136577161.htm [consulta: 10 de junio de 2019].

⁸¹ Manuel de Jesús Rocha Pino, “El discurso de China sobre el Nuevo Modelo de Relaciones entre Grandes Potencias y la relación con Estados Unidos durante los gobiernos de Bush y Obama (2005-2017)”, [en línea], México, *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, s/vol., núm. 233, mayo-agosto 2018, p. 206, Dirección URL: <http://www.scielo.org.mx/pdf/rmcps/v63n233/0185-1918-rmcps-63-233-193.pdf> [consulta: 10 de junio de 2019].

lugar de una relación entre una gran potencia (Estados Unidos) y una economía en vías de desarrollo”⁸².

Sin embargo, esta auto perspectiva como potencia responsable también es apoyada por sus intenciones de generar una imagen de China diferente, un referente ineludible para el bienestar de cualquier otro pueblo por medio de la cooperación y la inversión, el intercambio comercial, la promoción del “modelo chino”⁸³, el convencimiento de que China no es una amenaza sino una nación preocupada por el medio ambiente⁸⁴ y el mantenimiento de la paz⁸⁵.

De este modo, la diplomacia de gran potencia dirigida por los funcionarios chinos y liderada por Xi Jinping ha dado resultados positivos plasmados en la aceptación por parte de otros países de ser parte de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, confiando en la aportación que pueden recibir para su desarrollo económico y general.

En otras palabras, la forma en la China ha vendido al mundo todas sus potencialidades, sumando cada vez más vínculos estratégicos alrededor del mundo -más aún con su megaproyecto de la Ruta de la Seda- no ha sino reforzado su protagonismo e influencia en el sistema internacional.

⁸² Zeng Jinhang y Shaun Breslin, “China’s ‘New Type of Great Power Relations’: a G-2 with Chinese characteristics”, *International Affairs*, vol. 4, núm. 92, 2016, pp. 773-794, en Manuel de Jesús Rocha Pino, *op.cit.*, pp. 206-207.

⁸³ En el XIX Congreso Nacional del PCCh, Xi presentó explícitamente a China como un posible modelo, incluso en el ámbito político, para otros países que quieran profundizar en su desarrollo socioeconómico y mantener su independencia: “Confiamos plenamente en nuestra capacidad para maximizar las fortalezas y los rasgos distintivos de la democracia socialista china y contribuir al avance político de la humanidad”. Mario Esteban, *op. cit.*, p. 6.

⁸⁴ A mediados de noviembre de 2014, China y Estados Unidos anunciaron un acuerdo conjunto para luchar contra el cambio climático. Pekín se comprometía por primera vez a reducir el volumen total de sus emisiones, como tarde en 2030, y a aumentar hasta el 20% la proporción de fuentes no contaminantes de energía, que ahora no alcanzan el 10% de su consumo total de energía. Mario Esteban, *op. cit.*, p. 4.

⁸⁵ Entre 2013 y 2017 el número de cascos azules chinos desplegados en misiones de paz de Naciones Unidas ha pasado de 1,900 a 2,800, lo que convierte a China en el mayor contribuyente entre los cinco miembros permanentes del Consejo de Seguridad. Además, en el mismo periodo, su aportación al presupuesto de estas misiones ha pasado del 6.5% al 10.2% del total, lo que le convierte en el segundo mayor contribuyente. Mario Esteban, *op. cit.*, p. 4.

Dicho esto, es turno de revisar con mayor profundidad en qué consta dicho proyecto, su dimensión y los alcances de este, realzando su magnitud geográfica y estratégica.

2.3. La Iniciativa de la Franja y la Ruta

Inicialmente conocido como *One Belt, One Road* (Una Franja, Una Ruta), o también denominado la “Nueva Ruta de la Seda”, el nombre correcto de este proyecto de acuerdo con las fuentes oficiales chinas es “La Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI” condensado en la frase china *yí dai yí lu* (一帶一路).

Estos dos proyectos forman parte de una misma iniciativa que la formalidad declara como “la Franja y la Ruta”, el plan más ambicioso de la política exterior de Xi Jinping contemplado en el XIII Plan Quinquenal para satisfacer “el gran sueño chino” y escalar su liderazgo internacional. En adelante se referirá bajo sus iniciales en español: IFR.

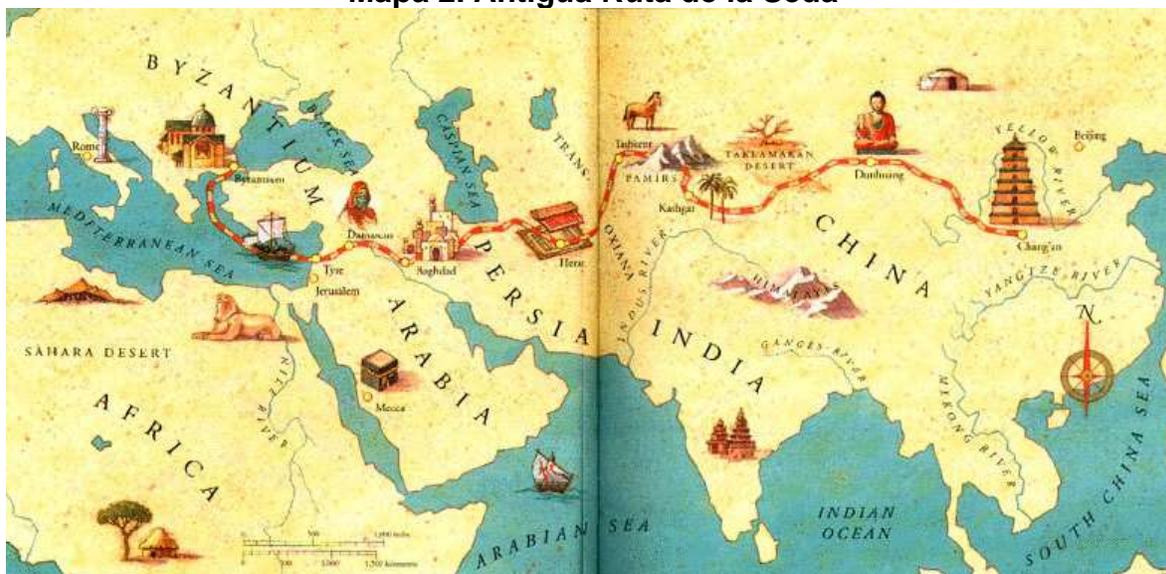
La IFR tiene raíces históricas en la antigua Ruta de la Seda, cuyo padre es considerado Zhang Qian, un enviado especial imperial quien se dirigió dos veces hacia el oeste (en 138 y 115 a.C.), explorando las regiones de Asia Central, siendo compilados los relatos de sus viajes en el siglo I a.C.

Esto resultó en la creación de una serie de rutas comerciales -y culturales- que alcanzaron su apogeo durante la dinastía Tang de China (618 hasta 906 d.C.), pero que fueron el principal medio de conexión por varios siglos más, atravesando Asia Central, India, Persia, Arabia, Grecia y Roma, finalizando en el Mediterráneo occidental.

Xi Jinping ha recurrido a esta memoria histórica para revivir el proyecto actual y más grande de su gobierno: “Hace más de dos milenios, las personas diligentes y valientes de Eurasia exploraron y abrieron vías de intercambios comerciales y

culturales que unían las principales civilizaciones de Asia, Europa y África, colectivamente llamada la ruta de la seda por generaciones posteriores”⁸⁶.

Mapa 2. Antigua Ruta de la Seda



Fuente: Online Portfolio of Hunter B. Martin, *History of the Ancient Chinese Silk Road*, [en línea], Dirección URL: <http://www.hunterbmartin.com/history-of-the-ancient-chinese-silk-road.html>

Empero, la actual “Ruta de la Seda” dista mucho de ser igual que la antigua. La IFR tiene como propósito “[...] promover la conectividad de los continentes asiático, europeo y africano y sus mares adyacentes, establecer y fortalecer alianzas entre los países a lo largo de la IFR, establecer redes de conectividad multidimensionales, multinivel y compuestas”⁸⁷ mediante una serie de rutas terrestres y marítimas que conectan a China con estos puntos en el globo.

De este modo, la IFR comprende áreas que generan el 55% del PIB mundial, el 70% de la población mundial, el 75% de las reservas de energía conocidas e

⁸⁶ Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular China, *Visions and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, [en línea], China, 28 de marzo del 2015, Dirección URL: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml [[consulta: 10 de agosto de 2019].

⁸⁷ *Ibid.*, p. 3.

involucra a más de 60 países⁸⁸. No obstante, de acuerdo con los documentos y comunicados oficiales, la IFR está abierta para todos los países del mundo.

Asimismo, según el documento *Visions and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road* que articula la iniciativa, esta pretende “[...] promover el flujo libre y ordenado de factores económicos, una asignación altamente eficiente de recursos y una integración profunda de los mercados; alentar a los países a lo largo de la Franja y la Ruta a lograr la coordinación de políticas y desarrollar una cooperación regional más amplia y profunda de estándares más altos; crear conjuntamente una arquitectura de cooperación económica regional abierta, inclusiva y equilibrada que beneficie a todos”⁸⁹.

Esto, en términos generales, a través de la creación de una conectividad eficiente - por medio de una “cooperación abierta”- para la agilidad de la dinámica comercial y la inversión⁹⁰, eliminando barreras en estos dos dominios en medio de un contexto en el que China necesita reactivar su economía ante un exceso de capacidad interna, además de la transición que intenta llevar a cabo hacia un modelo de crecimiento orientado a la inversión en el exterior y el consumo interno.

Por lo tanto, esta red de conectividad involucra un sinnúmero de proyectos de infraestructura, elemento prioritario de la iniciativa: carreteras, vías ferroviarias, puertos, aeropuertos, puentes, oleoductos, gasoductos, etcétera.

Dicho esto, resulta extenso abordar todos y cada uno de los proyectos que implica la IFR, e innecesario para el presente caso de estudio. Lo que es vital dejar en evidencia por ahora es la magnitud de la iniciativa, reflejo de las capacidades geopolíticas y económicas que posee China y que a la vez la fortalecen.

⁸⁸ Alex Rodríguez, “Los caminos a Beijing”, [en línea], España, *Vanguardia Dossier*, s/vol., núm. 60, abril-junio 2016, p. 8., Dirección URL: <https://www.atrio.org/wp-content/uploads/LA-VANGUARDIA-1-Nueva-ruta-de-la-seda-l.pdf> [consulta: 10 de agosto de 2019].

⁸⁹ Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular China, *op. cit.*, p. 3.

⁹⁰ El gobierno chino prevé que el valor del comercio de China, 1,25 billones de dólares, realizado con los países de Eurasia en 2013 se duplicará para el año 2020.

Por ejemplo, de 2013 -año en que la iniciativa se dio a conocer- hasta 2018, China ha invertido más de 70 mil millones de dólares en proyectos de infraestructura relacionada con la IFR⁹¹, sin contar aquellos que están bajo construcción o en fase de planeación.

Es así que la financiación ha sido un elemento crucial para el desarrollo de la IFR, misma que ha sido posible gracias a diversas instituciones: el Banco Asiático de Inversión e Infraestructura (AIIB, por sus siglas en inglés) y el Fondo de la Ruta de la Seda (NSRF, por sus siglas en inglés), los cuales han servido como alternativa a organismos como el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial.

El AIIB es liderado por China, fue creado en 2016 como un banco multinacional cuyo objetivo es apoyar proyectos de infraestructuras en Asia. Aunque cuenta con la participación de más de 84 países del mundo, más del 25% de los votos son chinos⁹², por lo que este país tiene mayor peso en esta institución.

Por su parte, a diferencia del AIIB, el NSRF es un fondo de inversión destinado exclusivamente a la financiación de la IFR. Las aportaciones que lo componen provienen del Banco Popular de China, el Banco de Exportación-Importación de China, el Banco de Desarrollo, la Corporación de Inversión de China y la Administración Estatal de Divisas.

Otras entidades que colaboran con la iniciativa son el Nuevo Banco de Desarrollo de los BRICS, en funcionamiento desde 2016 y cuyo capital inicial fue de 50 mil millones de dólares, el Fondo de Cooperación para la Inversión China-ASEAN, entre otros. Al igual que AIIB, si bien son independientes de la IFR, sus objetivos pertenecen a un mismo eje y por lo tanto apoyan el magno proyecto.

⁹¹ Mercator Institute for China Studies, *Mapping the Belt and Road initiative: this is where we stand*, Dirección URL: <https://www.merics.org/en/bri-tracker/mapping-the-belt-and-road-initiative> [consulta: 12 de agosto de 2019].

⁹² Observatorio Hispano-Ruso de Eurasia, *¿Cómo se paga la ruta de la seda?*, [en línea], España, Dirección URL: <https://ohre.es/2018/03/15/se-paga-la-ruta-la-seda/> [consulta: 12 de agosto de 2019]. Otras fuentes aseguran que China posee el 26,6% de los votos, lo cierto es que tiene la mayoría porcentual sobre el resto de los países miembro.

Todo ello es muestra de la energía económica excedente que deriva en un incremento de poder de una nación, misma a la que hacía referencia Saul Cohen, y que forma parte del planteamiento de análisis geopolítico del presente caso de estudio (véase capítulo 1).

Como se ha establecido, un aspecto que no debe dejarse de lado es que la IFR deriva en dos proyectos diferentes, ambos presentados en el año 2013, por el presidente de la República Popular China Xi Jinping.

Así pues, el siete de septiembre de dicho año en la Universidad de Nazarbayev, Kazajistán, el presidente chino ofreció el discurso titulado *Llevar Adelante la Amistad del Pueblo y Crear un Futuro Mejor* donde propuso por primera vez la construcción de la Franja Económica de la Ruta de la Seda.

En él declaró que “[...] para forjar lazos económicos más estrechos, profundizar la cooperación y expandir el espacio de desarrollo en la región de Eurasia, deberíamos adoptar un enfoque innovador y construir conjuntamente una ‘franja económica a lo largo de la Ruta de la Seda’⁹³, un área económica masiva con cerca de tres billones de personas y un potencial gigantesco para el mercado.

⁹³ Center for Strategic & International Studies, “Speech by Xi Jinping: ‘Promote People-to-People Friendship and Create a Better Future’”, [en línea], Dirección URL: <https://reconnectingasia.csis.org/database/events/president-xi-jinpings-speech-nazarbayev-university/> [consulta: 10 de Agosto de 2019].

Con esta franja China pretende conectar a su nación con Europa a través de Eurasia, a la vez que desarrolla los denominados “Corredores Económicos”, rutas significativamente estratégicas que se espera incrementen la capacidad de transporte y dinamismo en la conexión entre países:

Corredor Económico China-Mongolia-Rusia (CMREC, según sus siglas en inglés):

Conecta las regiones del noreste de China con las ricas fuentes de recursos energéticos de Mongolia y Siberia mediante una red de tres grandes proyectos ferroviarios. Esta idea fue concebida en septiembre de 2014 durante la primera reunión trilateral de los respectivos jefes de Estado.

Nuevo Puente Terrestre Euroasiático (NELB, por sus siglas en inglés):

Pretende conectar a China con el corazón de Europa en una ruta transcontinental de más de 10,000 km⁹⁴ a través de la construcción de grandes proyectos ferroviarios.

El primero se inauguró en 2016 con el tren de carga entre Sichuan y Polonia atravesando Asia Central, Irán y Turquía, llegando a suelo europeo en Duisburgo y Hamburgo en Alemania, y Rotterdam y Ámsterdam en los Países Bajos. Presta servicio a más de 30 países.

Corredor Económico China-Asia Central-Asia Occidental (CCWAEC, por sus siglas en inglés):

Su objetivo es conectar a China desde Xinjiang, atravesando los cinco países de Asia Central hasta llegar al golfo Pérsico, el mar Mediterráneo y la península Arábiga, abriéndose paso por Irán, Irak y Turquía.

Corredor Económico China-Península Indochina (CICPEC, por sus siglas en inglés):

Esta ruta contempla países que representan economías en expansión; atraviesa Vietnam, Laos, Camboya, Tailandia, Myanmar y Malasia donde habitan alrededor de 600 millones de personas. Su propósito se enfoca en el desarrollo de puertos y trenes de alta velocidad, conectando la ciudad del sureste de China de Kunming

⁹⁴ China Radio International, “Datos: Corredores Económicos bajo la Iniciativa de la Franja y la Ruta”, [en línea], China, 9 de mayo de 2017, Dirección URL: <http://espanol.cri.cn/2786/2017/05/09/1s409683.htm> [consulta: 10 de agosto de 2019].

con Singapur. De igual forma espera mejorar la cooperación con los países de la ASEAN eliminando las críticas que la dibujan como una amenaza.

Corredor Económico Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIMEC, por sus siglas en inglés): Es el único corredor multimodal al contemplar medios de transporte tanto terrestres como marítimos con el objetivo de conectar el mercado que abarca a cerca de 3,000 millones de personas. No termina de estar operativo debido al titubeo de India; sin embargo, el oleoducto China-Myanmar está en funcionamiento e implica ahorros del 30% al evitar el estrecho de Malaca⁹⁵.

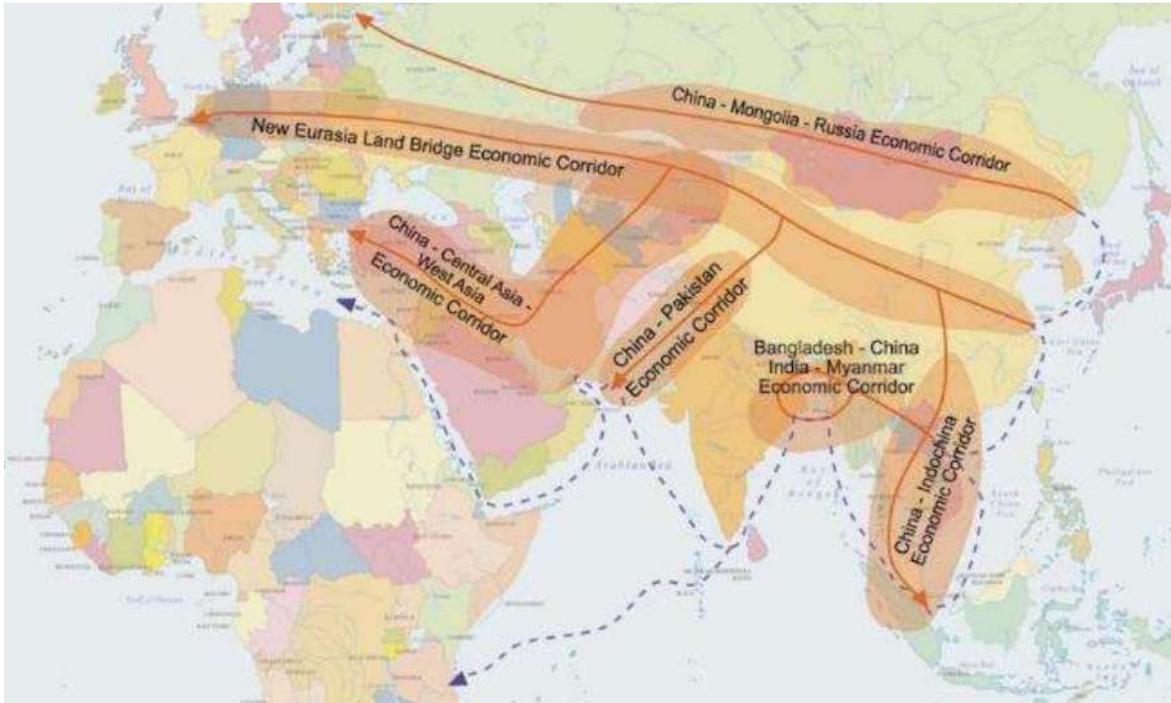
Corredor Económico China-Pakistán (CPEC, por sus siglas en inglés): Este es uno de los principales proyectos de esta iniciativa, especialmente por el tinte geopolítico y estratégico que lo caracteriza, añadido al hecho de que es el vínculo que une una ruta terrestre con la ruta marítima. Su valor está calculado entre 45 y 60 mil millones de dólares.

El CPEC busca conectar la región occidental china de Xinjiang con el puerto de Gwadar en el Océano Índico, mismo que comenzó a ser administrado por China desde 2015 y hasta 2055. Se espera que esta conexión recorte el tiempo y los gastos de llegada de cargamentos desde y hacia China provenientes o con destino al Sur de Asia, Medio Oriente, África Oriental y el mar Mediterráneo⁹⁶, sorteando el estrecho de Malaca.

⁹⁵ Cfr. Águeda Parra Pérez, "OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China", [en línea], España, *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, p. 12, Dirección URL: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2017/DIEEEEO113-2017_OBOR_China_AguedaParra.pdf [consulta: 10 de agosto de 2019].

⁹⁶ Cfr. Ahmed Fawzi Mostefai, "El Corredor Económico China Pakistán: un gigante con grandes retos", [en línea], Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano-Observatorio Virtual Asia-Pacífico, 10 de septiembre de 2018, Dirección URL: <https://www.utadeo.edu.co/es/notas/observatorio-asiapacifico/142591/el-corredor-economico-china-pakistan-un-gigante-con-grandes-retos> [consulta: 10 de agosto de 2019].

Mapa 4. Corredores Económicos de la Franja Económica de la Ruta de la Seda



Fuente: Gabriel Esteban Merino y Nicolás Trivi, “La Nueva Ruta de la Seda y la disputa por el poder mundial. El avance de China, la situación de Rusia, la conformación de un eje euroasiático y su implicancia en la transición histórica”, [en línea], *China: una nueva estrategia geopolítica global. La iniciativa la Franja y la Ruta*, Argentina, Universidad Nacional de la Plata, 2019, p. 106, Dirección URL: <http://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2019/07/libroRutaDeLaSeda2019.pdf>

En los párrafos anteriores se ha hecho explícita la enorme importancia geopolítica alrededor de los proyectos clave de la Franja Económica de la Ruta de la Seda, de carácter terrestre, en un intento por maximizar los beneficios de China con respecto a sus vínculos comerciales e intereses económicos y estratégicos.

En este punto cabe recordar las palabras de Mackinder quien notó la relevancia del ferrocarril en Eurasia como elemento geopolítico para tener control de esa zona:

[...]los ferrocarriles transcontinentales están ahora modificando las condiciones del poder terrestre, y en ninguna parte pueden ejercer tanto efecto como en el cerrado “corazón continental” de Eurasia [...] ¿no se hace evidente una cierta persistencia de la relación geográfica? ¿No es la “región pivote” de la política mundial esa extensa zona de Eurasia que es inaccesible a los buques, pero que antiguamente estaba abierta a los jinetes nómadas, y está hoy a punto de ser cubierta por una red de ferrocarriles?⁹⁷

⁹⁷Halford J. Mackinder, *op. cit.*, p. 316

Sin embargo, el proyecto terrestre representa sólo una parte de la estrategia internacional china, pues esta se complementa con el elemento marítimo.

