



111/2021

7 de octubre de 2021

*Josué Expósito Guisado**

El impacto geopolítico de China en el Mediterráneo y Oriente Medio

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

El impacto geopolítico de China en el Mediterráneo y Oriente Medio

Resumen:

Atrás quedó el tiempo donde el mundo era influenciado por una única superpotencia capaz de imponer su visión geopolítica a la inmensa mayoría de los Estados. Las relaciones internacionales hoy se producen en un mundo multipolar, donde los grandes Estados se ven forzados a competir por el predominio en la arena internacional. China se ha consolidado como actor destacado en esta competición, siendo capaz de convertirse en la primera potencia económica mundial y desarrollando su poder de influencia geopolítico. El Mediterráneo y la región MENA se constituyen en escenarios geográficos donde esta nueva potencia comienza a desarrollar su influencia.

Palabras clave:

África, Oriente Medio, China, geopolítica.

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

China's geopolitical impact on the Mediterranean and the Middle East

Abstract:

The time where the world was influenced by a single superpower capable of imposing its geopolitical vision on the vast majority of states is gone. Today, International relations take place in a multi-polar world, where large states are forced to compete for dominance in the international arena. China has established itself as a leading player in this competition, being able to become the world's leading economic power and developing its power of geopolitical influence. The Mediterranean and the MENA region are geographic scenarios where this new power begins to develop its influence.

Keywords:

Africa, Middle East, China, Geopolitics.

Cómo citar este documento:

EXPÓSITO GUIADO, Josué. *El impacto geopolítico de China en el Mediterráneo y Oriente Medio: Un análisis de las ambiciones revisionistas chinas*. Documento de Opinión IEEE 111/2021.

https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2021/DIEEEO111_2021_JOSEXP_China.pdf
y/o [enlace bie³](#) (consultado día/mes/año)

Introducción

Han transcurrido apenas dos décadas desde que comenzara el siglo XXI, y, sin embargo, este se muestra ya claramente diferenciado con respecto al pasado siglo. La que fuera otrora el gran hegemón mundial, Estados Unidos, se encuentra en la actualidad en clara decadencia.

Sin duda, el futuro de la geopolítica internacional parece abocado a un mundo multipolar con complejas relaciones políticas entre estados, donde China se ha convertido en la primera potencia económica mundial y ansia expandir su influencia política en el espectro internacional, mientras que, tanto la Unión Europea como Rusia, luchan desesperadamente por mantener su estatus político actual en un mundo cada vez más amplio y complejo.

Esta nueva realidad de un mundo en transición cuestiona nuestras tradicionales redes analíticas y genera nuevas cotas de incertidumbre y una multiplicación y diversificación de amenazas y riesgos, en tanto en cuanto se están alcanzando unas cotas de inestabilidad e imprevisibilidad y de enfrentamiento dignas del escenario geopolítico de la Guerra Fría.

Por un lado, Estados Unidos desea mantener su posición como hegemón mundial; por otro, las distintas fuerzas emergentes (China, Rusia, India, Irán, etc.) contemplan el declive de la gran superpotencia y aspiran a reforzar la multipolaridad de las relaciones internacionales.

Las rivalidades se intensifican a medida que se agudiza la competencia y se revierten las relaciones económicas entre polos. Ante un Estados Unidos en declive y una Europa debilitada, China impone con calma su visión de una globalización renovada que combina hábilmente el poder blando y el duro.

En el XIX Congreso del Partido Comunista Chino que tuvo lugar en octubre del año 2017, el presidente Xi Jinping rompió con la prudencia tradicional china, trazó líneas rojas para su política exterior y marcó las directrices oportunas para que China reemplazara a Estados Unidos en el podio del poder mundial para el año 2049.

De esta forma, se reiteraba, no solamente, el apoyo a la estrategia «maratón de los cien años» expuesta por el coronel Liu Mingfu en el año 2010 en su libro *El suelo chino*, que

marcaba la aspiración del Imperio del Medio a reforzar su centralidad geopolítica; sino que, también avanzaba el proyecto Belt and Road Initiative (BRI).

