



**Título:** Europa en la estrategia de la nueva ruta: alianza Alemania-China

**Autores:** Msc. Angel Rodríguez Soler y Msc. Sunamis Fabelo Concepción

**Institución:** Centro de Investigación de Política Internacional

### **Introducción**

Mientras en Europa sigue la crisis, los problemas con los refugiados, el tema del terrorismo y la insatisfacción económica y social, China avanzaba tranquilamente con sus seductoras ofertas de inversiones y propuestas de cooperación en el desarrollo.

Europa es una de las prioridades estratégicas de China, en su proyecto de la *Nueva Ruta de la Seda*<sup>1</sup>, ya gestiona parte del puerto de El Pireo, multiplica sus proyectos en Grecia, país que quiere convertir en su centro de actividad hacia los Balcanes y el sur de Europa, se incrementa sus inversiones en Alemania y Reino Unido, el servicio de tren entre Yiwu, en la costa oriental de China, y Madrid es el símbolo del cambio geopolítico, con sus 13.000 kilómetros de recorrido convierten esta red férrea en la más larga del planeta<sup>2</sup>.

Formalmente, el proyecto se denomina *The Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road*, también conocido como *One Belt One Road (Un cinturón una Ruta)*. Se trata de una estrategia de China, por la que persigue el desarrollo e integración para la masa continental llamada Eurasia, basado en un sistema de comunicaciones y cooperación.

---

<sup>1</sup> La nueva ruta abarca a 60 países y combina una ruta terrestre y una vía marítima que conecta China con Europa a través de Asia Sur-Oriental, Asia Central y Oriente Medio. En la ruta se encuentra un 75 por ciento de las reservas de energía conocidas, afecta a un 70 por ciento de la población mundial y se genera un 55 por ciento del PIB mundial.

<sup>2</sup> En relación al comercio de mercancías entre China y Europa, ahora mismo las únicas conexiones regulares por tren finalizan en Alemania. A lo que hay que añadir rutas entre Polonia y China y la ruta experimental Madrid-Yiwu, que es la más larga del mundo. Aunque en teoría hay un creciente nicho para el transporte ferroviario entre China y Europa lo cierto es que todavía está lejos de materializarse de forma sustancial, pues el ahorro de tiempo respecto al transporte marítimo que se consigue por el momento, nueve días en el caso de la ruta Madrid-Yiwu.

Como su nombre lo indica, el proyecto consta de dos partes, una terrestre y otra marítima. La parte terrestre, originalmente abarca la *Antigua Ruta de la Seda*, que atravesando Asia Central, Asia Occidental y Oriente Medio, llega finalmente a Europa. Esta iniciativa se propuso la integración económica de la región por la que atraviesa, para constituir una compacta área económica, mediante obras de infraestructura, fomentando el comercio, así como los intercambios culturales.

Sin embargo, este cinturón terrestre muy pronto se extendió para incluir el Sudeste Asiático y el Asia Meridional o Subcontinente Indio. De esta forma, el proyecto general Nueva Ruta de la Seda ganó en consolidación y coherencia puesto que a través de esta ampliación hacia el Este se conectó con la Ruta Marítima del propio proyecto.

La ruta marítima consolida el proyecto chino a partir de la creación de un importante sistema de puertos desde Pekín a través del Mar del Sur de China, el Estrecho de Malaca, el Índico, la India, Kenya, el Mar Rojo, Canal de Suez y el Mediterráneo hasta Italia. Se trata de un enlace comercial entre China y Europa, que pase por un sistema de libre acceso a los puertos y a la que a la vez se pueda acceder por tierra a partir de un potente sistema de infraestructura desarrollado en el cinturón económico a partir de los corredores terrestres.

En la dimensión marítima se mantiene la ruta actual, que va desde los puertos chinos hasta Europa, pasando por el Pacífico Occidental y el Océano Índico antes de llegar al Mar Mediterráneo. Así también aparece una conexión con Kenya, donde empresas chinas están construyendo varias infraestructuras para mejorar las conexiones domésticas y con países vecinos sin costas como Etiopía, Sudán del Sur, Uganda, Ruanda y Burundi.

