

CAPÍTULO 4

La nueva ruta de la seda en África: ¿oportunidad para el desarrollo o neocolonialismo?

Hilario Patronelli

Introducción

El presente capítulo tiene como objetivo general analizar la propuesta de la Nueva Ruta de la Seda China en África. Este proyecto, conocido oficialmente como la iniciativa de la Franja y la Ruta está integrado por dos subproyectos: el cinturón económico de la Ruta de la Seda y la Nueva Ruta de la Seda Marítima. El gigante asiático se presenta como una potencia marítima que busca en dicha iniciativa desarrollar un proyecto de integración multirregional (conectar Asia, África, Europa y América Latina) de carácter económico, político y cultural, y de esta manera influir directamente en la distribución global del poder.

A diferencia de los tratados de libre comercio, la República Popular de China busca imponer a través de la ruta marítima hacia África una política basada en la cooperación donde el desarrollo de infraestructura, el crecimiento económico y la transferencia tecnológica sean la prioridad.

Los cambios que transita el actual capitalismo transnacional han configurado una nueva organización espacial de la industria dando lugar a nuevos procesos de deslocalización productiva. China no es ajeno a esto y está implementando esta nueva fase en países como Pakistán, Bangladesh, Vietnam, Laos o Camboya. Sin embargo, África aparece en el horizonte cercano como un vasto reservorio de mano de obra para su etapa de reestructuración industrial.

A esta mirada optimista se le complementan las preocupaciones y críticas hacia el modelo de desarrollo chino en el continente, basado en la competencia desleal de manufacturas, el impacto medioambiental, el apoyo a regímenes autoritarios y la extracción de recursos naturales. Esto se traduciría en una mayor dependencia de las economías africanas y un fuerte proceso de primarización.

Este corredor marítimo que une Europa con Asia puede resultar una oportunidad para el desarrollo de África, pero también puede significar la vuelta hacia el colonialismo. Son los propios africanos quienes deben decidir su futuro.