En ese sentido es interesante señalar que el declive de la antigua ruta de la seda comenzó precisamente por el desplazamiento del comercio hacia nuevas vías marítimas entre los siglos XV y XVI, pues mediante estas se esquivaban aranceles y ladrones, además de que las mercancías llegaban más rápido a su destino⁹⁸.

Así pues, la IFR no escatima en alcanzar espacios tanto terrestres como marítimos a fin de consolidar la conectividad que esboza y representar un proyecto integral que aglutine las potencialidades de las naciones costeras, bajo el entendido de que “[...] el mar es espacio común y riqueza valiosa para la subsistencia de la humanidad”⁹⁹.

2.4. La Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI

China tiene a su favor la localización geográfica que la naturaleza le ha dado, pero aquellos obstáculos o carencias que aún presenta prometen ser superados a través del aprovechamiento de sus capacidades como nación marítima, con un carácter gubernamental apoyado en una visión a largo plazo, diplomacia efectiva, estrategia y metas específicas, y por supuesto, del uso consciente y a la vez cauteloso del medio geográfico en su beneficio.

Así pues, China parece haber tomado las lecciones del almirante Mahan y ha aprendido que un poder global debe poseer un poder marítimo fuerte; declara: “Un poder marítimo débil conduce a una nación en declive; un poder marítimo fuerte conduce a una nación fuerte”¹⁰⁰.

⁹⁸ Cfr. S/a, “En pocas palabras: la historia de la Ruta de la Seda”, [en línea], Alemania, *DW.com*, Dirección URL: <https://www.dw.com/es/en-pocas-palabras-la-historia-de-la-ruta-de-la-seda/av-48637755> [consulta: 14 de agosto de 2019].

⁹⁹Xinhua, *Visión para la cooperación marítima en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta*, [en línea], China, Dirección URL: <http://spanish.peopledaily.com.cn/n3/2017/0620/c31621-9230971.html> [consulta: 15 de agosto de 2019].

¹⁰⁰ Representantes del Ejército de Liberación Popular Naval discutiendo temas marítimos, 8 de marzo de 2014. Citado por Richard Ghiasy, Fei Su y Lora Saalman, *The 21st Century Maritime Silk Road. Security Implications and ways forward for the European Union*, [en línea], Suecia, Stockholm International Peace Research Institute, 2018, p. 2, Dirección URL:

Derivado de este pensamiento, la idea de una Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI (en adelante, RMS) se hizo pública por primera vez durante la visita de Xi Jinping a Indonesia y otros países de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático en octubre de 2013.

A través de la RMS, China planea fortalecer aún más la conexión estratégica y acción conjunta con los países situados a lo largo de la Ruta, así como extender sus rutas comerciales a Europa de paso por otros continentes y países donde los volúmenes comerciales son crecientes.

Para ello, la RMS ha creado un enlace de puertos seleccionados y otros proyectos de infraestructura moderna costera ubicados estratégicamente, y aunque la actual RMS si bien comenzó siendo una idea presentada a los países de la ASEAN, no fue explícitamente delimitada. Siete años después, visiona tres arterias principales:

La primera y principal inicia desde China Oriental y llega a Europa, pasando por el Sudeste Asiático, Océano Índico, Medio Oriente, África Oriental y el norte del Mediterráneo; la segunda se extiende desde la costa de China hacia el Pacífico sur y luego hacia Australia (promete prolongarse hasta América Latina); y la tercera se dirige hacia el Océano Ártico, atravesando el norte de Rusia para conectar con la región nórdica y otras partes de Europa, así como el noreste de Canadá.

En este caso, el enfoque se hará primordialmente en la primera ruta, pues los espacios que contempla son considerados de los más relevantes en términos económicos y de seguridad, lo cual los convierte en pasos complicados y controvertidos a los que se suma el renacimiento marítimo chino¹⁰¹.

Como mayor exportador del mundo y segundo mayor importador, si bien China alberga siete de los diez puertos de contenedores más grandes e importantes del mundo, hasta antes de la llegada de Xi Jinping al poder este país carecía de

<https://www.sipri.org/sites/default/files/2018-09/the-21st-century-maritime-silk-road.pdf> [consulta: 16 de Agosto de 2019].

¹⁰¹ Cfr. Richard Ghiasy, Fei Su y Lora Saalman, *op. cit.*, p. 2.

influencia en puertos fuera de sus fronteras, lo cual dificultaba ejercer un control sobre el suministro de mercancías, materias primas y energía.

Además de ello, la travesía para salir al mar de China se ha visto sujeta a las dificultades y controversias con sus vecinos del Sudeste Asiático, a la densidad del tráfico marítimo principalmente en *chokepoints* como el estrecho de Malaca, el estrecho Bab el-Mandeb, entre otros, y en general, el paso incómodo por aguas políticamente desfavorables.

Este plan de proyección hacia el mar que tiene por objeto asegurarse de rutas comerciales para el abastecimiento de energéticos, materias primas y productos fue referido antes del mandato de Xi Jinping. Con la administración pasada de Hu Jintao se habló de la “estrategia del collar de perlas” mediante la cual China trataría de establecer una serie de puntos estratégicos en las rutas del Océano Índico hacia Medio Oriente, África y Europa¹⁰² ante lo que denominó el “dilema de Malaca”¹⁰³.

Incluso se consideraron accesos a algunos puntos críticos de salida al mar mediante los hoy en construcción corredores económicos terrestres en Pakistán e Indochina. Sin embargo, bajo el mandato del presidente Xi Jinping la “estrategia del collar de perlas” ha sido imbricada en la oficialmente denominada Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI.

¹⁰² Juan Manuel López Nadal, “‘Todo bajo el cielo’; la política exterior china bajo Xi Jinping”, [en línea], *Todo bajo el cielo: la ambición de poder en la política exterior de Xi Jinping*, X Simposio Electrónico Internacional sobre Política China, 1-21 de marzo de 2019, p. 35, Dirección URL: [politica-china.org › plug-ins › download-attachments › includes › download](http://politica-china.org/plug-ins/download-attachments/includes/download) [consulta: 15 de agosto de 2019].

¹⁰³ La explicación del dilema de Malaca en 2003 describe el problema de las rutas marítimas cruciales para el comercio de China, especialmente el estrecho de Malaca, siendo sujeto a la interdicción de otro Estado. Al mismo tiempo, la guerra internacional del terror también ha incrementado el espectro del terrorismo económico destinado a interrumpir el comercio a través del estrecho. Marc Lanteigne, “Abstract: China’s Maritime Security and the ‘Malacca Dilemma’”, [en línea], *Asian Security*, vol. 4, núm. 2, 24 de abril de 2008, Dirección URL: <https://doi.org/10.1080/14799850802006555> [consulta: 17 de agosto de 2019].

Mapa 5. El “collar de perlas” chino



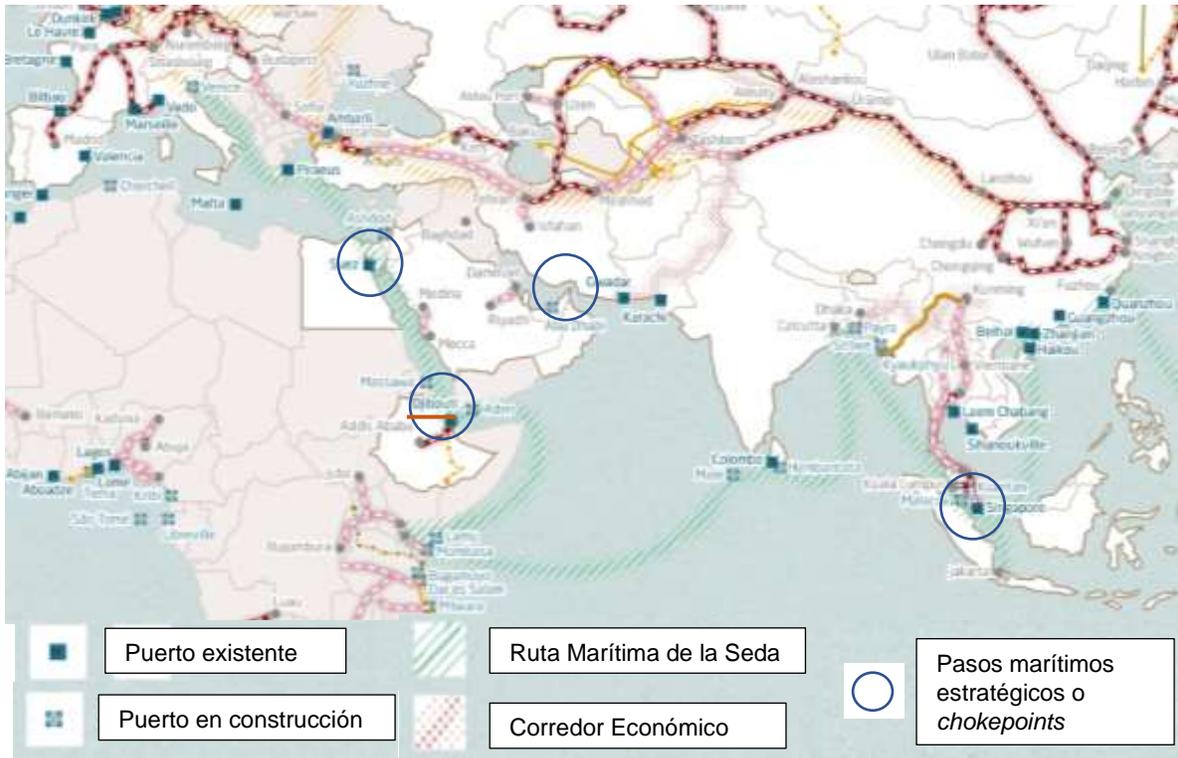
Fuente: Fernando Arancón, “El collar de perlas de China: geopolítica en el Índico, [en línea], El Orden Mundial en el Siglo XXI, 28 de marzo de 2014, Dirección URL: <https://elordenmundial.com/el-collar-de-perlas-chino/> [consulta: 15 de agosto de 2019].

Como propuso en su momento al almirante estadounidense Alfred Mahan, para consolidar el poder marítimo de una nación es importante que tenga posesiones en ultramar y así asegurar el paso de su flota mercante.

En este caso, si tres quintas partes de las exportaciones chinas se expiden por vía marítima, en la medida que sus buques se alejen de las fronteras nacionales, mayor será la necesidad de gestionar estaciones portuarias estratégicas en nombre de su seguridad comercial y energética.

Este argumento se confirma al hacer una revisión de los puertos que para China tienen una importancia sustancial en el marco de la RMS; pues varios de ellos han sido modernizados en un intento por buscar su gestión o tener algún control sobre ellos.”

Mapa 6. Puertos estratégicos y chokepoints de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI



Fuente: Mercator Institute for China Studies, *Mapping the Belt and Road initiative: this is where we stand*, Dirección URL: <https://www.merics.org/en/bri-tracker/mapping-the-belt-and-road-initiative>

Como ya se mencionó, es innecesario hablar de todos los proyectos que contempla la RMS, pero al observar con detenimiento el mapa arriba presentado puede notarse que hay algunos con mayor peso geopolítico dada la ubicación geográfica que los caracteriza y sus correspondientes potencialidades susceptibles de ser aprovechadas. Entre algunos de los destacados proyectos se encuentran los siguientes:

Puerto de Kyaukpyu (Myanmar): Kyaukpyu es una ciudad costera ubicada a lo largo de la Bahía de Bengala en Myanmar donde China ganó recientemente contratos para desarrollar un puerto de aguas profundas y un área industrial en una zona económica especial cercana (ZEE). Kyaukpyu es también la terminal para un oleoducto y un gasoducto paralelo que van hacia Kunming, capital de la provincia

de Yunnan, al suroeste de China. El gasoducto entró en operaciones en 2013 y puede enviar 12 mil millones de metros cúbicos de gas a China anualmente; por su parte, el oleoducto entró en operaciones en 2017 y es capaz de transportar 22 millones de barriles de petróleo por año, lo que equivale alrededor del 6% de las importaciones de petróleo de China de 2016¹⁰⁴.

Esos proyectos reflejan un esfuerzo estratégico de Beijing para reducir su dependencia de las importaciones de petróleo y gas a través del Estrecho de Malaca, y un puerto de aguas profundas en Kyaukpyu podría ayudar de manera similar a China en su esfuerzo por desarrollar sus provincias más occidentales del interior.

Puerto de Hambantota (Sri Lanka): Hambantota es un puerto que se ubica a pocas millas náuticas de la principal ruta entre Asia y Europa. La historia de este puerto se remonta a 2010, cuando el gobierno de Sri Lanka acudió al financiamiento chino para convertir este pequeño pueblo pesquero en un importante centro de navío. En el momento en que Sri Lanka no pudo pagar esos préstamos, acordó otorgar a China una participación accionaria controladora (del 70%) y un arrendamiento de 99 años para operarlo.

A partir de entonces, China lo ha considerado otro hito a lo largo del camino de Belt and Road¹⁰⁵. Ahora, la empresa accionaria China Mercants Port Holdings asegura que el puerto de Hambantota será el puerto multipropósito más grande de Sri Lanka y la mayor inversión en la nación isleña; aspira a convertirlo en un punto neurálgico de la RMS.

¹⁰⁴ Gregory B. Poling, "Kyaukpyu. Connecting China to the Indian Ocean", [en línea], Estados Unidos, *China's Maritime Silk Road. Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region*, Center for Strategic & International Studies, marzo de 2018, p. 5, Dirección URL: https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/180404_Szechenyi_ChinaMaritimeSilkRoad.pdf?yZSpudmFyARwcHuJnNx3metxXnEksVX3 [consulta: 18 de agosto de 2019].

¹⁰⁵ Cfr. China Xinhua News, "Another milestone along path of #BeltandRoad. Sri Lanka officially hands over southern port of Hambantota to China on 99-year lease" [publicación en Twitter], 10 de diciembre de 2017, Dirección URL: <https://www.trendsmap.com/twitter/tweet/939753813115789312> [consulta: 20 de agosto de 2019].

Puerto de Gwadar (Pakistán): Gwadar es la puerta de entrada al Corredor Económico China-Pakistán, cuyo valor estratégico ya fue referido en párrafos anteriores. Era hasta hace poco un grupo de aldeas pesqueras pequeñas y poco conocidas en la costa Makran de Pakistán pero su localización cerca del Golfo Pérsico y el estrecho de Ormuz, además del acceso que dirige directamente hacia el Océano Índico lo han convertido en una pieza fundamental de la NRM.

El puerto de Gwadar, ahora bajo construcción, es el tercer puerto comercial de Pakistán después de Karachi y Qasim, mismos que manejan el 95% del comercio marítimo de Pakistán, pero cuyas capacidades han sido sobreexplotadas.

El puerto de Gwadar se está construyendo en fases. Cuando se complete, tendrá tres amarraderos y una instalación de transbordadores de carga rodada. También se espera la construcción de una refinería de petróleo con valor de dos mil millones de dólares.

El puerto está siendo desarrollado por China Overseas Port Holding Company, a la que le fue arrendado por el gobierno pakistaní por un lapso de 40 años desde abril de 2017.

Con el éxito de este puerto China espera, además de traer prosperidad económica a sus provincias occidentales, mejorar la eficiencia en el suministro de energía sin todo el coste que implica el paso por el estrecho de Malaca y el Sudeste Asiático. Asimismo, recorta el tiempo de navío para el transporte de mercancías entre Medio Oriente y África Oriental.

Puerto de El Pireo (Grecia): Es considerado la gran puerta europea en el marco de la RMS. Su objetivo es convertir el país en un gran centro logístico de entrada y distribución de mercancías chinas -y por extensión, japonesas y de otros países asiáticos- con un ahorro de entre cuatro y diez días en comparación con otros puertos occidentales¹⁰⁶ tras su paso por el Mediterráneo y el Canal de Suez.

¹⁰⁶ María Antonia Sánchez Vallejo, "El Pireo, el puerto deseado", [en línea], España, *El País*, 19 de agosto de 2016, Dirección URL: https://elpais.com/economia/2016/08/19/actualidad/1471607874_360316.html [consulta: 21 de agosto de 2019].

La gigante China Ocean Shipping Company (COSCO) es en gran parte la que ha tomado acción en nombre de la IFR en dicho puerto. Su presencia ahí se remonta a 2008 pero sólo gestionaba hasta ese año dos terminales de carga durante un periodo de 35 años.

No obstante, en 2016 COSCO adquirió la mayoría accionaria de la Autoridad del Puerto de El Pireo; de esta forma, el volumen de operaciones pasó de 166.000 TEUs (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies) en 2009 a tres millones en 2014¹⁰⁷.

Es así que la mayoría absoluta en el accionariado de la autoridad portuaria le permite ahora tener pleno control sobre la terminal de pasajeros, que cada año moviliza millones de turistas y locales entre el continente y las islas, así como un número creciente de cruceros, incrementando los beneficios para Beijing en este sentido.

Además de que estos proyectos destacan por su valor estratégico y geopolítico, así también por la controversia que gira alrededor de los mismos en materia de seguridad regional. De esta manera, los críticos de la RMS suelen argumentar que si bien algunos factores económicos pueden estar en juego, estas inversiones están impulsadas principalmente por objetivos estratégicos¹⁰⁸.

En este sentido, la RMS y la IFR en general, dada su magnitud, ciertamente no pueden considerarse como iniciativas meramente económicas y, en la medida en que el proyecto se expande, también evolucionan las necesidades que demanda.

Tal como lo aseguraba Mahan, para consolidar un poder marítimo son necesarios, entre otros, dos aspectos: la estabilidad y el manejo de puntos estratégicos en ultramar. China no ha pasado esa lección desapercibida.

¹⁰⁷ *Idem*.

¹⁰⁸ Cfr. Matthew Funairole y Jonathan Hillman, "China's Maritime Silk Road. Economic Drivers and Challenges", [en línea], Estados Unidos, *China's Maritime Silk Road. Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region*, Center for Strategic & International Studies, marzo de 2018, p. 21, Dirección URL: https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/180404_Szechenyi_ChinaMaritimeSilkRoad.pdf?yZSpudmFyARwcuHnNx3metXnEksVX3 [consulta: 20 de agosto de 2019].

Esto es evidente al hacer una revisión del documento relativo a la RMS de 2017 titulado *Visión para la Cooperación Marítima bajo la Iniciativa de la Franja y la Ruta* que reconoce la “seguridad marítima mutua” como protección contra las amenazas de seguridad tradicionales y no tradicionales al buen orden en el mar.

Asimismo, este documento incluye un subcapítulo dedicado a la seguridad como una de las prioridades de cooperación de Beijing en vista de sus crecientes inversiones y el riesgo al que se someten sus connacionales y buques comerciales fuera de China.

Más recientemente, en el libro blanco *La Defensa Nacional de China en la Nueva Era (China’s National Defense in the New Era)* de 2019, China reafirmó que “los intereses en ultramar son una parte crucial de los intereses nacionales de China” y que la Armada del Ejército Nacional de Liberación “está acelerando la transición de sus tareas de la defensa en los mares cercanos a misiones de protección en los mares lejanos”¹⁰⁹.

Esto se relaciona principalmente con la protección del comercio y el transporte de energía para China. Es decir, con las líneas de comunicación marítimas desde África Oriental a través del Océano Índico, ámbito geográfico de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI.

En aras de asegurar puntos de apoyo logístico para las misiones de la AEPL que buscan proteger las vertientes de la RMS, China ha gestionado relaciones internacionales con países clave que faciliten su presencia y vigilancia en ultramar. Esta tarea se ha materializado en la dinámica que China ha desarrollado en Yibuti, un país africano diminuto pero valioso para los planes de la Ruta Marítima de la Seda como vehículo geoestratégico de la proyección global de China.

¹⁰⁹ The State Council Information Office of the People’s Republic of China, *Full Text: China’s National Defense in the New Era*, [en línea], 24 de julio de 2019, Dirección URL: http://english.scio.gov.cn/2019-07/24/content_75026800_4.htm [consulta:20 de septiembre de 2020].

CAPÍTULO 3. LA DINÁMICA GEOPOLÍTICA DE CHINA EN YIBUTI EN EL MARCO DE LA RUTA MARÍTIMA DE LA SEDA DEL SIGLO XXI

A fin de dar cuenta de la presencia china en Yibuti y habiendo explicado previamente los pilares de política de exterior de China dentro de los cuales se enmarca la Iniciativa de la Franja y la Ruta, el contenido del siguiente capítulo se enfocará en identificar y evaluar aquellos elementos que han hecho de Yibuti una pieza fundamental para el desarrollo de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, contemplando los intereses económicos, políticos y de seguridad de China en la región.

3.1. El valor geopolítico de Yibuti

La República de Yibuti es un país diminuto y sumamente joven. Colinda al norte con Eritrea, tanto al sur como al oeste con Etiopía, al sureste con Somalia y al este con el Golfo de Adén y el Mar Rojo.

Su territorio apenas alcanza los 23,000 km² (aproximadamente el tamaño de Bélgica o un poco más pequeño que Nueva Jersey) y su población oscila entre los 800,000 y los 900,000 habitantes, muchos de los cuales son inmigrantes que huyen de los conflictos de sus países (vecinos principalmente, como Yemen, Somalia y Etiopía) a pesar de que Yibuti no cuenta precisamente con las condiciones óptimas para acogerlos.

Las fronteras de este país provienen de su historia como colonia y territorio de ultramar de Francia. Logró su independencia en 1977 por medio de un referéndum luego de que Etiopía renunciara a su reclamo sobre Yibuti al tiempo que Somalia se distraía por un conflicto en la región de Etiopía.

Yibuti se ha visto desfavorecido por uno de los entornos más áridos e inhóspitos del planeta. Propenso a las sequías e inundaciones, este país no cuenta con tierras de cultivo, fuentes de agua fresca permanentes ni tampoco con recursos minerales, además de que tiene muy poca vegetación, lo que ha implicado la importación del 80% de sus alimentos, la dependencia de agua potable y diésel.

Debido a la poca industria Yibuti cuenta con altos índices de desempleo, 40% en términos generales y 80% en el rubro juvenil, la esperanza de vida es de apenas 63.3 años¹¹⁰ y es uno de los países con más bajo Índice de Desarrollo Humano (0,476)¹¹¹.

