

*Georgina Higuera y Rumbao**

LA NUEVA RUTA DE LA SEDA
FRENTE AL TPP

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

LA NUEVA RUTA DE LA SEDA FRENTE AL TPP

Resumen:

China y Estados Unidos son socios, aunque cada día son más antagónicos, como revela la decisión de Barack Obama de convertir Asia en la prioridad estratégica de la política exterior norteamericana, tanto a través de reforzar las alianzas militares con sus aliados en la zona, como en el plano económico, a través de la firma del mayor pacto comercial de la historia, el Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP, en sus siglas en inglés). Pekín percibe la actuación de Washington como un intento de cercarlo y frenar su auge. Su respuesta ha sido un triple desafío. Militar, centrada en dar un fuerte impulso a la modernización y capacidades de su Armada. Diplomático, con las reivindicaciones soberanistas en el mar del Este y del 80% del mar del Sur de China y la construcción de puertos artificiales con pistas de aterrizaje en algunos de sus islotes. Y económico, basado en la recuperación de la antigua Ruta de la Seda y que con el nombre de *Una franja, una ruta*, es un titánico plan global de infraestructuras, que pretende potenciar a su paso los intercambios comerciales y culturales. Este artículo se refiere a las iniciativas económicas de China y EEUU.

Abstract:

China and the United States are associates even if day after day they become more antagonistic, as reveals Barack Obama's decision to transform Asia into a strategic priority for the American Foreign Policy by reinforcing military alliances with its regional partners as well as, in the economic field, by signing the major commercial pact in history: the Trans-Pacific Partnership (TPP). Peking perceives Washington's conduct as an attempt to contain China and to limit its rise. Its response has been a triple challenge. Military, focused in giving a strong boost to the modernisation and capacities of its Navy. Diplomatic, with the sovereign vindications in the East China Sea and of 80% of the South China Sea, and the construction of artificial harbors with runway facilities in some of the islands. And economic, based on the recovery of the historic Silk Road which, having adopted the name One Belt, One Road (B&R), is a titanic global infrastructure plan that expects to foster along its path commercial and cultural exchanges. This article refers to the economic initiatives lead by China and the USA.

***NOTA:** Las ideas contenidas en los **Documentos de Opinión** son de responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

Palabras clave:

China, EE UU, Ruta de la Seda, TPP, Asia Central, ASEAN, Vladímir Putin.

Keywords:

China, USA, Silk Road, TPP, Central Asia, ASEAN, Vladimir Putin.

UN ANTAGONISMO CRECIENTE

La rivalidad entre China y Estados Unidos es cada día más patente. Pekín, que ha comprado 1.5 billones de dólares de deuda norteamericana, está convencido de que en el siglo XXI el Imperio del Centro volverá a ocupar el sitio que siempre tuvo en el mundo hasta que Occidente se lo arrebató en el XIX. Su vía para conseguirlo no es militar, sino económica. La decisión de Washington de excluir a China del Acuerdo de Asociación Transpacífico llevó al presidente Xi Jinping a apostar por una revolución total de las infraestructuras, un proyecto global con el que cambiar la economía y encumbrar a China como hiper potencia. La propuesta pretende recuperar la antigua Ruta de la Seda que conectaba China con Europa a través de Asia Central, ampliada con una iniciativa marítima que penetra en el continente africano y otra transoceánica que uniría por tren el Atlántico con el Pacífico a través de Brasil y Perú. Es lo que se conoce como *Una franja, una ruta*.

En 2011, dos años después de llegar a la Casa Blanca, Barack Obama declaró que Asia se había convertido en la máxima prioridad de la política exterior norteamericana e impuso a su Gobierno un giro estratégico hacia la región más dinámica del mundo. A partir de ese momento, se aceleraron las negociaciones para la conclusión del TPP, tratado que tuvo su origen en el Acuerdo Estratégico Transpacífico de Asociación Económica alcanzado en 2005 por Brunei, Chile, Nueva Zelanda y Singapur¹.

China, que había participado en algunas de las negociaciones preliminares y expresó su deseo de sumarse al TPP, fue apartada por Washington con la excusa de que no estaba preparada para cumplir las normas reguladoras de alto nivel que el texto impondría. Todo apunta, sin embargo, a que en medio del declive del poder hegemónico de EE UU, la Casa Blanca se agarró al acuerdo transpacífico con la intención de contener a China y como tabla de salvación de su influencia en la cuenca del Pacífico.