Este proyecto, que fue presentado en el año 2013 por el presidente Xi Jinping, no es otro que la resurrección de las antiguas Rutas de la Seda que conectan Asia con Europa a través de Asia Central, Oriente Medio y el Mediterráneo, una forma de fertilización mutua de las civilizaciones euroasiática y africana, de la expansión y refuerzo de las relaciones comerciales, y en última instancia, de reconfiguración de los equilibrios geopolíticos y geoeconómicos a escala planetaria.

Dicho de otro modo, los países de la cuenca del Mediterráneo localizados en el Norte de África y en Oriente Medio están destinados a convertirse en importantes enclaves territoriales para las aspiraciones chinas.

China: un actor en expansión

Hasta la primera parte del siglo XV, China dominaba los mares y océanos que la rodeaban, llegando a extender su influencia hasta África Oriental. Sin embargo, durante la dinastía Ming, el país sufrió un proceso de enclaustramiento que le llevó a convertirse en una potencia terrestre encerrada en sus propias fronteras —un cambio de estrategia política que le ha llevado a vivir cinco siglos de espaldas al mar—.

A finales del siglo XX, el país asiático cambió de mentalidad y, en 1979, apostó por la apertura del libre mercado, consiguiendo con ello un aumento significativo de unas exportaciones e importaciones que necesitaban necesariamente de la vía marítima.

El gigante asiático depende actualmente del mar para ejercer el comercio con Europa y para garantizar su suficiencia energética, ya que, aproximadamente un 60 % de sus fuentes energéticas proceden de Oriente Medio y el 90 % del crudo que importa pasa por el océano.

Dada la necesidad de productos externos, China no solamente ha experimentado un gran incremento de su marina mercante en los últimos años, sino que, además, ha tenido que implementar un cambio de política exterior acorde a sus ambiciones internacionales.

Así, con el objetivo de desarrollar su comercio internacional y la expansión de sus áreas de influencia geopolíticas, China concibió el renacimiento de uno de sus hitos político-comerciales históricos: las antiguas Rutas de la Seda.

Bajo el nombre de «Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI» (“Silk Road Economic Belt and the 21st century Maritime Silk Road”, también conocida como “the Belt and Road” (B&R), “One Belt, One Road” (OBOR) o “Belt and Road Initiative”), se desarrollan dos nuevas rutas comerciales, una terrestre —Franja Económica de la Ruta de la Seda—, que pretende conectar China con Europa pasando por Kazajistán, Irán, Turquía, Rusia, etc.; y otra marítima que navega a través del océano Índico, el mar Rojo, el canal de Suez, y el Mediterráneo, la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI¹.

La nueva Ruta de la Seda: Proyecto OBOR (One Belt, One Road)

El proyecto OBOR (One Belt, One Road), renombrado en mayo de 2017 como Belt and Road Initiative (BRI), fue apoyado por 30 países y 270 acuerdos internacionales de cooperación y aspira a vincular a través de tierra y mar a China con Europa, el Mediterráneo y África².

Siguiendo el concepto de chino de *Hu Lian Hu Tang* (conectando hilos de seda y poniéndolos en movimiento), los beneficios económicos que se pueden obtener de esta conexión euroasiática y asiáticoafricana son evidentes. Más de una tercera parte del petróleo de China proviene de África, así como aproximadamente el 20 % de algodón y un sinnúmero de materias primas fundamentales para el desarrollo tecnológico y la fabricación de componentes electrónicos, tales como el manganeso —elemento necesario para la producción de acero y cuyas reservas mundiales pertenecen a África casi en un 50 %—, las tierras raras o, más específicamente, el coltán³.

Sin embargo, las nuevas Rutas de la Seda no se limitan al intercambio comercial y al balance exportaciones-importaciones, sino que, va más allá y las inversiones chinas en los distintos países africanos toma forma de proyectos de construcción de infraestructuras faraónicas evaluadas en 1 000 000 millones de dólares.

¹ GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, M. “Presencia china en el Mediterráneo”, *Cuadernos de pensamiento naval: Suplemento de la revista general de marina*, ISSN 1697-2333, N.º. 21, 2016 (Segundo Semestre), 2016, pp. 5-20. Disponible en:

<https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2019/11/rgmnoviembre19cap9.pdf> (Consultado 25/05/2021).