Sin embargo, a pesar de todas las dificultades y limitaciones, el gobierno de la República de Yibuti ha explotado el único recurso que le provee la vasta mayoría de sus ingresos y gracias al cual ha sobrevivido como Estado: su localización geográfica estratégica, su tendencia territorial al mar y a la tierra.

Esta ventaja deviene de su posición en la puerta de entrada hacia el Mar Rojo, sobre las rutas marítimas que conectan el Océano Índico y el Mediterráneo y con ello el comercio entre Asia y Europa; su cercanía con el segundo país más poblado de África cuyo crecimiento económico anual entre 2003 y 2014 promedia un 10.8%¹¹², Etiopía, para quien funge el papel de salida al mar; y su cercanía con el estrecho Bab el Mandeb, la cuarta ruta estratégica o *chokepoint* más importante de todo el mundo¹¹³.

Siguiendo el planteamiento de análisis geopolítico del capítulo uno, si bien China tiene fácil acceso a alta mar con una frontera marítima de 32,000 km, al menos hasta antes de la Ruta Marítima de la Seda aún no ejercía un control preponderante sobre un punto importante para el tráfico mundial, por lo que Yibuti representa una oportunidad potencial.

¹¹⁰ Senado de la República, “República de Yibuti”, [en línea], *Centro de Estudios Internacionales Gilberto Bosques*, julio de 2018, Dirección URL: https://centrogilbertobosques.senado.gob.mx/docs/F_Yibuti.pdf [consulta: 5 de noviembre de 2019].

¹¹¹ Se ubica en el puesto 172 de 189 países de acuerdo con la actualización estadística de 2018. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), “Índices e indicadores de desarrollo humano”, [en línea], 2018, Dirección URL: http://hdr.undp.org/sites/default/files/2018_human_development_statistical_update_es.pdf [consulta: 5 de noviembre de 2019].

¹¹² Cfr. Confederación Española de Organizaciones Empresariales, “Etiopía, una economía en expansión con oportunidades para las empresas españolas”, [en línea], España, 26 de abril de 2018, Dirección URL: <https://www.ceoe.es/es/contenido/actualidad/noticias/etiopia-una-economia-en-expansion-con-oportunidades-para-las-empresas-espanolas> [consulta: 5 de noviembre de 2019].

¹¹³ Cfr. U.S. Energy Information Administration, “World Oil Transit Chokepoints”, [en línea], Estados Unidos, 25 de julio de 2017, Dirección URL: https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf [consulta: 7 de noviembre de 2019].

Ya se vio que el objetivo de la RMS es la conectividad para la agilidad de la dinámica comercial y la inversión e integridad profunda de los mercados, que responde justamente a la capacidad productiva de China, otro elemento considerado en el análisis.

A raíz de ello, la estrategia geopolítica de China consta en hacerse de puntos vitales alrededor del globo, tales como los que contempla la RMS en el capítulo anterior, de los cuales Yibuti -siendo un país tan pequeño, pero teniendo varias potencialidades- resulta destacar y no pasar desapercibido.

En ese sentido es necesario realizar una evaluación de mayor profundidad sobre todas estas características que hacen formar parte a Yibuti de una estrategia geopolítica que enmarca el proyecto transcontinental IFR.

3.1.1. Yibuti como enclave marítimo estratégico

Una de las premisas de Mahan cuando escribe sobre la influencia de la posición geográfica afirma que “[...] si la naturaleza ha colocado a un país de tal manera que tiene fácil acceso a la alta mar, mientras que al mismo tiempo controla una de las grandes vías del tráfico mundial, es evidente que el valor estratégico de su posición es muy alto”¹¹⁴.

Tal situación empata con la realidad geográfica de esta diminuta nación. El espacio que ocupa Yibuti se engalana de ser un paso marítimo principal y una ruta comercial entre Oriente y Occidente desde hace aproximadamente 3,500 años, época de las exploraciones marítimas del Mar Rojo.

Dicho mar fue utilizado por los egipcios, fenicios, romanos, griegos, bizantinos, árabes y luego por los europeos en busca de la ruta de las especias¹¹⁵.

¹¹⁴ Alfred T. Mahan, *op.cit.*, pp. 31-32.

¹¹⁵ Port de Djibouti S.A., “Port History”, [en línea], Dirección URL : <https://www.portdedjibouti.com/port-history/> [consulta: 7 de noviembre de 2019].

Al momento en que se redactan estas líneas, Yibuti colinda con uno de los estrechos más transitados de todo el mundo para el transporte de mercancías: el Estrecho Bab el-Mandeb.

La importancia de este estrecho es tal que su bloqueo podría significar una crisis en cuestión de seguridad energética global -ya que a través de esta ruta marítima se comercia petróleo en grandes volúmenes - o el incremento en precios de mercancías vitales para algunos países, además de inestabilidad y/o posibles conflictos entre naciones.

Y es que el estrecho Bab el-Mandeb con apenas 32 kilómetros de ancho conecta el Mar Rojo con el Golfo de Adén y el Océano Índico, permitiendo la interacción entre los grandes mercados asiáticos, los del Golfo Pérsico, los europeos y africanos por lo que el 30% de todos los navíos en el mundo pasa por este punto del noreste de África¹¹⁶. Se calcula que más de 60 buques comerciales y un estimado de 3.8 millones de barriles de crudo lo atraviesan cada día¹¹⁷.

Si bien Yibuti también comparte la colindancia de Bab el-Mandeb con Yemen y Eritrea ya que separa la península arábiga del Cuerno de África, la creciente inestabilidad y la preeminencia de los conflictos dentro de estos países hacen que sea Yibuti el centinela de dicho estrecho.

Eritrea, al norte de Yibuti, es un país con un gobierno autocrático, tiene relaciones tensas con Etiopía (y otros países de su entorno) desde que se independizó de este país en el año de 1993 dejándolo sin litoral y condenándolo a crear una relación de interdependencia con Yibuti, empleándolo como medio de salida y entrada de mercancías. La inestabilidad de Eritrea también contribuye a que las inversiones se dirijan en mayor medida hacia Yibuti.

¹¹⁶ Katrina Manson, "Jostling for Djibouti", [en línea], Reino Unido, *Financial Times*, 1 de abril de 2016, Dirección URL: <https://www.ft.com/content/8c33eefc-f6c1-11e5-803c-d27c7117d132> [consulta: 8 de noviembre de 2019].

¹¹⁷ Karim Zaouaq, "Bab el-Mandeb Strait: a Threatened Strategic Passage", [en línea], *Morocco World News*, 15 de Agosto de 2018, Dirección URL: https://www.researchgate.net/publication/327058303_Bab_El-Mandeb_Strait_a_Threatened_Strategic_Passage [consulta: 10 de noviembre de 2019].

Somalia, al sur, alberga una zona de violencia protagonizada por el grupo terrorista Al-Shabbab desde 2012 mientras que ha visto comprometida su integridad territorial tras la independencia y autogobierno del aún no reconocido Estado de Somalilandia, cuya situación interna se caracteriza por ser más estable que en Somalia lo cual representa un factor de alivio para Yibuti ya que sus fronteras colindan inmediatamente con esta región independizada de facto. De cualquier forma, para los países extranjeros Somalia no es mejor opción que Yibuti para inversión en infraestructura portuaria, lo cual es un indicador de que la localización geoestratégica es el único asunto preponderante, sino también la estabilidad interna.

Del otro lado del estrecho, en la península arábiga se encuentra la República de Yemen, un país sumergido en guerra entre el régimen de Hadi y los rebeldes hutíes desde inicios de 2015, misma que ha dado como resultado diversas luchas internas, hambruna y, en palabras de Naciones Unidas “el peor desastre humanitario causado por el hombre”¹¹⁸.

En este punto cabe rescatar la estabilidad regional como parte de la estrategia geopolítica china como elemento esencial para consolidar su poder marítimo. En este caso, la inestabilidad de los países alrededor de Yibuti y Bab el-Mandeb (Eritrea, Yemen, Somalia) representa un factor de riesgo para la seguridad del estrecho y las navegaciones que lo atraviesan, dando como resultado que la estabilidad que envuelve a Yibuti a diferencia de sus vecinos aumente significativamente la importancia de sus puertos por encima de los aledaños.

Así pues, los países de la región incapaces de propiciar un tránsito seguro, dan pie a que sea la corriente occidental de Bab el-Mandeb, o dicho de otro modo, las aguas territoriales de Yibuti las que se favorezcan del tránsito marítimo, evitando así la isla de Perim y la costa yemení lo que reduce el ancho navegable del estrecho a unos 20 km, calculados desde la costa yibutí a dicha isla como se ilustra a continuación.

¹¹⁸ United Nations News, “Humanitarian crisis in Yemen remains the worst in the world, warns UN”, [en línea], 14 de febrero de 2019, Dirección URL: <https://news.un.org/en/story/2019/02/1032811> [consulta: 7 de agosto de 2020].

Imagen 1. Ancho navegable de Bab el-Mandeb



Fuente: Elaboración propia con la aplicación Google Earth

En lo que atañe al Puerto de Yibuti, este se ubica en la entrada sureste del Mar Rojo, a una mínima desviación de la principal ruta de navegación Oriente-Occidente lo que lo caracteriza como un centro regional para la conexión de tres continentes, así como de transbordo para contenedores destinados al este y sur de África.

Asimismo, el Puerto de Yibuti sirve al comercio internacional como depósito de almacenamiento y estación de abastecimiento y reabastecimiento de buques oceánicos que viajan por el Mar Rojo. Con un rendimiento de un millón de TEU (*Twenty-foot equivalent unit* o unidad equivalente a veinte pies) en 2016, el puerto representó el segundo mayor rendimiento de TEU de todos los puertos de África Oriental¹¹⁹, es decir, el segundo en capacidad.

A pesar de ser la instalación portuaria más antigua de Yibuti, de acuerdo con un reporte de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

¹¹⁹ Cfr. World Bank Group, *Port Development and Competition in East and Southern Africa: Prospects and challenges*, [en línea], diciembre de 2018, p. 5, Dirección URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/963231561663013431/pdf/Country-and-Port-Fact-Sheets-and-Projections.pdf> [consulta: 10 de noviembre de 2019].

publicado en 2018¹²⁰, el Puerto de Yibuti cerrará y todas sus operaciones se trasladarán al Puerto Multipropósito de Doraleh que se ha impulsado junto con China en 2017 como parte de su estrategia en ese país (véase apartado 3.2.1).

Una de las más importantes infraestructuras portuarias para Yibuti ha sido la Terminal de Contenedores Doraleh (TCD) con mayor capacidad que la del Puerto de Yibuti. La concesión para su manejo fue obtenida por la empresa emiratí DP World desde 2006 y su inauguración fue en 2009, sin embargo, en febrero de 2018 la TCD fue expropiada por el gobierno de Yibuti tras alegar que su soberanía se estaba viendo comprometida por lo que ahora es este quien tiene el manejo de la terminal junto con China Merchants, empresa china que adquirió dos tercios de la Terminal en 2013.

Imagen 2. Terminal de Contenedores de Doraleh



Fuente: World Bank Group, *Port Development and Competition in East and Southern Africa: Prospects and challenges*, [en línea], diciembre de 2018, Dirección URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/963231561663013431/pdf/Country-and-Port-Fact-Sheets-and-Projections.pdf>

¹²⁰ Cfr. United Nations Conference on Trade and Development, *The Djibouti City-Addis Ababa Transit and Transport Corridor. Turning Diagnostics Into Action*, [en línea], 2018, p. 5, Dirección URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aldc2018d6_en.pdf [consulta: 14 de noviembre de 2019].

La Terminal tiene una capacidad diseñada para manejar 1.6 millones de TEU o contenedores de carga estandarizados. Tiene 1,050 metros de longitud de muelle, ocho grúas-pórtico Super-Post-Panamax (las más grandes usadas para descargar los mayores buques portacontenedores) y 18 metros de calado (profundidad) en el muelle.

Por otra parte, el tránsito por esta ruta marítima y por lo tanto por puertos yibutíes representa el paso obligado para acceder a otro de los *chokepoints* vitales para el comercio mundial: el Canal de Suez, sitio por donde pasa el 7% del comercio mundial basado en la navegación. Tan sólo de agosto de 2018 a agosto de 2019 más de 70,600 barcos atravesaron el canal en ambas direcciones¹²¹.

Asimismo, el Canal de Suez se caracteriza por ser un punto neurálgico para el transporte de crudo. Se calcula que por ahí pasan 2.6 millones de barriles por día, lo cual representa el 9% del total de petróleo comercializado por mar, mientras los flujos de gas natural licuado un 8% del total mundial¹²².

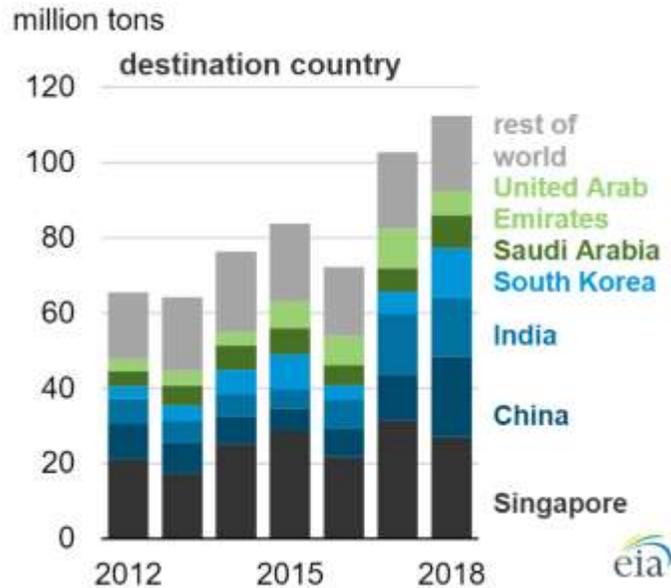
En este orden de ideas, cabe destacar que los flujos de hidrocarburos con dirección al sur de Suez se han dirigido principalmente hacia los mercados asiáticos en los últimos años, principalmente a Singapur, China e India, representando estos más del 50% del total¹²³.

¹²¹ Redacción EFE, “El Canal de Suez alcanza récord de ingresos de 5,900 millones de dólares”, [en línea], España, *El Economista*, 6 de agosto de 2019, Dirección URL: <https://www.eleconomista.es/economia/noticias/10030030/08/19/El-Canal-de-Suez-alcanza-record-de-ingresos-de-5900-millones-de-dolares.html> [consulta: 10 de noviembre de 2019].

¹²² U.S. Energy Information Administration, *op. cit.*, p. 6..

¹²³ U.S. Energy Information Administration, *op. cit.*, p. 8.

Gráfica 3. Volúmenes de petróleo crudo y productos derivados del petróleo transportados hacia el sur del Canal de Suez (2012-2018)

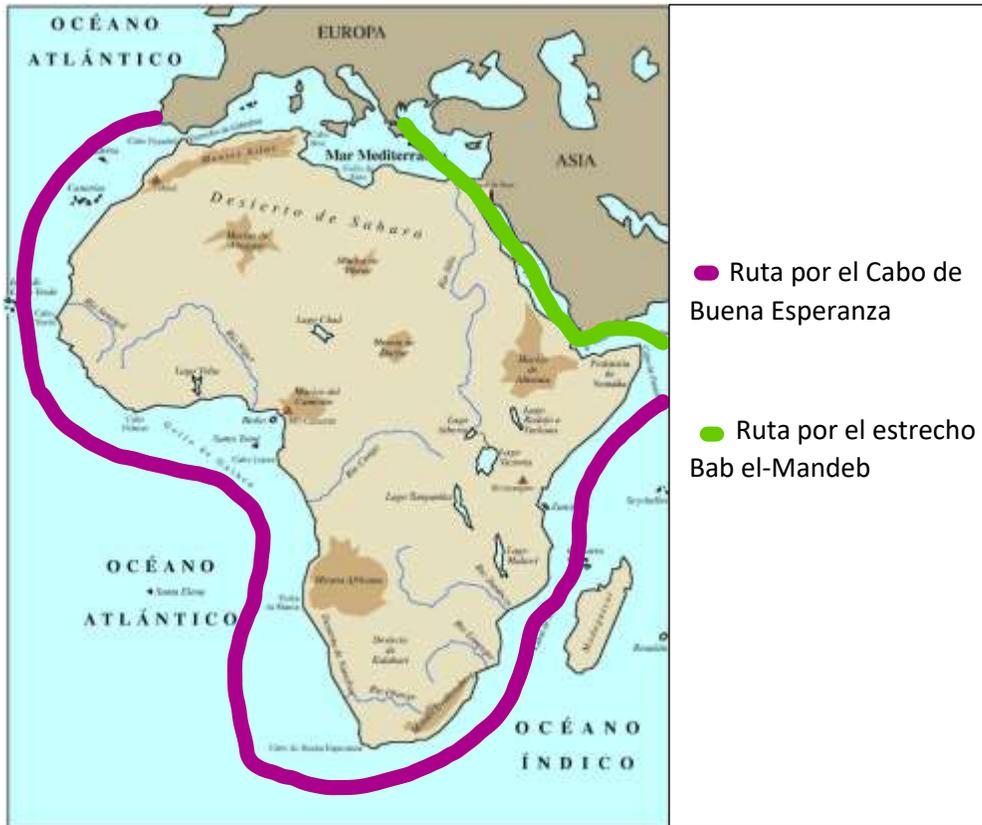


Fuente: U.S. Energy Information Administration, “The Suez Canal and SUMED Pipeline are critical chokepoints for oil and natural gas trade”, [en línea], Estados Unidos, 23 de julio de 2019. Dirección URL: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=40152#:~:text=Petroleum%20exports%20from%20Persian%20Gulf,Saudi%20Arabia%20to%20European%20countries.> [consulta: 8 de agosto de 2020].

En conjunto, el estrecho Bal el-Mandeb y el Canal de Suez comparten una conectividad estratégica particular. Por su parte, el estrecho del que Yibuti presume ser vecino conecta el Océano Índico con el Golfo de Adén, el cual a su vez es la puerta de entrada al Mar Rojo por medio del cual se llega al Canal de Suez, cuyo paso permite alcanzar el Mediterráneo.

Al estar íntimamente vinculados, omitir alguno de los estrechos anteriores o algún posible colapso o cierre de estos implicaría la necesidad de desviarse hasta el extremo sur de África por el Cabo de Buena Esperanza y rodear todo ese continente para llegar al norte, gastando más tiempo y recursos (combustible y dinero) para la distribución de mercancías. Una opción posible pero prácticamente inviable.

Mapa 7. Las rutas hacia el Mediterráneo



Fuente: Elaboración propia. Mapa extraído de Africanidad, "Mapas de África", [en línea], Dirección URL: <https://www.africanidad.com/2016/01/Mapas-de-Africa.html>

Dicho esto, el control sobre la actividad a lo largo del estrecho Bab el-Mandeb es una prioridad para quien desea favorecer su tránsito comercial internacional. Yibuti no puede explotar en términos comerciales ese accidente geográfico ya que su condición interna no le permite comerciar prácticamente nada, sin embargo, su ventaja geográfica como enclave marítimo estratégico junto con la estabilidad que lo caracteriza sí le permite aprovechar las oportunidades que otros países le ofrecen (por ejemplo, inversión en forma de infraestructura portuaria) a fin de incidir a su favor sobre este *chokepoint*,

En ese sentido, la experta en temas de Asia Pacífico Mercy A. Kuo menciona que "[...] un puerto se vuelve estratégico no sólo por los mercados a los que puede tener

acceso, sino también por las rutas marítimas a las que se puede llegar, tanto de importancia comercial como naval”¹²⁴.

En razón de lo anterior, para un país de la talla de China -el principal socio comercial de 130 países y el mayor exportador del mundo-, la estabilidad y el acceso a estas líneas de comunicación son vitales, más aún si se considera que el principal socio comercial de la nación asiática desde el año 2005 es la Unión Europea y año con año la balanza comercial se ha mostrado favorable a China.

Tabla 10. Mayores socios comerciales de China en 2018

(\$ miles de millones)				
País/Bloque regional	Comercio total	Exportaciones chinas	Importaciones chinas	Balanza comercial de China
Unión Europea	681	408	273	135 (+)
Estados Unidos	631	477	154	323 (+)
ASEAN	575	318	257	61 (+)

Fuente: Elaboración propia con datos de la Administración General de Aduanas de China

Por otra parte, el gigante asiático se ha consolidado como mayor socio comercial de África desde 2009 así como principal inversor del continente para asegurar, entre otras cosas, sus fuentes de abastecimiento de materias primas e hidrocarburos¹²⁵ por lo que mantener las puertas abiertas al continente es un objetivo esencial.

En este orden de ideas, el 90% del comercio exterior de China se lleva a cabo por la vía marítima y es a través de esta que se suple del 70% de los combustibles fósiles que emplea¹²⁶, de ahí la necesidad de enfocar su atención en los mares.

¹²⁴ Mercy A. Kuo, “China in Djibouti: The Power of Ports”, [en línea], Estados Unidos, *The Diplomat*, 25 de marzo de 2019, Dirección URL: <https://thediplomat.com/2019/03/china-in-djibouti-the-power-of-ports/> [consulta: 15 de diciembre de 2019].

¹²⁵ Cfr. GB Times, “Cifras de récord en el comercio entre China y África”, [en línea], España, *Revista El Exportador*, 5 de septiembre de 2018, Dirección URL: <https://www.icex.es/icex/es/Navegacion-zona-contacto/revista-el-exportador/noticias/NEW2018797074.html>

¹²⁶ Mathieu Duchâtel y Alexandre Sheldon Duplaix, *op. cit.*, p. 10.

Bajo esa premisa y en vista de que los gobiernos a los que ya se hizo referencia no cuentan precisamente con las condiciones para atraer la atención de China y contribuir a la RMS en la medida más óptima, Yibuti ha sido la opción idónea de la nación asiática para canalizar sus esfuerzos en convertir a este país en un aliado estratégico importante para la IFR y en particular la RMS, siguiendo uno de los principios del almirante Mahan como parte de su estrategia: el establecimiento de una comunidad de intereses compartidos.

Por ello, para continuar, ampliar y mejorar la fluidez de los intercambios con el continente europeo al igual que con los mercados africanos¹²⁷ y aledaños donde los volúmenes comerciales son crecientes a lo largo de la Ruta Marítima de la Seda, el gobierno chino de Xi Jinping requiere un ambiente estable donde su comercio e inversiones se vean lo más protegidos posible lo que deriva en el interés crucial de China de promover la seguridad de las líneas marítimas de comunicación.