En tal sentido, distintos cinturones quedaron diseñados dentro de lo que es la ruta terrestre como son, el Cinturón Septentrional, el Cinturón Central y el Cinturón Meridional. El Cinturón Septentrional atraviesa Asia Central, el sur de Rusia y llega a Europa por las estepas eslavas. El Cinturón Central atraviesa Asia Central, Asia Occidental, hasta llegar al Golfo Pérsico y alcanzar el Mediterráneo. El Cinturón Meridional parte de China hasta el Sudeste Asiático, y continúa hasta llegar al Subcontinente Indio y el Océano Índico. El Cinturón Meridional forma parte de la Ruta Marítima.

De esta forma, el proyecto Nueva Ruta de la Seda contempla una integración progresiva de las economías regionales entre los distintos países por donde dicha Ruta pase, en su versión marítima o terrestre. De esta forma, el proyecto se centra en cinco áreas a desarrollar e integrar, comenzando por el sistema de comunicaciones y transporte, en el cual vías férreas, carreteras, comunicación aérea, marítima y puertos, serán ampliados y desarrollados, así como los distintos puertos que sirvan de base al proyecto.

La segunda etapa que contempla el proyecto consiste en incrementar la capacidad de los Estados involucrados en desarrollar su propia infraestructura urbana. Para lo cual dichos

Estados deberán desarrollar sus respectivos mercados internos, tendiendo así a la integración de los mismos.

Como tercera etapa, el proyecto se propone la extracción conjunta de los recursos naturales y energéticos, así como su utilización mancomunada entre los distintos Estados involucrados. A estos efectos, el desarrollo de plantas industriales, como el procesamiento de algodón, y la construcción de oleoductos y gasoductos, serán claves a los efectos de la cooperación y la inversión.

En cuarto lugar, se prevé el desarrollo de zonas industriales planificadas, así como el establecimiento de granjas para fomentar la producción agrícola. En quinto lugar, el proyecto se propone implementar iniciativas de desarrollo en áreas adecuadas de la economía de los distintos Estados, destinadas a que los mismos puedan satisfacer sus necesidades según lo previsto por el proyecto. A estos efectos, China se propone exportar su modelo de desarrollo, contribuyendo a la vez con asistencia material y técnica.

**Figura 1.** Mapa de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima



**Fuente:** Agencia de Noticias Xinhua

De esta manera, se puede afirmar que el proyecto chino consiste en integrar los distintos mercados y economías mediante una amplia cooperación, que involucre la infraestructura local y regional, hasta llegar a alcanzar un desarrollo adecuado.

Todo ello implicó una reestructuración productiva de los Estados implicados, así como la diversificación de sus economías. Asimismo, entre sus objetivos se manifestó la erradicación de la pobreza, el empleo y la educación. En ese sentido, al margen de la

cooperación económica, los Estados implicados también expresaron su voluntad de seguir el espíritu de la antigua Ruta de la Seda, la cual constituyó un auténtico foro de diálogo interétnico, interreligioso e intercultural. Ello previó un incremento de los intercambios académicos, culturales y científico-técnicos a nivel bilateral.

En el orden político, una particularidad significativa del proyecto es que se erigió sobre bases de coordinación intergubernamental, y no en el intercambio de bienes y servicios entre empresas y entidades privadas. Cabe destacar la oportunidad que brinda este escenario para tejer alianzas constructivas que favorezcan tanto la estabilidad como la seguridad entre los miembros y a nivel regional. La diplomacia de vecindad, que en los últimos tiempos ha venido desarrollando china, es una pieza esencial que contribuyó de modo claro a sortear las tensiones y discrepancias haciendo prevalecer los intereses comunes.

En opinión del sinólogo Xulio Ríos: *“El proyecto reúne tres continentes y realza la posición central de China en el mundo. Es el regreso actualizado del pasado y revela la enorme impronta de la historia y la cultura en el imaginario chino. El desarrollo de la infraestructura –ferrocarriles y puertos–, del comercio, la conectividad, la integración monetaria, etc., debe dar paso a una efectiva comunidad de intereses que tendrá en la explotación de los recursos energéticos su columna vertebral.”*<sup>3</sup>

Este proyecto se puso en marcha amparado en un marco institucional a partir de la OCS, con instrumentos complementarios importantes<sup>4</sup> como el Nuevo Banco de Desarrollo, que agrupó a las cinco economías BRICS –Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica–, y el recién creado Banco Asiático de Inversiones en Infraestructuras (BAII). Al BAI se sumaron en total 57 países en la forma de Prospective Founding Members (PFM). 20 de ellos, países no asiáticos. Quedaron fuera Estados Unidos, Canadá y Japón. Este último por ser el país dominante del Asian Development Bank (ADB). Otros como Corea del Norte y Taiwán, no fueron aceptados a participar en esa unión financiera. Este hecho señaló el inicio de una nueva era en el sistema financiero internacional, en la que las potencias tradicionales ya no llevan la iniciativa a la hora de adaptar el sistema a los cambios estructurales que se están produciendo en la economía global.