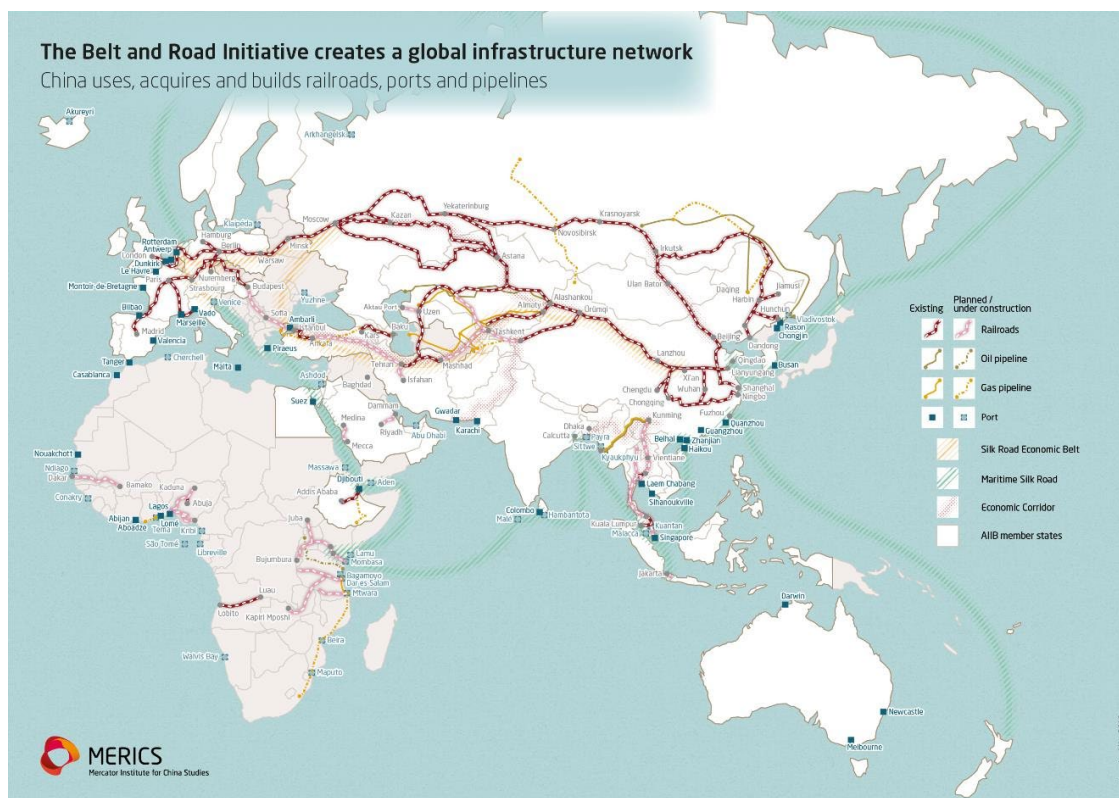
África en la Nueva Ruta de la Seda

La Nueva Ruta de la Seda es un proyecto impulsado en 2013 por el presidente Xi Jinping que busca interconectar y expandir el comercio chino por gran parte del mundo. La actual etapa de globalización puso al gigante asiático en la necesidad de generar condiciones óptimas para asegurar el abastecimiento de alimentos y energía de una población cada vez más ávida de recursos, pero a su vez surge la necesidad de aumentar sus exportaciones para mantener su dinámica de crecimiento.

Esta iniciativa, no solo pretende la expansión del comercio chino, sino que también se centra en la inversión de infraestructura, conectividad digital y humana. Si bien los corredores establecidos priorizan una interconexión entre el Sudeste Asiático, Asia Central y Europa, América Latina y África son áreas de interés para China. Este proyecto de integración multirregional está dividido a su vez en dos: el cinturón terrestre y el marítimo. La teoría geopolítica de Halford Mackinder vuelve a aparecer en el centro de la discusión, ya que la Nueva Ruta de la Seda atraviesa el Rimland o el Cinturón interior, espacios claves para controlar el Heartland o el Área Pivote; para lo cual sería necesario desarrollar la potencia terrestre. Sin embargo, el gigante asiático en su concepción geoestratégica, entiende que, para poder tener un real alcance global, es necesario el desarrollo de la potencia marítima. Es aquí donde el corredor marítimo en la Nueva Ruta de la Seda tiene una importancia vital, ya que según el estratega naval Alfred Mahan “este poder está sobre el poder continental o terrestre, además es el único durable y certifica que quien domine los océanos, vencerá siempre” (López, 1993, p. 74).

La Nueva Ruta de la Seda Marítima (NRSM) o también denominado collar de perlas chino busca extenderse por el Mar de la China Meridional, el Golfo de Bengala, el Mar Arábigo, el Golfo de Adén en el cuerno de África, el Mar Rojo y el Mar Mediterráneo. Esta iniciativa responde a las necesidades geopolíticas de Beijing como estrategia diplomática para avanzar en su política exterior en un mundo crecientemente multipolar. En su discurso, China manifiesta constantemente ser un actor que busca la integración, la cooperación y el beneficio mutuo, algo que ha permeado en los gobiernos africanos a partir de su modelo de interacción basado en la cooperación sur-sur. Las relaciones sino-africanas se han vuelto estrechas a partir de siglo XXI, cuando se establece el primer Foro para la Cooperación entre China y África (FOCAC) que permitieron consolidar inversiones chinas en el continente como también fortalecer las relaciones comerciales (Moral, 2019).

La NRSM es un proyecto flexible y no posee altos estándares de exigencia para su ingreso, lo que resulta atractivo para los países africanos, quienes no suelen ser considerados en otros proyectos megarregionales. Esto puede representar oportunidades para los países africanos quienes buscan proyectos de integración más horizontales que benefician un desarrollo mutuo, pero a su vez puede trazar una relación de dependencia que siga profundizando su situación de periferia en la economía-mundo.