En ese sentido, el siguiente apartado dimana de este tipo de motivaciones de China para asentar su presencia en el Golfo de Adén desde 2008 so pretexto del problema de piratería en esa región y que representó en su momento un lastre para el comercio internacional. A raíz de este contexto, la relación con Yibuti fue adquiriendo una importancia de tipo naval militar que maduró en 2013 con la llegada de Xi Jinping al poder y la necesidad de satisfacer los intereses nacionales de China vinculados con el proyecto de la RMS.

3.1.2. La piratería en el Golfo de Adén: necesidad de protección en los mares lejanos

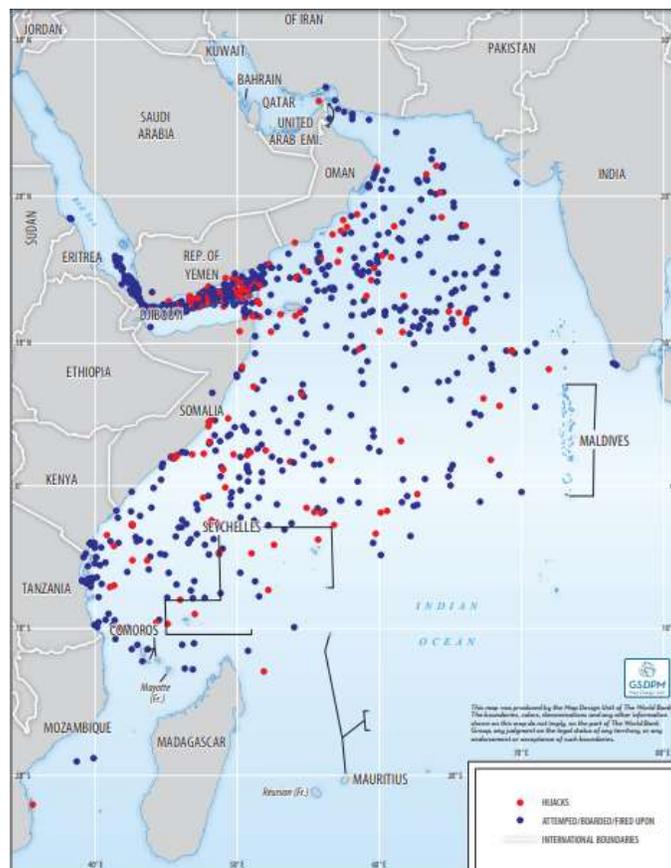
La piratería comenzó a desarrollarse en las costas somalíes y aunque se extendió desde el Mar Rojo hasta el Golfo de Omán, se concentró de manera importante en

¹²⁷ Yibuti es una puerta de entrada al África Oriental y al COMESA (Mercado Común de África Oriental y Austral), unión aduanera formada por 20 países y unos 500 millones de habitantes. El aumento exponencial del comercio entre los países miembros, sumado a las altas tasas de natalidad de muchos de ellos, hacen del COMESA uno de los mercados con mayor proyección del mundo. Pablo Sánchez y Blanca Palacián, "La importancia geoestratégica de Yibuti", [en línea], España, *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 9 de mayo de 2018, p. 10, Dirección URL: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2018/DIEEEA17-2018_Yibuti_PabloSanchez-BPI.pdf [consulta: 15 de diciembre de 2019].

el Golfo de Adén en la primera década del siglo XXI, creciendo a tal nivel que Naciones Unidas emitió una resolución en junio de 2008 condenando la piratería en el Cuerno de África; el 96% de los secuestros en todo el mundo estaban teniendo lugar en esa región¹²⁸.

Esto quiere decir que todos los navíos que atravesaban el Golfo de Adén, el Mar Rojo o la mitad oriental del Mar Arábigo se clasificaban como rutas con alto riesgo de ser atacadas por los piratas; como lo ilustra la imagen, esta zona concentraba el mayor número de incidentes.

Mapa 8. Localización de incidentes de piratería somalí reportados (2000-2012)



Los puntos rojos representan los secuestros y los puntos azules las tentativas de robo y ataques con disparos. Fuente: Banco Mundial, *The pirates of Somalia. Ending the Threat, Rebuilding a Nation*, [en línea], 2013, p. 3, Dirección URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/182671468307148284/pdf/76713-REPLACEMENT-pirates-of-somalia-pub-11-2-15.pdf>

¹²⁸ Banco Mundial, *The pirates of Somalia. Ending the Threat, Rebuilding a Nation*, [en línea], 2013, p. 4, Dirección URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/182671468307148284/pdf/76713-REPLACEMENT-pirates-of-somalia-pub-11-2-15.pdf> [consulta: 17 de diciembre de 2019].

Según cálculos del Banco Mundial, en 2010 el fenómeno de la piratería somalí le costó al comercio mundial unos 18 mil millones de dólares equivalentes a pérdidas del 7.4% del comercio anual¹²⁹. Entre los más afectados se encontraron los países de Asia, Australia y Europa.

Como ejemplo de lo anterior se tiene que el 95.3% de las exportaciones asiáticas y australianas a Europa y el Mediterráneo fueron afectadas por la piratería y el 89.6% hacia la dirección opuesta¹³⁰.

En el caso de particular de China, algunos medios calculan que en 2008 el 40% de las importaciones chinas pasaban por esta ruta acuática¹³¹, siendo una arteria importante para la provisión de bienes y materias primas. En ese mismo año, 20% de los buques chinos fueron atacados por la piratería somalí según el portavoz del Ministerio de Relaciones Exteriores de China Liu Jianchao¹³².

Como respuesta al requerimiento de la ONU de que otras naciones se unieran a combatir tal fenómeno en aguas somalíes, la Unión Europea respondió con la “Operación Atalanta” ese mismo año; por su parte, la OTAN puso en marcha su plan “Escudo Oceánico”, mientras que la coalición liderada por Estados Unidos desplegó a sus Fuerzas Especiales 151 en 2009. Otros países como Japón, Rusia, India y la República de Corea emplearon acciones de forma independiente.

China, a su vez, comenzó a participar en las operaciones contra la piratería en diciembre de 2008, después de que más de una quinta parte de los 1265 buques de carga o con tripulación de propiedad china que transitaban aguas somalíes en 2008 se enfrentaran a la piratería, y siete fueran atacados¹³³.

¹²⁹ *Ibid.*, p. 15.

¹³⁰ Banco Mundial, *op. cit.*, p. 20.

¹³¹ Erica Downs, Jeffrey Becker y Patrick de Gategno, “China’s Military Support Facility in Djibouti: The Economic and Security Dimensions of China’s First Overseas Base”, [en línea], Estados Unidos, *CNA*, julio de 2017, p. 20, Dirección URL: <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/1038215.pdf> [consulta: 4 de enero de 2020].

¹³² Peng Kuang y Wu Jiao, “China’s piracy fight to boost US ties”, [en línea], China, *China Daily*, 22 de diciembre de 2008, Dirección URL: http://www.chinadaily.com.cn/china/2008-12/22/content_7327363.htm [consulta: 4 de enero de 2020].

¹³³ A. S. Erickson, “Chinese Sea Power in Action: The Counter Piracy Mission in the Gulf of Aden and Beyond”, *The PLA at Home and Abroad: Assessing the Operational Capabilities of China’s Military*, Strategic Studies Institute, 2010, p. 296. Citado por Jérôme Henry, “China’s Military Deployments in

A raíz de este fenómeno, la relación de la RPC con Yibuti como vecino del Golfo de Adén reveló un estrechamiento en términos de seguridad que con el paso del tiempo fue ampliándose como se verá más adelante.

Desde entonces, la Armada del Ejército Popular de Liberación desplegó un grupo de fuerzas especiales para escoltar barcos en el Golfo de Adén sin adherirse a ninguna coalición ya conformada ni cooperar con alguna de ellas.

Cabe decir que estas fuerzas de trabajo únicamente realizaban escoltas de embarcaciones chinas que tan sólo en su primera misión comprendieron 212 barcos y nunca se involucraron en rescates armados, prisioneros o búsqueda de barcos secuestrados.

Se presume que la explicación de este hecho descansa en la preocupación de China de contravenir su política de no intervención en los asuntos de otros países, por lo que decidió evitar ese riesgo político que hubiese afectado su reputación internacional. Lo que China deseaba en parte, por el contrario, era fortalecer su imagen como actor responsable al mismo tiempo que protegía su comercio internacional.

El resultado: la adquisición de experiencia valiosa por parte de la AEPL a partir de la complejidad del despliegue en alta mar en términos de logística, abastecimiento, comunicación, sostenimiento o resiliencia y mejora en el diseño de buques en lo relativo a estabilidad, entre otros aspectos¹³⁴.

Y es que, si bien dicha misión se caracterizó por ser el primer despliegue operacional de la AEPL fuera de la región de Asia Pacífico, desde su inicio China mantuvo constante el envío de grupos de fuerzas especiales y ya no se detuvo, hecho que reafirma la importancia que comenzaba a tener esta zona para el país asiático. En resumen, China había conseguido conformar una flota de alta mar en el Golfo de Adén, lejos de sus fronteras.

the Gulf of Aden: Anti-Piracy and Beyond”, [en línea], *Institut français des relations internationales*, noviembre de 2016, p. 13, Dirección URL: <https://www.ifri.org/en/publications/notes-de-lifri/asiations/chinas-military-deployments-gulf-aden-anti-piracy-and> [consulta: 20 de diciembre de 2019].

¹³⁴ Véase. Jérôme Henry, *op. cit.*, p. 17.

Lo que siguió después fue un cambio de estrategia de la AEPL, pues en 2012 aunque la piratería somalí tuvo un descenso considerable, el ejército naval chino ya iniciaba a escoltar buques mercantes sin importar el país de proveniencia y a cooperar con otras armadas en el Golfo de Adén, lo que le llevó a aprender nuevas tácticas y estrategias navales.

China tomó el liderazgo entre las operaciones de los países participantes independientes (India, Japón y República de Corea) e incrementó sus visitas a puertos en Yibuti¹³⁵, Croacia, Turquía, Italia, entre otros, diversificó sus actividades y lazos diplomáticos de orden naval, potencializando su papel de poder responsable.

Es precisamente a partir de este contexto, en el año de 2013, que la relación de la República Popular China -ahora bajo la administración del líder Xi Jinping- con Yibuti alcanzó un grado de maduración más consolidado.

Los intereses nacionales del régimen chino se centraron en gran parte en los mares, prueba de ello fue la iniciativa de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI de la que derivó la necesidad de establecer, como parte de su estrategia geopolítica, la “defensa de mares cercanos, protección de mares lejanos” (*near seas defense, far seas protection*).

De esta manera, la estrategia geopolítica de China parece más evidente. Reconociendo la necesidad de contar con estaciones a lo largo de las rutas comerciales cuya importancia podía ser de tipo militar, comercial, estratégica o una combinación entre todas ellas -entiéndase como tal las arterias de la RMS-, Mahan argumentaba que en la medida que las flotas mercantes de una nación fuesen extendiendo su campo de operaciones separándose de las costas del país en cuestión, era mayor la necesidad de disponer de determinados puntos confiables para los buques.

¹³⁵ Entre 2009 y 2013, los buques de fuerzas especiales anti-piratería chinos realizaron alrededor de 50 visitas portuarias a Yibuti. Erica Downs, Jeffrey Becker y Patrick de Gategno, *op. cit.*, p. 21.

Este último fragmento es el argumento principal de la estrategia elevada a rango de seguridad nacional *near seas defense, far seas protection* y responde justamente a los intereses de China de carácter económico, comercial, político y de seguridad fuera de sus fronteras marítimas inmediatas.

Este término fue usado por primera vez por el gobierno chino en el libro blanco de defensa *Estrategia Militar China 2015*, haciendo alusión al nuevo plan naval de la AEPL en el que se subraya su responsabilidad de asegurar el acceso a las líneas marítimas vitales de comunicación para sostener el desarrollo económico del país, así como la protección de los ciudadanos e inversiones chinas en el extranjero¹³⁶.

En ese sentido, el libro blanco de defensa de 2015 declara que “[...] los intereses crecientes de China en el extranjero han hecho que China se sienta vulnerable a las amenazas en contra de las líneas marítimas estratégicas de comunicación sobre las que depende marcadamente el comercio internacional”.

Para ese entonces la iniciativa de Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI ya estaba en marcha, pues se había presentado desde 2013, por lo que es válido deducir que la estrategia de protección de los mares lejanos representa un medio para la ejecución sin obstáculos y fluidez de la iniciativa.

A su vez, al estar bien posicionado geográficamente para contribuir a los intereses de China en lo relativo al acceso seguro al estrecho Bab el-Mandeb en medio de un entorno complejo, Yibuti se tornó en el escenario ideal para poner establecer una amistad a fin de cimentar y proteger una estación naval cuyo propósito sería resguardar los intereses nacionales chinos.

Es así que, como parte de la constante y creciente presencia de la AEPL en el Golfo de Adén y las nuevas necesidades e intereses del gobierno de Xi Jinping involucradas en el desarrollo de la RMS, las discusiones sobre la instalación de una base militar china en suelo yibutí tuvieron cada vez más eco en la relación bilateral.

¹³⁶ Erica Downs, Jeffrey Becker y Patrick de Gatego, *op. cit.*, p. 29.

De hecho, ya en 2009 el capitán mayor de la marina china Li Jie declaraba que “[...] a largo plazo China debería considerar el establecimiento de instalaciones de suministro en tierra en orden de realizar sus misiones en ultramar”¹³⁷; asimismo discutió la importancia de Yibuti para otras naciones con presencia en el Golfo de Adén y el Cuerno de África -pues este país se convirtió en destino frecuente de más fuerzas especiales- y sugirió que China estableciera una base de apoyo propia en el Este de África, donde tenía excelentes relaciones diplomáticas.

Sin embargo, no sería hasta 2015 que las pláticas sobre una base militar china en Yibuti se formalizarían entre el gobierno de Ismail Omar Guelleh y de Xi Jinping, elevando el grado de la relación a una de asociación estratégica.

Esto comprueba que la fuerza militar como elemento de análisis geopolítico en el marco de la RMS forma parte de la estrategia china, pues su empleo como medio de protección de los intereses nacionales, de la mano de su energía económica, es conducente a un incremento de poder de aquella nación, tal como se describió con el planteamiento de Saul Cohen en el capítulo uno de la presente investigación.

3.1.3. Vecindad con Etiopía, potencia económica regional

En medio de una economía en proceso de reestructuración, una de las más importantes motivaciones de China y su RMS para establecerse en Yibuti ha sido la búsqueda de nuevas oportunidades de negocios en el extranjero, especialmente a través de sus empresas pertenecientes al ámbito de la infraestructura.

Esto se explica en parte a que los grandes proyectos de infraestructura en China tales como la expansión de líneas férreas están cercanos a su finalización. A este respecto, de acuerdo con el presidente Li Jianhong de *China Merchants Group*, empresa de propiedad estatal que se reconoce como participante activo de la IFR creando una red de puertos, logística, finanzas y parques industriales en el

¹³⁷ Daniel J. Kostecka, “Places and Bases: The Chinese Navy’s Emerging Support Network in the Indian Ocean”, *Naval War College Review*, núm. 1, vol. 64, 2011, p. 63.

extranjero¹³⁸, declaró en 2015 que en medio del contexto de desaceleración de la economía “[...] nuestro motor de crecimiento vendrá y debe venir del extranjero”¹³⁹.

A partir de lo anterior y a medida que China sube en la cadena de suministro explorando industrias intensivas de capital y alta tecnología, parte de sus esfuerzos se han concentrado en trasladar algunas industrias intensivas en mano de obra a países del Cuerno de África que ofrecen dicha mano de obra a bajo costo, así como acceso al interior de los mercados emergentes africanos, dada su ubicación geográfica.

En ese sentido, Etiopía, país que atraviesa un proceso de transformación de una economía dominada por la agricultura a una dominada por la industria siguiendo el modelo chino de implementación de Zonas Económicas Especiales (ZEE) bajo la forma de parques industriales, mismos que ofrecen mano de obra, electricidad, renta e impuestos a bajo costo, ha resultado un lugar atractivo para el establecimiento de operaciones de manufactura de China y sus empresas dedicadas a la fabricación de calzado, ropa, así como el ensamblaje de automóviles.

Además, Etiopía como el segundo país más poblado de toda África (108 millones aproximadamente), con una clase media rápidamente creciente y una economía que crece un promedio de 10% cada año desde 2004, representa por sí misma un mercado importante para los bienes chinos y los negocios de sus empresas.

Los beneficios económicos que China obtiene a raíz de tales operaciones se traducen en la expansión de sus productos al interior de otros mercados africanos, que, además de ser elaborados a un bajo costo, pueden transportarse a Estados Unidos y la Unión Europea (principales socios comerciales de China) libremente de impuestos, pues al ser producidos en Etiopía se rigen bajo la Ley de Crecimiento y

¹³⁸ Cfr. China Merchants Group, “About Us”, [en línea], Dirección URL: http://www.cmhk.com/main/a/2016/a26/a30448_30530.shtml [consulta: 10 de enero de 2020].

¹³⁹ Jin Yang, “China Merchants eyes Lithuanian port”, [en línea], *South China Morning Post*, 27 de mayo de 2015. Dirección URL: <https://www.scmp.com/business/china-business/article/1810907/china-merchants-eyes-lithuanian-port> [consulta: 10 de enero de 2020].

Oportunidades Africanas de Estados Unidos y el Esquema Generalizado de Preferencias de la UE¹⁴⁰.

Sin embargo, al ser un país sin litoral, el potencial de Etiopía está directamente vinculado con su vecino costero Yibuti por lo que varios de los proyectos de China planeados y/o llevados a cabo en Etiopía están relacionados con la conectividad en términos de infraestructura entre los dos países africanos.

De esta manera, existe una relación codependiente que bien ha comprendido China, y derivado de los intereses económicos del gigante asiático en esta región es que sus empresas han entrado a escena para cubrir el financiamiento de proyectos clave adeptos a la IFR y a la RMS.

En tal tesitura, el sector de la construcción y de las infraestructuras ha sido prioritario para la inversión china en África, en concordancia con las directrices establecidas por la Ruta de la Seda del Siglo XXI, por lo que el modelo de financiamiento se ha orientado de forma tal que facilite la cooperación y construcción conjunta de parques industriales, vías ferroviarias, autopistas, puertos, aeropuertos, plantas de energía y demás entre las partes.

Como prueba de ello, la empresa China Civil Engineering Construction construyó en un tiempo récord de nueve meses en 2016 el Parque Industrial Hawassa, descrito como el más emblemático del gobierno etíope, albergando empresas de talla mundial dedicadas a la manufactura y cuya capacidad se calcula capaz de generar alrededor de mil millones de dólares por exportaciones al año¹⁴¹.

De hecho, en una visita realizada por el primer ministro de China Li Keqiang a Etiopía en 2014 este expresó su compromiso de animar aún más las exportaciones de Etiopía hacia China y alentar a las instituciones financieras chinas para explorar

¹⁴⁰ Cfr. Anca-Elena Ursu y Willem van den Berg, "China and the EU in the Horn of Africa: competition and cooperation?", [en línea], *Clingendael-Netherlands Institute of International Relations*, Países Bajos, abril de 2018, p. 7, Dirección URL: <https://www.jstor.org/stable/resrep17342> [consulta: 22 de febrero de 2020].

¹⁴¹ Cfr. Banco Mundial, *Hawassa Industrial Park Community Impact Evaluation*, [en línea], 2019, p. 1, Dirección URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/247531553537110612/Ethiopia-Hawassa-Industrial-Park-Community-Impact-Evaluation.pdf> [consulta: 22 de febrero de 2020].

activamente la posibilidad de proporcionar apoyo financiero a importantes proyectos de desarrollo en Etiopía, tales como ferrocarriles, carreteras, energía eléctrica, entre otros bajo el marco de cooperación que ofrece la IFR, misma que promueve a la vez el enfoque en proyectos de conectividad e integración.

De hecho, Etiopía forma parte del primer grupo de países africanos que firmaron documentos de cooperación económica y comercial sobre la construcción conjunta de la IFR durante el primer Foro de la Franja y la Ruta en mayo de 2017, con la expectativa de que esta nación “[...] desempeñe un papel más grande como puente y enlace para avanzar la IFR en África”¹⁴².

Y es que, si bien la RMS considera una red de puertos a lo largo de la costa oriental de África -lo que incluye a Yibuti como uno de los puntos clave- varios de esos puertos están pensados como una extensión de la RMS hacia el interior de África mediante carreteras, vías férreas, etcétera.

Por su parte, África tiene un profundo déficit en este ámbito. De acuerdo con el Banco Africano de Desarrollo (BAD), el continente tiene que invertir 360 mil millones de dólares en infraestructuras para el 2040¹⁴³, pero ante la incapacidad económica de muchos países para cubrir tal financiamiento, China se ha mostrado dispuesta a asumir parte del cumplimiento de esas necesidades.

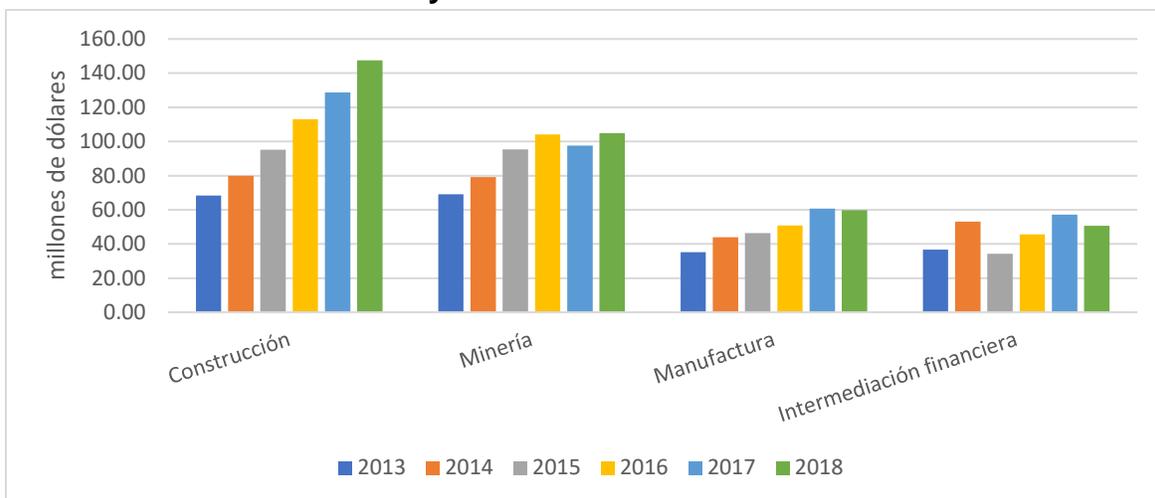
Incluso durante 2015 y 2016 China y la Unión Africana firmaron memorandos de entendimientos sobre el desarrollo de infraestructura a nivel transcontinental.