El Fondo de la Ruta de la Seda, es dotado con 40.000 millones de dólares y fundado conjuntamente por las reservas de divisas chinas, la Corporación de Inversión de China, el Banco de Exportación-Importación de China y el Banco de Desarrollo de China; otras, como el propio Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras, el China-ASEAN Investment Cooperation Fund y el China-Eurasia Economic Cooperation Fund, pueden

---

<sup>3</sup> Ríos, X. (2014a). *Tiempo de inflexión en la política exterior china*. Recuperado el 17 de Febrero de 2015, de Observatorio de la Política China: [http://www.politica-china.org/imxd/noticias/doc/1401591631Tiempo\\_de\\_inflexion\\_en\\_la\\_politica\\_exterior\\_china-1.pdf](http://www.politica-china.org/imxd/noticias/doc/1401591631Tiempo_de_inflexion_en_la_politica_exterior_china-1.pdf).

<sup>4</sup> Entre estos instrumentos se destaca el Fondo de la Ruta de la Seda, dotado con 40.000 millones de dólares y fundado conjuntamente por las reservas de divisas chinas, la Corporación de Inversión de China (el fondo soberano chino más importante), el Banco de Exportación-Importación de China y el Banco de Desarrollo de China; otras, como el propio Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras, el China-ASEAN Investment Cooperation Fund y el China-Eurasia Economic Cooperation Fund, pueden financiar proyectos que se engloben dentro de la nueva Ruta de la Seda, aunque tienen un marco de actuación más amplio.

financiar proyectos que se engloben dentro de la nueva Ruta de la Seda, aunque tienen un marco de actuación más amplio.

Sin embargo, resultó relevante, en este contexto, la incorporación de Reino Unido al BAI, como miembro fundador. La nueva posición británica arrastró a otros países europeos (Alemania, España, Francia o Italia), de Asia-Pacífico (Corea del Sur y Australia) y emergentes (Brasil, Rusia y Turquía) a participar en el accionariado del BAI.

Este escenario está vinculado a la proyección internacional de Pekín, en aras de contribuir a generar una mayor integración económica tanto dentro de Eurasia como entre Eurasia y África. Para China, promotor de este proyecto, fue significativo el impacto mediático. Muchas noticias se pronunciaron sobre la expansión del imperialismo chino, definiéndolo como el “Plan Marshall chino” o la “Unión Europea a lo chino” por la magnitud que pretende. Lo cierto es que la estrategia china está en consonancia con las líneas generales de su política exterior para la cual, la asociación o alianza estratégica es un tipo de vínculo que establece relaciones de complementariedad con otros Estados, a través de las cuales se maximizan las ganancias y se reducen las diferencias. Se trata de un punto de encuentro entre estas concepciones y el *Nuevo Enfoque del Desarrollo*.<sup>5</sup>

En tal sentido, el debate sobre la consolidación del eje Pekín-Moscú trasciende al plano energético o a los vínculos contraídos en el marco de la OCS. Por otra parte, el acercamiento entre ambas potencias en este escenario está más allá de lo que algunos especialistas han resaltado como puntos de desencuentros o debilitamiento del eje en lo que se refiere a la competencia regional y los recelos que pudiera despertar en Rusia el ascenso del Gigante Asiático en los vecinos comunes.

Recientemente los presidentes Xi Jinping y Vladímir Putin firmaron una declaración conjunta de cooperación en proyectos de construcción entre el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y la Unión Económica Euroasiática (UEE). La convergencia de ambos proyectos en función de un redimensionamiento de la dinámica regional, resulta uno de los elementos esenciales a la hora de analizar la construcción de un enfoque euroasiático multilateral. Los vínculos entre China y Rusia en el desarrollo de la UEE y el cinturón económico de la Ruta de la Seda significa un nuevo nivel de cooperación y, de hecho, conlleva la creación de un espacio económico único en el continente, a pesar de que la región centroasiática constituye una evidente área de influencia donde prevalecen y evolucionan los intereses rusos y chinos.