“Teniendo en cuenta que más del 95% de nuestros clientes potenciales vive fuera de nuestras fronteras, no podemos permitir que países como China escriban las reglas de nuestra economía”, dijo Obama en octubre pasado al presentar el pacto suscrito por 12 países: Brunei, Chile, Nueva Zelanda, Singapur, EE UU, Canadá, México, Perú, Australia, Vietnam, Malasia y Japón. El presidente norteamericano se alzaba así en defensor de sus socios comerciales, que se han visto obligados por la pujanza económica y comercial de China a aceptar las reglas que les imponía el gigante asiático para acceder a su mercado.

¹ Sistema de Información sobre Comercio Exterior http://www.sice.oas.org/TPD/TPP/TPP_s.ASP

EL TPP

El TPP, que cubre el 40% del total de los intercambios comerciales del mundo, es más que un acuerdo comercial al uso. Su ambicioso objetivo es crear una plataforma para una potencial integración económica en la región Asia-Pacífico. De ahí, el enorme volumen de nueva legislación que requerirá a sus miembros, desde laboral a medioambiental, pasando por la regulación de la propiedad intelectual. Partiendo de la eliminación de aranceles y barreras al comercio –incluido el de Internet– y a las inversiones en bienes y servicios, permitirá ganancias de eficiencia en la producción, mayores economías de escala (reduce el coste medio al aumentar la producción) y más empleo, aunque está por ver dónde, cuanto y cuando, porque los más pesimistas sostienen que solo beneficiará a las grandes multinacionales y no de inmediato. “Lo que sí hará el TPP (...) es acorralar a China y poner presión sobre Europa para concluir el acuerdo de libre comercio que en la actualidad negocia con EE UU (el TTIP)”², afirma Federico Steinberg, investigador principal de Economía y Comercio Internacional del Real Instituto Elcano.

Conseguida la firma, Obama aún no ha emprendido la batalla más dura para sacar el acuerdo adelante: la que le toca librar, durante su último año en la Casa Blanca, para lograr que el Congreso ratifique el tratado. Antes, los díscolos representantes tendrán que asumir que, de ahora en adelante, EEUU solo podrá mantener su influencia internacional a través del multilateralismo. Según Lee Branstetter, profesor de Economía en la Universidad Carnegie Mellon de Pittsburg y miembro no residente del Peterson Institute for International Economics de Washington, el TPP, como el acuerdo nuclear con Irán, es un acto de realismo político. En ambos casos, Obama pretende que los estadounidenses comprendan que “Estados Unidos no está en posición de imponer su voluntad de manera unilateral al mundo”³, señala Branstetter.

China, que por el contrario se encuentra en un momento de afirmación de su poder en la esfera internacional y no parece dispuesta a consentir que Washington la relegue a un segundo plano en su tradicional esfera de influencia, no tardó en articular su respuesta con un desafío mucho mayor que el TPP. El proyecto de la Ruta de la Seda del siglo XXI fue dado a conocer durante los viajes del presidente Xi a Kazajistán e Indonesia en 2013 y del primer ministro Li Keqiang a Brasil en junio de 2015. Se trata de un plan global de transportes sin parangón en la historia, dirigido tanto al tránsito de pasajeros y mercancías, como al de hidrocarburos y tecnología de la información, que pretende establecer, junto a las nuevas líneas de comunicación, zonas económicas especiales que faciliten los intercambios comerciales y tecnológicos e impulsen un desarrollo sostenible mundial.

²http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/web/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/comentario-steinberg-eeuu-acorrala-a-china

³ BASSETS, Marc. El acuerdo que mueve el tablero geopolítico. El País. Negocios. 11/10/2015.

Según el presidente del Banco de China, Tian Guoli, el titánico plan afectará a 4.400 millones de personas y 65 países. *Una franja, una ruta* abre una ventana de grandes oportunidades para todos los que se quieran sumar, empezando por los vecinos terrestres y marítimos. También ofrece a Europa involucrarse en el desarrollo de las infraestructuras de África, donde China es ya el principal socio comercial. Además, tanto la Ruta de la Seda terrestre como la marítima atraviesan Oriente Próximo y la reconstrucción de la zona, una vez se consiga apaciguarla, requerirá enormes inversiones.