Figura 4.1 Corredores terrestres y marítimos de la Nueva Ruta de la Seda

Nota. Fuente: MERICS (Mercator Institute for China Studies)

Geopolítica del mar: China y el corredor marítimo

Alfred Mahan ha sido un geopolítico cuya concepción se funda en el poder marítimo y que determinó gran parte de la política exterior estadounidense, que, de alguna manera, sentó las bases del ascenso de la hegemonía hacia fines del siglo XIX para convertirla en supremacía global a mediados del siglo XX. Para Mahan, existe una relación inseparable entre una marina de guerra poderosa, un comercio marítimo importante y la posesión de colonias. Dicha relación entre estos tres elementos configura lo que denomina como poder naval, lo que permite tener el control de las rutas comerciales (López, 1993).

China en su condición geopolítica de isla¹⁵ busca conformar un poder naval que le permita ser un interlocutor de peso en la nueva configuración del orden mundial. La Nueva Ruta de la Seda y su corredor marítimo responden directamente a las necesidades de Beijing de poder controlar su espacio marítimo próximo, el cuál garantice el flujo comercial hacia los diferentes corredores.

¹⁵Para Mahan, el concepto de isla difiere del que nos enseña la geografía tradicional. "El concepto geopolítico es mucho más amplio, abarca no solo a aquellas unidades geográficas rodeadas de agua por todas partes, sino también, todo territorio que por su condición geográfica se encuentre en capacidad de desarrollar su poder naval" (López, 1993, p.74).

Siguiendo a Narodowski y Merino (2015) el actual siglo XXI muestra una transición histórica entre un mundo unipolar a uno multipolar, resultante de la crisis de hegemonía de Estados Unidos y el ascenso de los poderes emergentes, entre ellos, China.

Por su parte Altieri (2018), citando a Mackinder (2010) y Kaplan (2012) sostienen que el espacio marítimo es considerado un “espacio común” el cuál no está definido por líneas fronterizas fijas¹⁶, dónde la soberanía se ejerce mediante la ocupación y uso, por lo cual los Estados con mayor poder naval son quienes se lo apropiarán. La importancia estratégica de este espacio radica en la disponibilidad de recursos naturales existentes, el control de las rutas comerciales y la proyección hacia tierra firme. Estados Unidos como potencia naval hegemónica además de cumplir con los elementos mencionados anteriormente incorpora el control del mar (garantizar la operabilidad en todos los océanos), proyección de poder (desplegar la fuerza en cualquier lugar del planeta) y seguridad marítima (proteger el tráfico marítimo de cualquier tipo de piratería, ataque, etc.), lo cual se consigue a través del poder naval.

La incorporación selectiva a la globalización que realizó China generó que en las últimas décadas del siglo XX haya recobrada importancia geoestratégica el Mar de la China Meridional, en el cual coexisten economías en plena expansión, tales como Corea de Sur, Hong Kong, Brunei, Vietnam, Camboya, Singapur y Taiwán. También se encuentran los denominados tigres menores, Malasia, Indonesia, Tailandia y Filipinas, junto a los dos gigantes asiáticos que son la India y China, y la tercera economía del mundo que es Japón. En torno a este amplio espacio geográfico coexisten estados y economías enmarcadas en un mar de gran importancia estratégica, económica y política.

Por el mar de China Meridional fluyen las rutas marítimas que enlazan a Europa, África y el Océano Índico con Asia Oriental, lo que conforma la segunda zona marítima más importante del mundo. En el siglo XXI, la cuestión geoestratégica del Mar de China Meridional se está viendo condicionada por una serie de conflictos territoriales producto, en parte, de la evolución histórica de China como potencia y por el hallazgo de grandes reservas energéticas.

Los estadounidenses terminaron de consolidar su condición de hegemon mundial a comienzos del siglo XX con el dominio absoluto del mar Caribe, controlando fundamentalmente la capacidad de denegar el acceso a otra potencia. En ese sentido, el Mar de China Meridional resultaría imprescindible para ascender a la categoría de gran potencia mundial. La consolidación del corredor marítimo de la Nueva Ruta de la Seda, dependerá en gran medida, del control que pueda realizar el gigante asiático de su espacio marítimo próximo.