² “Les Nouvelles Routes de la Soie et l’Afrique du Nord : Quelles Synergies ?”, KONRAD ADENAUER STIFTUNG (KAS), Regional Program South Mediterranean. Konrad Adenauer Stiftung, 2018.

³ PINTADO, C. *China, África y la deuda trampa*. Documento de Opinión IEEE 134/2020. Disponible en: http://www.ieeee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2020/DIEEEE0134_2020CESPIN_ChinAfrica.pdf (Consultado 25/05/2021)

Los países africanos en general experimentan en la actualidad un importante crecimiento demográfico que ha llevado a países como Túnez o Egipto a la urbanización de sus regiones interiores más subdesarrolladas. Esta necesidad de infraestructuras supone para las empresas chinas dedicadas a la construcción y para el propio Estado chino una ventana de oportunidad.

Para los países del Magreb, el proyecto BRI representa no solamente una oportunidad histórica en términos económicos de ser destinatarios de inversiones internacionales, sino también, de beneficiarse de los posibles réditos políticos y de influencia geopolítica que pueda generarse como consecuencia de la relación bilateral con China.

No obstante, no todos los Estados del Norte de África se alinean de igual forma con el proyecto BRI, encontrándonos toda una escala de grises en el marco de la cooperación bilateral que va, desde la membresía de Marruecos y Egipto, pasando por las recientes reticencias de Argelia —pese a ser socio central de China—, la actitud de espera de Túnez, o la práctica imposibilidad de adscripción por parte de Libia dada su caótica situación.

Fuera de la política de las rutas de la seda, Pekín invierte ingentes cantidades de dinero directamente en los países de la región MENA (Middle East and North Africa), concretamente, se estima que las inversiones chinas superaron en el año 2019 los 28 110 millones de dólares, habiéndose convertido la región en la segunda área de destino de las inversiones chinas, solamente superada por la Unión Europea.

Como destino de estas inversiones destacan principalmente, Argelia, Marruecos y Egipto, siendo el último especialmente importante para los intereses chinos.

Egipto posee una importancia geoestratégica vital para Pekín, pues no solamente posee un valor como base de exportaciones a través del puerto de Dubái y el Canal de Suez, sino, sobre todo, porque el país es clave para las importaciones de petróleo y gas natural.

Con objeto de aumentar su influencia política y económica sobre el Gobierno de El Cairo, China ha centrado sus inversiones en los planes de expansión urbanísticos egipcios. De hecho, son las empresas chinas las que están construyendo el proyecto de expansión urbanístico egipcio, más de 6000 hectáreas que cuestan 58 000 millones de dólares; y

es China quien obtendrá la mayor parte de los beneficios de la construcción de una red ferroviaria entre El Cairo y estas nuevas zonas⁴.

Marruecos, por su parte, también supone un valioso activo para los intereses de Pekín, tal y como lo expresó el presidente Xi Jinping en el año 2018, quien afirmó que, su país «considera a Marruecos como un socio importante en la construcción de la Belt and Road Initiative (BRI)»⁵.

Y, de hecho, podemos encontrar distintos ejemplos de la buena relación sino-marroquí: la firma del acuerdo estratégico entre Marruecos y China del año 2016 que supuso un aumento en la tasa de crecimiento de las inversiones chinas del 1000 %; la eliminación de la necesidad de visa para los turistas chinos que deseen visitar Marruecos; la visita a Marruecos en diciembre de 2019 del enviado especial de China a Oriente Medio, Zhai Jun; la inauguración en enero del año 2020 de la primera aerolínea con vuelos directos entre ambos países; o que Marruecos fuese el anfitrión de la octava edición de la Conferencia sobre Relaciones Árabe-China y Diálogo entre Civilizaciones Árabe y China⁶.

La estabilidad interna de Marruecos y su posicionamiento geográfico entre la Unión Europea y África subsahariana son los dos principales activos del país para los intereses chinos, pero no los únicos: el puerto de Tánger⁷, el acuerdo de asociación entre Marruecos y la UE, el acuerdo de libre comercio entre Marruecos y Estados Unidos y la inexistencia de rencores históricos entre China y Marruecos, suponen otros importantes activos para la cooperación bilateral.