Como prueba de tal argumento, se tiene que la mayor parte de la IED china hacia África se ha enfocado a la construcción, con mayor ímpetu a partir de 2013, año del inicio de la IFR y del gobierno de Xi Jinping como se muestra en la gráfica tres donde también se visibiliza el ya mencionado sector manufacturero.

¹⁴² S/a, “Belt and Road Initiative new driving force for Sino-Ethiopian relations: Chinese ambassador”, [en línea], *Xinhua*, 19 de abril de 2019, Dirección URL: http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/19/c_137988708.htm [consulta: 12 de enero de 2019].

¹⁴³ Eduardo Roldán, “Presencia China en África”, *Voces del Periodista*, núm. 370, s/vol., México, 1 de abril de 2018, p. 28.

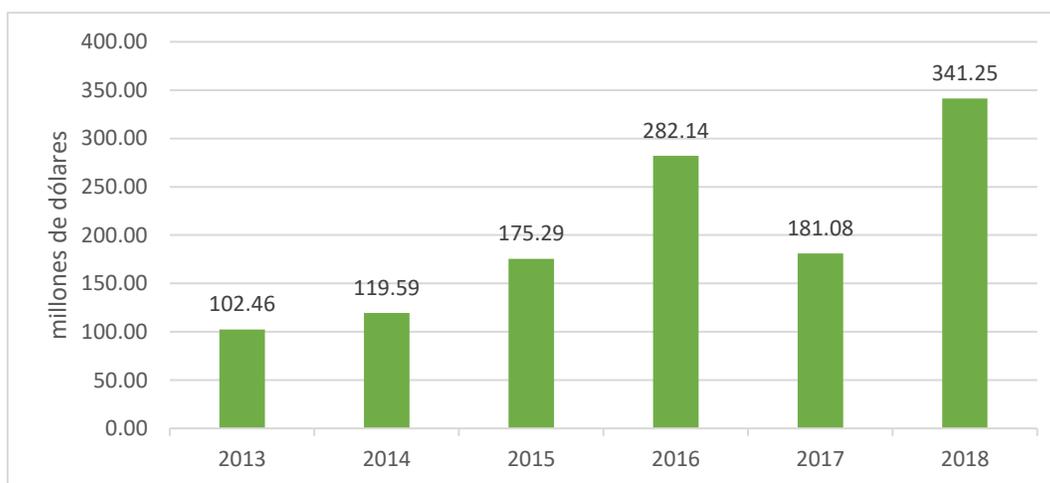
Gráfica 4. Los mayores sectores de IED china en África



Fuente: Elaboración propia con datos de Iniciativa de Investigación China-África de la Escuela de Estudios Internacionales Avanzados Johns Hopkins

Asimismo, Etiopía se ubica en los primeros lugares destino de las inversiones chinas dirigidas al continente africano y es precisamente el rubro de la construcción donde esta se concentra, destinando el 22.4% al sector del transporte con proyectos implementados esencialmente por empresas chinas. De igual forma es el país con más alto nivel de inversión china en manufactura de todos los países del Cuerno de África. En 2016 fue el tercer receptor de IED china en toda la masa continental, mientras que en 2018 fue el quinto.

Gráfica 5. IED de China en Etiopía

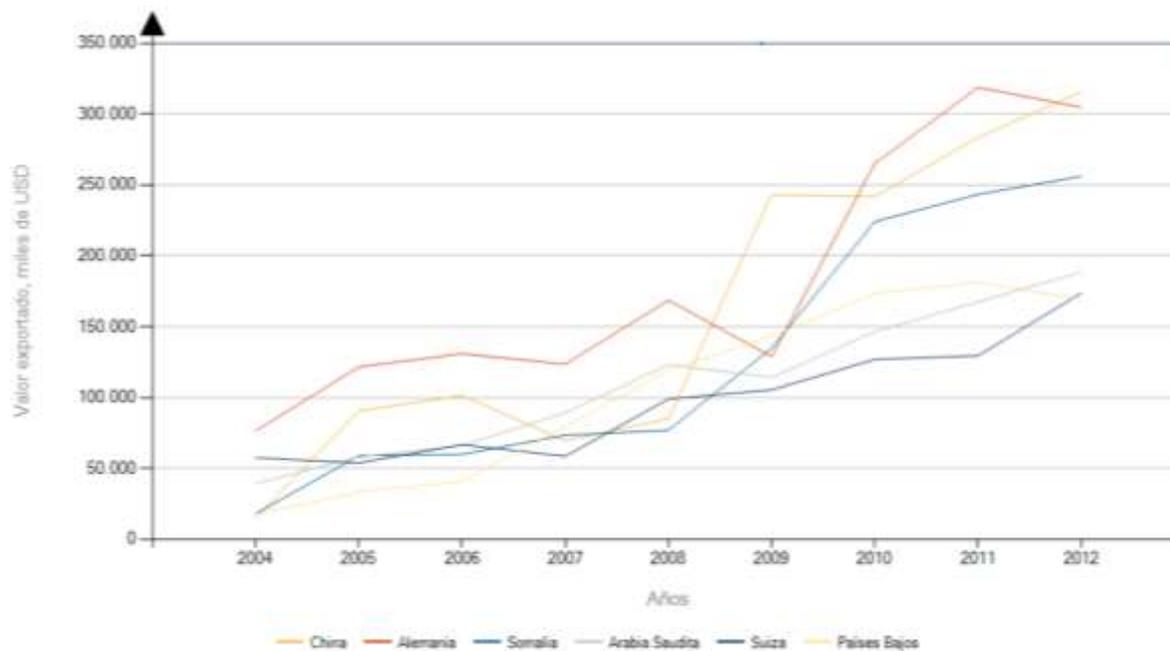


Fuente: Elaboración propia con datos de Iniciativa de Investigación China-África de la Escuela de Estudios Internacionales Avanzados Johns Hopkins

En ese sentido, la fortaleza económica de China es el catalizador que le permite proporcionar esa inversión en otros Estados, coadyuvante para llevar a cabo su RMS e incrementar su poder, influencia, así como salvaguardar sus intereses nacionales. Es por ello que tal elemento se considera en el planteamiento de análisis del presente caso de estudio como parte de la dinámica geopolítica china. Además, como ya se evidenció en el primer capítulo, las condiciones económicas de un país son parte importante de su geopolítica por lo que no pueden dejarse de lado.

Asimismo, durante el periodo de crecimiento económico de Etiopía las relaciones comerciales bilaterales con China se fueron intensificando. De esta forma, las exportaciones etíopes hacia el gigante asiático crecieron un promedio de 63% anualmente hasta 2012¹⁴⁴, año en el que se convirtió en el principal destino de las exportaciones de Etiopía.

Gráfica 6. Destinos de las exportaciones totales de Etiopía (2004-2012)

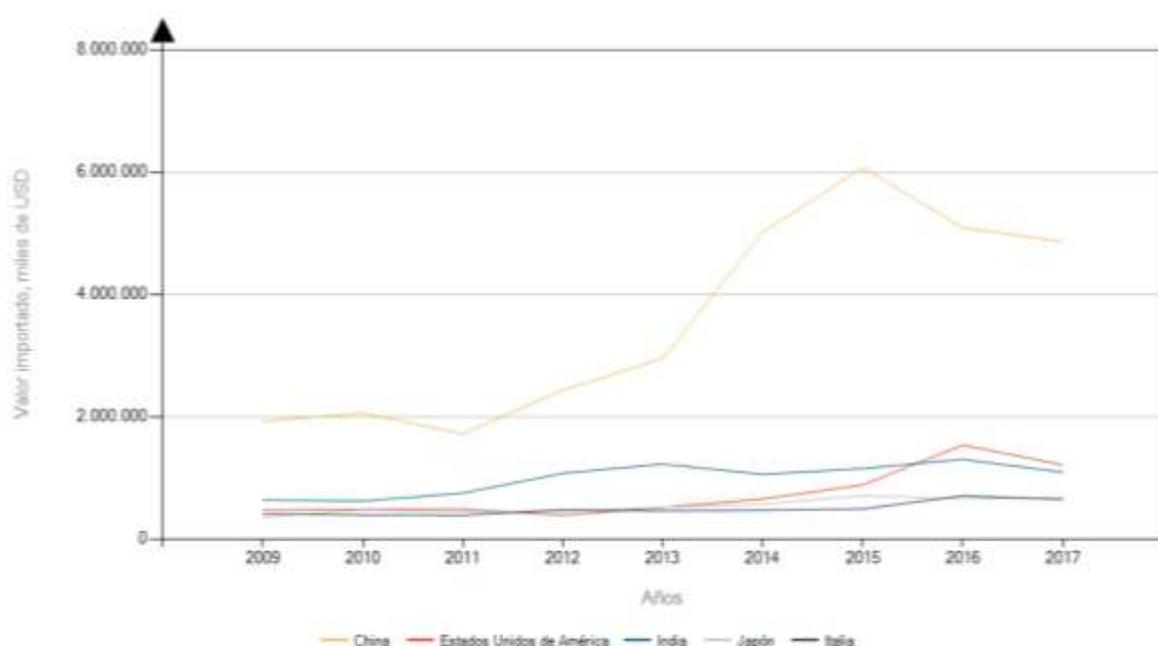


Fuente: International Trade Center

¹⁴⁴ Malancha Chakrabarty, "Ethiopia-China Economic Relations. A Classic Win-Win Situation?", [en línea], *World Review of Political Economy*, núm. 2, vol. 7, 2016, p. 230, Dirección URL: https://www.researchgate.net/publication/307529044_Ethiopia-China_Economic_Relations_A_Classic_Win-Win_Situation [consulta: 12 de enero de 2020].

Por su parte, las importaciones desde China también se elevaron alcanzando un valor de \$2,572.4 millones de dólares representando el 21.6% de sus importaciones totales en 2012¹⁴⁵, año a partir del cual esta dinámica se potencializó aún más.

Gráfica 7. Origen de las importaciones totales de Etiopía (2009-2017)



Fuente: International Trade Center

Por otro lado, los intereses de China en Etiopía tienen un peso político e ideológico importante, esto se explica debido a que Etiopía es visto como seguidor de un modelo económico de desarrollo similar al de China, mismo que se inscribe en la agenda ideológica que China promueve a través de mecanismos de cooperación como lo son el FOCAC y la RMS.

En ese orden de ideas, Addis Abeba, hogar de la sede de la Unión Africana (construida por China), organismo capaz de influir en cuestiones de seguridad relativas al continente; de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para África; de la Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo y otras ONG's

¹⁴⁵ *Ibid*, p. 234.

relevantes alberga una diversidad de espacios en los que la República Popular China desea demostrar el avance y éxito de su modelo de desarrollo.

Así pues, la popularización de su modelo de desarrollo alimenta los intereses políticos de China en tanto a través de este intenta ganar más apoyo para su agenda de política exterior que persigue la estructuración de grandes proyectos correspondientes a la RMS.

Por otro lado, Etiopía es un país que como Yibuti se caracteriza por ser uno de los menos volátiles entre sus vecinos a la vez que comparte con China la preocupación por la estabilidad política en Sudán del Sur (vecino inmediato de Etiopía), país del que proviene el petróleo refinado por China (vital para sus necesidades energéticas) y es trasladado hacia esta misma, así como hacia Etiopía¹⁴⁶.

En ese sentido, ante la controversial situación que implica el paso del petróleo de Sudán del Sur por Sudán en el norte para salir al mar, sale a flote la posibilidad de que sea Yibuti una vez más la alternativa regional para conectar las importaciones y exportaciones del confinado país Sudán del Sur con las aguas oceánicas a través del paso por Etiopía.

A este respecto cabe decir que existe un precedente que avala tal idea, un proyecto de infraestructura que aún no se ha materializado pero considera la conexión de sitios importantes para la Ruta Marítima de la Seda: el Corredor Puerto de Lamu-Sudán del Sur-Etiopía, mismo que implica la construcción de un oleoducto Sudán-Etiopía, una red de carreteras entre los tres países, una refinería en Kenia, entre otras obras¹⁴⁷.

Bajo todo este contexto, resulta mucho más clara la comprensión de por qué Etiopía es relevante para China y la RMS al igual que cómo se conecta su potencial con la

¹⁴⁶ Cfr. Aaron Tesfaye, "China-Ethiopia Relations and the Horn of Africa", [en línea], Italia, *Italian Institute for International Political Studies*, 20 de septiembre de 2019, Dirección URL: <https://www.ispionline.it/en/publication/china-ethiopia-relations-and-horn-africa-23968> [consulta: 10 de febrero de 2020].

¹⁴⁷ Véase African Development Bank Group, *Lamu Port South Sudan – Ethiopia Transport (LAPSSET) Corridor Project – Project Appraisal Report*, [en línea], 30 de enero de 2020, 58 pp., Dirección URL: <https://www.afdb.org/en/documents/lamu-port-south-sudan-ethiopia-transport-lapsset-corridor-project-project-appraisal-report> [consulta: 25 de febrero de 2020].

presencia china en Yibuti. Como es posible notar, existen intereses económicos, ideológicos y políticos involucrados en la vecindad entre Yibuti y Etiopía, hecho que incrementa la importancia estratégica del primero tanto para la RMS y la IFR en general, pero también lo hace partícipe de una estrategia geopolítica más profunda al interior del continente a fin de incrementar la presencia e influencia de China asegurando su objetivo de política exterior de convertirse y ser considerada una gran potencia.

La lección que este apartado igualmente permite vislumbrar es que la capacidad de la República Popular China de invertir en otros Estados es una de las herramientas más valiosas para satisfacer sus objetivos, pues ha sido un medio sustancial para propiciar la cooperación profunda que tanto promueve.

3.2. Acciones de China en Yibuti para la consecución de su estrategia geopolítica

Una vez analizados los elementos que revisten a Yibuti de un valor geopolítico particular en el marco de la RMS con ayuda de las premisas de la geopolítica discutidas en el primer capítulo, es turno de dar paso a la revisión de las acciones específicas que la República Popular China ha empleado con el propósito de satisfacer sus intereses de política exterior implícitos en dicha iniciativa.

Cada uno de los siguientes apartados responde de forma análoga con los precedentes, correspondientes al presente capítulo, pues cada proyecto a continuación explicado es consecuencia de una motivación geopolítica particular.

3.2.1. La creación del Puerto Multipropósito de Doraleh y la Zona de Libre Comercio de Yibuti

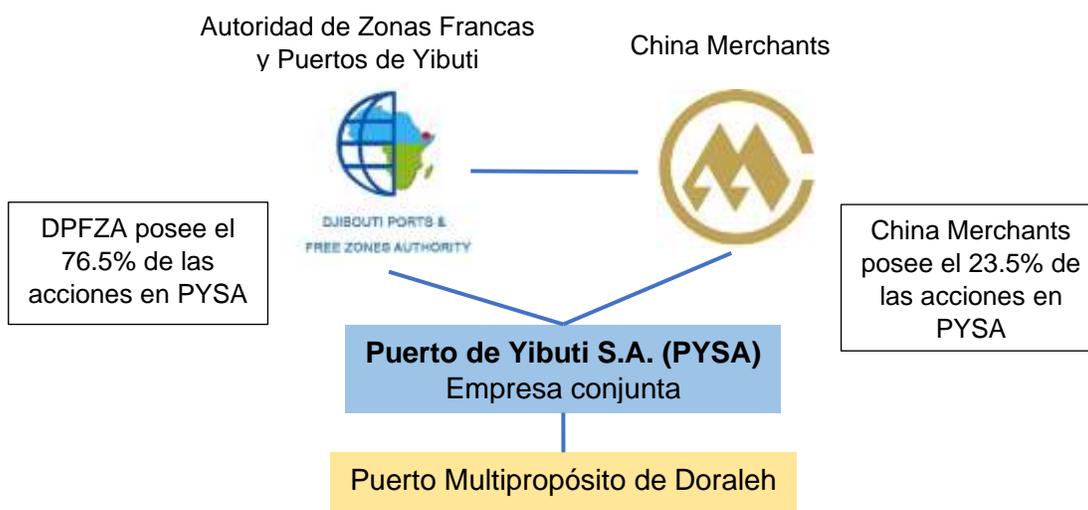
Como ha quedado establecido, la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI se cimenta directamente en la infraestructura portuaria tanto como para que China reciba productos sin problemas, así como para garantizar que sus exportaciones puedan llegar sin inhibición a los diferentes mercados del mundo. Esto la ha orillado a considerar el manejo o control sobre determinados puntos estratégicos mundiales, siguiendo la lógica geopolítica de Mackinder y Mahan.

Así pues, Yibuti, localizado a lo largo de una de las rutas comerciales más transitadas del mundo ha atraído sobremanera la atención de China para la mejora y creación de puertos en un esfuerzo por tener un grado de adecuación correspondiente a sus necesidades al tiempo que genera la oportunidad de manejar cierto control sobre estos.

Y es que la construcción de infraestructura es una cosa, pero operar puertos proporciona al operador el poder de decidir qué buques de carga recibirán un trato preferencial.

En ese sentido, el Puerto Multipropósito de Doraleh (PMD) es piedra angular de la estrategia china para su iniciativa. Este puerto es uno de los activos centrales de Puerto de Yibuti S.A (PYSA), una empresa conjunta formada en 2013 por *China Merchants Holdings International* (con el 23.5% de las acciones y 185 millones de dólares invertidos para adquirirlas)¹⁴⁸ y la Autoridad de Zonas Francas y Puertos de Yibuti (DPFZA por sus siglas en inglés, con el 76.5% de las acciones), el aparato

Esquema 5. Empresa conjunta China Merchants-DPFZA



Fuente: Elaboración propia con datos de Erica Downs, Jeffrey Becker y Patrick de Gategno, “China’s Military Support Facility in Djibouti: The Economic and Security Dimensions of China’s First Overseas Base”, [en línea], Estados Unidos, CNA, julio de 2017, p. 20, Dirección URL: <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/1038215.pdf>

¹⁴⁸ Erica Downs, Jeffrey Becker y Patrick deGategno, *op. cit.*, p. 10.

gubernamental encargado de crear las reglas y principios de todos los puertos de Yibuti, así como de gestionar los acuerdos de concesión con los diversos operadores involucrados.

Si bien la mayoría accionaria pertenece a DPFZA, el manejo del puerto es conjunto con *China Merchants*. Asimismo, la construcción del PMD ha sido posible gracias al financiamiento de la empresa *China Eximbank* que extendió un préstamo de 340 millones de dólares para la materialización del puerto¹⁴⁹, mientras que la DPFZA contribuyó con 250 millones.

Su construcción estuvo a cargo de *China State Construction Engineering Corporation* (CSCEC) y *China Civil Engineering Construction Corporation* (CCECC), mientras que el equipo portuario de última generación fue provisto por uno de los mayores fabricantes mundiales de grúas y estructuras de acero, la empresa china *Shanghai Zhenhua Heavy Industries*.

Para las empresas de construcción de China, el PMD ha sido hasta ahora la construcción portuaria más grande en el noreste de África, así como el primer y más grande proyecto hidráulico en el extranjero¹⁵⁰, hecho que responde a la estrategia de lanzamiento de China a ultramar y su carácter reciente.

La velocidad con la que se llevó a cabo el proyecto refleja el valor que lo persigue, pues si bien comenzó oficialmente en agosto de 2014, concluyó menos de tres años después, en mayo de 2017. De igual forma es un referente de la capacidad organizativa, de equipamiento, económica y estratégica que posee el Estado chino como palancas de su accionar geopolítico en Yibuti.

El PMD cuenta con un área de 690 hectáreas ubicándolo como el más grande con respecto a todos los demás en el país, sus instalaciones ultramodernas están diseñadas para soportar mayores volúmenes de carga de varios tipos y tamaños considerando un rendimiento anual de entre siete y ocho millones de toneladas¹⁵¹ y

¹⁴⁹ Erica Downs, Jeffrey Becker y Patrick deGategno, *op. cit.*, p. 10.

¹⁵⁰ Xinhua, "Djibouti's Doraleh Port officially opens", [en línea], *New China*, 24 de mayo de 2017, Dirección URL: http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/24/c_136312120.htm [consulta: 15 de enero del 2020].

¹⁵¹ *Idem*. Véase World Bank Group, *op.cit.*, p. 8.

200,000 contenedores estándar, lo que implica su capacidad de albergar buques “Capesize” de hasta 100,000 toneladas de peso muerto.

Un buque “Capesize” se refiere a aquellos barcos graneleros de gran tamaño que anteriormente no podían transitar por el Canal de Suez y, por lo tanto, tenían que navegar alrededor del Cabo de Buena Esperanza hacia y desde Europa. Ahora estos barcos son capaces de transitar a través del Canal de Suez¹⁵².

La habilidad de recibir buques Capesize y transferir mercancías a buques de menor tamaño para su posterior envío a puertos más pequeños incrementa la importancia del PMD para el tránsito comercial marítimo y también el papel de Yibuti como centro de transbordo de mercancías para el Este y Sur de África.

Tales capacidades se deben en parte a la profundidad del puerto de 16-18 metros (52.5-59 pies) y una longitud de 1,200 metros, además de que cuenta con seis amarraderos multipropósito y una terminal dedicada al transbordo. Varias de estas instalaciones las contienen diferentes puertos en Yibuti pero ninguno las conglomera en su totalidad ni tienen el mismo grado de sofisticación.

Cabe destacar que del total de mercancías que pasan por este puerto, 59% provienen del continente asiático¹⁵³.

¹⁵²Siempre que cumplan con el calado (profundidad) que este impone. African Development Bank, *African Development Report 2010. Ports, Logistics and Trade in Africa*, [en línea], Oxford University Press, 2010, p. 38, Dirección URL: <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/1038215.pdf> [consulta: 16 de enero del 2020].

¹⁵³ Bob Koigi, “Djibouti launches country’s largest multipurpose port”, [en línea], *Africa Business Communities*, 29 de mayo de 2017, Dirección URL : <https://africabusinesscommunities.com/news/djibouti-launches-countrys-largest-multipurpose-port/> [consulta: 17 de enero de 2019].

Imagen 3. Puerto Multipropósito de Doraleh



Fuente: Port de Djibouti S.A.