Las bases del TPP están sentadas, pero para que entre en vigor será necesario que los parlamentos de los 12 países firmantes lo ratifiquen. No parece fácil, ni siquiera en EE UU. El texto definitivo, que tiene 6.000 páginas y fue publicado el pasado 5 de noviembre, ha estado rodeado de un enorme secretismo para evitar las críticas de sindicatos y activistas sociales. “Es peor de lo que me imaginaba”, declaró al conocerlo el aspirante a la candidatura presidencial republicana Donald Trump. Su homóloga demócrata Hillary Clinton tampoco se ha mostrado favorable a un tratado tildado de “neoliberal” por los responsables de AFL-CIO, la federación que agrupa a 56 sindicatos y representa a unos 12,5 millones de trabajadores estadounidenses⁴.

En Japón también es visto con mucho recelo. El primer ministro Shinzo Abe tendrá que aprovechar la mayoría absoluta que tiene en la Dieta para acelerar la ratificación de un tratado que choca frontalmente con agricultores y ganaderos, hasta ahora fuertemente protegidos por el Estado. La importación de vacuno, por ejemplo, está gravada con un 38,5% de aranceles, que en el primer año tendrán que reducirse al 27,5% y luego paulatinamente durante 16 años hasta quedar en el 9%. La nueva legislación que impone el TPP forzaría la desaparición de *lobbies* y grupos de interés particulares que hasta ahora han frenado la liberalización de la economía japonesa. De hecho, el TPP es visto por Yuriko Koike, exministra de Defensa y actual diputada del gobernante Partido Liberal Democrático, como la “tercera lanza del *Abenomics*”⁵, el programa creado por el Gobierno para revitalizar la agonizante economía.

Además de suprimir los aranceles de los productos industriales y agrícolas y agilizar las burocracias aduaneras, el fin del TPP es expandir los intercambios del sector servicios, incluidas las finanzas, telecomunicaciones, educación y atención sanitaria, que Internet ha abierto al comercio y que en los países más ricos suponen un alto porcentaje del Producto Interior Bruto (PIB). Hasta ahora la importancia de este sector es mínima, pero a largo plazo

⁴ A serviceable deal. The Economist. 14/11/2015. Pg. 68

⁵ <https://www.project-syndicate.org/commentary/tpp-help-japanese-economic-reforms-by-yuriko-koike-2015-10>

las expectativas son enormes. De ahí que los expertos señalen que, en especial los países pobres, tardarán décadas en percibir los beneficios del acuerdo.

El profesor Alvin Cheng-Hin Lim de la American University de Nigeria, sostiene que la exclusión de China del TPP acarreará significativos costes para ambas partes. Según el modelo econométrico que cita, Pekín perderá 46.000 millones de dólares en la próxima década, pero los países firmantes también tendrán que lamentar cuantiosas pérdidas y un menor incremento del crecimiento. “La inclusión en el TPP de China, Corea del Sur, Indonesia, Tailandia y Filipinas (los tres últimos países son los miembros de la Asociación de Naciones del Sureste Asiático excluidos del tratado) multiplicaría por tres el crecimiento económico global y generaría unas ganancias a China de 800.000 millones de dólares y a EE UU de 330.000 millones de dólares en la próxima década”⁶

UNA FRANJA, UNA RUTA

Si las razones de Washington para impedir el acceso de Pekín al tratado no son económicas sino geopolíticas, a nadie se le escapa que detrás de la iniciativa de *Una franja, una ruta* existen similares motivos, sobre todo en la Ruta de la Seda marítima. Numerosos informes chinos describen esta propuesta como un plan económico de integración regional abierto a todos los que se quieran unir, pero algunos de los países del sureste asiático –en especial Filipinas y Vietnam, con los que Pekín mantiene serias disputas fronterizas—lo ven como un instrumento estratégico con el que China pretende consolidar su dominio en la zona.

Al menos de momento, Manila y Hanoi no están dispuestos a sumarse a la Ruta de la Seda e insisten en que lo primero que Pekín debería hacer es reducir la tensión en el mar del Sur de China. Ambos países sostienen que la estabilidad en ese mar debe de ser una condición previa a cualquier iniciativa económica. Otros, como Malasia y Singapur, incluidos tanto en el TPP como en el proyecto chino, afirman que para implementar este último se necesita que Pekín calme las agitadas aguas. Le piden que cree una atmósfera de cooperación que facilite el diálogo regional sin necesidad de que buques de guerra de EEUU naveguen por el mar del Sur de China en apoyo de las reivindicaciones soberanistas de distintas islas, islotes y arrecifes que se disputan Filipinas, Vietnam, Malasia y Brunei con China.