Casi un tercio de todo el tráfico marítimo mundial transita por el Mar de China Meridional. La gran mayoría del petróleo importado por China, Japón y Corea del Sur debe circular por allí.

Por él pasa tres veces más petróleo que por el Canal de Suez y quince veces más que por el Canal de Panamá. Esta arteria posee algunos estrechos que la facilitan un eventual bloqueo, tales como el de Malacca, Sunda, Lombok y Makassar (Patronelli, 2019).

¹⁶Hacemos referencia a aquellos espacios marítimos que no están comprendidos por las Zonas Económicas Exclusiva.

Pero dicho territorio no es solo un lugar de paso. Tanto el mar como el subsuelo albergan gran cantidad de recursos: cerca de 7.000 millones de barriles de petróleo y 900 billones de pies cúbicos de gas natural (sólo las reservas probadas), como así también de su rica biodiversidad ictícola (Patronelli, 2019).

Sin embargo, China en su gran historia milenaria siempre vivió de espaldas al mar. Su situación de hipercolonias durante el siglo XIX y principios del siglo XX impidieron la conformación de un poder naval, algo que cambió en el nuevo siglo. La estrategia militar China que vio la luz en el año 2015, habla de una “defensa activa” y del rejuvenecimiento de China desde el “ascenso pacífico”.

Los mares y océanos se apoyan sobre la paz duradera, la estabilidad y el desarrollo sostenible de China. La mentalidad tradicional de que la tierra es más importante que el mar debe ser abandonada, ya que gran importancia debe atribuirse a la gestión de los mares y océanos y la protección de los derechos e intereses marítimos. Es necesario para China desarrollar una estructura militar marítima moderna acorde con sus intereses de seguridad y de desarrollo nacionales, para salvaguardar su soberanía nacional y los derechos e intereses marítimos, proteger la seguridad de sus SLOCs¹⁷ estratégicas e intereses en el extranjero, y participar en la cooperación marítima internacional, a fin de proporcionarse el soporte estratégico necesario para convertirse en una potencia marítima. (State Council Information Office People's Republic of China, 2015, p. 3, citado en Altieri, 2018, p. 205)

Si bien China sostiene constantemente su modelo de desarrollo basado en el “ascenso pacífico” o “comunidad de destino compartido”, en términos geopolíticos, es necesario no solamente proteger la soberanía nacional y los derechos marítimos, sino mantener al enemigo fuera del alcance próximo, para lo cual es necesario el poder naval. Este será la llave para poder consolidar el denominado “collar de perlas”, lo cual le aseguraría tener el control de las rutas marítimas hacia el oeste.

La teoría de Mahan vuelve a tomar relevancia en un territorio clave, que es disputado por una potencia naval emergente (China) y otra que sigue siendo hegemónica (Estados Unidos), pero cada vez más condicionada por el actual contexto global.

¹⁷SLOCs: Sailors Lines of Communications (líneas de comunicación marítima).

Oportunidades y desafíos del continente africano en la actual transición geopolítica mundial

La Nueva Ruta de la Seda en África en particular, y las relaciones sino-africanas en general han sido objeto de preocupación por parte de académicos, políticos y otros actores de la sociedad civil. Esta alarma responde a dos directrices: una de ellas está vinculada a que el pueblo africano vea nuevamente como el potencial de su territorio se ve dilapidado por una nueva situación colonial, y la otra responde más estrictamente a los intereses geopolíticos de occidente, que ven como China gana terreno en el continente. En este apartado, se mostrarán las dos caras de la moneda: la afrooptimista y la afropesimista.

La NRSM y su proyección hacia África no pudo ser comprendida sin mencionar algunos aspectos relevantes a nivel global. La estrategia de China, enmarcada en la crisis de hegemonía estadounidense, busca promover nuevas instituciones interregionales con el objetivo de modificar la balanza de poder, a través del denominado “ascenso pacífico”, impulsando proyectos de inversión en infraestructuras, nuevas rutas comerciales, préstamos, entre otros. Estas políticas son la respuesta del gobierno chino al proyecto estadounidense de reequilibrio de poder en Asia, particularmente con el Tratado Transpacífico (TTP).

