

LA NUEVA RUTA DE LA SEDA

Julio ALBERT FERRERO



Introducción



L teatro geoestratégico de China occidental, que incluye a las repúblicas independientes de Kazajistán, Kirguistán y Tayikistán, que forman frontera con China y los territorios autonómicos chinos de Sinkiang y del Tíbet, es estable en cuanto a las relaciones de las tres repúblicas islamistas independientes, aunque completamente inestable tanto por el terrorismo y el secesionismo del territorio autónomo de Sinkiang como por las reivindicación del Tíbet.

Por este teatro ha cruzado durante unos 1.700 años la famosa Ruta de la Seda, verdadero factor geopolítico que ha conformado la política y la economía de gran parte del Asia Central, y por consiguiente de gran influencia continental, que afectó a la cultura y al desarrollo de religiones y costumbres. En este artículo se exponen las características más sobresalientes de la Ruta de la Seda, una síntesis de su historia y evolu-

ción que finaliza con la descripción de la incipiente Nueva Ruta de la Seda, gran proyecto liderado por China.

El teatro geoestratégico de China occidental

El territorio chino de Sinkiang es su mayor territorio autónomo, con una superficie de 1,6 millones de km². Tiene gran valor estratégico por su situación geográfica, ya que limita con Pakistán en Cachemira y al Oeste con Kazajistán. Las relaciones entre este último Estado y la región autónoma son



cada vez más estrechas. La mayoría de su población es musulmana con clara tendencia secesionista. Existe también un fuerte movimiento terrorista, alimentado por los uigures, que son pobres y campesinos, mientras que la mayoría de su población, que pertenecen a la etnia Han, controla el ejército y los negocios. Tiene importantes depósitos de minerales, de petróleo y el proyecto de gasoducto que llega hasta Shanghái. Este teatro geoestratégico es estable y carece de amenazas y riesgos exteriores, dadas las buenas relaciones entre Rusia y China, presentando un desarrollo futuro prometedor ante el establecimiento de la ruta marítima del Noroeste en el Ártico, abierta gracias al calentamiento de ese océano, que potenciará los puertos en la costa siberiana, lo que se une a la beneficiosa influencia del espectacular desarrollo económico de China.

El Tíbet es un territorio autónomo del suroeste de China, situado en el Asia Central, cuya capital es Lhasa. Es un conjunto de tierras de gran elevación (más de 4.500 metros), rodeadas de las cordilleras de mayor altitud de la Tierra, y donde se encuentra la montaña más alta del mundo, el Everest (8.848 m), en la frontera con Nepal. En el Tíbet nacen los ríos Yangtsé, Indo y

Brahmaputra; se cultiva el trigo, maíz, cebada, patata, arroz, coliflor, remolacha, mostaza, tabaco, manzanas y cerezas. Ejerce una fuerte explotación de sus recursos minerales y recientemente se han descubierto yacimientos de cobre, plomo, cinc, oro, aluminio y petróleo. Posee uno de los grandes yacimientos de litio del mundo, de gran importancia estratégica. En este territorio existe un problema con la ubicación de residuos nucleares y con la gran deforestación que se está llevando a cabo en la zona. Fue un país independiente en el que la tierra era poseída por familias nobles, monasterios budistas y pequeños terratenientes. Esta forma de sociedad se mantuvo hasta 1930. Su religión es el budismo derivado del brahmanismo, que es la cuarta religión del mundo, después del cristianismo, del islamismo y del hinduismo.

Kazajistán tiene una superficie 2.727.300 km² y una población 16,5 millones de habitantes. Sus Fuerzas Armadas están integradas por: un Ejército de 450.000 soldados, que posee los componentes de un Cuerpo de Ejército, y además de una división de 1.600 blindados procedentes de la antigua URSS; una Marina de Guerra con una pequeña fuerza naval en el mar Caspio, compuesta por 12 patrulleros en la Base Naval de Fort Chevenco, y una Fuerza Aérea con 172 aviones de combate.