Encrucijada entre Asia y Oceanía y entre los océanos Pacífico e Índico, Pekín, al igual que Taiwán, reclama el 80% de los 3,5 millones de kilómetros cuadrados del mar del Sur de China, cuyas aguas se han convertido en el espejo de la rivalidad entre China y Estados Unidos. La obsesión de Xi Jinping con este área marítima estriba en que es una de las vías de

⁶ https://www.academia.edu/16972453/Trans-Pacific_Partnership_The_View_from_China?auto=download&campaign=weekly_digest

navegación más importantes del mundo, por la que se desplaza la absoluta mayoría del comercio regional y del transporte de hidrocarburos. En el caso de China, las cifras ascienden al 85% de sus importaciones, incluido el 80% de sus compras energéticas. El bloqueo del estrecho de Malaca o un conflicto en esas aguas estrangularía con facilidad la economía del gigante asiático.

China aplica en la zona su tradicional política del palo y la zanahoria. Por una parte, firmeza en las actuaciones unilaterales de reivindicación de soberanía, incluida la construcción de islas artificiales con capacidad para funcionar como pistas de aterrizaje. Por otra, el ofrecimiento de créditos para infraestructuras y los beneficios económicos y comerciales de integrarse en un macro proyecto que afecta a más de la mitad de la población del planeta⁷. China y la Asociación de Naciones del Sureste Asiático (ASEAN) —Brunei, Indonesia, Filipinas, Singapur, Tailandia, Malasia, Vietnam, Laos, Myanmar y Camboya—firmaron un Tratado de Libre Comercio (TLC), que entró en vigor en enero de 2010. Con 3.000 millones de habitantes y más de 13 billones de dólares de PIB conjunto, esta zona de libre comercio es la mayor en términos de población y la tercera más grande en volumen económico, tras la UE y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA, en sus siglas en inglés).

Inspirada en la entonces Comunidad Económica Europea, la ASEAN se creó en 1967 por seis de sus actuales miembros, con el objetivo de promocionar el comercio, la cooperación económica y la inversión extranjera directa para impulsar el desarrollo de sus socios. A diferencia de la UE no tiene una estrategia de convergencia política y entre sus principios fundacionales se encuentra la no injerencia en los asuntos internos de otro país, lo que permitió que en 1997 fuesen aceptados como nuevos socios Myanmar y Laos, pese a estar gobernados por dictaduras. Sin embargo, la presión que los intereses geopolíticos chinos ejercen sobre esta organización, de la que Pekín es el principal socio comercial, amenazan en la actualidad con dividirla e incluso romperla.

Empeñada en contrarrestar la oferta estadounidense del TPP, antes de lanzar la iniciativa de la Ruta de la Seda, China alentó, en noviembre de 2012, la formación de la Asociación Económica Integral Regional (RCEP, en sus siglas en inglés), con los 10 países miembros de la ASEAN, más los seis con los que esta tiene acuerdos de libre comercio (China, Japón, Corea del Sur, India, Australia y Nueva Zelanda). Con 3.000 millones de personas y un PIB conjunto de 17 billones de dólares, la RCEP debía ser la mayor zona de libre comercio del mundo, pero las dificultades para llevarla a término son infinitas. Aunque hasta el momento ninguno ha renunciado al intento, el Gobierno chino se ha volcado en su propio proyecto de *Una franja, una ruta*.

⁷ HIGUERAS, GEORGINA. La Ruta de la Seda del siglo XXI. Política Exterior. Sep-Oct/2015. Pg. 46-48

En el comunicado final de la cumbre China-ASEAN de noviembre de 2013, celebrada en la nueva capital birmana, Nay Pyi Taw, se recoge el compromiso de todos por “trabajar juntos en la construcción de la Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI”. En esa reunión el primer ministro chino, Li Keqiang, ofreció establecer un marco de cooperación para crear un consenso político desde el desarrollo de la confianza estratégica y el impulso al beneficio mutuo. Además, identificó siete áreas concretas de cooperación entre las que se incluían la marítima, financiera, seguridad, protección medioambiental e intercambios de personas. Dos años después, las relaciones de Pekín con Vietnam y Filipinas se han envenenado, el sentimiento anti chino en esos países se ha agravado y hay pocas posibilidades de que participen en la iniciativa china. “Debido a las diferentes respuestas que están dando los países del Sureste Asiático, será prácticamente imposible que la ASEAN como grupo endorse en un futuro próximo la Ruta de la Seda Marítima. China puede verse obligada a trabajar de forma bilateral con los países de la ASEAN”⁸, sostienen la investigadora Irene Chan y el profesor Li Mingjiang de la Rajaratnam School of International Studies de la Universidad Tecnológica Nanyang de Singapur.