Dentro de este contexto, Rocha Pinedo (2016) identifica en el periodo 2013-2015 tres momentos claves que están vinculados a la difusión de la NRSM en África: el primero de ellos es la visita en el 2013 de Xi Jinping a Sudáfrica en el marco de la V cumbre del grupo BRICS; el segundo momento es la visita del primer ministro chino Li Keqiang al continente africano donde se presenta el nuevo esquema de cooperación denominado “4-6-1”: 4 principios (trato mutuo con sinceridad y en igualdad; consolidación de la solidaridad y la confianza mutua; colaboración por un desarrollo inclusivo, y promoción de la innovación en la cooperación bilateral práctica); 6 áreas (industria, finanzas, reducción de la pobreza, protección ecológica, intercambios pueblo a pueblo, paz y seguridad); 1 plataforma (el FOCAC). El tercer momento es la formalización de la extensión de la NRSM a los países africanos teniendo en cuenta el esquema de cooperación “4-6-1” el cual se llevó a cabo en la VI cumbre del FOCAC (2015).

Si bien las relaciones sino-africanas se remontan al último tercio del siglo XX, es a partir del año 2000 cuando cobran relevancia. No podemos omitir que el continente africano fue arrasado por el colonialismo durante el periodo mercantilista donde se convirtió en la periferia de la periferia. Posteriormente, durante la colonización formal de fines del siglo XIX y primera mitad del siglo XX África consolidó el rol de proveedor de materias primas en la división internacional del trabajo. Los procesos independentistas llevaron a una sustitución de una “dictadura blanca por una dictadura negra” (Kabunda, 1994, p. 9) que terminaron con la implementación de paquetes de ajuste estructural. Esta breve descripción nos puede ayudar a entender el fortalecimiento de las relaciones sino-africanas durante el siglo XXI, enmarcadas en un nuevo proceso de cooperación sur-sur, en el que China actúa como un socio diferente, sin un pasado colonial. Esto abre un debate: ¿La FOCAC y la NRSM repetirán el patrón de dominación centro-periferia

al igual que lo ocurrido con las potencias occidentales o por el contrario contribuirán a generar una relación ganador-ganador?

Siguiendo a Kabunda Badi (2011) y Lechini (2013) el desembarco de China en el continente se da en un contexto de repliegue de los centros de poder occidentales y de la necesidad de Beijing de acumular recursos y expandir su comercio para poder sostener el crecimiento económico. En términos discursivos, China busca promover la cooperación sur-sur para construir un orden internacional más justo y equitativo, en el cuál comparte con los países africanos el sometimiento por parte de las potencias europeas y la lucha contra el colonialismo. Esta alianza se enmarca en el desarrollo económico sostenible y el respeto por la soberanía estatal.

Estos aspectos podrían ser marcados como positivos, ya que la retórica china se presenta como diferente al no reproducir el comportamiento colonial de sus antiguos socios, sin interferir e intervenir en la política africana interna. Además, sustituye a los tradicionales organismos internacionales (FMI, BM, etc.) como fuente de financiamiento de los gobiernos africanos sin imponer ningún tipo de condicionamiento económico-financiero-político. Otro punto a destacar es el crecimiento en el comercio bilateral, dónde China se convierte en el segundo socio comercial del continente, desplazando a Francia y Gran Bretaña. Por otro parte, las inversiones del gigante asiático están presentes en casi todo el continente, concentrados en sectores como la extracción de materias primas, construcción y telecomunicaciones. Sin dudas, las mejoras en las condiciones de vida y el bienestar de la población a través de la creación de carreteras, escuelas, hospitales, viviendas sociales, pozos de agua, las inversiones en el sector energético, el desarrollo de la agricultura para alcanzar la autosuficiencia alimentaria y de una mejora en la competitividad de estos productos primarios para abastecer otros mercados, construyen una nueva forma de cooperación que genera beneficios mutuos, ya sea porque a China le permite acceder a los recursos naturales que necesita para su consumo interno y para África que dispone de infraestructura para su desarrollo económico, terminando con la dependencia de occidente.