Por su parte, en lo que respecta a Argelia, sus recursos energéticos, su tamaño geográfico y la existencia de un importante mercado a conquistar fueron los principales activos del país para ser destinatario de las inversiones del gigante asiático.

⁴ LE BELZIC, S. "L'investissement de la Chine en Afrique du Nord et au Moyen-Orient est devenu spectaculaire", *Le Monde*, 2019. Disponible en : https://www.lemonde.fr/afrique/article/2019/05/22/l-investissement-de-la-chine-en-afrique-du-nord-et-au-moyen-orient-est-devenu-spectaculaire_5465512_3212.html (Consultado 24/05/2021).

⁵ ABDEL GHAFAR, A. & Jacobs, A. "Pékin conforte son implantation au Maghreb", *Le Monde Diplomatique*, 2019. Disponible en: https://www.monde-diplomatique.fr/2019/09/ABDEL_GHAFAR/60397 (Consultado 23/05/2021)

⁶ ABOURABI, Y. "La Chine au Moyen-Orient et en Afrique du Nord: un nouveau partenaire en matière de sécurité?", *Middle East Eye*, 2020. Disponible en: <https://www.middleeasteye.net/fr/opinion-fr/la-chine-au-moyen-orient-et-en-afrique-du-nord-un-nouveau-partenaire-en-matiere-de>. (Consultado 21/05/2021).

⁷ Precisamente, las inversiones de Pekín al Tanger-Med y el apoyo chino a que este se convirtiese en uno de los puntos nodales de transporte marítimo de su nueva ruta de la seda han contribuido enormemente a la postura de Rabat respecto a los acuerdos con el gigante asiático.

Precisamente, fue Argelia quien concentró en un primer momento el grueso de las inversiones asiáticas y atrajo a una gran cantidad de empresas chinas —destacándose, las dedicadas al negocio del petróleo, por un lado, y las empresas de ingeniería y obras públicas dedicadas a la construcción de grandes infraestructuras (puertos, carreteras, aeropuertos, centros comerciales, etc.), por otro—.

La Ópera de Argel, la mezquita Djamaa Al-Jazaïr, el nuevo aeropuerto de Argel, los edificios que albergan el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Tribunal Constitucional, un acueducto de 750 km que transcurre entre Salah y Tamanrasset, la autopista oeste-este, las plantas de ensamblaje de automóviles y camiones en Tlemsen y Annaba, son solo algunos de los hitos chinos en Argelia.

De hecho, a diferencia del resto de países del Magreb, en Argelia existe una importante diáspora china, estimada en aproximadamente 80 000 ciudadanos de origen chino, y su penetración en los mercados locales argelinos resulta asombrosa.

Actualmente, la República Popular China es el primer proveedor de Argelia y el tercero de Túnez y Marruecos. Por lo que, podemos afirmar que, los intercambios comerciales entre la RPC y los cinco países del Magreb (Marruecos, Argelia, Túnez, Libia y Mauritania) han experimentado un fuerte incremento, afectando a su economía y también a su posicionamiento político en el tablero internacional⁸.

El continente africano se ha convertido en el área geográfica que precisa de un mayor crecimiento urbanístico, para 2050 se estima que la población africana puede llegar a duplicarse, especialmente en las grandes ciudades; y un incremento demográfico de estas características aportará, según el Fondo Monetario Internacional, importantes tasas de crecimiento a los países africanos.

En base a ello, y si entendemos que China aspira a incrementar su área de influencia geopolítica, no debe sorprendernos que uno de cada cinco proyectos de construcción de infraestructuras en África sea financiado por China, ni que la construcción de uno de cada tres de estos proyectos sea ejecutada por empresas chinas; siendo las áreas que

⁸ LAFARGUE, F. “La présence économique de la Chine au Maghreb : ambitions et limites”, *Observatoire du monde arabo-musulman et du Sahel*, 2018. Disponible en: <https://www.frstrategie.org/sites/default/files/documents/programmes/observatoire-du-monde-arabo-musulman-et-du-sahel/publications/293.pdf> (Consultado 22/05/2021)