Es un Estado independiente, transcontinental, con la mayor parte de su territorio situado en Asia y el resto en Europa, al oeste del río Ural. Durante mucho tiempo fue paso de la seda, conectando el Este y el Oeste. Su capital es Astana, la ciudad más poblada, con 899.000 habitantes. Limita al Norte y al

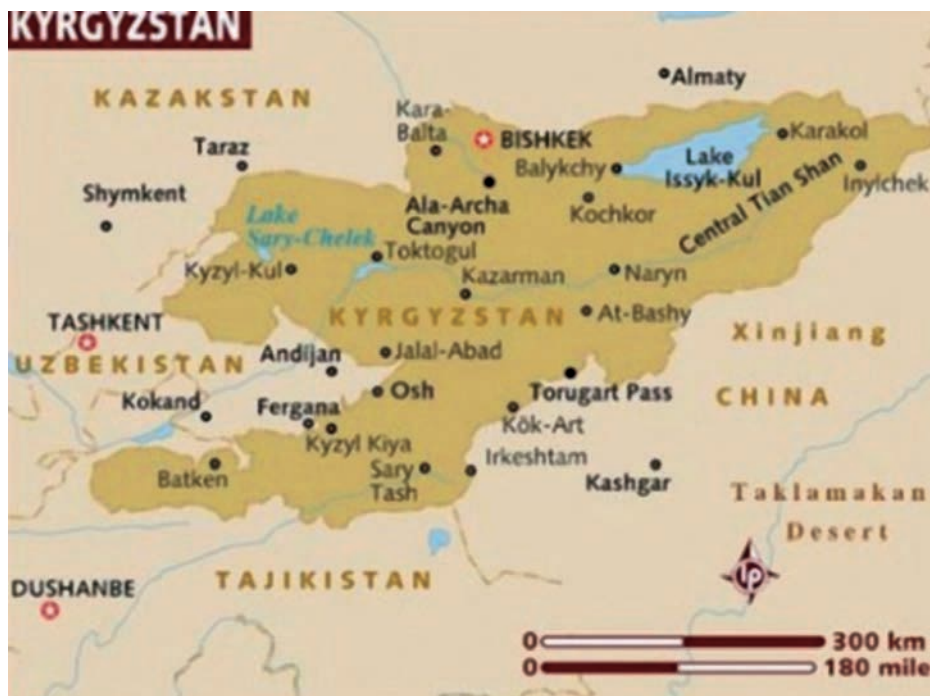


Oeste con Rusia y el mar Caspio; al Sur con Uzbekistán, Turkmenistán y Kirguistán, y al Este con China. Abarca llanuras, estepas taigas, cañones, colinas, deltas y montañas nevadas y desiertos. Durante la mayor parte de su historia, su actual territorio ha sido habitado por nómadas. Los rusos comenzaron a avanzar en la estepa kazaja en el siglo XVIII, y a mediados del siglo XIX todo Kazajistán era parte del Imperio ruso. Tras la Revolución rusa de 1917 y en la subsecuente Guerra Civil, el territorio se reorganizó en varias ocasiones antes de convertirse en la República Socialista Soviética de Kazajistán en 1936, como parte de la URSS. Durante el siglo XX fue sede de importantes proyectos soviéticos, entre ellos la Campaña de las Tierras Vírgenes de Jrushchov, el Cosmódromo de Baikonur y el Sitio de pruebas de Semipalátinsk, el mayor centro de pruebas nucleares de la URSS.