En base al modelo de cooperación “4-6-1” el gobierno chino busca promover conjuntamente el proceso de industrialización y modernización de la agricultura en África. Esto responde a dos necesidades fundamentales: por una parte, la disponibilidad de tierras fértiles en el continente son un aliciente para la producción de alimentos que China demanda, y, por otro lado, la reestructuración interna de la economía china que busca deslocalizar los procesos productivos menos complejos. Los aumentos de los costos de producción fomentarán y obligarán a las empresas chinas a producir en otros territorios, quienes podrían encontrar en África un lugar de inversión. Sin embargo, la escasez de infraestructura y de mano de obra calificada podría ser una traba en el corto plazo. En concordancia con esto, el primer ministro Li Keqiang plantea:

No debemos limitar nuestra cooperación a la energía, los recursos naturales y la infraestructura, sino ampliarla a la industrialización, la urbanización, la modernización de la agricultura y muchas otras áreas (...) En primer lugar, tenemos que trabajar juntos en proyectos de cooperación industrial (...) Promoveremos el desarrollo de los sectores de trabajo intensivo y los sectores manufactureros como los electrodomésticos, textiles, prendas de vestir y productos

para el hogar; se trabajará para la transformación y modernización de las industrias de la energía y de los recursos industriales para mejorar la capacidad de autodesarrollo de África y lograr la alineación de las estrategias de desarrollo industrial entre China y África. (Altieri, 2018, pp. 102-103)

Sin embargo, esta cooperación tiene su contrapartida negativa. Se vuelve a reproducir el mismo patrón de intercambio entre centros y periferias: China exporta manufacturas e importa materias primas. No solamente las actividades económicas y las inversiones están concentradas en la extracción de recursos naturales, sino que además en pocos países:

El 60% de las exportaciones chinas se destinan a seis países: Sudáfrica (21%), Egipto (12%), Nigeria (10%), Argelia (7%), Marruecos (6%) y Benín (5%), mientras que 70% de las importaciones chinas provienen de cuatro países: Angola (34%), Sudáfrica (20%), Sudán (11%) y la República del Congo (8%) (Lechini, 2013, p. 124).

La primarización de la economía africana pone al continente en el rol tradicional de exportador de materias primas, donde además gran parte de los países son monoprodutores, lo que le confiere una total dependencia hacia la demanda China y a los precios del mercado internacional.

La “invasión” de productos chinos a precios bajos puede socavar el tibio proceso industrializador africano que será incapaz de competir con estos y gran parte de los proyectos en infraestructura y telecomunicaciones son comandados por trabajadores chinos, sin generar una transferencia tecnológica que de posibilidades de desarrollo. Por último, el principio de no injerencia puede resultar negativo, ya que puede favorecer la corrupción y el apoyo “indirecto” a regímenes autoritarios o dictatoriales.

Esta situación puede enmarcarse en lo que Kabunda Badi (1996) denomina como neocolonialismo ultra, el cual corresponde a potencias que no tienen un pasado colonial en África. Estas potencias buscan en el continente los recursos naturales estratégicos que necesitan para su desarrollo interno, estableciendo nuevos métodos, pero repitiendo un esquema similar al implementado por las metrópolis colonialistas. Las inversiones, la ayuda económica y el pacto con las élites africanas a cambio del apoyo diplomático en los foros internacionales en relación al no reconocimiento de Taiwán es la carta que juega el gigante asiático en su desembarco en África.

La incursión de la NRSN en África viene a reforzar las relaciones sino-africanas ya establecidas a partir de la creación de la FOCAC en el año 2000. Dependerá de los intereses de China si el proceso de cooperación puede generar un desarrollo mutuo o si, por el contrario, se impondrá un nuevo neocolonialismo.