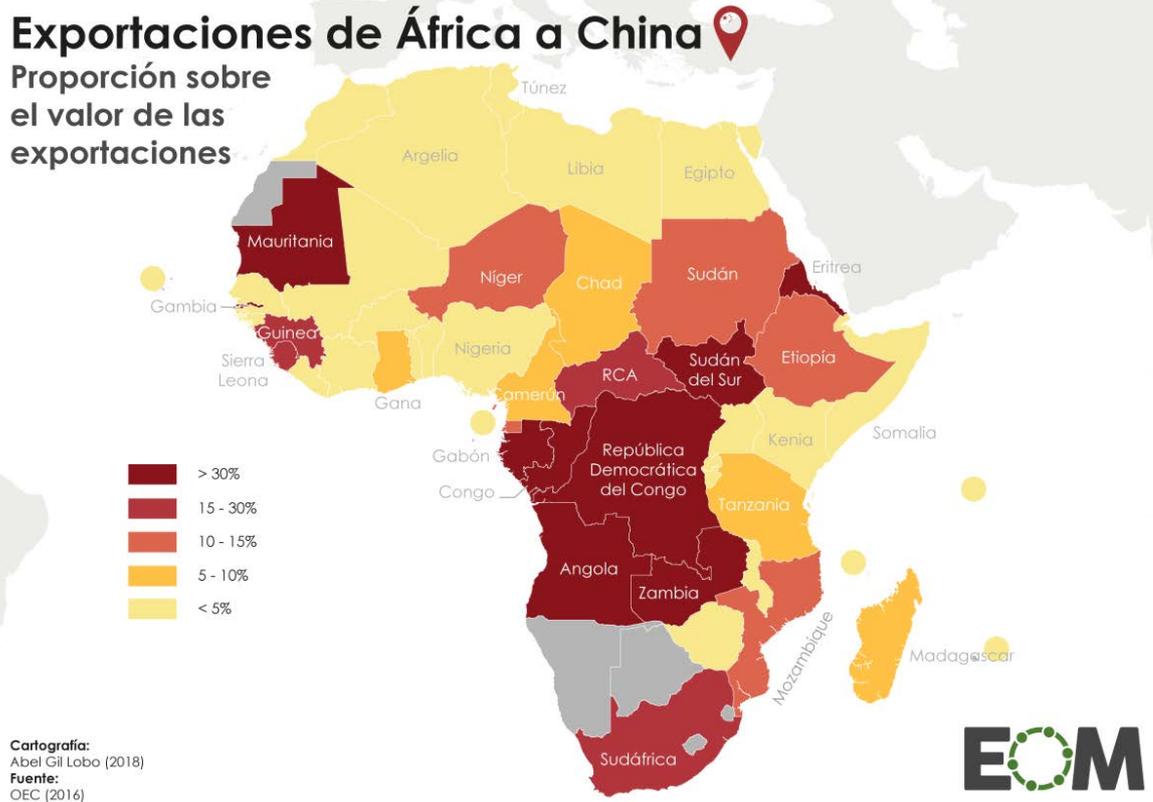


Figura 2. Proporción del valor de las exportaciones chinas. Fuente. Elaborados por Gil Lobo mediante datos de la OEC¹².

Del Norte de África a la región MENA

La capacidad que tiene China para penetrar en los mercados financieros de los países del Norte de África y de ejecutar obras faraónicas mediante grandes proyectos de inversión resulta indiscutible.

Sin embargo, estas inversiones no se limitan a los países africanos, sino que tienen lugar en todos aquellos Estados que se encuentran en el recorrido de la nueva Ruta de la Seda china.

Principalmente, en el presente apartado destacaremos tres de los proyectos chinos en la región dada su importancia e incidencia en la proyección internacional de China: el puerto de Gwadar (Pakistán), la base naval de Yibuti y la contribución China a la Unión Africana.

¹² Ibidem.

El puerto pakistaní de Gwadar es un puerto natural que fue comprado por Pakistán al sultanato de Omán en 1958. Sin embargo, debido al bombardeo que el puerto de Karachi sufrió durante la guerra contra la India, el Gobierno de Pakistán decidió, en 1971, ampliarlo para convertirlo en un puerto de aguas profundas.