---

<sup>5</sup> Las ideas básicas de la Nueva Seguridad aparecen también contenidas en el *Nuevo Enfoque del Desarrollo*, concepción que respondió a una perspectiva novedosa, integral, coordinada y sostenible sobre el tema. La interdependencia creciente de China con el resto del mundo hizo evidente el hecho de que el país no podía desarrollarse en el aislamiento o en detrimento del exterior; a partir de tales consideraciones, el Nuevo Enfoque del Desarrollo significa, en el ámbito de las relaciones internacionales, que “todos los Estados obtengan ganancias y beneficios mutuos en su búsqueda del desarrollo; se trata de promover la apertura en lugar del aislamiento, de disfrutar las reglas del juego limpio en lugar de obtener beneficios a expensas de los otros”. (Fei, 2010)

De esta forma, los puntos de coincidencia y cooperación en la consolidación de un eje euroasiático resultan tan solo puntos de partida de lo que se vislumbra un fenómeno interesante que, sin dudas, marcará pautas importantes en el terreno económico y geopolítico. Este hecho adquiere un matiz más interesante aún si se suma la presencia y entusiasmo de Alemania en el proyecto Nueva Ruta de la Seda, lo cual ha sido traducido por algunos especialistas, no solo como un elemento importante para las relaciones UE-China y un redimensionamiento de la política exterior de Bruselas hacia la región, sino también como la posibilidad de consolidación del eje euroasiático Pekín-Moscú-Berlín.

En ese sentido, la red ferroviaria «Yu Nueva Europa», bautizada como la «Nueva Ruta de la Seda», se ha convertido en la «más importante ruta de comercio del mundo al conectar la relevante metrópoli suroccidental de Chongqing (China) con Duisburgo», que entró en operación en 2011 y en julio de 2013, quedó inaugurada la línea de ferrocarril entre Chengzhou, en la provincia de Henan, y Hamburgo, en Alemania. Esta nueva vía de transporte reduce la duración del viaje entre China y Europa de cinco semanas a tres, que atraviesa Kazajistán, Rusia y Bielorrusia: mercados emergentes por donde pasa la ruta de carga, que toma 12 días de transportación<sup>6</sup>.

Sin embargo, pone de relieve la magnitud del proyecto en cuanto a posibilidades que ofrece en el ámbito comercial a partir de la cooperación. La capacidad de acercar a la UE a la región desde estos proyectos, fundamentalmente la Nueva Ruta de la Seda, con fines de cooperación más que de competencia son aspectos esenciales a tener en cuenta.

La estabilidad en Asia Central será fundamental para el éxito de la nueva ruta de la seda que comporta una propuesta visionaria y muy ambiciosa de 5 puntos del presidente Xi **Jinping**:

1. La cooperación económica conjunta;
2. El fortalecimiento de las conexiones de ruta para construir un gran corredor de transporte del Pacífico al mar Báltico y de Asia central al Océano Índico;
3. La facilitación comercial mediante la eliminación de barreras comerciales;
4. El fortalecimiento de la cooperación monetaria, lo cual, a mi juicio, desplazaría gradualmente al dólar e impulsaría el renminbi chino, la rupia de la India y el euro «alemán», y
5. El fortalecimiento de las relaciones de sus poblaciones: 30 000 personas provenientes de los Estados miembros de la Organización de Cooperación de Shanghai (OCS) estudiarán en las universidades chinas en los próximos 10 años.

Detrás de la decisión de China de enfocarse hacia el occidente, se encuentra un componente considerable de seguridad, ya que China es «muy vulnerable a la

---

<sup>6</sup> « Le président chinois appelle la Chine et l'Allemagne à construire la ceinture économique de la Route de la Soie » [En español, "El presidente chino exhorta a China y Alemania a construir el cinturón económico de la Ruta de la Seda"], Xinhua, 30 de marzo de 2014.

interrupción del Estrecho de Malaca, por donde pasa el 85% de sus importaciones, incluyendo el 80% de sus necesidades energéticas».

Surge una pregunta ¿abandonará la dupla anglosajona, muy relacionada con balcanizaciones y desestabilizaciones, prosperar un eje euroasiático tripartito Berlín-Moscú-Pekín, que puede definir el nuevo orden multipolar?