EL PAPEL DE PUTIN

El antagonismo geopolítico entre el TPP y *Una franja, una ruta* es tan evidente que en la última reunión del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), celebrada en Filipinas en noviembre, distintos expertos se preguntaron si no supondría la aniquilación de éste. APEC se fundó en 1989 con el propósito de impulsar la integración económica entre sus 21 miembros situados a ambas orillas del mayor océano del mundo. China y Rusia, los dos grandes marginados del TPP que promueve EE UU, afirmaron, en una clara alusión a este, que “los recientes acuerdos regionales” no son beneficiosos para el crecimiento del comercio y crean un negativo clima de competitividad y rivalidad entre los distintos bloques. “Creemos que deberíamos continuar potenciando el papel de APEC como coordinador de iniciativas de integración que tengan como objetivo desarrollar en la región un mercado común y abierto, sin discriminaciones ni barreras marcadas por los bloques”, declaró el presidente Vladímir Putin⁹.

Si los 12 parlamentos ratifican el TPP y lo ponen en marcha, el futuro de APEC dependerá sobre todo de China, que, de momento aunque con menos énfasis, sigue apostando por crear con todos los países de la cuenca del Pacífico una colosal área de libre comercio, equivalente a tres quintos del PIB global y a más de la mitad del comercio mundial.

⁸ CHAN, Irene y LI Mingjiang. Southeast Asia and China's Maritime Silk Road. Documento interno presentado en el Foro de la Ruta de la Seda 2015, celebrado en Madrid los días 28 y 29 de octubre de 2015.

⁹ <http://www.expansion.com/agencia/efe/2015/11/19/21372010.html>

Pekín ha capitalizado el malestar existente entre Putin y Occidente para frenar la desconfianza rusa hacia los planes en Asia Central, corazón de la antigua ruta de las caravanas de camellos que, desde el siglo XIX, se conoce como la Ruta de la Seda. Lastrada por la crisis de Ucrania, las sanciones económicas de Occidente, la bajada del precio del crudo y la urgencia de recursos financieros, el oso se ha dejado abrazar por un dragón que desde mayo le ha convertido en su primer suministrador energético.

La sed china de hidrocarburos para impulsar su crecimiento económico y la fuente inagotable de financiación que supone tener 3,8 billones de dólares de reservas en divisas propiciaron el matrimonio de conveniencia entre Moscú y Pekín. Su acercamiento se ampara en el principio de la multipolaridad con el que ambos países quieren poner fin a la hegemonía de EEUU desde el hundimiento de la Unión Soviética.

En julio pasado, Putin defendió con vehemencia la vinculación entre la nueva Ruta de la Seda y la agónica Unión Económica Euroasiática (UEE), creada por el Kremlin para mantener su influencia sobre las antiguas repúblicas soviéticas. Lo hizo en el marco de la cumbre de la Organización de Cooperación de Shanghai (OCS), en la que se integran, además de Rusia y China, todos los países centroasiáticos de la extinta Unión Soviética. Creada en 1996 para negociar el trazado definitivo de las fronteras comunes, es la única asociación internacional de carácter militar en la que Pekín participa. En la pasada cumbre, celebrada en Ufá (Rusia), India y Pakistán se sumaron como miembros de pleno derecho y la entrada de Irán está pendiente del levantamiento de las sanciones de Naciones Unidas (el reglamento de la OCS no permite la adhesión de países sancionados) tras el acuerdo alcanzado sobre el programa nuclear de Teherán.