Dada la importancia geoestratégica del puerto pakistaní al localizarse en las inmediaciones del estrecho de Ormuz (y en consecuencia del cercano al golfo Pérsico), el Gobierno de Pekín ofreció al de Pakistán no solamente que empresas chinas se encargasen de la ejecución de las obras, sino que también adquirió más de 2000 acres de terreno del nuevo puerto, los cuales serían gestionados por empresas chinas y recibirían el 15 % de los beneficios obtenidos —precisamente, en el año 2015, ambos países firmaron un memorándum por el que Pakistán autorizaba a China a la explotación del puerto por un período de 43 años—.

La segunda gran infraestructura clave en la región MENA para China es la base naval que el país asiático ha desarrollado en Yibuti.

Antes de la construcción de la base naval, tanto los buques mercantes chinos como sus buques de guerra atracaban en un muelle alquilado al gobierno de Yibuti. Sin embargo, a finales del año 2015, los gobiernos de ambos países firmaron un acuerdo que permitió allanar el terreno a la que en el año 2017 se convertiría en la primera base naval china en el exterior¹³.

Actualmente, la base naval china en Yibuti no solamente se encuentra plenamente operativa, sino que ha sido ampliada con un extenso muelle, y según el general del Ejército de Estados Unidos Stephen Townsend, jefe del Mando África (Africom) «podrá dar servicio a sus portaviones —el Liaoning y el Shandong— en un futuro muy cercano».

El objetivo de la base naval china en Yibuti es claro, su existencia permite a Pekín una mayor presencia de sus barcos de guerra en el Mediterráneo y una mayor proyección en África y Oriente Medio.

Dado el simbolismo que posee, es de destacar la construcción en el año 2012 de la sede de la Unión Africana en la ciudad etíope de Adís Abeba. Un proyecto financiado en su

¹³ FONTDEGLÒRIA, X. "China inaugura su primera base militar en el extranjero", *El País*, 2017. Disponible en: https://elpais.com/internacional/2017/08/01/actualidad/1501589492_007630.html (Consultado 22/05/2021)

totalidad por el Gobierno de Pekín, quien asumió un costo de unos 200 millones de dólares como obsequio a la Unión¹⁴.

La financiación y construcción de dicha sede sirvió a China no solamente como instrumento diplomático de poder blando, sino que también, según el periódico francés *Le Monde*, garantizó al país asiático un goteo constante de información de la Unión Africana, pues los equipos informáticos suministrados por China incorporaban «puertas traseras» (*backdoors*) que permitían el acceso y recopilación de la integridad de los documentos internos de la organización por parte de China¹⁵.

El juego de la deuda

Desde el punto de vista chino, la expansión de su poder de proyección hacia el Norte de África y hacia la región MENA le permiten colocarse en una posición de ventaja respecto al comercio de materias primas y al aseguramiento de las rutas comerciales de suministros energéticos.

Por su parte, para los países de la región MENA y del Norte de África, la relación con China constituye una nueva ventana de oportunidad que les permite reducir la verticalidad existente en sus relaciones con los grandes polos de poder hasta el momento (EE. UU., la Unión Europea y los distintos estados que la componen) mediante la diversificación de los mercados de exportación; y que, además, puede llegar a permitirles reforzar sus políticas comerciales y diplomáticas respecto a los países del África negra —al ser estos un importante socio para China—. Y todo ello, obviando el principal incentivo para la cooperación con China: la disponibilidad cuasi inmediata de préstamos económicos a medida.

Sin embargo, no es oro todo lo que reluce, y algunos líderes políticos africanos comienzan a desconfiar del apoyo económico ofrecido por China.

La razón de esta desconfianza la encontramos por primera vez a finales del año 2018 cuando se filtró a la prensa keniana un documento oficial que admitía que el mayor puerto

¹⁴ ALONSO, P. “China en África, ¿un nuevo imperialismo?” *La Vanguardia*, 2019. Disponible en: <https://www.lavanguardia.com/politica/20190614/462860235541/china-en-africa-un-nuevo-imperialismo.html> (Consultado 22/05/2021).