Por esa razón, el PMD fortalece la posición de Yibuti como pieza clave de la red de puertos que contempla la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI ya que, además de representar una oportunidad para las empresas de construcción chinas, proporciona un punto de apoyo para otras empresas que exploran los mercados africanos, así como un soporte para asegurar el tránsito y abastecimiento de los navíos chinos con destino a Europa o al interior de la misma África, lo que contribuye directamente a la conectividad de China con el resto del mundo.

No obstante, las ambiciones de China en Yibuti no se limitan al PMD, pues apenas en la fase de término de dicho puerto otro nuevo proyecto se puso en marcha como parte de la RMS: la primera fase de una Zona de Libre Comercio de Yibuti (DIFTZ, por sus siglas en inglés) estratégicamente construida junto al PMD. En esta ocasión *China Merchants* intervino en el financiamiento con 30 millones de dólares y la

construcción que comenzó en enero de 2017 estuvo a cargo del mayor operador de puertos en China *Dalian Port Corporation Limited*.

La DIFTZ con un área de 240 hectáreas fue abierta en julio de 2018 pero se espera que abarque 4,800 hectáreas con un costo total de 3.5 miles de millones de dólares¹⁵⁴. Si bien es administrada por Yibuti como accionista mayoritario, cuenta también con la participación de tres grandes empresas de China.

Imagen 4. Zona de Libre Comercio de Yibuti



Fuente: Abdi Latif Dahir, "Thanks to China, Africa's largest free trade zone has launched in Djibouti", [en línea], *Quartz Africa*, 9 de julio de 2018, Dirección URL: <https://qz.com/africa/1323666/china-and-djibouti-have-launched-africas-biggest-free-trade-zone/>

Esta zona de libre comercio consiste en cuatro grupos industriales dedicados a otorgar servicios de comercio, logística, negocios y servicios de apoyo financiero, lo que se complementa con el potencial del PMD en un país con tendencia territorial al mar y vecinos confinados a la tierra (considérese Etiopía o Sudán del Sur, entre otros).

En ese sentido, a la inauguración asistieron los líderes de Ruanda, Sudán, Somalia, Etiopía y de la Unión Africana, en un evento en el que el presidente de Yibuti Ismail

¹⁵⁴ Abdi Latif Dahir, "Thanks to China, Africa's largest free trade zone has launched in Djibouti", [en línea], *Quartz Africa*, 9 de julio de 2018, Dirección URL: <https://qz.com/africa/1323666/china-and-djibouti-have-launched-africas-biggest-free-trade-zone/> [consulta: 18 de enero de 2019].

Omar Guelleh elogió los esfuerzos de los chinos para invertir en África, llamando al área comercial "una zona de esperanza" para el país y sus vecinos.

A este respecto, el presidente de la DPFZA Aboubaker Omar Hadi dijo a Reuters que Yibuti "tiene como objetivo convertirse una puerta de entrada no sólo a Etiopía sino también a Sudán del Sur, Somalia y la región de los Grandes Lagos de África" del centro y oriente del continente.

Imagen 5. Ubicación de la Zona de Libre Comercio y el Puerto Multipropósito de Doraleh



Fuente: Djibouti Ports & Free Zones Authority, Dirección URL: <https://twitter.com/dpfza/status/811863263231311872>

Oportunamente, su apertura coincidió con el Foro Económico de África y China, del cual Yibuti fue el país anfitrión y donde se reunieron personas del gobierno y sector privado con el propósito de promover la cooperación económica, hecho que escalona aún más la confianza y la aceptación de la entrada de China al continente a través de sus diferentes proyectos incluso por encima de las ofertas de otras naciones.

Por ejemplo, en ese mismo año, después de cancelar su contrato con *DP World*, con sede en Dubái, Yibuti firmó un acuerdo para aumentar la cantidad de contenedores de carga manejados en el Puerto de Yibuti con *Pacific International*

Lines, empresa naviera con sede en Singapur que trabaja con *China Merchants Port Holdings*, misma que ya tiene una participación en el Puerto de Yibuti.

El mismo presidente Hadi ha expresado que los chinos “[...] han tenido una actitud diferente [...] ellos creen en África [...] ellos saben que África es el continente más rico del mundo pero con la gente más pobre en el mundo” y añade “[...] así que hay una oportunidad ganar-ganar en curso entre China y África que los occidentales no han visto”¹⁵⁵.

A raíz de todos los elementos anteriores, Yibuti es más que nunca una parte fundamental de la RMS para ampliar las rutas y estrechar las relaciones comerciales de China con otros países mientras desarrolla grandes proyectos de infraestructura en el nombre de una cooperación de tipo ganar-ganar que forma parte de su estrategia de desarrollo pacífico.

Así, como resultado de esta estrategia más las considerables inversiones realizadas en la pequeña nación del Cuerno de África, China se ha consolidado como una nación amiga de Yibuti. Es importante tener en cuenta que tanto la cuestión diplomática discursiva como la económica y financiera han ido de la mano en la estrategia geopolítica china, pues a diferencia de otros Estados con presencia en Yibuti, China ha sido la única capaz de representar para el gobierno yibutí algo más que un arrendatario de su tierra, pues ha logrado una peculiar simpatía a través de la búsqueda de una “comunidad de intereses compartidos”, pilar de su estrategia de política exterior.

A partir de lo anterior, China también ha aumentado sus prerrogativas en dicha región a un nivel óptimo y suficiente para salvaguardar sus intereses económicos y de seguridad, situación que se ha traducido en la instalación de su primera base logística, como los funcionarios chinos lo denominan, pero que a final de cuentas representa su primera presencial militar naval en el extranjero.

¹⁵⁵ Mary-Ann Russon, “Djibouti: Building Africa’s shipping centre”, [en línea], *BBC News*, 5 de abril de 2019, Dirección URL: <https://www.bbc.com/news/business-47803765> [consulta: 20 de enero de 2020].

3.2.2. La construcción de la primera base militar de China en Yibuti

Como ya se expuso, los intereses económicos de China en la región del Cuerno de África han incrementado en el transcurso del siglo XXI en un contexto de búsqueda y ampliación de conectividad, mercados y beneficios para China y sus empresas enmarcados en la RMS. Inevitablemente, dichos intereses van de la mano con una cuestión de seguridad, o lo que en el ámbito geopolítico Mahan reconocería como estabilidad regional.

Así, el 25 de febrero de 2016, durante una conferencia de prensa rutinaria el portavoz del Ministerio de Defensa Nacional de la República Popular de China el coronel Wu Qian reconoció oficialmente los rumores sobre una construcción en Yibuti, diciendo:

A través de consultas amistosas entre China y Yibuti, las dos partes han logrado un consenso para que China construya instalaciones de apoyo en Yibuti. Las instalaciones se utilizarán principalmente para el apoyo logístico y la recuperación de personal de las fuerzas armadas chinas que realizan misiones como escolta marítima en el Golfo de Adén y aguas frente a la costa somalí, mantenimiento de la paz y asistencia humanitaria¹⁵⁶.

Los medios oficiales y dirigentes chinos procuran evitar el término “base militar” o “base naval” y más bien describen esta construcción como “instalación logística” o “instalación de apoyo” (*logistical/support facility*); sin embargo, la mayoría de los medios de comunicación internacionales e incluso el gobierno de Yibuti le reconocen como una instalación militar naval.

El mismo ministro de Relaciones Exteriores de China Wang Yi expresó a inicios de 2016 cuando se le cuestionó sobre Yibuti que “[...] estamos dispuestos a, de acuerdo con las necesidades objetivas, responder a los deseos de las naciones anfitrionas y en las regiones donde se concentran los intereses de China, probar la

¹⁵⁶ Ministerio de Defensa Nacional de la República Popular de China, “Defense Ministry’s regular press conference on Feb.25”, [en línea], China, 25 de febrero de 2016, Dirección URL: http://eng.mod.gov.cn/Press/2016-02/25/content_4644801.htm [consulta: 21 de enero de 2020].

construcción de algunas instalaciones de infraestructura y capacidades de apoyo"¹⁵⁷.

A su vez, como parte de una respuesta positiva el presidente yibutí Ismail Omar Guelleh enunció que “Los chinos son los únicos que invierten en nosotros en todas las áreas: líneas ferroviarias, puertos, bancos, parques industriales, etc. [...] la realidad es que nadie a excepción de los chinos ofrece una asociación a largo plazo en Yibuti”¹⁵⁸.

En razón de lo anterior, procede decir que dicha base no fue construida al azar sino con una noción geopolítica muy interesante; en el primer capítulo se abordó la premisa del almirante Mahan de que una vez habiendo focalizado puntos marítimos estratégicos, la adquisición y la protección de estaciones navales en ellos podían darse de dos formas: por medio de la fuerza militar o bien por ser amiga la población que las rodea.

Esta última, por obviedad, trae mayores beneficios que la primera y se logra a través del fomento del afecto y la unidad entre las naciones en cuestión, así como del establecimiento de una solidaridad de intereses, lo cual es comprobable a partir de los comentarios de altos funcionarios chinos demostrados en párrafos anteriores.

He aquí la postura de Dai Xu, un oficial retirado de la Fuerza Aérea del ELP sobre el esbozo de los criterios para determinar qué región y qué país debía albergar la primera instalación militar de China en el extranjero:

Primero, tenemos que elegir una región donde nuestros intereses estratégicos sean importantes y estén concentrados y luego seleccionar un país que tenga una relación amistosa y sólida con nosotros. Una vez que tengamos este tipo de base, no sólo nuestras flotas comerciales en el extranjero podrán obtener un reabastecimiento oportuno, sino que nuestros intereses comerciales en los países y regiones alrededor de nuestra base también tendrán un punto de apoyo estable¹⁵⁹.

¹⁵⁷ Reuters, “China hints more bases on way after Djibouti”, [en línea], 8 de marzo de 2016, Dirección URL: <https://www.reuters.com/article/us-china-djibouti/china-hints-more-bases-on-way-after-djibouti-idUSKCN0WA0IT> [consulta: 22 de enero de 2020].

¹⁵⁸ Erica Downs, Jeffrey Becker y Patrick deGatigno, *op. cit.*, p. 34.

¹⁵⁹ Dai Xu, “China Should Establish Overseas Base”, *Beijing Huanqiu Shibao*, 3 de febrero de 2009, p. 11. Citado por Christopher D. Yung, “Chinese Overseas Basing Requirements for the Twenty-First

De esta manera se visibiliza que los intereses económicos están íntimamente relacionados con los de seguridad y que no se pueden disociar cuando se trata de comprender la dinámica geopolítica de China en el pequeño país africano como parte de su escenario de proyección de poder.

Para un país cuyo volumen de comercio lo ha colocado como primer exportador y segundo importador del mundo además de que ese comercio lo ejerce por medio del mar amenazado por la inestabilidad, la experimentación de bases militares para proveer de seguridad el entorno como a su flota mercante y con ello su crecimiento económico es un asunto de orden geopolítico y estratégico vital.

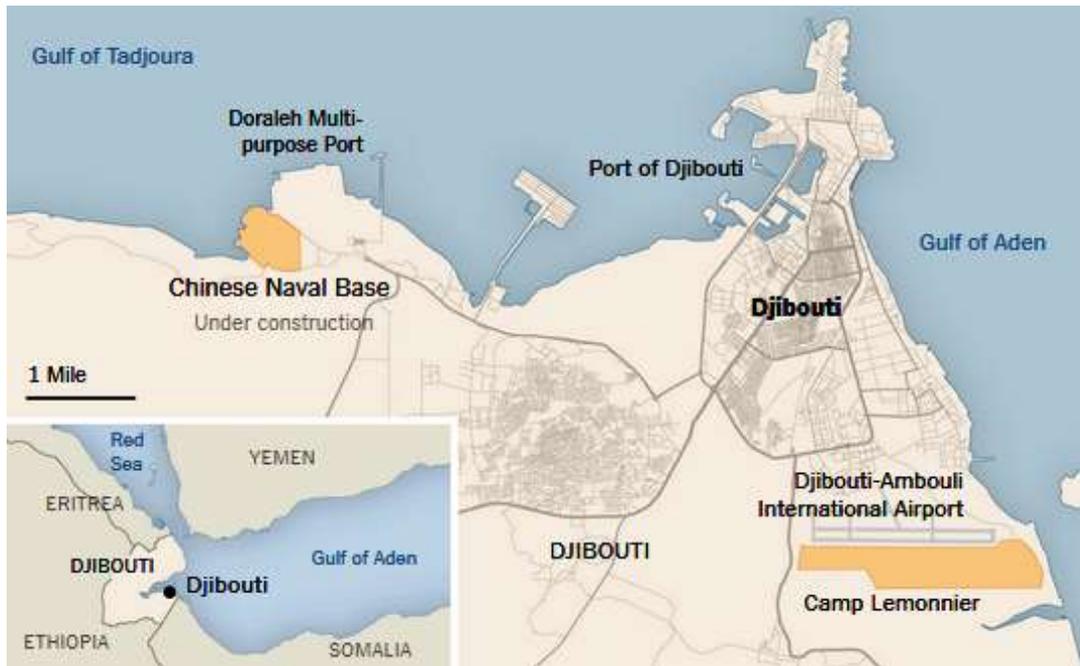
Además, se ha discutido ampliamente el hecho de que la primera base en Yibuti es tan sólo la antesala del establecimiento de más bases militares en el nombre de los crecientes intereses de China en el extranjero, así como la asunción de más responsabilidades internacionales relativas a la protección del transporte marítimo,¹⁶⁰ lo cual concuerda con su pilar de política exterior de reconocimiento como gran potencia y su estrategia de “protección de mares lejanos”, al igual que con su iniciativa de la RMS.

No es casualidad que dos meses después de la inauguración del Puerto Multipropósito de Doraleh, precisamente en el 90 aniversario del EPL chino se finalizara la construcción de la primera base militar naval china en Yibuti con un área de 23,000 m², localizada a unos escasos minutos del puerto comercial mejor equipado de ese país y que por cierto cuenta con un amarradero de uso exclusivo de la Armada china.

Century”, [en línea], *Beyond the Wall. Chinese Far Seas Operations*, China Maritime Studies Institute-Naval War College, núm. 13, mayo de 2015, p. 49, Dirección URL: http://www.andrewerickson.com/wp-content/uploads/2018/04/China-Maritime-Study-13_Chinese-Far-Seas-Operations_Dutton-Martinson_201505.pdf [consulta 23 de enero de 2020].

¹⁶⁰ Véase Peter A. Dutton y Ryan D. Martinson (coord.), *Beyond the Wall. Chinese Far Seas Operations*, [en línea], China Maritime Studies Institute-Naval War College, núm. 13, mayo de 2015, 120 pp., Dirección URL: http://www.andrewerickson.com/wp-content/uploads/2018/04/China-Maritime-Study-13_Chinese-Far-Seas-Operations_Dutton-Martinson_201505.pdf [consulta 22 de enero de 2020].

Imagen 6. Base militar china y su cercanía con el Puerto Multipropósito



Fuente: New York Times

Imagen 7. Inauguración de la primera base militar china en Yibuti

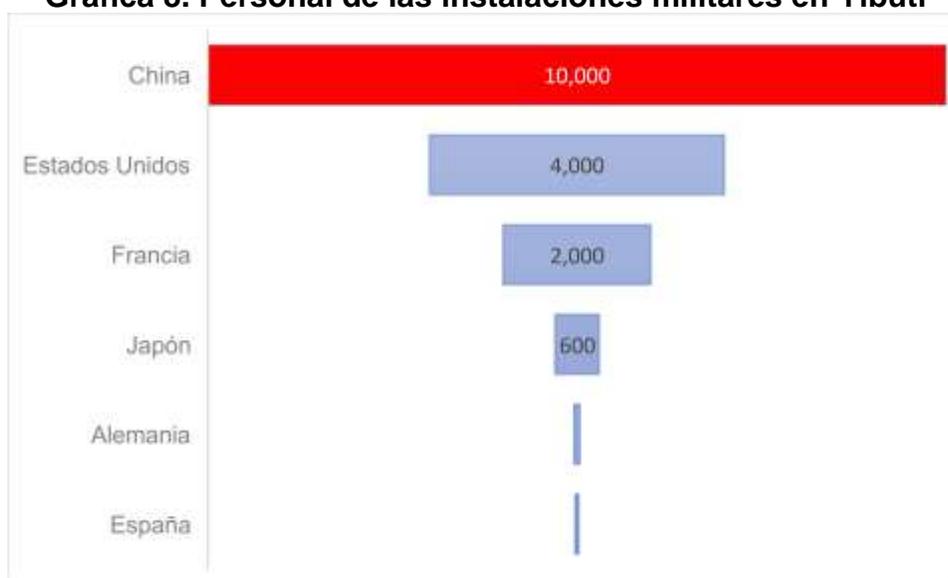


Fuente: AFP

China subraya que esta instalación no irrumpe su política tradicional de no interferencia en los asuntos de otros países, pues sus motivos, presume, están primariamente relacionados con operaciones de mantenimiento de la paz, contraterrorismo, entre otros, de cara a las amenazas en el Cuerno de África y su enfoque está encaminado a una cooperación benéfica para ambas partes sin ningún condicionamiento perjudicial (sea político o de reformas económicas).

Este argumento se fortalece al no ser el primero ni el único país con presencia militar en Yibuti ya que este hospeda fuerzas estadounidenses (Campo Lemonnier, la única base permanente de EE.UU. en África), alemanas, italianas, francesas, españolas y japonesas desde el siglo XX, aunque fuentes serias especulan que el número de personal podría ser de hasta 10,000, superando cualquier otra instalación.

Gráfica 8. Personal de las instalaciones militares en Yibuti



Fuente: Elaboración propia con datos de CNA

No obstante, una mirada más cercana a ciertos elementos de su política exterior evidencia que el propósito de esta base militar no se reduce a la cooperación marítima internacional.

La estrategia *far seas protection* de 2015 recita la necesidad de “[,,] desarrollar una estructura moderna de la fuerza militar marítima acorde con sus intereses de

seguridad nacional y desarrollo, que salvaguarde sus derechos e intereses marítimos, que proteja la seguridad de las líneas marítimas de comunicación estratégicas e intereses en el extranjero para proporcionar apoyo estratégico y convertirse en una potencia marítima”¹⁶¹. De eso trata la primera base militar china en Yibuti.

Las aspiraciones geopolíticas marítimas son contundentes en la política de Xi Jinping y todas están relacionadas armónicamente para conseguir el papel de gran potencia que tanto anhela el sueño chino: el enorme proyecto geopolítico de la RMS que implica un dominio de China sobre el mar, la conectividad en términos de infraestructura portuaria, aprovechando su destreza económica, para el aseguramiento de su comercio e influencia sobre importantes arterias de comunicación marítimas y de la mano el ámbito de la seguridad por medio de una fuerza militar naval consolidada que proteja y vele por estos intereses en la lejanía de las fronteras de la República Popular China.

3.2.3. La construcción del tren eléctrico Etiopía-Yibuti

Al construir el Puerto Multipropósito de Doraleh, China se aseguró que estuviera bien conectado con el vecino de reciente producción desarrollada, Etiopía.

De esta forma nació el tren que conecta la capital etíope Addis Abeba con las rutas comerciales en el Golfo de Adén y el Mar Rojo vía el puerto de Doraleh en Yibuti. Es el primer tren transfronterizo completamente electrificado en toda África y la representación de la unión de la tierra con el mar, lo que deriva en una doble movilidad de poder, en palabras de Mackinder.

A su vez, esta línea ferroviaria es indicio de la extensión que pretende alcanzar la RMS, pues a pesar de que esta tiene una connotación exclusivamente marítima, la interconexión de los diversos proyectos la ramifican al interior del continente como

¹⁶¹ The State Council of The People’s Republic of China, “China’s Military Strategy (full text)”, [en línea], 27 de mayo de 2015, Dirección URL: http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281475115610833.htm [consulta: 24 de enero de 2018].

respuesta al seguimiento de los intereses económicos y políticos que China persigue.

El tren eléctrico reemplaza al construido por los franceses en la década de 1890, mismo que se deterioró debido a la falta de mantenimiento volviéndose inoperable e ineficiente. Desde antes de este reemplazo, Yibuti ya era la principal salida al mar para Etiopía pero el transporte de mercancías se realizaba principalmente a través de camiones haciendo un recorrido de aproximadamente dos días para llegar a su destino, o sea, la costa.

Aunque fue inaugurado en 2016, el transporte de mercancías y pasajeros no comenzó sino hasta enero de 2018. Sus capacidades rebasan por mucho a las previas pues expande la cantidad de carga que puede ser transportada entre ambos países siendo capaz de trasladar de 3,500 a 4,000 toneladas por viaje¹⁶² entre combustible, contenedores y carga a granel lo que equivale a la carga de 100 a 200 camiones, es decir siete veces la máxima capacidad del anterior tren.

Sus 752 km de vías también reducen el tiempo de viaje entre ambos extremos, o sea que el trayecto de un camión para el transporte de mercancías que solía durar dos días, en tren ahora toma diez horas.

¹⁶² United Nations Conference on Trade and Development, *op. cit.*, p. 19.

Imagen 8. Tren eléctrico durante una prueba operacional



Fuente: Xinhua

Al igual que con el Puerto Multipropósito de Doraleh, el tren eléctrico ha sido mayoritariamente obra de empresas chinas. *China Railway Group* (CRG) y *China Civil Engineering Construction Corporation* (CCECC) se dedicaron a la construcción, la adquisición de materiales y trabajadores para el tren¹⁶³ mientras que otras empresas chinas diseñaron el sistema y suministraron la electrificación al igual que los vagones.

En cuanto al financiamiento, *China Eximbank* fue la fuente principal al otorgar cuatro mil millones de dólares al proyecto, representando el 70% del financiamiento para el segmento de Etiopía y 85% para el segmento en Yibuti. A su vez, el gobierno de Yibuti fue responsable por el restante 15%¹⁶⁴.

¹⁶³ Cfr. Alexa Tovar, *Chinese Infrastructure Investments in Africa: A Case Study of the Addis Ababa-Djibouti Railway in Ethiopia and Djibouti and the Abuja-Kaduna Rail Line in Nigeria*, Tesis Senior en Estudios Internacionales, Estados Unidos, Fordham University, 2019, p. 18, Dirección URL: https://fordham.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1023&context=international_senior [consulta: 26 de enero de 2020].

¹⁶⁴ Cfr. Erica Downs, Jeffrey Becker y Patrick de Gategno, *op. cit.*, p. 15.

Las dos empresas encargadas de la construcción ganaron una licitación en 2015 para operar el tren por seis años por lo que la empresa conjunta entre Etiopía y Yibuti será la encargada de su operación al término de dicho periodo de tiempo. De cualquier forma, ante el involucramiento financiero de China, la empresa CCECC se ha convertido en el tercer propietario de la empresa conjunta con un 10% de participación.