Este escenario demuestra el estado de concordancia de estos proyectos en tres niveles fundamentales: el fortalecimiento de la seguridad regional a través de la cooperación y la acción diplomática bilateral y multilateral, como eslabón imprescindible dentro de la preservación de la seguridad nacional y el desarrollo económico y social; procurar el acceso a las fuentes no renovables de energía, ofreciendo en cambio un programa de inversiones y ayuda financiera en condiciones ventajosas; y la desarticulación del entramado de vínculos de todo tipo que Estados Unidos ha fomentado desde la caída de la URSS, y por tanto, contrabalancear su influencia en la región.

En tal sentido, la Nueva Ruta de la Seda es un proyecto ambicioso que se desarrolla a la par de otra importante iniciativa china: la Asociación Económica Integral Regional (RCEP)<sup>7</sup>. Ambos implican un rebalance regional, a nivel euroasiático, frente a otros mega-acuerdos occidentales que han surgido en este mismo período y que obviamente intentarían mover las reglas del juego tanto en Europa como en Asia: la Asociación Transpacífica (TPP)<sup>8</sup> y El Tratado Transatlántico de Comercio e Inversiones (TTIP)<sup>9</sup>. Estas últimas encarnan visiones opuestas a las propuestas china sobre cómo debe evolucionar el sistema de comercio, inversiones y normas regulatorias en la región de Asia-Pacífico y a nivel global.

De manera general, en este contexto, el proyecto Nueva Ruta de la Seda debe entenderse con una lógica donde lo terrestre y lo marítimo se complementa, favoreciendo el desarrollo común y la interdependencia, propiciando las fortalezas para llevar a cabo la competencia regional frente a políticas cada vez más agresivas en el plano económico-comercia y de inversiones, sin dejarse arrastrar por una lógica de bloques que ha quedado obsoleta. De esta forma, se asume la identificación de la integración regional, en este contexto, como una fuente de prosperidad y estabilidad a través de la intensificación de todo tipo de vínculos entre los países participantes.

---

<sup>7</sup> Tiene como objetivo multilateralizar los TLC de la ASEAN y sus socios (ASEAN +1), resolver problema del noodlebox: armonizar e integrar, estándares menos exigentes. Acuerdo más moderno, integral y recíproco.

<sup>8</sup> Según el propio Barack Obama: "El TPP permite que los EE.UU. - y no países como China - escriban las reglas de la carretera en el siglo 21, lo cual es especialmente importante en una región tan dinámica como la de Asia Pacífico. En pocas palabras, el TPP reforzará nuestro liderazgo en el extranjero y promoverá buenos empleos aquí en casa." (febrero, 2016)

<sup>9</sup> El TTIP (Transatlantic Investment Partnership) es una iniciativa bilateral entre EE.UU. y la UE lanzada en junio de 2013. Con una población parecida a la del TPP, abarca el 45% del Producto mundial, el 40% de las exportaciones y el 32% de la IED. De manera formal, la negociación es llevada por parte de la Unión Europea por la Comisión Europea quien tiene el mandato de las negociaciones; y de la otra, el propio Gobierno de EEUU. Sin embargo, desde su origen, son los grandes lobbies empresariales de un lado y otro quienes presionan y participan de manera activa en ellas, particularmente en el marco del comercio intra-firmas. El incremento en el comercio exterior y desarrollo inversionista entre los dos polos centrales, se producirían a costa del aumento del poder de las transnacionales.

De manera que, la Nueva Ruta de la Seda muestra entre sus valores geopolíticos la capacidad de asimilar o metabolizar a la vez que se complementan y se consolidan proyectos como la UEE o la OCS. Se trata de esquemas o mecanismos de integración o concertación que para nada son excluyentes, sino que tienen importantes vasos comunicantes que les complementan y en última instancia están tejiendo las coordenadas de un nuevo orden regional y mundial, donde lo euroasiático tiene, sin dudas, un importante espacio en una versión moderna de integración del mundo asiático y postsoviético, donde Asia Central continúa siendo percibida como una importante área de influencia en disputa.

En caso de concretarse, la nueva Ruta de la Seda tendrá múltiples repercusiones para Europa de carácter económico, geoestratégico y geopolítico. El impacto económico sería el más evidente y sería fundamentalmente positivo al generar múltiples oportunidades para las empresas europeas, tanto en China como en otros países por los que pasarán la Franja y la Ruta, y al reducir costes para los consumidores. Las primeras beneficiarias de estas oportunidades serán las empresas de construcción, transporte y logística, que puedan competir con éxito para adjudicarse la construcción y el funcionamiento de las nuevas infraestructuras. Estamos ante un proceso abierto no sólo a empresas chinas –como evidencia que sea un consorcio germano-ruso, Trans-Eurasia Logistics, quien opere el tráfico de contenedores entre China y Alemania a través de Rusia– sino también a inversores y empresas europeos.