¹⁵ KADIRI. G. ET TILOUINE. J. “A Addis-Abeba, le siège de l’Union africaine espionné par Pékin”, *Le Monde*, 2018. Disponible en: https://www.lemonde.fr/afrique/article/2018/01/26/a-addis-abeba-le-siege-de-l-union-africaine-espionne-par-les-chinois_5247521_3212.html (Consultado 25/05/2021)

de Kenia, el de Mombasa, podría quedar bajo completo control de China si el Gobierno no cumplía con el pago a Pekín de una deuda de 364 000 millones de chelines (unos 3346 millones de dólares).

Esta táctica empleada por China es lo que se ha conocido como diplomacia de la «deuda-trampa», es decir, el hecho de que China, como país acreedor de una cierta cantidad de deuda, extienda intencionadamente la línea de crédito hasta un extremo que se considera excesivo para el país deudor, quien ante la imposibilidad de hacer frente al pago deberá aceptar la oferta de renegociación abusiva que China impondrá con el objetivo de extraer unas concesiones estratégicas¹⁶.

El caso de Kenia no es una excepción, otro ejemplo de esta práctica lo encontramos en Sri Lanka, cuyo gobierno se vio forzado a ceder el puerto de Hambantota a China para condonar su deuda¹⁷.

El caso angoleño es otro ejemplo paradigmático de la potencialidad que podría tener la política de la «deuda-trampa» para China, pues en la relación bilateral Angola-China se condicionan las inversiones de Pekín a la posibilidad de utilizar los recursos naturales angoleños como garantía de pago.

Estos ejemplos nos hacen pensar que países ricos en recursos naturales como Zambia, República del Congo, Angola, o con infraestructuras consideradas estratégicas para los intereses de Pekín como Kenia o Yibuti pueden ser vulnerables a la pérdida de control sobre sus activos en la negociación con los acreedores chinos.

Además, podríamos considerar que, existe otro hándicap adicional en los desembolsos masivos de préstamos chinos para los países del Norte de África y de la región MENA: la realización del proyecto por empresas chinas se traduce en que la mano de obra empleada es en su inmensa mayoría de origen, siendo la contratación de trabajadores locales prácticamente inexistente¹⁸.

¹⁶ FABRICIUS, P. "Is COVID-19 enabling debt-trap diplomacy?", *Institute For Security Studies*, 2020. Disponible en: <https://issafrica.org/iss-today/is-covid-19-enabling-debt-trap-diplomacy> (Consultado 26/05/2021)

¹⁷ "The Chinese 'Debt Trap' Is a Myth", *The Atlantic*, 2021. Disponible en: <https://www.mentealternativa.com/el-mito-de-la-trampa-de-la-deuda-china-retrata-erroneamente-tanto-a-pekin-como-a-los-paises-en-desarrollo-con-los-que-trata/> (Consultado 26/05/2021)

¹⁸ FRANKLIN, L.A. "La diplomacia de la 'trampa de la deuda' de China atrapa a las naciones de tercer mundo", *Noticias de Israel*, 2020. Disponible en: <https://israelnoticias.com/internacional/diplomacia-trampa-deuda-china/> (Consultado 26/05/2021)

En conclusión, podríamos afirmar que, si bien el ascenso de China al estatus de superpotencia ha llevado a muchos países de la región MENA y del Norte de África a considerar al dragón asiático como la respuesta a sus problemas económicos y necesario apoyo financiero al desarrollo de sus infraestructuras, la inversión en proyectos con un rendimiento económico dudoso por parte de China¹⁹, puede esconder unos intereses estratégicos ocultos de Pekín, que podrían incidir en la soberanía nacional de los estados deudores.

Del expansionismo económico al militar

Si consideramos que los estados en su búsqueda hacia convertirse en hegemones, precisan, además de la salvaguarda de sus intereses económicos en el extranjero, de un respaldo militar, entenderemos rápidamente las aspiraciones de China a reforzar su posicionamiento militar en el exterior.

En este sentido, la base naval de Yibuti es para China la primera piedra en la construcción de su futuro entramado de proyección militar, pero no ha sido su única demostración de presencia.

China ya ha demostrado en África que posee la capacidad necesaria para garantizar sus intereses estratégicos económicos y geopolíticos.