A través del uso de estos préstamos concesionales como herramienta de su estrategia para desarrollar el tren eléctrico Addis Abeba-Yibuti, China se beneficia de varias maneras:

- Frente a un país con fuerte presencia de industria manufacturera china, vincula sitios de producción (parques industriales) a un centro regional de comercio (Puerto Multipropósito) privilegiado por conectarse con una de las rutas más importantes del tránsito mundial de mercancías (el estrecho Bab el- Mandeb).
- Consigue una mayor penetración de los productos chinos en otros mercados emergentes africanos, uno de los principales objetivos de la RMS.
- Ejerce un determinado grado de control sobre la operación del tren lo cual incide en la preferencia de las mercancías transportadas.
- Logra la exportación de sus productos libremente de impuestos a regiones que representan sus principales destinos comerciales.
- Facilita el flujo comercial reduciendo tiempo para el transporte de productos desde dentro del continente hacia la costa.
- Asienta un precedente para conectar el tren con otros proyectos de infraestructura de importancia para China (por ejemplo, LAPSSSET, véase apartado 3.1.3.).
- Fortalece su influencia política en los tomadores de decisiones etíopes (siendo Etiopía sede de la Unión Africana construida por China).
- Promueve su modelo de desarrollo a través del cual genera simpatía y aceptación por parte de otros gobiernos a la participación china en sus respectivos territorios.

Imagen 9. Tren eléctrico Etiopía-Yibuti: relación con otros proyectos en la región



Fuente: Anca-Elena Ursu y Willem van den Berg, “China and the EU in the Horn of Africa: competition and cooperation?”, [en línea], *Clingendael-Netherlands Institute of International Relations*, Países Bajos, abril de 2018, p. 5, Dirección URL: <https://www.jstor.org/stable/resrep17342>

De esta forma, China, un país que se jacta de ser una de las economías más dinámicas del continente, contribuye a su crecimiento abriéndose camino a nuevos negocios para sus empresas en un ambiente doméstico de sobrecapacidad, aprovechando las prerrogativas que el gobierno etíope ofrece, mientras que amplía su presencia política e ideológica en un continente valioso por los recursos que resguarda y las oportunidades económicas que proyecta.

Al mismo tiempo, el éxito de este proyecto a mediano y largo plazo simboliza un aliciente para animar a otros países a simpatizar con el modelo de desarrollo económico chino, mismo que pretende comprobar ser la mejor vía para lograr las metas nacionales de cada país en cuanto a desarrollo se refiere, con lo cual la influencia y el poder de China aumentarían significativamente.

La construcción de este tren eléctrico también se puede interpretar como un precedente para futuros proyectos chinos en la región. Por ejemplo, como ya se mencionó, la exportación de crudo proveniente de Sudán del Sur con destino a China que puede encontrar salida a las líneas marítimas de comunicación por medio de su vecino Etiopía y el vecino del este, Yibuti.

En consecuencia, los intereses económicos en esta región son evidentemente vitales y de gran magnitud para el gobierno de Xi Jinping, hecho que explica por qué Yibuti y Etiopía han sido actores tan considerados en la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, un proyecto que pugna por el rompimiento de las limitaciones comerciales y una mayor conexión e interacción de los mercados a nivel internacional.

En ese orden de ideas, inclinada al servicio de los intereses chinos, la geografía de Yibuti lo ha escalonado como una nación clave para este proyecto. Tan sólo Yibuti alberga proyectos por un valor estimado de 9.8 mil millones de dólares dentro de los cuales es partícipe de infraestructura transfronteriza, portuaria y demás con el propósito de facilitar el flujo comercial afín a los intereses chinos, pero cabe considerar que ello no sería posible sin la armadura económica que posee China capaz de generar ese grado de inversión, así como su capacidad de promover su modelo de desarrollo económico, piezas fundamentales de su estrategia.

No obstante, en la medida que los intereses económicos crecen, lo mismo sucede con las preocupaciones en términos de seguridad. Aquí la dinámica geopolítica también entra en juego, pues la convulsa región del Cuerno de África que rodea a Yibuti se halla enmarcada por Estados con conflictos domésticos, problemas de piratería e inestabilidad que simbolizan riesgos para la puesta en marcha de la Ruta Marítima.

Ante dicho contexto, como respuesta a su necesidad de proteger las rutas marítimas comerciales por medio de las cuales transitan sus exportaciones e importaciones, China se ha mostrado dispuesta a seguir una estrategia de dominio de los mares (*near seas defense, far seas protection*) y fortalecimiento de su poderío marítimo que no se había visto antes. Esto mediante el aseguramiento de su presencia naval

en el extranjero, así como de una mayor participación en cuestiones relativas a la seguridad marítima en sitios clave que atañen al paso de la RMS, siendo Yibuti un claro ejemplo.

En suma, contar con un grado de participación nada desdeñable sobre la conexión del tren eléctrico, la Terminal de Contenedores de Doraleh y el Puerto Multipropósito que coinciden con la Zona Internacional de Libre Comercio de Yibuti, mismos que guardan una cercanía particular con la primera base militar naval china en Yibuti, son estrategias de la dinámica geopolítica China que le están proveyendo el poder suficiente para influir sobre una dinámica región a lo largo del cuarto *chokepoint* más importante del mundo en el marco de un proyecto de carácter transnacional.

CONCLUSIONES

Mucho se ha discutido sobre el uso de la Geopolítica para analizar diversas dinámicas en el panorama internacional del siglo XXI, sin embargo, es cierto que existe una discrepancia en el empleo de esta corriente teórica dadas sus múltiples derivaciones e interpretaciones.

La presente investigación se propuso rescatar las premisas clásicas de la Geopolítica sin desdeñar otras más recientes, obteniendo lecciones muy interesantes al dar una lectura a un hecho contemporáneo. En ese sentido, se comprobó la posibilidad de emplear los principios de la Geopolítica del siglo XIX apoyados con el pensamiento geopolítico actual, nutriendo el análisis y haciéndolo más holístico.

Por ejemplo, los escritos del almirante estadounidense Mahan aportaron las variables relativas a la conformación física y extensión de un territorio, las flotas mercantes, los puntos estratégicos marítimos en los trayectos comerciales, el uso de estaciones militares navales, el papel de las costas, los intereses marítimos, así como el carácter nacional y del gobierno circunscritas dentro de la esfera de importancia del control de los mares y la construcción del poder naval de una nación.

Por su parte, Mackinder contribuyó con la función de los medios de movilidad, el control territorial, la movilidad de poder, la complementariedad entre poder marítimo y terrestre, la vinculación entre geografía e historia, el poder político de una nación, al igual que sus condiciones económicas y estratégicas.

A su vez, todos estos factores se conjugaron con una interpretación actual de un mundo globalizado y reconfigurado donde se reconoce la necesidad de la interdisciplinariedad de la Geopolítica; en este caso, Saul Cohen proporcionó las variables concernientes a la capacidad de inversión de un Estado, el potencial económico y militar, la voluntad de emplear el aparato militar y el liderazgo ideológico como modelo para otras naciones.

En suma, el planteamiento de análisis geopolítico significó una guía importante para analizar un proyecto de gran magnitud como lo es la Iniciativa de la Franja y la Ruta,

y en específico la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI que aglomera una diversidad de factores para su materialización.

A partir de lo anterior, es necesario que se comprenda que la importancia particular estratégica de Yibuti y Etiopía para la RMS no se debe únicamente a su localización geográfica sino también a sus condiciones internas en términos económicos y políticos que, en conjunto, los convierten en países aptos para situar los proyectos relativos a la Ruta.

Lo mismo sucede con China, pues si bien ha sabido aprovechar su magnitud territorial tendiente al mar, se han involucrado otros factores en su ascenso como potencia tales como su energía económica, su liderazgo ideológico en cuanto a su modelo de desarrollo, su fortaleza militar, su capacidad de producción, logística y organizativa como nación, así como su memoria histórica.

En lo concerniente al último punto, es claro que la administración del presidente Xi Jinping iniciada en 2013 ha empleado dicha memoria colectiva para contagiar la ambición de una nueva era para China. Las referencias a las invasiones extranjeras de los siglos pasados ante una gran frontera y una extensa masa territorial que siempre la ha caracterizado, así como a la sumisión de la nación ante los ataques externos son la prueba de ello; el atraso no es más una opción para el ahora gigante asiático.

Esto es sobre lo que se cimienta el pensamiento de Xi y, por ende, sus planes de política exterior. Ahora China ha erigido una estrategia geopolítica direccionada a su favor como medio para la satisfacción de sus intereses nacionales. Es aquí cuando entra a colación la vinculación entre geografía e historia a la que hacía referencia Mackinder.

Así nace el sueño chino, que dice representar a los chinos tanto del día de hoy, como a las generaciones pasadas y las del porvenir, y que aglutina no uno sino varios intereses de la nación china tales como la construcción de una “sociedad modestamente acomodada” y la transformación del país en uno moderno, próspero, poderoso, civilizado y armonioso.

Como parte de esta evolución, el líder del Partido Comunista ha presentado al mundo un país con carácter de potencia que solicita ser reconocido y tratado como tal, pues es consciente de ser la segunda economía más grande del planeta, el mayor exportador y segundo mayor importador mundial, el segundo puesto en gasto militar, segundo lugar entre las empresas más atractivas, segundo mayor receptor de IED, etcétera, a raíz de lo cual, Xi ha anunciado la meta de convertir a su país en un “líder global en cuanto a fortaleza nacional e influencia internacional” para 2050.

Por otro lado, la investigación también demostró que la razón por la cual China está tan interesada en el exterior deviene de su necesidad de este para continuar con su modelo de desarrollo interno, hecho que explica por qué el modelo de crecimiento se ha orientado de forma importante hacia el exterior. Tal es el caso del alto grado de dependencia con respecto al abastecimiento total de energía que proviene del exterior por la vía marítima, por medio de la cual se realiza la mayor parte de su comercio internacional.

De esta forma, de modo proporcional a su creciente presencia planetaria, los intereses y las preocupaciones de China en otras latitudes también se han ido expandiendo, ante lo cual, China reconoce una nueva necesidad de expandir su esfera de acción y presencia que se ha traducido en la transformación de sus tareas de defensa de los mares cercanos, a la protección de los mares lejanos.

Asimismo, la República Popular China parte de un auto-reconocimiento como potencia que se jacta dispuesta a asumir nuevos retos, responsabilidades y compromisos que atañen al exterior al tiempo que presume su modelo de desarrollo como ideal para otras naciones, consolidando así su proyección global.

Bajo toda esta dinámica se construye el escenario de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, una iniciativa con finalidades comerciales, económicas, políticas y proyección oceánica de considerables dimensiones por un lado, y por el otro, el papel que funge un pequeño país como Yibuti en una región tan estratégica para la comunicación marítima como lo es el Cuerno de África.

Este proyecto, cabe decir, emerge del nuevo pensamiento geopolítico de la administración de Xi Jinping con respecto a los mares, condensado en una frase de los representantes de la Armada china: “Un poder marítimo débil conduce a una nación en declive; un poder marítimo fuerte conduce a una nación fuerte”, palabras que reflejan cierto conocimiento mahaniano, mismo que subraya la vitalidad de asegurar las arterias marítimas de comunicación para incrementar el poder marítimo.

Esta lección sin duda fue tomada en consideración por China pues la RMS contempla una conexión acuática que implica una fuerte inversión en proyectos de infraestructura portuaria y militar en determinados puntos geoestratégicos a fin de tener mayor control y protección de sus buques y connacionales en la medida en que estos se alejan de sus costas.

Dichas infraestructuras no solo salvaguardan los recursos económicos de la nación asiática, sino que también procuran un ambiente de estabilidad regional donde impere el libre y pacífico tránsito (del comercio chino), el estrechamiento de lazos políticos para un mayor apoyo en asuntos internacionales, el acceso a nuevos sitios de producción para las empresas chinas así como el acceso a fuentes de recursos naturales.

En tal tenor, la realidad geográfica de Yibuti lo ha hecho acreedor a la mayor atención de China en esa región a pesar de que este país no cuenta con recursos naturales ni mercados de relevancia.

Esta ventaja es otorgada por su colindancia con el estrecho Bab el Mandeb, la cuarta ruta estratégica o *chokepoint* más importante de todo el mundo, mismo que con apenas 32 kilómetros de ancho conecta el Golfo de Adén y el Océano Índico con el Mar Rojo y el Mediterráneo, permitiendo la interacción entre los grandes mercados asiáticos, los del Golfo Pérsico, los europeos y africanos. La mitad de las importaciones chinas de petróleo transitan este estrecho y el paso del comercio chino por ahí es indispensable para acceder a su primer socio comercial: la Unión Europea.

Asimismo, la inestabilidad y la preeminencia de los conflictos dentro de los países que rodean el estrecho como Yemen, Somalia o Eritrea han generado que Yibuti junto con sus puertos, caracterizado por su modelo de estabilidad, sea el centinela de Bab el-Mandeb y el transporte marítimo que lo atraviesa cada día.

De cara a esa realidad, China ha invertido miles de millones de dólares en la mejora y construcción de infraestructura portuaria en Yibuti con equipo de última generación proporcionado por sus corporaciones estatales más destacadas, siendo el ejemplo más representativo el Puerto Multipropósito de Doraleh inaugurado en 2017, mismo que ahora es el de mayor capacidad en todo el país, y a un costado la Zona Internacional de Libre Comercio de Yibuti; como consecuencia, ambos tienen como accionistas de gran peso a empresas chinas, cuya actividad ha sido liderada desde el centro del Partido Comunista Chino.

Otro elemento que realza a Yibuti es su vecindad con Etiopía, a quien provee salida al mar, mismo que se ubica en proceso de industrialización y cuya economía crece un promedio de 10% cada año desde 2004 -de las más dinámicas en el continente- periodo a partir del cual el intercambio comercial con China se elevó significativamente.

Ante dicho potencial, Etiopía ofrece a China una excelente oportunidad para sus empresas en el ámbito de la infraestructura, pero también como un centro de manufacturas chinas conectado a un centro regional de comercio como lo es Yibuti.

Por su parte, el peso político que reviste a Etiopía al ser un centro diplomático continental asegura a la República Popular un acercamiento a diversos líderes influyentes de las naciones del continente para avanzar la Iniciativa de la Franja y la Ruta al interior de África, pero igualmente para demostrar la efectividad del modelo de desarrollo chino, logrando así mayor aprobación y legitimidad de la presencia china en la región.

De entre el estrechamiento de relaciones con Etiopía nació el primer tren transfronterizo completamente electrificado en toda África que conecta la capital etíope Addis Abeba con las rutas comerciales en el Golfo de Adén y el Mar Rojo vía

el puerto de Doraleh en Yibuti. La lógica para la construcción y el financiamiento de aquél fue la misma que con los puertos en Yibuti: inversión, y en consecuencia, el manejo por parte de las corporaciones chinas que sin duda representan los intereses de su país en el extranjero.

En conjunto, estos factores forman una comunidad de intereses económicos relacionados con la RMS, pero al mismo tiempo guardan una relación con una preocupación en términos de seguridad que se explica por las amenazas a las que se expone tanto el comercio como las inversiones chinas en medio de una región tan volátil.

Tales preocupaciones, pues, han derivado en la instalación de la primera base militar naval del gigante asiático en Yibuti so pretexto de la violencia marcada por el terrorismo y los constantes actos de piratería en esa área del mundo pero que ciertamente responden a una política de protección de mares lejanos (*far seas protection*) cuyo lanzamiento empata con la puesta en marcha de la RMS.

Dicha política tiene la connotación de ser una estrategia de la política exterior de China correspondiente a su proyección de gran potencia sólo que en términos de poder marítimo, pues su finalidad última es “[...] desarrollar una estructura moderna de la fuerza militar marítima que salvaguarde sus derechos e intereses marítimos, que proteja la seguridad de las líneas marítimas de comunicación estratégicas e intereses en el extranjero para proporcionar apoyo estratégico y convertirse en una potencia marítima”.

En todo caso, la presencia militar de China en Yibuti no resulta extraña al estar acompañada de las tropas de otras seis naciones, quienes, para el gobierno de Yibuti, no han contribuido al desarrollo del país como sí lo ha hecho el gobierno de Xi Jinping.

Sea o no sea meramente una cuestión de retórica, la cooperación ganar-ganar que China ha impulsado en el contexto de su RMS le ha servido al obtener la confianza y la aceptación de su proyecto en Yibuti y muchos otros países del mundo, con lo cual está adquiriendo éxito en su meta de cumplir el sueño chino.

A partir de lo anterior, la hipótesis que maneja la presente investigación se concluye verdadera, habiendo comprobado que Yibuti, dada su condición geográfica estratégica, representa una conflagración de intereses de tipo económico, político y de seguridad para China en el marco del proyecto de la Nueva Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, mismo que apuesta por un comercio e inversión internacional más profundos, así como por un cambio de paradigma respecto al papel ejercido sobre los mares como motor de empoderamiento interno y externo, por lo que sus estrategias geopolíticas en ese país responden a una política exterior relativa a la protección de tales intereses en el nombre del cumplimiento del sueño chino.

El alcance de este hecho deriva en una mayor cobertura política, económica y militar de China en el Cuerno de África como un primer escenario de proyección de su creciente poderío nacional y marítimo, empleando nuevas herramientas y estrategias de política exterior a partir de contemplaciones geopolíticas que pueden replicarse en otras latitudes del mundo donde China considere la existencia de intereses vitales.

Los resultados finales del proyecto chino aún no pueden medirse porque sigue en marcha a la fecha de esta investigación, lo que es cierto es que la RMS es un modelo de cooperación que rompe paradigmas con respecto a otros acuerdos comerciales por el alcance que está teniendo, así también por el grado de aceptación que ha generado. No se había visto nunca un consenso de esa naturaleza liderado por ningún otro país en el mundo, por lo que China es pionero en lo que se refiere a este nivel de integración.

Finalmente, cabe decir que hay una coexistencia de elementos que no se pueden desvincular siempre que se hable de China y Yibuti en el marco de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI en el Cuerno de África, a saber: el factor geopolítico que envuelve esta dinámica y los pilares de política exterior por los cuales China ha decidido estructurar este proyecto.

FUENTES DE CONSULTA

BIBLIOGRAFÍA

Libros

- Bernard Cohen, Saul, *Geopolitics: the geography of international relations*, Reino Unido, Rowman and Littlefield, 2015, tercera edición, 491 pp.
- Mahan, Alfred T., “Discussion of the Elements of Sea Power”, *The Influence of Sea Power Upon History: 1660–1783*, Londres, Sampson Low, Marston & Company, 1892, 557 pp.
- Oropeza García, Arturo (coord.), *China. BRI: o el nuevo camino de la seda*, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2018, 487 pp.

Capítulos de libros

- Atencio, Jorge, “Qué es Geopolítica”, Argentina, Pleamar, 1965, pp. 21-74
- Connelly, Marisela, “China: de la diplomacia revolucionaria a la diplomacia de paz y desarrollo”, *China: perspectivas sobre su cultura e historia*, México, El Colegio de México, 2006, pp. 296-314.
- Domínguez, Camilo, “Prólogo. El pensamiento geopolítico de Alfred Mahan y la expansión imperial norteamericana”, en Alfred T. Mahan, en *El interés de Estados Unidos de América en el poderío marítimo. Presente y futuro*, Colombia, Editorial UNIBIBLOS, 1890, pp. 13-24.
- Hanauer, Larry y Morris, Lyle, “How China-Africa Relations Have Developed”, *Chinese Engagement in Africa. Drivers, Reactions and Implications for U.S. Policy*, RAND Corporation, 2014, pp. 19-44.
- Oropeza García, Arturo, “OBOR o el nuevo camino de la seda. Consideraciones generales desde la Segunda Reforma y Apertura China”, *China. BRI: o el nuevo camino de la seda*, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2018, pp. 121-168.

HEMEROGRAFÍA

Artículos de revistas

- Angiò, F. Saverio, “El poderío de China en Asia Oriental: un análisis según conceptos clásicos”, *Cuadernos de Pensamiento Político*, núm. 49, s/vol., Fundación para el Análisis y los Estudios Sociales, enero-marzo 2016, pp. 157-182.

- Economy, Elizabeth, “La nueva revolución china. El reinado de Xi Jinping”, *Foreign Affairs Latinoamérica*, núm. 3, vol. 18, México, Instituto Tecnológico Autónomo de México, 15 de julio de 2018-15 de octubre de 2018, pp. 51-61.
- Eduardo Roldán, “Presencia China en África”, *Voces del Periodista*, núm. 370, s/vol., México, 1 de abril de 2018, pp. 26-31.
- Kostecka, Daniel J., “Places and Bases: The Chinese Navy’s Emerging Support Network in the Indian Ocean”, *Naval War College Review*, núm. 1, vol. 64, Estados Unidos, 2011, pp. 59-78.
- Mahan, Alfred T., “Análisis de los elementos del poder naval”, *Geopolítica(s). Revista de Estudios sobre espacio y poder*, núm. 2, vol.4, 2013, pp.305-334.
- Rodríguez, Alex, “Los caminos a Beijing”, en *Vanguardia Dossier. China. La nueva ruta de la seda*, núm. 60, s/vol., España, 2016, 73 pp.
- Ola Tunander, “Swedish-German Geopolitics for a New Century Rudolf Kjellén’s ‘The State as a Living Organism’”, *Review of International Studies*, núm. 3, vol. 27, Cambridge University Press, julio, 2001, pp. 451-463.
- Weigert, Hans, “Haushofer and the Pacific”, *Foreign Affairs*, núm. 4, vol. 20, 1942, pp. 732-742.
- Yuen Yuen, Ang, “La autocracia al estilo de China. Las reformas tras bambalinas de Beijing”, *Foreign Affairs Latinoamérica*, núm. 3, vol. 18, México, Instituto Tecnológico Autónomo de México, 15 de julio de 2018-15 de octubre de 2018, pp. 42-50.