Dispuesta a reforzar o a construir la arquitectura institucional necesaria para asegurarse el éxito de su iniciativa, China amplió el papel de la OCS en la nueva Ruta de la Seda, ya que Asia Central es el corazón del proyecto terrestre, que incluye ferrocarriles, autopistas, gasoductos, oleoductos y cableado de fibra óptica. Los acuerdos ya alcanzados con Pakistán comprenden la ampliación del puerto de aguas profundas de Guadar, en el mar Árabe, una autopista y una vía férrea que cruzarán el país desde el extremo suroccidental, donde se encuentra Guadar, hasta la frontera nororiental, donde enlazarán con la red de transportes china. Pakistán, que recibió de China el año pasado 46.000 millones de dólares para distintos acuerdos, está considerado uno de los grandes anclajes de *Una franja, una ruta*, ya que los proyectos previstos unirán la Ruta de la Seda marítima con la terrestre.

Además de en Pakistán, China financia el desarrollo de importantes puertos comerciales de aguas profundas en Bangladesh, Myanmar, Sri Lanka y Maldivas, lo que ha desatado el recelo de India, la potencia dominante del Índico. Pekín corteja a Nueva Delhi con decenas de miles de millones en inversiones, pero India se deja querer también por Estados Unidos,

con quien ha firmado un acuerdo de cooperación nuclear pese a no haber suscrito el Tratado de No Proliferación, lo que contraviene la política oficial mantenida por Washington.

Dos meses después de la cumbre de Ufá, durante un viaje oficial a Pekín, Putin y Xi dieron luz verde a comenzar el desarrollo de la unificación/conectividad de la UEE y *Una franja, una ruta*, proyectos que valoraron no solo desde el punto de vista económico sino también geoestratégico. Según Sergei Luzianin, director del Instituto de Estudios del Extremo Oriente de la Academia rusa de Ciencias, “en el contexto del empoderamiento de China y su transformación en una potencia global y de la estabilización de Rusia en las circunstancias de la Guerra Fría impuestas por Occidente, la estrategia de construir un espacio económico común responde a los intereses comunes y hace posible mantener el control sobre Eurasia para la consolidación de la estabilidad y el codesarrollo”¹⁰.

Pekín ha previsto una inversión inicial de 140.000 millones de dólares. Aunque es consciente de que el 90% de las infraestructuras las financian los Estados, pretende involucrar a empresarios privados a través de acuerdos que ligen los proyectos de transportes con el establecimiento de grandes zonas comerciales que impulsen el crecimiento económico.

Para evitar que las instituciones financieras internacionales que controla EEUU impidan la realización de los proyectos, el Gobierno chino ha creado una arquitectura financiera paralela. La negativa de EE UU a dar mayor participación a Pekín en el Fondo Monetario Internacional (FMI), Banco Mundial y Banco Asiático de Desarrollo, le llevó a fundar el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (BAII), al que, para gran disgusto de Washington, se han sumado la mayoría de los aliados norteamericanos tanto en Europa, como en Asia, lo que pone de manifiesto el declive de la influencia estadounidense. El BAII ya ha comenzado su andadura y se espera que a finales el año o a principios de 2016 lo haga el Nuevo Banco de Desarrollo, creado bajo el paraguas de los BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Suráfrica).

El salto más audaz de *Una franja, una ruta* es el transoceánico, por el que Pekín ha ofrecido a Suramérica unirse a su macro plan con la construcción de una línea de ferrocarril que una los océanos Atlántico y Pacífico, desde el puerto brasileño de Açu, al peruano de Ilo, a través de ambos países, y desde Ilo, una conexión naval regular con China. El estudio de viabilidad de los más de 5.000 kilómetros de recorrido férreo, cruzando la Amazonia y los Andes, debe concluirse antes de mayo de 2016.

¹⁰ LUZIANIN, Sergei. Russia-China: The avenues for Connectivity and Mutual Empowerment. Documento interno para el Foro de la Ruta de la Seda, celebrado en Madrid los días 28 y 29 de octubre de 2015.

CONCLUSIÓN

Tanto EE UU como China ven, uno en el TPP y otro en la nueva Ruta de la Seda, la herramienta estratégica y económica para fortalecer su poder e influencia a lo largo del siglo XXI. El primero es un acuerdo limitado a 12 países y cuenta con un armazón legal para ponerlo en práctica. El segundo está abierto a todo el que se quiera sumar, pero hasta el momento no tiene una hoja de ruta para ponerlo en práctica y los recelos y desconfianzas que China despierta en algunos de sus vecinos pueden apagar muchas de las expectativas que despierta.

i

*Georgina Higuera y Rumbao**
Periodista

***NOTA:** Las ideas contenidas en los *Documentos de Opinión* son de responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.