El país asiático obtuvo la autorización de Naciones Unidas para actuar contra el régimen de Gadafi en Libia, velando así por sus intereses en la región. En el año 2011, Pekín envió a las costas libias a la fragata Liuzhou, al mismo tiempo que utilizaba su marina mercante para evacuar a los 35 800 ciudadanos chinos que se encontraban en el país.

En el año 2015, buques de la Armada china operaron en el Mediterráneo en un ejercicio conjunto con Rusia, cuyo objetivo era evacuar a los 46 ciudadanos chinos que se encontraban en Siria.

¹⁹ Un estudio la Universidad de Oxford titulado *Does infrastructure investment lead to economic growth or economic fragility? Evidence from China* estima que más de la mitad de los proyectos de infraestructuras realizados en China en los últimos 30 años han tenido un rendimiento mediocre, y que solo el 28 % pueden considerarse económicamente productivos, debido a su tendencia a sobrecostes y a unos beneficios insuficientes.

En 2017, el grupo naval integrado por el destructor Changsha, la fragata Yuncheng y el navío de apoyo Lomahu realizaron un ejercicio de tiro en aguas del Mediterráneo mientras se dirigían hacia unas maniobras conjuntas con Rusia en el mar Báltico²⁰.

Lo cierto es que, el presupuesto militar chino ha crecido año tras año desde que el país se convirtió en una potencia económica en auge, y este refuerzo de sus capacidades militares provocaría que el país asiático sea capaz de desarrollar acuerdos internacionales en materia de defensa, ampliando su cooperación internacional más allá de la esfera económica o cultural.

No obstante, el intervencionismo chino en materia de seguridad es por el momento débil debido a dos cuestiones: para no levantar enemistades en el terreno internacional — especialmente en aquellas zonas donde pueda entrar en confrontación con los intereses más directos de Estados Unidos—, y debido a la falta de experiencia en la mediación directa en conflictos armados²¹.

Conclusión

La presencia de China en el Mediterráneo y en la región MENA se consolidará y aumentará en un futuro próximo, dado el importante interés geoestratégico y de recursos de los que dispone.

El régimen de Pekín precisa de los recursos económicos de la región, y su nueva ruta de la seda no solamente garantiza de forma más que satisfactoria el comercio con los estados de la Unión Europea, sino que, además, sirve para influenciar económica y políticamente a los principales estados de la cuenca sur del Mediterráneo.

Este aumento de la presencia de China en la región MENA y en el Norte de África va ligado a un crecimiento importante de la tasa de influencia geopolítica que el Gobierno de Pekín tiene sobre los distintos nodos del tráfico marítimo, y a su vez, la fuerza a incrementar su presencia militar en las citadas regiones, aumentando consigo el impacto geopolítico que su política pueda llegar a alcanzar.

²⁰ “La Armada china realiza pruebas de tiro en el Mediterráneo”, *Sputniknews*, 2017. Disponible en: <https://mundo.sputniknews.com/20170711/asia-maniobras-navales-europa-1070671259.html> (Consultado 26/05/2021).

²¹ ABOURABI, Y. “La Chine au Moyen-Orient et en Afrique du Nord: un nouveau partenaire en matière de sécurité?”, *Middle East Eye*, 2020.

Para los estados perceptores de las inversiones chinas el impacto parece ser limitado, ya que, si bien tienen inicialmente un importante beneficio en forma de desarrollo de infraestructuras, en ocasiones, la deuda generada por la construcción de éstas termina resultando desorbitada, y es utilizada por los acreedores chinos para soliviantar la soberanía nacional de los estados perceptores.

No obstante, si bien existen ciertos riesgos en la cooperación con el gigante asiático, para los países de la región los beneficios podrían ser superiores a los riesgos planteados, pudiendo llegar a ser considerados una ventana de oportunidad. Todo ello, sin obviar que, puntualmente en la relación bilateral que China ejerza con un Estado en concreto puedan darse condiciones particularmente abusivas como las observadas en Kenia o Angola.

*Josué Expósito Guisado**

Guardia Civil

[@JosueExposito](https://www.instagram.com/JosueExposito)