Ha llevado a cabo una política exterior estable y, como el resto de naciones exsoviéticas, ha dedicado buena parte de su esfuerzo al desarrollo de su economía, especialmente la industria de los hidrocarburos. Tiene la mayor riqueza minera de Asia, con grandes reservas de petróleo, gas natural, uranio, plomo, cinc y cromo, además de ser un gran exportador de petróleo. Para China, que estratégicamente necesita contar con seguridad energética, Kazajistán se presenta como un aliado ideal por sus grandes reservas y su proximidad. China ha conseguido establecer lazos firmes, tanto mediante la adquisición de los yacimientos como por la compra o fusión con empresas petrolíferas. Los últimos años se han construido varios oleoductos y gasoductos, entre ellos el gasoducto de Asia Central-China, de 3.666 km de longitud, un oleoducto directo entre ambos países y otro que atraviesa Turkmenistán, Uzbekistán y Kazajistán. Pero el acercamiento entre esta última y China no se limita al ámbito energético, y sus relaciones con la región china autónoma de Sinkiang son cada vez más estrechas. Existen cantidad de proyectos chinos de gran envergadura, como la construcción de líneas de ferrocarril para la salida de productos y de plantas de explotaciones energéticas en Kazajistán y Uzbekistán. China le ha proporcionado cuantiosas ayudas económicas y financieras, así como a Turkmenistán, y a su vez estos dos países son los que mayores inversiones han recibido de China. Kazajistán mantiene un tratado de seguridad con Armenia, Bielorrusia, Kirguistán, Rusia y Tayikistán, y a su vez Uzbekistán, Kirguistán, Tayikistán y Kazajistán han firmado una unión defensiva para coordinar sus actividades contra el terrorismo islámico. Asimismo China, Rusia, Kazajistán, Kirguistán y Tayikistán mantienen un tratado para mejorar la seguridad en las fronteras.

Kirguistán tiene una superficie 198.500 km² y una población 5,5 millones de habitantes. Sus Fuerzas Armadas están integradas por: un Ejército de 13.000 soldados y una Fuerzas Aérea con 30 aviones de ataque y 24 helicópteros.

Es un Estado independiente desde la disolución de la URSS en 1991. Constituido en república democrática de carácter laico, comparte fronteras con China, Kazajistán, Tayikistán y Uzbekistán. Su capital es Biskek. La



mayor parte de su población es rural y musulmana suní. Es un país montañoso, sin salida al mar (la Suiza del Asia Central). Cuenta con oro, carbón, antimonio y uranio, y pretende establecer una economía de mercado. Su economía ha sido predominantemente agrícola y ganadera hasta que las medidas industrializadoras de los sucesivos gobiernos soviéticos provocaron una creciente industrialización en casi todos los antiguos territorios de la Unión Soviética. Tiene petróleo y gas, aunque no es autosuficiente.

Tayikistán tiene una superficie 143.100 km² y una población ocho millones de habitantes. Sus Fuerzas Armadas están integradas por un Ejército de 8.000 soldados.

Es también un Estado independiente desde la disolución de la URSS en el año 1991 y un país soberano sin litoral situado en Asia Central que constituye una república semipresidencialista. Limita con Afganistán al Sur, con China al Este, con Kirguistán al Norte y con Uzbekistán al Oeste. Su capital es Dusambé. Durante gran parte del siglo XX el país formó parte de la URSS con el nombre de República Socialista Soviética de Tayikistán. Después de la independencia, sufrió una guerra civil que duró hasta 1997. Tras el conflicto, la estabilidad política y la ayuda extranjera han permitido que la economía del



país creciera. Sus recursos naturales, como el algodón o el aluminio, han contribuido mucho a esta mejora. Es el país más pobre de Asia Central. Cerca del 20 por 100 de sus habitantes vive con menos de 1,25 dólares al día, y es el que más ayuda recibe de la Unión Europea. A su vez, Rusia es la nación que más invierte en sus infraestructuras, y le proporciona ayuda militar y armas, al igual que con Kirguistán, con el fin

de evitar la influencia de los Estados Unidos.

La mayoría de su población es islamita-sunita, y es el único país del Asia Central que tiene un partido islamista con presencia en el Gobierno y en el parlamento.