CIBEROGRAFÍA

- Aaron Tesfaye, “China-Ethiopia Relations and the Horn of Africa”, [en línea], Italia, *Italian Institute for International Political Studies*, 20 de septiembre de 2019, Dirección URL: <https://www.ispionline.it/en/publication/china-ethiopia-relations-and-horn-africa-23968> [consulta: 10 de febrero de 2020].
- African Development Bank, *African Development Report 2010. Ports, Logistics and Trade in Africa*, [en línea], Oxford University Press, 2010, 103 pp., Dirección URL: <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/1038215.pdf> [consulta: 16 de enero del 2020].
- African Development Bank Group, *Lamu Port South Sudan – Ethiopia Transport (LAPSSET) Corridor Project – Project Appraisal Report*, [en línea], 30 de enero de 2020, 58 pp., Dirección URL: <https://www.afdb.org/en/documents/lamu-port-south-sudan-ethiopia-transport-lapsset-corridor-project-project-appraisal-report> [consulta: 25 de febrero de 2020].
- AFP, “Xi Jinping prometió a China un ejército ‘de clase mundial’”, [en línea], *El Nacional*, s/año, s/núm., sección “Mundo”, 5 de marzo de 2018, Dirección

- URL: http://www.el-nacional.com/noticias/mundo/jinping-prometio-china-ejercito-clase-mundial_225650 [consulta: 30 de septiembre de 2018].
- Afrobarometer, “China’s growing presence in Africa wins largely positive popular reviews”, [en línea], 24 de octubre de 2016, Dirección URL: <http://afrobarometer.org/surveys-and-methods/survey-topics/china-0> [consulta: 14 de octubre de 2018].
 - Banco Mundial, *Hawassa Industrial Park Community Impact Evaluation*, [en línea], 2019, 2 pp., Dirección URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/247531553537110612/Ethiopia-Hawassa-Industrial-Park-Community-Impact-Evaluation.pdf> [consulta: 22 de febrero de 2020].
 - Banco Mundial, *Superficie (kilómetros cuadrados)*, [en línea], Dirección URL: <https://datos.bancomundial.org/indicador/AG.SRF.TOTL.K2?locations=CN> [consulta: 30 de mayo de 2019].
 - Banco Mundial, *The pirates of Somalia. Ending the Threat, Rebuilding a Nation*, [en línea], 2013, Dirección URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/182671468307148284/pdf/76713-REPLACEMENT-pirates-of-somalia-pub-11-2-15.pdf> [consulta: 17 de diciembre de 2019].
 - Blanchard, Jean-Marc y Flint, Colin, “The Geopolitics of China’s Maritime Silk Road Initiative”, [en línea], *Geopolitics*, vol. 22, núm. 2, Routledge Taylor & Francis Group, 2017, pp. 223-245, Dirección URL: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14650045.2017.1291503>
 - Cadena, José Luis, “La geopolítica y los delirios imperiales de la expansión territorial a la conquista de mercados”, [en línea], *Revista de Relaciones Internacionales*, Estrategia y Seguridad, núm. 1, Colombia, Universidad Militar Nueva Granada, enero-junio de 2006, pp. 115-141, Dirección URL: <http://www.redalyc.org/pdf/927/92710107.pdf>
 - Cairo, Heriberto, “La geopolítica como «ciencia del Estado» del general Haushofer”, [en línea], *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, núm. 2, vol. 3, España, Universidad Complutense de Madrid, 2011, 337-345 pp., Dirección URL: <http://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/viewFile/42333/40293> [consulta: 29 de septiembre de 2018].
 - Chakrabarty, Malancho, “Ethiopia-China Economic Relations. A Classic Win-Win Situation?”, [en línea], *World Review of Political Economy*, núm. 2, vol. 7, 2016, p. 230, Dirección URL: https://www.researchgate.net/publication/307529044_Ethiopia-China_Economic_Relations_A_Classic_Win-Win_Situation [consulta: 12 de enero de 2020].

- China-Africa Research Initiative, “Data: Chinese investment in Africa”, [en línea], *School of Advanced International Studies Johns Hopkins*, Estados Unidos, Dirección URL: <http://www.sais-cari.org/chinese-investment-in-africa> [consulta: 2 de febrero de 2020].
- China Merchants Group, “About Us”, [en línea], Dirección URL: http://www.cmhk.com/main/a/2016/a26/a30448_30530.shtml [consulta: 10 de enero de 2020].
- China Radio International, “Datos: Corredores Económicos bajo la Iniciativa de la Franja y la Ruta”, [en línea], China, 9 de mayo de 2017, Dirección URL: <http://espanol.cri.cn/2786/2017/05/09/1s409683.htm> [consulta: 10 de agosto de 2019].
- China Xinhua News, “Another milestone along path of #BeltandRoad. Sri Lanka officially hands over southern port of Hambantota to China on 99-year lease” [publicación en Twitter], 10 de diciembre de 2017, Dirección URL: <https://www.trendsmap.com/twitter/tweet/939753813115789312> [consulta: 20 de agosto de 2019].
- Confederación Española de Organizaciones Empresariales, “Etiopía, una economía en expansión con oportunidades para las empresas españolas”, [en línea], España, 26 de abril de 2018, Dirección URL: <https://www.ceoe.es/es/contenido/actualidad/noticias/etiopia-una-economia-en-expansion-con-oportunidades-para-las-empresas-espanolas> [consulta: 5 de noviembre de 2019].
- Dallanegra Pedraza, Luis “Teoría y metodología de la geopolítica. Hacia una geopolítica de la ‘construcción de poder’”, [en línea], *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, vol. LII, núm. 210, México, Universidad Nacional Autónoma de México, septiembre-diciembre, 2010, pp. 15-42, Dirección URL: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=42118500002> [consulta: 10 de septiembre de 2018].
- Downs, Erica, Becker, Jeffrey y deGategno, Patrick, “China’s Military Support Facility in Djibouti: The Economic and Security Dimensions of China’s First Overseas Base”, [en línea], Estados Unidos, CNA, julio de 2017, p. 29, Dirección URL: <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/1038215.pdf> [consulta: 4 de enero de 2020].
- Dutton, Peter A. y Martinson, Ryan D., (coord.), *Beyond the Wall. Chinese Far Seas Operations*, [en línea], China Maritime Studies Institute-Naval War College, núm. 13, mayo de 2015, 120 pp., Dirección URL: http://www.andrewerickson.com/wp-content/uploads/2018/04/China-Maritime-Study-13_Chinese-Far-Seas-Operations_Dutton-Martinson_201505.pdf [consulta 22 de enero de 2020].

- Esteban, Mario, “La política exterior de Xi Jinping tras el 19° Congreso: China quiere un papel central en la escena global”, [en línea], España, Real Instituto Elcano, 25 de octubre de 2017, Dirección URL: <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/7c757bfa-7bda-49c1-8607-ae6b12412acc/ARI80-2017-Esteban-politica-exterior-Xi-Jinping-19-Congreso-China-quiere-papel-central-escena-global.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=7c757bfa-7bda-49c1-8607-ae6b12412acc> [consulta: 10 de junio de 2019].
- Embajada de la República Popular China en la República de Cuba, “Geografía”, [en línea], Dirección URL: <http://cu.chineseembassy.org/esp/gk/zggk/t991624.htm> [consulta: 31 de julio de 2019].
- Fawzi Mostefai, Ahmed, “El Corredor Económico China Pakistán: un gigante con grandes retos”, [en línea], Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano-Observatorio Virtual Asia-Pacífico, 10 de septiembre de 2018, Dirección URL: <https://www.utadeo.edu.co/es/notas/observatorio-asia-pacifico/142591/el-corredor-economico-china-pakistan-un-gigante-con-grandes-retos> [consulta: 10 de agosto de 2019].
- Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional, “Responsable del Ministerio de Comercio habla de la situación de inversión y cooperación de China con los países a lo largo de ‘la Franja y la Ruta’ de enero a abril de 2017”, [en línea], 18 de mayo de 2017, Dirección URL: http://spanish.mofcom.gov.cn/article/zt_franjayruta/column4/201705/20170502582098.shtml [consulta: 14 de octubre de 2018].
- Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional, “Metas de la Iniciativa de la Franja y la Ruta”, [en línea], China, 7 de mayo de 2017, Dirección URL: http://spanish.mofcom.gov.cn/article/zt_franjayruta/PhotoNews/201705/20170502573302.shtml [consulta: 14 de septiembre de 2018].
- Funairole, Matthew y Hillman, Jonathan, “China’s Maritime Silk Road. Economic Drivers and Challenges”, [en línea], Estados Unidos, *China’s Maritime Silk Road. Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region*, Center for Strategic & International Studies, marzo de 2018, 35 pp., Dirección URL: https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/180404_Szechenyi_ChinaMaritimeSilkRoad.pdf?yZSpudmFyARwCHuJnNx3metxXnEksVX3 [consulta: 20 de agosto de 2019].
- Ghiasy, Richard, Fei Su y Saalman, Lora, *The 21st Century Maritime Silk Road. Security Implications and ways forward for the European Union*, [en línea], Suecia, Stockholm International Peace Research Institute, 2018, p. 2,

- Dirección URL: <https://www.sipri.org/sites/default/files/2018-09/the-21st-century-maritime-silk-road.pdf> [consulta: 16 de Agosto de 2019].
- Henry, Jérôme, “China’s Military Deployments in the Gulf of Aden: Anti-Piracy and Beyond”, [en línea], *Institut français des relations internationales*, noviembre de 2016, p. 13, Dirección URL: <https://www.ifri.org/en/publications/notes-de-lifri/asie-visions/chinas-military-deployments-gulf-aden-anti-piracy-and> [consulta: 20 de diciembre de 2019].
 - Koigi, Bob, “Djibouti launches country’s largest multipurpose port”, [en línea], *Africa Business Communities*, 29 de mayo de 2017, Dirección URL: <https://africabusinesscommunities.com/news/djibouti-launches-countrys-largest-multipurpose-port/> [consulta: 17 de enero de 2019].
 - Kuang, Peng y Jiao, Wu, “China’s piracy fight to boost US ties”, [en línea], China, *China Daily*, 22 de diciembre de 2008, Dirección URL: http://www.chinadaily.com.cn/china/2008-12/22/content_7327363.htm [consulta: 4 de enero de 2020].
 - Kuo, Mercy A. “China in Djibouti: The Power of Ports”, [en línea], Estados Unidos, *The Diplomat*, 25 de marzo de 2019, Dirección URL: <https://thediplomat.com/2019/03/china-in-djibouti-the-power-of-ports/> [consulta: 15 de diciembre de 2019].
 - Lanteigne, Marc, “Abstract: China’s Maritime Security and the ‘Malacca Dilemma’”, [en línea], *Asian Security*, vol. 4, núm. 2, 24 de abril de 2008, pp. 143-161, Dirección URL: <https://doi.org/10.1080/14799850802006555> [consulta: 17 de agosto de 2019].
 - Latif Dahir, Abdi, “Thanks to China, Africa’s largest free trade zone has launched in Djibouti”, [en línea], *Quartz Africa*, 9 de julio de 2018, Dirección URL: <https://qz.com/africa/1323666/china-and-djibouti-have-launched-africas-biggest-free-trade-zone/> [consulta: 18 de enero de 2019].
 - López Nadal, Juan Manuel, “‘Todo bajo el cielo’: la política exterior china bajo Xi Jinping”, [en línea], *Todo bajo el cielo: la ambición de poder en la política exterior de Xi Jinping*, X Simposio Electrónico Internacional sobre Política China, 1-21 de marzo de 2019, pp. 16-43, Dirección URL: <http://politica-china.org/areas/politica-exterior/x-sei-todo-bajo-el-cielo-la-ambicion-de-poder-en-la-politica-exterior-de-xi-jinping> [consulta: 15 de agosto de 2019].
 - Manson, Katrina, “Jostling for Djibouti”, [en línea], Reino Unido, *Financial Times*, 1 de abril de 2016, Dirección URL: <https://www.ft.com/content/8c33eefc-f6c1-11e5-803c-d27c7117d132> [consulta: 7 de noviembre de 2019].
 - Ministerio de Comercio de la República Popular China, “Observatorio Económico: Estadísticas revelan resiliencia de economía china”, [en línea], China, 7 de octubre de 2018, Dirección URL:

<http://spanish.mofcom.gov.cn/article/reportajeexterior/201810/20181002793444.shtml> [consulta: 14 de octubre de 2018].

- Ministerio de Defensa Nacional de la República Popular de China, “Defense Ministry’s regular press conference on Feb.25”, [en línea], China, 25 de febrero de 2016, Dirección URL: http://eng.mod.gov.cn/Press/2016-02/25/content_4644801.htm [consulta: 21 de enero de 2020].
- Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular de China, *Visions and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, [en línea], China, 28 de marzo del 2015, Dirección URL: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml [consulta: 10 de agosto de 2019].
- Müller, Cristina, "One Belt One Road: el Sueño Chino y su impacto sobre Europa", [en línea], *notes internacionales*, Barcelona Centre for International Affairs, no. 148, mayo de 2016, Dirección URL: https://www.cidob.org/publicaciones/serie_de_publicacion/notes_internacionales/n1_148_one_belt_one_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa/one_belt_one_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa
- Mulugeta Gebrehiwot Berhe, “Introduction”, [en línea], *China-Africa Relations. Governance, Peace and Security*, Etiopía, Instituto de Estudios para la Paz y la Seguridad-Universidad Addis Abeba, 2013, p. 1, Dirección URL: <https://www.africportal.org/publications/china-africa-relations-governance-peace-and-security/> [consulta: 7 de noviembre de 2018].
- Observatorio Hispano-Ruso de Eurasia, *¿Cómo se paga la ruta de la seda?*, [en línea], España, Dirección URL: <https://ohre.es/2018/03/15/se-paga-la-ruta-la-seda/> [consulta: 12 de agosto de 2019].
- Parra Pérez, Águeda, “OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China”, [en línea], España, *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 19 pp., Dirección URL: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2017/DIEEEO113-2017_OBOR_China_AguedaParra.pdf [consulta: 10 de agosto de 2019].
- Parra Pérez, Águeda, “XIII Plan Quinquenal de China: desafíos geopolíticos para la gobernanza mundial”, [en línea], España, *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 16 de septiembre de 2016, 15 pp., Dirección URL: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2016/DIEEEO96-2016_PlanQuinquenal_China_AguedaParra.pdf [consulta: 9 de agosto de 2019].
- Peck, Michael, “7 Signs that China’s Military is Becoming More Dangerous” [en línea], *The National Interest*, sección “Technology”, Estados Unidos, 21 de agosto de 2018, Dirección URL: <https://nationalinterest.org/blog/buzz/7->

signs-chinas-military-becoming-more-dangerous-29352 [consulta: 30 de septiembre de 2018].

- Poling, Gregory B., “Kyaukpyu. Connecting China to the Indian Ocean”, [en línea], Estados Unidos, *China’s Maritime Silk Road. Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region*, Center for Strategic & International Studies, marzo de 2018, 35 pp., Dirección URL: https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/180404_Szechenyi_ChinaMaritimeSilkRoad.pdf?yZSpudmFyARwcHuJnNx3metxXnEksVX3 [consulta: 18 de agosto de 2019].
- Puga Gómez, Jimena, “Una nueva Ruta de la Seda para el Siglo XXI”, [en línea], *Global Affairs. Strategic studies*, España, Universidad de Navarra, 22 de enero de 2018, Dirección URL: <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/una-nueva-ruta-de-la-seda-para-el-siglo-xxi> [consulta: 31 de julio de 2019].
- Raina, Himanil, “China’s Military Strategy White Paper 2015: Far Seas Operations and The Indian Ocean Region”, [en línea], *Center for International Maritime Security*, 1 de julio de 2015, Dirección URL: <http://cimsec.org/chinas-military-strategy-white-paper-2015-far-seas-operations-indian-ocean-region/16906> [consulta: 24 de enero de 2020].
- Reuters, “China hints more bases on way after Djibouti”, [en línea], 8 de marzo de 2016, Dirección URL: <https://www.reuters.com/article/us-china-djibouti/china-hints-more-bases-on-way-after-djibouti-idUSKCN0WA0IT> [consulta: 22 de enero de 2020].
- Rocha Pino, Manuel de Jesús, “El discurso de China sobre el Nuevo Modelo de Relaciones entre Grandes Potencias y la relación con Estados Unidos durante los gobiernos de Bush y Obama (2005-2017)”, [en línea], México, *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, s/vol., núm. 233, mayo-agosto 2018, pp.193-220, Dirección URL: <http://www.scielo.org.mx/pdf/rmcps/v63n233/0185-1918-rmcps-63-233-193.pdf> [consulta: 10 de junio de 2019].
- Rodríguez, Álex, “Los caminos a Beijing”, [en línea], España, *Vanguardia Dossier*, s/vol., núm. 60, abril-junio 2016, Dirección URL: <https://www.atrio.org/wp-content/uploads/LA-VANGUARDIA-1-Nueva-ruta-de-la-seda-l.pdf> [consulta: 10 de agosto de 2019].
- Russon, Mary-Ann, “Djibouti: Building Africa’s shipping centre”, [en línea], *BBC News*, 5 de abril de 2019, Dirección URL: <https://www.bbc.com/news/business-47803765> [consulta: 20 de enero de 2020].
- Sánchez Vallejo, María Antonia, “El Pireo, el puerto deseado”, [en línea], España, *El País*, 19 de agosto de 2016, Dirección URL:

https://elpais.com/economia/2016/08/19/actualidad/1471607874_360316.html [consulta: 21 de agosto de 2019].

- Sánchez, Pablo y Palacián, Blanca, “La importancia geoestratégica de Yibuti”, [en línea], España, *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 9 de mayo de 2018, Dirección URL: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2018/DIEEEA17-2018_Yibuti_PabloSanchez-BPI.pdf [consulta: 15 de diciembre de 2019].
- S/a, “En pocas palabras: la historia de la Ruta de la Seda”, [en línea], Alemania, *DW.com*, Dirección URL: <https://www.dw.com/es/en-pocas-palabras-la-historia-de-la-ruta-de-la-seda/av-48637755> [consulta: 14 de agosto de 2019].
- Senado de la República, “República de Yibuti”, [en línea], *Centro de Estudios Internacionales Gilberto Bosques*, julio de 2018, Dirección URL: https://centrogilbertobosques.senado.gob.mx/docs/F_Yibuti.pdf [consulta: 5 de noviembre de 2019].
- The State Council of The People’s Republic of China, “China’s Military Strategy (full text)”, [en línea], 27 de mayo de 2015, Dirección URL: http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281475115610833.htm [consulta: 24 de enero de 2018].
- Tovar, Alexa, *Chinese Infrastructure Investments in Africa: A Case Study of the Addis Ababa-Djibouti Railway in Ethiopia and Djibouti and the Abuja-Kaduna Rail Line in Nigeria*, Tesis Senior en Estudios Internacionales, Estados Unidos, Fordham University, 2019, 38 pp., Dirección URL: https://fordham.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1023&context=international_senior [consulta: 26 de enero de 2020].
- United Nations Conference on Trade and Development, *The Djibouti City-Addis Ababa Transit and Transport Corridor. Turning Diagnostics Into Action*, [en línea], 2018, 30 pp., Dirección URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aldc2018d6_en.pdf [consulta: 14 de noviembre de 2019].
- Ursu, Anca-Elena y van den Berg, Willem, “China and the EU in the Horn of Africa: competition and cooperation?”, [en línea], *Clingendael-Netherlands Institute of International Relations*, Países Bajos, abril de 2018, 11 pp., Dirección URL: <https://www.jstor.org/stable/resrep17342> [consulta: 22 de febrero de 2020].
- U.S. Energy Information Administration, “The Suez Canal and SUMED Pipeline are critical chokepoints for oil and natural gas trade”, [en línea], Estados Unidos, 23 de julio de 2019. Dirección URL: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=40152#:~:text=Petroleum>

%20exports%20from%20Persian%20Gulf,Saudi%20Arabia%20to%20European%20countries. [consulta: 8 de agosto de 2020].

- U.S. Energy Information Administration, “World Oil Transit Chokepoints”, [en línea], Estados Unidos, 25 de julio de 2017, Dirección URL: https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf [consulta: 5 de noviembre de 2019].
- Van de Looy, Judith, “Africa and China: A Strategic Partnership?”, [en línea], Centro de Estudios Africanos, Países Bajos, 2006, 29 pp., Dirección URL: <https://www.ascleiden.nl/pdf/wp67.pdf> [consulta: 5 de noviembre de 2018].
- Xiang, Lanxin, “El sueño estratégico de China: la iniciativa ‘Belt and Road’”, [en línea], en *Anuario Internacional*, Barcelona Center for International Affairs, 2016, Dirección URL: http://anuariocidob.org/wp-content/uploads/2017/05/PILDORAS_Lanxin_Xiang.pdf [Fecha de consulta: 30 de septiembre de 2018].
- Xinhua, *China’s African Policy*, China, 12 de enero de 2006, Dirección URL: http://www.gov.cn/misc/2006-01/12/content_156490.htm [consulta: 19 de marzo de 2019].
- Xinhua, “Diplomacia de Xi proporciona soluciones a retos globales”, [en línea], China, *xinhuanet.com*, 2 de septiembre de 2017, Dirección URL: http://spanish.xinhuanet.com/2017-09/02/c_136577161.htm [consulta: 10 de junio de 2019].
- Xinhua, “Observatorio Económico: Consumo y promoción de inversión de China son importantes para el mundo”, [en línea], *CCTV.com*, sección “Economía”, China, 6 de marzo de 2018, Dirección URL: <http://espanol.cctv.com/2018/03/06/ARTIkhEfeCzvZa2t0AkVyb9l180306.shtml> [consulta: 30 de septiembre de 2018].
- Xinhua, “Texto íntegro del informe presentado por Xi Jinping ante XIX Congreso Nacional de PCCH”, [en línea], *XINHUANET.com*, 3 de noviembre de 2017, Dirección URL: http://spanish.xinhuanet.com/2017-11/03/c_136726335.htm [consulta: 14 de octubre de 2018].
- Yang, Jin, “China Merchants eyes Lithuanian port”, [en línea], *South China Morning Post*, 27 de mayo de 2015. Dirección URL: <https://www.scmp.com/business/china-business/article/1810907/china-merchants-eyes-lithuanian-port> [consulta: 10 de enero de 2020].
- Yung, Christopher D., et al., “‘Not an Idea We Have to Shun’: Chinese Overseas Basing Requirements in the 21st Century”, [en línea], *China Strategic Perspectives*, núm. 7, Institute for National Strategic Studies, octubre de 2014, Dirección URL: <https://ndupress.ndu.edu/Portals/68/Documents/stratperspective/china/ChinaPerspectives-7.pdf> [consulta: 24 de enero del 2020].

- Zaouaq, Karim “Bab el-Mandeb Strait: a Threatened Strategic Passage”, [en línea], *Morocco World News*, 15 de agosto de 2018, Dirección URL: https://www.researchgate.net/publication/327058303_Bab_El-Mandeb_Strait_a_Threatened_Strategic_Passage [consulta: 7 de noviembre de 2019].