A su vez, esas infraestructuras facilitarán las exportaciones y las inversiones europeas a zonas con un alto potencial de crecimiento económico, como el interior de China, cuyo PIB está aumentando más rápido que el de las zonas costeras, o África Oriental. Estas oportunidades de exportaciones e inversión no sólo llegarán gracias a la mayor conectividad generada por las nuevas infraestructuras sino también a través de las medidas liberalizadoras de carácter administrativo que la Ruta espera impulsar dentro y fuera de China y que van en la línea defendida por la diplomacia europea. No debemos olvidar que, como puede verse en el plan de acción difundido por el gobierno chino, el modelo de desarrollo promovido por esta iniciativa se fundamenta en la liberalización, la internacionalización y la diversificación de la economía.

Además, dentro de Europa hay países, especialmente Grecia y algunos miembros del foro de cooperación que mantiene Pekín con los países del centro y el este de Europa, en lo que se conoce como el grupo 16+1, que se beneficiarán de mayores inversiones chinas para construir infraestructuras terrestres y marítimas relacionadas con la nueva Ruta de la Seda. Por el momento, destaca la exitosa ampliación de la terminal de carga del puerto del Pireo que ha generado la necesidad de ampliar las conexiones ferroviarias entre el puerto y Europa Central, lo que ya ha supuesto el anuncio de la construcción de una línea de alta velocidad entre Belgrado y Budapest, que se espera completar en 2017 y extender posteriormente hasta Atenas.

El establecimiento de nuevas rutas reduciría los costes y los plazos del transporte, pero también los riesgos. Con la diversificación de las líneas de comunicación disminuirían

las posibilidades de que un acontecimiento disruptivo pudiese alterar de forma significativa los flujos de intercambios dentro de esta macroregión. Al mismo tiempo, se reduciría el valor geoestratégico de algunas zonas, como el estrecho de Malaca, en la vía marítima, o de Rusia, en la vía terrestre. Todo ello es claramente positivo para Europa.

También positivo es que el proyecto esté inspirado por una lógica inclusiva, que favorece la interdependencia y el desarrollo común en vez de la competencia entre bloques, a través de la intensificación de todo tipo de vínculos entre los países participantes. Se trata de impulsar el comercio y las inversiones, pero también los intercambios académicos, científicos y culturales y de tender puentes entre las sociedades de los países que atraviesan la Franja y la Ruta. Así lo han entendido la inmensa mayoría de los vecinos de China, que se han sumado a esta iniciativa, a pesar de que varios de ellos tienen contenciosos territoriales abiertos con Pekín. Los únicos actores relevantes que no lo han hecho son EEUU y Japón, por voluntad propia, y Corea del Norte, porque el gobierno chino considera que Pyongyang no facilita la información necesaria sobre la situación de su economía.

Además, se asume como propio uno de los valores fundacionales de la UE: la identificación de la integración regional como una fuente de prosperidad y estabilidad. Bruselas, que ha estado apoyando de forma sostenida los procesos de integración que se han ido sucediendo en la región, debería hacer lo propio con éste, especialmente cuando es un proceso que abarca a la propia Europa y en el que ésta es bienvenida a participar activamente. Europa debe estar presente en un proyecto que puede contribuir a moldear para asegurar que sea fuente de prosperidad y estabilidad no solo para el Viejo Continente sino también para sus vecinos, con las consiguientes derivadas positivas en términos de seguridad y oportunidades económicas para la propia sociedad europea.

La nueva Ruta de la Seda es un proyecto de gran potencial que muestra a una China dispuesta a liderar iniciativas escala internacional sin ser excluyentes, Europa debe añadirse a este proyecto con un espíritu crítico y constructivo, sin dejarse llevar por una lógica de bloques que ha quedado obsoleta en un orden internacional marcado por la globalización y la interdependencia.

## **Bibliografía**

Hollmann, Thomas O.: La Ruta de la Seda, Alianza Editorial, Madrid, 2008.

Ríos, Xulio.: De ayer a hoy: dimensiones, alcances y valores en la Ruta de la Seda del siglo XXI, en el V Simposio Electrónico Internacional sobre política China, 2015