Evolución y características de la Ruta de la Seda

La Ruta de la Seda, que debe su nombre a la mercancía más prestigiosa que circulaba en ella, y cuya elaboración era un secreto que solamente los chinos conocían, fue una red de rutas comerciales entre Asia y Europa que se extendía desde Chang'an en China a Antioquía, antes en Siria, y Constantinopla, a las puertas de Europa y que llegaba hasta los reinos hispánicos en el siglo XV. Se originó durante el siglo I a. de C., y para consolidar un camino hacia el mundo occidental y la India se construyó una compleja red de rutas comerciales que proporcionaron la oportunidad de intercambiar bienes y cultura. Poco después de la conquista romana de Egipto, en el año 30 a. de C., florecieron a una escala sin precedentes las comunicaciones regulares y comerciales entre China, el SE asiático, la India, Oriente Medio, África y Europa. El comercio grecorromano, que había comenzado en el año 130 a. de C., seguía aumentando, y en la época de César Augusto hasta 120 barcos zarparon cada año del Egipto romano hacia la India. El comercio intercontinental y las comunicaciones se hicieron regulares y pronto siguió un intenso comercio con el Imperio romano, confirmado por la afición romana por la seda china.

El aspecto más importante del entramado comercial de la Ruta es el papel de intermediarios que ejercían los comerciantes islámicos. Estos, conscientes de los beneficios económicos que dejaba este trasiego, no permitieron la entrada de mercaderes europeos o asiáticos en ella, convirtiéndose en los



Una de las variantes que componían la ruta.

elementos que hacían funcionar el sistema. Las caravanas procedentes de Siria y Mesopotamia cruzaban todo el continente asiático para adquirir —a bajo precio— los productos que después venderían —a precios desorbitados— a los comerciantes o intermediarios europeos.

El comercio entre Oriente y Occidente se desarrolló también por mar, entre los puertos de Alejandría en Egipto y de Guangzhou en China, siendo fomentado a lo largo de todo el océano.

El primer paso importante en la apertura de la Ruta de la Seda entre Oriente y Occidente llegó con la expansión del imperio de Alejandro Magno en Asia Central. En la figura de la página siguiente, se muestra una de las ramificaciones de la Ruta de la Seda, lo que podríamos llamar la ruta marítima de la seda, aunque en realidad era la de las especias, que a través del Índico conectaba al Lejano Oriente con el Próximo Oriente (concretamente con Egipto).

El extremo oriental de la Ruta de la Seda era Xiang. Los convoyes de caravanas partían de esta ciudad y de Lanzhou o Ximing y emprendían camino hacia el Oeste. Las pistas se reunían para ir hacia Persia y la India a través de las altas montañas del Asia Central (Pamir, Hindú Kush, Karakórum).

Kashgar (la actual Kashi, en China) era el punto de encuentro de las caravanas procedentes de la India, Afganistán, Tayikistán y Kirguistán para las mercancías, las ideas y las religiones entre China, Occidente y el sur de Asia. El eje principal de la ruta coincidía esencialmente con el camino tomado para entrar en Europa hace algunos milenios. A través de ella, circulaban todo tipo de mercancías: especias, telas (lino, lana y, naturalmente, seda), oro, piedras preciosas, coral, vidrio, marfil, sal, perfumes, tintes, porcelana, hierro, medicinas, opio y maderas. También ideas, religiones, filosofías, esclavos, inmigrantes, refugiados, información, enfermedades, animales domésticos y semillas



de cereales. Por lo general, estas mercancías se abrían paso a través de Asia Central y Oriente Medio, hasta las repúblicas marítimas italianas: Génova y Venecia, donde florecieron los primeros centros financieros del mundo.

El veneciano Marco Polo entre 1271 y 1295 se convirtió en uno de los primeros europeos que recorrieron la Ruta hasta China, y sus relatos, documentados en *Los viajes de Marco Polo*, abrieron los ojos occidentales a algunas de las costumbres del Lejano Oriente. En realidad, muy pocas personas tuvieron la oportunidad de recorrer toda la Ruta, entre otros Marco Polo, su padre y su tío.

La expansión mongólica por todo el continente asiático, desde alrededor de 1207 hasta 1360, contribuyó a la estabilidad política y a restablecer la Ruta de la Seda (a través del Karakórum). También puso fin al monopolio del califato islámico sobre el comercio mundial. Las mercancías, que no les parecían valiosas a los mongoles, sí eran vistas a menudo como muy valiosas en el Oeste; como resultado, los mongoles recibieron a cambio gran cantidad de bienes de lujo occidentales, aunque nunca abandonaron su estilo de vida nómada.

Poco después de la muerte de Gengis Kan, la Ruta de la Seda quedó en manos de sus hijas. La fragmentación del Imperio mongol debilitó la unidad política, cultural y económica de la Ruta, tras lo cual los grandes poderes políticos establecidos a lo largo de su recorrido quedaron económica y culturalmente separados. También fue una vía por la que el budismo se extendió por toda Asia, llegando las enseñanzas de Buda desde la India al Tíbet a través de misioneros budistas, por donde penetró en China más tarde con el apogeo del islam bajo la Dinastía Omeya (661-750).

El viaje del descubrimiento de América de Cristóbal Colón, en 1492, tenía como objeto buscar una ruta comercial alternativa a China desde España, a través del Atlántico. Hasta unos años después del Descubrimiento, se pensó que la expedición de Colón había llegado al continente asiático. No fue hasta el avistamiento del océano Pacífico por el español Vasco Núñez de Balboa en 1513 que cartógrafos y navegantes supieron que América era un «Nuevo Mundo», situado entre Europa y Asia.

Una nueva situación política en China, desde el siglo VII hasta mediados del XIV, y una nueva realidad económica y cultural en Occidente hicieron posible el restablecimiento de relaciones entre los dos mundos gracias a que, junto a las mercancías, empezaron a intercambiarse también las ideas, los conocimientos artísticos, los idiomas y las religiones. En 1513 llegó a China el primer barco mercante europeo. La entrega de Macao a Portugal en 1557 por el emperador de China (como recompensa por los servicios prestados contra los piratas que infestaban el mar de China Meridional) dio lugar al primer puerto comercial y marítimo europeo permanente entre Europa y China. Otras potencias europeas seguirían su ejemplo en los siguientes siglos, provocando la eventual desaparición de la Ruta de la Seda. Oriente y Occidente comenzaban así a necesitarse el uno al otro, a pesar de que el enemigo acechaba siempre desde el Norte, en esta ocasión desde Mongolia; y aunque la intensidad del comercio aumentó incesantemente desde el siglo VIII, también crecían en igual o mayor proporción los asaltos, los saqueos, las confiscaciones y los asesinatos masivos perpetrados por las hordas nómadas del Norte, tribus que, después de ser unificadas por Gengis Kan a principios del siglo XIII, demostraron que eran invencibles.

La Ruta dejó de servir como vía marítima de la seda alrededor de 1453, con la supremacía otomana de Constantinopla. Los gobernantes otomanos de la época eran antioccidentales, por su lucha contra los cruzados y conscientes de la pérdida de Andalucía en el Oeste, por lo que expresaron su descontento embargando el comercio con Occidente. Las cosas se aliviaron un poco casi un siglo más tarde, cuando Venecia fue capaz de cortar un trato difícil con los otomanos, recobrando por un tiempo parte de su peso económico como intermediarios. A finales del siglo XVII, los rusos restablecieron una ruta comercial terrestre entre Europa y China bajo el nombre de la Gran Carretera Siberiana.

La búsqueda de una ruta marítima a China se retomó unos años más tarde, con la expedición Magallanes y Elcano de 1519 a 1522, la primera en cruzar el Pacífico y en dar la vuelta al mundo. Con el descubrimiento del «tornaviaje», o ruta de regreso de Filipinas a México a través del Pacífico, a cargo de Andrés de Urdaneta en 1565, se estableció la Ruta del Galeón de Manila, la primera en cruzar regularmente el Pacífico en ambas direcciones, que enlazaba por tierra (a través de México) con la Ruta de las Flotas de Indias que unían América y España a través del Atlántico, creándose así una gran vía combinada de alcance mundial entre Asia y España, que duró desde 1565



Nautilus, réplica realizada en Isla Cristina con la que Magallanes llegó a las Filipinas.
(Foto: www-wikipedia.org).

hasta principios del siglo XIX. Esta gran ruta española significó también uno de los primeros ejemplos de globalización.

Para incrementar las posibilidades de transporte, y al propio tiempo para contribuir a aliviar los efectos del bloqueo del canal de Malaca en caso de un conflicto armado, se establecieron dos corredores económicos transversales con gaseoductos y vías de comunicación, que conectan la ruta marítima con la terrestre. Uno de ellos parte del puerto de Gwadar en Pakistán y el otro desde el de Hambantota en Sri Lanka, ambos en dirección Norte hasta unirse con la nueva Ruta de la Seda. Dichos puertos son bases navales logísticas chinas alquiladas, componentes de su estrategia conocida como el Collar de Perlas.

La nueva Ruta de la Seda

La reactivación y la modernización de la antigua Ruta de la Seda se apoya en la consolidación de una infraestructura funcional basada en el logro de una

sólida red de transporte por ferrocarril, carretera, así como fluvial, marítimo y aéreo, que producirá beneficios en cascada al tiempo que inducirá a importantes e inmediatas ganancias económicas por optimización de las cadenas de suministros. El ferrocarril juega un papel clave en este esfuerzo al descongestionar el tráfico en las extensas rutas marítimas y proporcionar conexiones más rápidas de menor repercusión medioambiental.

China ha adoptado un enfoque económico más multilateral, y con ello un compromiso mayor con el proceso de globalización. El Banco de Desarrollo de China, que agrupa a las cinco economías BRICS (Brasil, China, India, Rusia y Sudáfrica), con 100.000 millones de dólares, concede más créditos que el Banco Mundial; a su vez, el presidente chino promovió la creación del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (AIIB), con sede en Shanghái, al que se adhirió en junio pasado España, que empezó a funcionar a finales de 2015 y que pretende invertir en infraestructuras en Eurasia y que incluiría un cinturón económico terrestre a través de Asia Central y una nueva ruta marítima que abarcará el océano Índico y los mares de China Meridional y Mediterráneo. En torno al 80 por 100 del comercio chino con la UE es marítimo. Estas dos redes combinadas formarían otra que facilitaría la unión de Asia con Europa.

La Nueva Ruta de la Seda estará formada por una red de rutas. China cuenta con un fondo de 40.000 millones de dólares que complementan a compromisos previos con Asia Central. El fondo corresponde a la iniciativa de las nuevas rutas de la seda por la que China pretende invertir en proyectos de infraestructura en Eurasia. Engloba a 60 países que albergan a los dos tercios de la población mundial.

China propone el establecimiento del cinturón económico de la Ruta de la Seda, que en su nueva concepción enlaza a Alemania con China, cinco veces por semana, entre el puerto alemán de Duisburgo y el fluvial de la ciudad china de Chongqing, sobre el río Yangtsé. Esta es la vía férrea del denominado tren Yusunou. Duisburgo, que está en la confluencia de los ríos alemanes Rin y Ruhr, en Essen, y que es el puerto fluvial más importante del mundo y un centro logístico en el que trabajan directa o indirectamente más de 40.000 personas.

En su tramo europeo, destaca la inclusión del puerto griego de El Pireo en el brazo marítimo del proyecto, que está parcialmente operado por la naviera estatal china Cosco, y que estará conectado con el resto de Europa a través de infraestructuras financiadas por China en los Balcanes y Hungría. Esta mejora de la conectividad consolidará a China como principal socio comercial de la UE, categoría que ha ocupado durante la última década. La iniciativa reafirma la voluntad de este país de consolidarse como un poder euroasiático conectando los dos extremos más dinámicos del continente: Asia Oriental y Europa Occidental. Ocupa, a su vez, los espacios perdidos por Rusia en Asia Central y trata de apaciguar las disputas territoriales con sus vecinos inmediatos.

China también ha anunciado la creación de ferrocarriles de alta velocidad y autopistas. Empezará en Asia Central y cruzará China, Kazajistán, Rusia, Bielorrusia, Polonia y Alemania. A la vez, inicia un proyecto de cooperación internacional que comienza en China central y seguirá hasta el norte de Irán, continuando hacia el Oeste, a través de Siria y Turquía, y finalmente a Europa, donde pasará por Bulgaria, Rumanía, República Checa, Alemania, Países Bajos y de ahí hasta Italia, donde enlazará con la ruta marítima que se iniciará en Cantón y que ya se la conoce como la Ruta Marítima de la Seda o Ruta de las Especias, jalonada por los puertos que incluían a los pertenecientes al conocido como Collar de Perlas.

Estas líneas de comunicaciones correspondientes a la Nueva Ruta de la Seda permitirán a China aumentar sus exportaciones. Si se llevan a cabo los proyectos con la cooperación de los países euroasiáticos, los beneficios económicos contribuirán al auge económico de China y de Europa, así como al de todos los países por donde cruce la Ruta. También está previsto que llegue una derivación hasta el Polígono de Cobo Calleja, el mayor establecimiento comercial chino de España, en Fuenlabrada, en las cercanías de Madrid.

Este relanzamiento comercial de la Ruta de la Seda pretende, según Pekín, fomentar la prosperidad compartida. La mejor manera de promover la cooperación y la confianza es asegurar que la iniciativa aporte beneficios claros a todas las partes involucradas.

Existe el peligro de que el país asiático adopte un enfoque bilateral supeditado a intereses de su política exterior. La Nueva Ruta de la Seda debe basarse en la diversidad de fuentes de financiación, la participación activa de Estados, de actores multilaterales y privados, así como en una organización eficaz e incluyente. El G-20 ya ha expresado su apoyo al planteamiento.

La Nueva Ruta ofrece, además de beneficios económicos, los intereses de seguridad para todos los participantes. En efecto, detrás de la decisión de China, se encuentra un componente de seguridad, dada la vulnerabilidad ante un bloqueo del estrecho de Malaca, por donde pasa el 80 por 100 de sus necesidades energéticas. Con ella, en sus componentes terrestre y marítimo, China intenta eliminar el virtual bloqueo de dicho estrecho.

Conclusiones

La Ruta de la Seda fue un fenómeno de integración política y cultural debido al comercio interregional. En realidad fue una ruta de rutas, al componerse de distintas vías principales de comunicación desplegadas en dirección Este-Oeste, complementadas por ramales transversales secundarios.

La desaparición de la Ruta de la Seda tras el fin del reinado de los mongoles fue uno de los principales factores que estimularon la búsqueda de nuevos

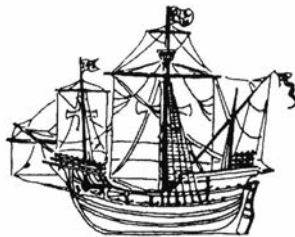
derroteros hasta el próspero Imperio chino por parte de potencias europeas, sobre todo por vía marítima. Este fue el principal factor que impulsó las exploraciones portuguesas del océano Índico.

Para el mundo islámico, la Ruta de la Seda supuso una excelente fuente de ingresos que se convirtió en la base de su economía. Para Europa, su desaparición supuso una sangría económica irrenunciable (los productos eran insustituibles). Como respuesta a este hecho, Europa se lanzó a buscar nuevas rutas marítimas, originando la era de los descubrimientos.

Este relanzamiento de la Nueva Ruta de la Seda posibilita, según Pekín, la prosperidad compartida, por lo que la mejor manera de promover la cooperación y la confianza es asegurar que la iniciativa aporte beneficios claros a todas las partes.

La Nueva Ruta debe basarse en la diversidad de fuentes de financiación, la participación activa de Estados y de actores multilaterales y privados, así como en una organización eficaz e incluyente. Al igual que la antigua Ruta, la nueva está constituida por varias líneas de comunicaciones ferroviarias, por carreteras y marítimas.

La aplicación de este modelo integral al proyecto de la Nueva Ruta de la Seda, incorporando en particular a Europa, China, Rusia e instituciones multilaterales, vendrá a reforzar iniciativas existentes, como la relativa a transporte, comercio y energía del Programa de Cooperación Económica Regional de Asia Central, que opera bajo los auspicios del Banco Asiático de Desarrollo, con aportaciones del Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo.



Submarino *Galerna* durante el adiestramiento con la fragata *Almirante Juan de Borbón*. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