Conclusiones

La Nueva Ruta de la Seda como proyecto multirregional que involucra a todos los continentes aparece como una oportunidad de integración para África. Esta expansión se

enmarca en el fortalecimiento de las relaciones entre China y África que se inician con la FOCAC en el año 2000 y que pretenden intensificarse a partir del corredor marítimo. Para ello, es necesario que China incremente su poder naval y de esta manera tener un control de su espacio marítimo próximo, lo cual permitiría consolidar las rutas comerciales desde el Mar de la China Meridional hasta el Mediterráneo, en un contexto donde la hegemonía de Estados Unidos cada vez está más cuestionada.

La estrategia de “ascenso pacífico” por parte de los orientales es un arma de seducción que a encandilado a los gobiernos africanos. La cooperación sur-sur aparece como la herramienta que puede generar un desarrollo más igualitario entre países o regiones subdesarrolladas/emergentes. Sin embargo, la heterogeneidad y disparidad de desarrollo de los Estados africanos puede generar una relación de centro-periferia con China.

La mirada optimista está sustentada por las inversiones en sectores claves que pueden comandar el desarrollo del continente, el incremento del comercio bilateral y la alternativa que presenta China como un nuevo socio sin un pasado colonial. En cambio, la mirada pesimista está enmarcada en la avaricia de recursos naturales que conducirá a la primarización y la dependencia del continente africano y a la desindustrialización.

África deberá comandar su modelo de desarrollo a través de la integración regional, lo cual le permitirá tener mayores herramientas para negociar con China, de lo contrario correrá peligro de caer en una nueva situación de neocolonialismo. La cooperación *per se* no garantizará un desarrollo más equitativo e igualitario, sino que la participación y la solidaridad entre los distintos actores del Sur Global será la que genere las condiciones para reducir la brecha con los países centrales.

Bibliografía

- Altieri, M. (2018). Nuevas dinámicas del Poder Naval en el siglo XXI: la competencia por el control en el espacio marítimo. *Relaciones Internacionales*, 55, 197-211.
- Eder, T. y Mardell, J. (10 de julio de 2018). Belt and Road realitycheck: HowtoassessChina's investment in Eastern Europe. *MERICS*. Recuperado de <https://merics.org/en/analysis/belt-and-road-reality-check-how-assess-chinas-investment-eastern-europe>
- Kabunda Badi, M. (1994). La crisis del Estado y del desarrollo en África. En: *Revista de análisis sur-norte para una cooperación solidaria*, 14, 7-20.
- Kabunda Badi, M. (1996). El neocolonialismo en África. Sus formas y manifestaciones. *África, América Latina Cuadernos*, 24, 63-68.
- Kabunda Badi, M. (2011). La cooperación sur-sur en África: el caso de los países emergentes. En *África y La cooperación con el sur desde el sur* (19-71). KabundaBadi, M. (coord.). Madrid: Casa África

- Lechini, G. (2013). China en África: discurso seductor, intenciones dudosas. *Nueva Sociedad* 246, 115-128.
- López, J. I. (1993). Una visión de futuro: la geopolítica de Alfred Mahan. *Revista Universidad EAFIT* 29 (91), 73-80.
- Moral, P. (1 septiembre 2019). China en África: del beneficio mutuo a la hegemonía de Pekín. *El orden mundial*. Recuperado de <https://elordenmundial.com/china-en-africa/>
- Narodowski, P. y Merino, G. (2015). La agudización de las tensiones globales. Análisis de la crisis del orden unipolar y los conflictos estratégicos desde una perspectiva centro-periferia. *Estudios Socioterritoriales*, 18, 81-99.
- Patronelli, H. (octubre 2019). *De colonia británica a región administrativa de China: Hong Kong, diferencias y similitudes con el caso Malvinas*. Trabajo presentado en las XXI Jornadas de Geografía de la UNLP, Ensenada, Argentina.
- Rocha Pino, M. (2016). China y la integración megarregional: la Nueva Ruta de la Seda Marítima en África. *Revista CIDOB d'AfersInternacionals*, 114, 87-108.
- Staiano, M., Bogado Bordazar, L. y Caubet, M. (comp.) (2019). *China: una nueva estrategia geopolítica global: la iniciativa la Franja y la Ruta*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata.