



**Título:** La ruta de la seda polar: interpretaciones desde la teoría de los bienes públicos globales

**Autor:** Eduardo Tzili-Apango

Universidad Autónoma Metropolitana unidad Xochimilco y Grupo de Estudios Sobre Eurasia (GESE)

### **Resumen**

La investigación estudia la Ruta de la Seda Polar como marca distintiva de la política exterior de Xi Jinping. El capítulo argumenta que a pesar de que la República Popular de China no un país tradicionalmente Ártico, ha realizado acciones para involucrase en las principales dinámicas comerciales y geopolíticas de la región ártica. Como parte de la Iniciativa Franja y Ruta (IFR) –proyecto insignia de la política exterior de Xi–, la conceptualización de “Ruta de la Seda Polar” es, por un lado, la consolidación de una serie de pasos estratégicos que China ha realizado en relación al Ártico, y por otro lado es la manifestación de la intención del país asiático de convertirse en “potencia responsable” a partir de la representación de la IFR como un “bien público global”. Sin embargo, parece que el discurso de la “Ruta de la Seda Polar” no se empata con la realidad de las acciones chinas en el Ártico, especialmente porque China ha promovido la apertura de rutas comerciales en contra de las prioridades de otros países en la región, como la protección medioambiental. El capítulo tiene la intención de contribuir a las teorías sobre los bienes públicos globales en razón de que las acciones de China en el Ártico son buenos objetos de estudio que representan el dilema emergente de la provisión de dos bienes públicos que podrían considerarse como opuestos: protección medioambiental y estabilidad comercial, además de que lo anterior podría servir para comprender como China obtiene poder mundial por medio de la provisión de bienes públicos globales.

**Palabras clave:** Ártico, bienes públicos globales, China, Iniciativa Franja y Ruta, Ruta de la Seda Polar

## Introducción

El 6 de mayo de 2019, en la reunión ministerial del Consejo del Ártico en Finlandia, el secretario de Estado, Mike Pompeo, declaró que “las acciones de China [en el Ártico] deben ser vigiladas cercanamente...”.<sup>i</sup> Casi inmediatamente después, académicos y funcionarios chinos reaccionaron abruptamente; uno de ellos afirmó: “los derechos de China en el Ártico no pueden arriesgarse”,<sup>ii</sup> criticando lo dicho por Pompeo. A diferencia de un enfoque pasado chino hacia la región del Ártico, que podría basarse en el interés científico a partir de la exploración del papel de la región en materia de cambio climático y movimientos masivos de corrientes de agua,<sup>iii</sup> el enfoque actual de China hacia el Ártico podría definirse como “estratégico” mientras defiende su presencia frente a la potencia hegemónica mundial que representa Estados Unidos, además de otras potencias regionales.

El acercamiento estratégico de China hacia la región ártica ha sido materializado con el lanzamiento oficial de la “Ruta de la Seda Polar” (RSP) en enero de 2018.<sup>iv</sup> Cabe recordar que en 2013 el presidente chino, Xi Jinping, propuso restaurar la antigua ruta de la seda en Eurasia por medio de la construcción de infraestructura y el financiamiento. Según varios estudios,<sup>v</sup> la “Iniciativa Franja y Ruta” (IFR) es la marca de la política exterior de China, bajo Xi Jinping, conducida hacia la consolidación de una “gran estrategia” y del estatus de “potencia mundial responsable”, y cuyos principales objetivos son mejorar la posición global de China al largo plazo al fortalecer la seguridad fronteriza, asegurar recursos energéticos, relaciones de comercio exterior, influencia geopolítica, mercados y cooperación ganar-ganar.<sup>vi</sup>

Aparentemente, el gobierno chino ha tratado de legitimar las intenciones antes mencionadas por medio de la narrativa de los “bienes públicos globales”. Casi un año después del lanzamiento oficial de la propuesta de la IFR, el ministro chino de relaciones exteriores, Wang Yi, declaró que el proyecto es “el bien público que China ofrece al mundo”.<sup>vii</sup> A partir de este punto, ha sido usual el retrato de la IFR como un bien público global entre círculos académicos y de funcionarios.<sup>viii</sup> Según He,<sup>ix</sup> “la narrativa de bien público global es profunda en tanto implica la esencia de la IFR: la coordinación de acciones colectivas para resolver problemas comunes”. En este sentido, la Iniciativa Franja y Ruta como bien público global pretende llenar el vacío en la falta de liderazgo internacional para la promoción del desarrollo económico global, además de procurar resolver la contradicción entre una demanda internacional creciente de bienes públicos y un poco capacidad de oferta.<sup>x</sup> Además, la narrativa de los bienes públicos globales complementa el principal concepto de política exterior de Xi Jinping, “comunidad humana de destino común” en razón de avalar nuevas formas de provisión de bienes públicos basadas en la cooperación internacional.<sup>xi</sup>

Como estrategia general de China en el Ártico, la RSP sigue los principios de la IFR en el sentido de contribuir a mejorar la posición global de China por medio del aseguramiento de recursos energéticos, influencia geopolítica y relaciones económicas al afianzar rutas comerciales alternativas.<sup>xii</sup> En el “libro blanco” de China sobre asuntos del Ártico se puede leer que el principal objetivo de la RSP es desarrollar las rutas árticas de tráfico marítimo,

así como ofrecer la oportunidad a otros agentes interesados en “construir conjuntamente [la RSP] y facilitar la conectividad y el desarrollo sostenible económico y social del Ártico”.<sup>xiii</sup>

En este texto se argumenta que es posible observar una contradicción teórica entre las intenciones del gobierno chino de construir a la IFR como un bien público global –y, por extensión, a la RSP– y las intenciones de construir infraestructura en el Ártico con fines de abrir rutas marítimas de comercio y consumo de recursos energéticos. Dado todo lo antedicho, la principal pregunta de investigación es ¿cómo el gobierno chino ha armonizado los dos procesos, aparentemente contradictorios, que implica la protección ambiental frente a la construcción de infraestructura en el marco de la Ruta de la Seda Polar? Se argumenta a manera de hipótesis que el gobierno chino ha reconceptualizado la idea de “infraestructura” con el fin de legitimar los proyectos de infraestructura en la RSP, incluso si estos contradicen los principios de un bien público globalmente reconocido, como lo es la sustentabilidad y sostenibilidad ambiental.

Para desarrollo del argumento, el texto se divide en cuatro apartados. En el primero se define “bien público global” y se contrastan algunas definiciones académicas con las del gobierno chino. En el segundo apartado se ofrece una semblanza histórica de la participación de China en asuntos del Ártico, arguyendo que el interés de incrementar su presencia respondió a los reclamos rusos de soberanía en la región polar. En el tercer apartado se analizan algunas acciones de la administración de Xi Jinping en el Ártico, confirmando que la mayoría de ellas se concentran en el desarrollo de la infraestructura y no en la protección medioambiental. En el cuarto y último apartado se ofrecen algunas consideraciones finales.

### Bienes públicos globales: concepto impugnado

Desde su aparición, la idea del “bien público global” (BPG) ha ganado atención y se ha desarrollado conceptualmente. Probablemente, los estudios con mayor autoridad en este sentido son los apoyados y publicados por el Banco Mundial y el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, mismos que definen a los BPG como aquellos productos que brindan beneficios con base en dos características fundamentales en torno a “lo público”: 1) su no-rivalidad –entendiéndose que el consumo del producto por parte del agente A no reduce para el agente B– y 2) su no-exclusividad –entendiéndose que la naturaleza del producto no excluye a algún grupo o agente en particular, por lo que todos lo pueden consumir–, rasgos que inciden en la disponibilidad de los bienes para todos los países, sociedades y generaciones.<sup>xiv</sup> Lo anterior representa lo que un BPG *es*.

Pero, ¿cómo se manifiestan? Es decir, ¿cómo se producen o se proveen? Para responder esto se apoya en los estudios que identifican categorías y tipos de bienes con base, por un lado, en la forma de provisión y, por otro lado, en el tipo de beneficios. En este sentido, se obtiene que los BPG pueden proveerse a partir del esfuerzo agregado de los agentes involucrados, del trabajo de los agentes internacionales más débiles, y/o de los esfuerzos de

un solo agente (hegemonía) o de reducido número de agentes.<sup>xv</sup> Algunos autores definen como “tecnologías de agregación” a estas distintas formas de provisión.<sup>xvi</sup> En el caso de la IFR, se podría observar que este proyecto inició como un esfuerzo de un solo agente (China) que pretende fomentar el esfuerzo agregado de los agentes involucrados.

Siguiendo con la definición conceptual, considerando el tipo de beneficios provistos por los BPG, se obtiene que estos se pueden dividir en seis tipos o categorías: 1) paz y seguridad, estabilidad económica y financiera, 3) eficiencia del mercado, 4) conocimiento e información, 5) sostenibilidad ambiental y 6) salud.<sup>xvii</sup> La IFR no entra en alguna de estas categorías en tanto es un proyecto eminentemente de infraestructura, aun cuando el gobierno chino lo presente como un “bien público global”. Por ello, ¿cuál es el estatus de la infraestructura entre la literatura de los BPG? Primero, las categorías expuestas representan bienes públicos “puros”, lo que implica que cumplen a cabalidad con las características de “lo público” mencionadas en párrafos anteriores. Debido a que la infraestructura presenta varios niveles de rivalidad en su consumo, y que pueden acarrear beneficios económicos para procesos productivos y reproducción de capital,<sup>xviii</sup> podría ser mejor considerarla como una actividad complementaria para la provisión y consumo de los bienes públicos puros. De acuerdo con Ferroni y Mody,<sup>xix</sup> “la mera provisión de bienes públicos internacionales no es suficiente. También se necesita una infraestructura que permita a países en desarrollo la absorción y el uso de dichos bienes”.

Académicos chinos han criticado las definiciones occidentales sobre bienes públicos porque están “muy orientadas al mercado”.<sup>xx</sup> Como se escribió en la introducción, el gobierno chino también ha criticado la falta de una adecuada provisión de bienes públicos en la arena global, y en este sentido la Iniciativa Franja y Ruta apuesta por resolver esta cuestión al fomentar la participación de varios países en la resolución de problemas comunes. Por ejemplo, en el marco de la pandemia por Covid-19, el gobierno chino anunció que “la vacuna será un bien público global” y que “la cooperación internacional deberá fortalecerse para el desarrollo de la vacuna, pruebas clínicas y aplicación”.<sup>xxi</sup> En esta línea, parece que la IFR es un bien público global en razón de la lógica de su provisión y no tanto en relación a los beneficios que provee.

No obstante, según Long y Woolley,<sup>xxii</sup> es importante distinguir críticamente que la idea BPG busca legitimar las fuerzas capitalistas en acción. Es decir, el bien público resulta una fachada para que los bienes privados puedan asegurarse a raíz de las dinámicas capitalistas.<sup>xxiii</sup> La intención de conceptualizar al medio ambiente y a la IFR como “bienes públicos globales” mantiene intacta a lógica capitalista. En este sentido, para propósitos del presente manuscrito se define a la Ruta de la Seda Polar como un bien público global en razón de su apuesta de los esfuerzos agregados por parte de los agentes involucrados, y se define al Ártico como un bien público global debido a que sus condiciones permiten evaluar qué tanta protección, sustentabilidad y sostenibilidad mantiene el medio ambiente global, situación que beneficia al globo.

## Participación de China en asuntos del Ártico: de la ciencia a la estrategia

¿Qué sucede cuando un BPG, definido a partir de su forma de provisión, se enfrenta o se contradice con un BPG definido por los beneficios que ofrece? Y, en relación con el argumento del presente texto, ¿cómo la Ruta de la Seda Polar afecta la participación de China en la protección medioambiental en el Ártico? Para responder estas interrogantes es importante comprender la manera en que el país asiático se ha involucrado en las dinámicas árticas.

Es posible caracterizar la participación china en la región del Ártico en dos fases. La primera es la “fase científica”, que va de 1989 al 2008. Aunque China se unió al Tratado Spitsbergen en 1925, el cual la autoriza a participar en actividades comerciales y de pesca en el Ártico, no fue sino hasta la falta de ratificación de la Convención sobre la Regulación de Actividades sobre Minerales Árticos en 1989 que China formuló su política exterior ártica,<sup>xxiv</sup> misma que reproduce la famosa “estrategia de los 24 caracteres” atribuida a Deng Xiaoping, pero expuesta por Jiang Zemin en un discurso de 1998.<sup>xxv</sup> En 1996 China se volvió miembro del Comité Internacional Científico del Ártico, y en 1999 participó en numerosas expediciones científicas en la región a bordo del buque rompehielos “Dragón de Nieve” (雪龙 *Xuelong*). Finalmente, por medio de su Instituto de Investigación Polar, China estableció la “Estación Ártica Río Amarillo” en 2003 en Svalbard, Noruega.

La segunda fase es la “estratégica”, y va desde el año 2008 a la actualidad. Esta fase se caracteriza por un giro de una postura más científicista a una actitud de corte estratégico, lo cual podría considerarse como una respuesta a la expedición rusa “Arktika” de 2007 al fondo del Polo Norte, además de responder a la posición estadounidense de aceptar los reclamos territoriales rusos en el Ártico.<sup>xxvi</sup> Después de este evento, el gobierno chino percibió una “carrera geopolítica” entre muchos países, por lo que empezó un involucramiento estratégico en la política ártica.<sup>xxvii</sup> En 2005 se firmó el Memorando de Entendimiento entre China e Islandia para la creación de un acuerdo de libre comercio –el primero negociado con un país europeo–, lo cual puede ser indicativo de ser un primer paso a la consolidación de la estrategia ártica de China.<sup>xxviii</sup> Este mismo año, China fue el primer país asiático en ser anfitrión de la “Semana Cumbre de la Ciencia en el Ártico” una conferencia de alto nivel sobre asuntos árticos. En 2006, China solicitó, por primera vez, su inclusión en el Consejo del Ártico como miembro observador. En 2009 se publicó un mapa sobre el Ártico en el que se puede observar cómo China visualiza las jurisdicciones marítimas y fronterizas en la región, y en este mismo año se firmó el “Programa de Cooperación entre las regiones del lejano oriente ruso y Siberia occidental con el noreste de la República Popular de China, 2009-2018”, el cual ha configurado el ritmo de la cooperación ártica sino-rusa.<sup>xxix</sup> En 2010 un funcionario militar de alto nivel declaró que debido a la ausencia de una soberanía plena en el Ártico, por parte de un país en específico, China debería planear una estrategia de mayor presencia.<sup>xxx</sup> En 2013 China se volvió observador del Consejo del Ártico, y en 2018 el gobierno chino emitió su primer libro blanco sobre la región.

**Mapa 1. Jurisdicción marítima y fronteras en el Ártico, 2009<sup>xxxii</sup>**



Lo antes mencionado se enfatiza, pues se considera que el enfoque estratégico de China en torno a la región ártica ha surgido con fuerza en razón de la percepción entre académicos, funcionarios y militares chinos sobre una carrera geopolítica por influencia. Es por esta razón que la inclusión del Ártico en la IFR resulta ser un paso lógico, y en esta línea se ha producido un complejo discurso para legitimar y defender a la Ruta de la Seda Polar.<sup>xxxiii</sup> Pero, este discurso puede no estar vinculado con la realidad en tanto la RSP puede enfrentar problemas para armonizar la construcción de infraestructura y la sostenibilidad ambiental.

#### La materialización de la Ruta de la Seda Polar

En este apartado se analizan las acciones de China en el Ártico, particularmente aquellas ambientales y económicas durante la administración de Xi Jinping. En conjunto, esto representaría la materialización de la Ruta de la Seda Polar, y por ello se argumenta que, en la actualidad, la prioridad de China para la consolidación de la RSP es el comercio por encima de la protección ambiental.

Justo antes del ascenso de Xi Jinping a la presidencia de China, la incipiente participación del país asiático en asuntos del Ártico se limitaba a comprender el estatus de los recursos

naturales de la zona, además de las condiciones geográficas para viajes. Según Wu y Tang,<sup>xxxiii</sup> “China quiere aprovechar el deshielo del Ártico porque contribuirá a ahorrar entre 2 mil y 3,500 millas náuticas desde puertos chinos hasta la costa este de Estados Unidos”. En 2012 se completó exitosamente la quinta expedición ártica de China, y trajo consigo conocimiento sobre los cambios ambientales, condiciones meteorológicas y experiencia práctica acerca del uso de la ruta ártica para futuros viajes por mar.<sup>xxxiv</sup> En este contexto surgió la narrativa “bien público global” para influir en la percepción de que el Ártico es un bien público que necesita la participación del público para su gobernanza.<sup>xxxv</sup> Cabe notar que en 2011 el gobierno chino emitió su libro blanco sobre el cambio climático sin referencias a la situación ambiental ártica.<sup>xxxvi</sup>

Durante el primer año de la administración de Xi Jinping, China realizó dos importantes acciones en el Ártico. La primera es que se convirtió en observador oficial del Consejo del Ártico, lo que implica “derechos en condición de igualdad a China para el desarrollo de las rutas marítimas y recursos del Ártico”.<sup>xxxvii</sup> La segunda acción fue el primer viaje comercial a través de la Ruta Ártica del Norte, realizado por COSCO Yongsheng Group, transportando acero y equipo del puerto de Dalian a Amsterdam.<sup>xxxviii</sup> En 2014 se emitió la “Guía de Navegación Ártica (ruta nororiental)”, lo cual representa un “algo valor económico” porque muestra una manera más rápida de alcanzar las costas europeas por medio del Ártico, en comparación con la ruta por el estrecho de Malaca, ahorrando 2,800 millas náuticas equivalentes a nueve días de viaje.<sup>xxxix</sup> Como puede observarse, en relación con el Ártico los primeros años de Xi Jinping se han caracterizado por las prioridades comerciales.

Probablemente a manera de reacción ante las críticas occidentales, sobre la presencia china en el Ártico, la narrativa oficial del gobierno chino empezó a enfatizar las preocupaciones sobre el medio ambiente. Según algunos académicos chinos, “las investigaciones científicas de China sobre el cambio climático y la situación medioambiental en torno al Ártico es una de las más grandes prioridades en asuntos árticos”.<sup>xl</sup> Esta incipiente narrativa se contrasta con el segundo viaje de COSCO Yongsheng Group al Ártico –el cual también representó ser la primera vez que una embarcación china realiza un viaje redondo China-Europa-China–,<sup>xli</sup> aunado a la publicación de la “Guía de Navegación Ártica (ruta Noroccidental)” por parte del Centro de Seguridad Marítima del Mar de China, dependiente del Ministerio de Transporte.<sup>xlii</sup> Este año fue testigo de la vinculación, por primera vez, entre la ruta ártica y la Iniciativa Franja y Ruta debido a que contribuiría a mejorar las promociones de las exportaciones chinas hacia Europa.<sup>xliii</sup>

A pesar de las sendas acciones comerciales chinas, el gobierno chino continuó produciendo una narrativa que subraya las preocupaciones medioambientales en torno al Ártico. En 2016, el documental *Arctic, Arctic!* fue emitido con el propósito de aumentar la conciencia ambiental ártica,<sup>xliv</sup> aunque, eso sí, se transmitió vía el Canal Financiero de la Televisión Central. De igual manera, China estableció el “Estación Ártica” –primer satélite terrestre allende las fronteras– y completó exitosamente su séptima expedición científica a bordo del rompehielos “Dragón de Nieve”.<sup>xlv</sup> Es probable que estas fueran las últimas acciones

importantes de la administración de Xi Jinping sobre el Ártico, ya que en los años subsecuentes las prioridades comerciales se incrementaron.

El 2017 fue importante porque el gobierno chino emitió el libro blanco en el que explica, oficialmente, el significado, la práctica y la contribución de la Iniciativa Franja y Ruta. En este documento se puede leer que la IFR

[...] convoca a la coordinación política, conectividad de infraestructura e instalaciones, libre comercio, integración financiera y vínculos pueblo-a-pueblo más cercanos. Además, se promueve la cooperación en áreas clave, como conectividad, producción de capacidades, comercio e inversiones e intercambios culturales y de pueblo-a-pueblo.<sup>xlvi</sup>

Si bien el documento también invita a mejorar la cooperación y a la creación de mecanismos que contribuyan a la protección del medio ambiente, esto parece más un asunto tangencial porque no se incluye entre las principales áreas de cooperación. Sobra decir que el Ártico está ausente en el documento.

También, en 2017 una embarcación semi-sumergible de la empresa china COSCO Shipping Co. Ltd. realizó su primer viaje ártico a través de la ruta nororiental, con cargamentos de equipo hacia el puerto Sabetta para el proyecto ruso LNG Yamal, aunado a la embarcación comercial china “Tianjin” que partió de Dinamarca y Rusia con equipo eólico y módulos para trenes.<sup>xlvii</sup> Al mismo tiempo, la octava expedición científica china en el Ártico se completó exitosamente, siendo su principal logro la investigación para comprender el estado y dinámicas del océano ártico; esta expedición fue la primera enmarcada como parte de la Ruta de la Seda Polar.<sup>xlviii</sup> En 2018 se realizó la novena expedición científica para estudiar la relación gas-hielo-agua, probablemente con el objetivo de saber cómo aprovechar los recursos de gas natural en el área.<sup>xlix</sup> En 2019 se realizó la décima expedición científica para analizar el estatus y papel que las aguas árticas desempeñan en el cambio climático global.<sup>l</sup> A pesar de los impactos de la pandemia por Covid-19 –aunque es cierto que China recuperó pronto su “normalidad” –, el 2020 representó otro punto de inflexión para la presencia del país asiático en la región ártica, ya que el primer rompehielos de fabricación totalmente china, el “Dragon de Nieve 2”, abandonó Shanghái en julio para embarcarse a la región con el fin de investigar la biodiversidad ártica y los ecosistemas en aras de una mejor comprensión de los efectos del cambio climático, y en diciembre del mismo año el gobierno chino anunció el lanzamiento de su primer satélite con tecnología de radar de apertura sintética para monitoreo del Ártico, sumándose al microsatélite “Jingshi 1” que se lanzó en 2019 para rastreo de las tasas de deshielo.<sup>li</sup>

Aun cuando es observable una preocupación sobre la situación ambiental ártica, y el impacto del cambio climático en el polo norte, en el primer libro blanco chino sobre asuntos del Ártico, la introducción de la Ruta de la Seda Polar está específicamente enfocada en el desarrollo de las rutas comerciales árticas, y convoca a la construcción conjunta de la infraestructura necesaria para dichas rutas.<sup>lii</sup> Aquí es posible ver la invitación para los esfuerzos agregados de los agentes involucrados en la construcción de la RSP, o en la provisión de un bien público global. En el documento *Guidance on Promoting Green*

*Belt and Road*<sup>liii</sup> no se menciona alguna invitación o fomento de esfuerzos agregados para la protección medioambiental ártica con base en la IFR. Por ello, es posible afirmar que la Ruta de la Seda Polar es percibida por China como un bien público global debido a la necesidad de acciones colectivas para su consolidación, postura contrastante con el bien público global que representa ser el medio ambiente en el sentido de los beneficios que trae consigo, aunque ello no corresponde a los objetivos de la IFR. En pocas palabras, ambas acciones –Ruta de la Seda Polar y protección del medio ambiente en el Ártico– son opuestas, y Beijing ha favorecido la primera en detrimento de la segunda.

**Figura 1. Participación de China en acuerdos y tratados internacionales vinculados con el Ártico**<sup>liv</sup>

<i>Acuerdo</i>	<i>Estatus</i>
Svalbard Treaty	Ratificación (1925)
The International Convention for the Regulation of Whaling (1946)	Ingreso (1980)
Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora (1973)	Ingreso (1981)
Agreement on the Conservation of Polar Bears (1973)	
The Convention on Long-range Transboundary Air Pollution (1979)	
Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (1991)	
United Nations Framework Convention on Climate Change (1992)	Ratificación (1993)
(UN) Convention on Biological Diversity (1992)	Ratificación (1993)
Kyoto Protocol (1997)	Aprobación (2002)
Stockholm Convention on Persistent Organic Pollutants (2001)	Ratificación (2004)
UNEP Minamata Convention on Mercury (2013)	Ratificación (2016)
Agreement on Cooperation on Marine Oil Pollution Preparedness and Response in the Arctic (2013)	

Es verdad que China ha mejorado sus contribuciones a la protección al medio ambiente global y la mitigación de efectos nocivos productos del calentamiento global, sobre todo a partir del uso de energías alternativas y de ofrecer certidumbre al mundo sobre sus compromisos medioambientales en respuesta a la retirada estadounidense del Acuerdo de París.<sup>lv</sup> No obstante, las acciones medioambientales de China no son tan contundentes o significativas en el Ártico como lo podrían ser en el resto del mundo. China no ha ratificado algunos tratados clave en la materia, particularmente aquellos que implican contaminación.

#### Consideraciones finales

Como se argumentó en párrafos anteriores, la lógica capitalista es innegable en la formulación del concepto “bien público global”. La provisión, sostenibilidad y

sustentabilidad del medio ambiente como bien público global se hace efectiva en tanto permita la continuación de las fuerzas capitalistas globales. Esta idea, y el hecho de que China se vea a sí misma como uno de los países más afectados por el cambio climático, permitirían explicar por qué el país asiático apoya la protección medioambiental global.

Sin embargo, dada las necesidades chinas de mantener su desarrollo económico, sus recursos energéticos y de una estabilidad económica global, la formulación de la Iniciativa Franja y Ruta ha priorizado la construcción colectiva y la edificación de infraestructura, relegando la protección medioambiental a un segundo término. En términos de la Ruta de la Seda Polar, las necesidades chinas se reproducen y se empatan con las fuerzas capitalistas globales en acción. La IFR, y la RSP por extensión, aparecen como bienes públicos globales porque China promueve los esfuerzos agregados de sus participantes, lo que al final puede implicar beneficios o ganancias a los agentes involucrados.

El gobierno chino ha conceptualizado la idea de “infraestructura” como un bien público con el fin de legitimar cualquier proyecto de infraestructura en el marco de la RSP, ello en razón de que los proyectos deben ser colectivamente construidos. Pero, como se ha intentado demostrar en el texto, las acciones China en aras de la materialización de la Ruta de la Seda Polar se han concentrado, principalmente, en la investigación científica y en la apertura de rutas comerciales, exponiendo pocas acciones hacia el fomento de la acción colectiva para la protección medioambiental. En otras palabras, por un lado, para China es conveniente apoyar la idea de la protección ambiental como un bien público global porque representa el compromiso de una “potencia mundial responsable”,<sup>lvi</sup> y, por otro lado, la promoción china de acciones colectivas para la construcción conjunta de la IFR se ajusta a la idea de los BPG porque implican esfuerzos agregados y cooperación internacional. En consecuencia, la Ruta de la Seda Polar como marca de la política exterior de Xi Jinping podría pasar a la historia por la manera en que se promovió, y no por los beneficios que trajo.

---

<sup>i</sup> JOHNSON Simon: “Pompeo: Russia is ‘aggressive’ in Arctic, China's work there also needs watching.” *Reuters*, 6 de mayo de 2019, <https://www.reuters.com/article/us-finland-arctic-council/pompeo-russia-is-aggressive-in-arctic-chinas-work-there-also-needs-watching-idUSKCN1SC1AY>

<sup>ii</sup> LAN Xinzhen: “China’s rights in the Arctic cannot be compromised 中国在北极的权利不容受损.” *Beijing Review*, 8 de mayo de 2019, [http://www.beijingreview.com.cn/shishi/201905/t20190508\\_800167257.html](http://www.beijingreview.com.cn/shishi/201905/t20190508_800167257.html)

<sup>iii</sup> ZHOU Libo: “Arctic scientific expedition [北极科学考察].” *Science and Technology Review*, vol. 18 no. 6, 2000, pp. 18-24.

<sup>iv</sup> THE STATE COUNCIL: “Full text: China’s Arctic Policy.” *The State Council of the People’s Republic of China*, enero de 2018.

<sup>v</sup> ANDORNINO Giovanni B.: “The Belt and Road Initiative in China’s Emerging Grand Strategy of Connective Leadership.” *China & World Economy*, vol. 25, no. 5, 2017, pp. 4-22. FALLON Theresa: “The New Silk Road: Xi Jinping’s Grand Strategy for Eurasia.” *American Foreign Policy Interests*, no. 37, 2015, pp. 140-147. GAN Junxian y MAO Yan: China’s New Silk Road: Where Does It Lead?” *Asian Perspective*, no. 40, 2016, pp. 105-130. LO Chi: “China’s Silk Road Strategy.” *The International Economy*, vol. 29, no. 4, 2015, p. 54. ZHOU Fangye:

- “Responsibilities of China as a major country and the Belt and Road.” En CAI Fang y NOLAN, Peter (eds.): *Routledge Handbook of the Belt and Road*, Routledge, Oxon y Nueva York, 2019, pp. 27-32.
- <sup>vi</sup> LIANG Haoguang y ZHANG Yaojun: *The Theoretical System of Belt and Road Initiative*, People’s Publishing Press y Springer, Singapur, 2019. ROILLAND Nadège: *China’s Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative*. National Bureau of Asian Research, Washington DC, 2017, pp. 110-118. SUN Jie: “The importance of the One Belt One Road Chinese initiative and its features.” En OROPEZA, Arturo (coord.): *China BRI o el nuevo camino de la seda*. Instituto de Investigaciones Jurídicas-UNAM, Mexico DF, 2018, pp. 83-96. WANG Yuzhu y LI Shicheng: “The Belt and Road Initiative Framework.” CAI Fang y NOLAN, Peter (eds.): *Routledge Handbook of the Belt and Road*, Routledge, Oxon y Nueva York, 2019, pp. 99-105.
- <sup>vii</sup> CHINA NEWS: “Wang Yi: ‘The Belt and Road’ idea is the public good that China provides to the world 王毅: “一带一路”构想是中国向世界提供的公共产品.” *China News*, 13 de marzo de 2015, <http://www.chinanews.com/gn/2015/03-23/7151640.shtml>.
- <sup>viii</sup> CHINESE SOCIETY FOR INTERNACIONAL ECONOMIC COOPERATION: “The ‘Belt and Road’ Initiative: from project to system’s construction ‘一带一路’倡议从项目推进到制度构建.” *Ministry of Commerce of the People’s Republic of China*, 28 de febrero de 2017, <http://cafic.mofcom.gov.cn/article/tongjipecixun/201702/20170202524265.shtml>. FAN Lei: “Soft public goods and the future of the ‘Belt and Road’ Initiative.” *State Council Information Office Website*, 10 de diciembre de 2015, <http://www.scio.gov.cn/ztk/wh/slx/31215/Document/1458824/1458824.htm>. HUANG He: “‘One Belt One Road’ Strategy from the Perspective of Global Public Goods 公共产品视角下的‘一带一路’.” *World Economy and Politics*, no. 6, 2015, pp. 138-155. HUANG He y DAI Liting: “Public Goods of the ‘Belt and Road’ Initiative and Major Country Diplomacy with Chinese Characteristics ‘一带一路’公共产品与中国特色大国外交.” *Pacific Journal*, vol. 26, no. 8, 2018, pp. 50-61., INTERNATIONAL CURRENCY INSTITUTE OF RENMIN UNIVERSITY OF CHINA: “China’s provision of global public goods in the construction of the ‘Belt and Road’ Initiative 中国在‘一带一路’建设中提供的全球公共物品.” *Xinhua*, 22 de junio de 2015, [http://www.xinhuanet.com/politics/2015-06/22/c\\_127937046.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/2015-06/22/c_127937046.htm).
- <sup>ix</sup> HE Chi: “The Belt and Road Initiative as a Global Public Good: Implications for International Law.” En SHAN Wenhua, NUOTIO Kimmo y ZHANG, Kangle (eds.): *Normative Readings of the Belt and Road Initiative. Road to New Paradigms*, Springer, Cham, 2018, p. 86.
- <sup>x</sup> CHEN Zhimin y ZHANG Xueying: “Chinese conception of the world order in a turbulent Trump era.” *The Pacific Review*, vol. 33, no. 3-4, 2020, pp. 438-468., MENG Yuqun Y TANG Chudong: “International Public Goods Supply: Institutional Arrangements and Global Governance under Aggregate Technology 国际公共产品供给: 加总技术下的制度安排与全球治理.” *The Paper*, 14 de junio de 2018, [https://www.thepaper.cn/newsDetail\\_forward\\_2070338](https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_2070338). WANG Yonghuan: “Going Chinese-style | Why do Chinese companies’ investments in the Arctic cause Western doubts? 中国式走出去 | 中国企业投资北极地区, 为何引发西方疑虑?” *The Paper*, 5 de agosto de 2015, [https://www.thepaper.cn/newsDetail\\_forward\\_1360603](https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1360603).
- <sup>xi</sup> CAI Fang: “Foreword”. En CAI Fang y NOLAN, Peter (eds.): *Routledge Handbook of the Belt and Road*, Routledge, Oxon y Nueva York, 2019, p. xix, LIANG Haoguang y ZHANG Yaojun: *The Theoretical System of Belt and Road Initiative*. People’s Publishing Press y Springer, Singapur, 2019, p. 21
- <sup>xii</sup> CHEN Gang: “China’s Emerging Arctic Strategy.” *The Polar Journal*, vol. 2, no. 2, 2012, pp. 358-371. LI Xing y BERTELSEN, Rasmus Gjedssø: “The drivers of Chinese Arctic interests: political stability and energy and transportation security.” En *Arctic Yearbook 2013*, <https://arcticyearbook.com/arctic-yearbook/2013/2013-scholarly-papers/33-the-drivers-of-chinese-arctic-interests-political-stability-and-energy-and-transportation-security>
- <sup>xiii</sup> THE STATE COUNCIL: “Full text: China’s Arctic Policy.” *The State Council of the People’s Republic of China*, enero de 2018.
- <sup>xiv</sup> MORRISEY, Oliver, TE VELDE, Dirk Willem y HEWITT, Adrian: “Defining International Public Goods: Conceptual Issues.” En FERRONI, Marco y MODY, Ashoka (eds.): *International Public Goods. Incentives, Measurement, and Financing*, Kluwer Academic Publishers y The World Bank, Dordrecht y Washington DC, 2002, p. 48. KAUL, Inge, GRUNBERG, Isabelle y STERN, Marc A.: “Defining Global Public Goods.” En KAUL, Inge, GRUNBERG, Isabelle y STERN, Marc A. (eds): *Global Public Goods. International Cooperation for the 21<sup>st</sup> Century*, Oxford University Press y United Nations Development Programme, Nueva York y Oxford, 1999, pp. 2-3.

---

KAUL, Inge y MENDOZA, Ronald U.: “Advancing the Concept of Public Goods.” En KAUL, Inge, CONCEIÇÃO, Pedro, LE GOULVEN, Katell y MENDOZA, Ronald U. (eds.): *Providing Global Public Goods. Managing Globalization*, Oxford University Press y United Nations Development Programme, Nueva York y Oxford, 2003, p. 95.

<sup>xv</sup> BARRETT, Scott: *Why Cooperate? The Incentive to Supply Global Public Goods*, Oxford University Press, Oxford, 2007. BODANSKY, Daniel: “What’s in a Concept? Global Public Goods, International Law, and Legitimacy.” *The European Journal of International Law*, vol. 23, no. 3, 2012, pp. 658-665. HIRSHLEIFER, Jack: “From weakest-link to best-shot: The voluntary provision of public goods”, *Public Choice*, no. 41, 1983, pp. 371-386. ESCRIBANO FRANCÉS, Gonzalo: “Provisión de bienes públicos globales y economía política internacional”, *AFDUAM*, no. 16, 2012, pp. 39-54.

<sup>xvi</sup> GARCÍA-ARIAS, J.: Un nuevo marco de análisis para los bienes públicos: la Teoría de los Bienes Públicos Globales”, *Estudios de Economía Aplicada*, vol. 22, no. 2, 2014, pp. 187-212.

<sup>xvii</sup> KAUL, Inge y MENDOZA, Ronald U.: “Advancing the Concept of Public Goods.” En KAUL, Inge, CONCEIÇÃO, Pedro, LE GOULVEN, Katell y MENDOZA, Ronald U. (eds.): *Providing Global Public Goods. Managing Globalization*, Oxford University Press y United Nations Development Programme, Nueva York y Oxford, 2003, p. 98, KAUL, Inge, GRUNBERG, Isabelle y STERN, Marc A.: “Defining Global Public Goods.” En KAUL, Inge, GRUNBERG, Isabelle y STERN, Marc A. (eds.): *Global Public Goods. International Cooperation for the 21<sup>st</sup> Century*, Oxford University Press y United Nations Development Programme, Nueva York y Oxford, 1999. MORRISEY, Oliver, TE VELDE, Dirk Willem y HEWITT, Adrian: “Defining International Public Goods: Conceptual Issues.” En FERRONI, Marco y MODY, Ashoka (eds.): *International Public Goods. Incentives, Measurement, and Financing*, Kluwer Academic Publishers y The World Bank, Dordrecht y Washington DC, 2002, p. 48

<sup>xviii</sup> CONRAD, Klaus y SEITZ, Helmut: “The economic benefits of public infrastructure.” *Applied Economics*, vol. 26, no. 4, 1994: 303-311. DUFFY-DENO, Kevin T., y EBERTS, Randall, W.: “Public Infrastructure and Regional Economic Development: A Simultaneous Equations Approach.” *Journal of Urban Economics*, vol. 30, no. 3, 1991, pp. 329-343., GLOOM, Gerhard y RAVIKUMAR, Balasubrahmanian: “Public investment in infrastructure in a simple growth model.” *Journal of Economic Dynamics and Control*, vol. 18, no. 6, 1994, pp. 1173-1187.

<sup>xix</sup> FERRONI, Marco y MODY, Ashoka (eds.): *International Public Goods. Incentives, Measurement, and Financing*, Kluwer Academic Publishers y The World Bank, Dordrecht y Washington DC, 2002, p. 5.

<sup>xx</sup> QIN, Ying: “On the essence of Public Goods and the Limitations of Public Goods Theory 论公共产品的本质 兼论公共产品理论的局限性.” *The Economist*, vol. 3, no. 3, 2006, pp. 77-82., YANG, Jing: “From ‘Social Common Needs’ Thought to ‘Common Needs’ Theory – Critical Transcendence of Western ‘Public Goods’ Theory 从 ‘社会共同需要’ 思想到 ‘共需品’ 理论——对西方 ‘公共产品’ 理论的批判性超越. *Teach and Research*, vol. 50, no. 3, 2016, pp. 42-49.

<sup>xxi</sup> XINHUA: “Update: China to make COVID-19 vaccine global public good: official.” *Xinhua*, 6 de junio de 2020, [http://www.xinhuanet.com/english/2020-06/07/c\\_139121625.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2020-06/07/c_139121625.htm).

<sup>xxii</sup> LONG, David y WOOLLEY, Frances: “Global public goods: Critique of a UN discourse.” *Global Governance*, vol. 15, no. 1, 2009, pp. 107-122.

<sup>xxiii</sup> SASSEN, Saskia: *Territory Authority Rights. From Medieval to Global Assemblages*. Princeton University Press, Princeton, 2006, pp. 187-203.

<sup>xxiv</sup> BRADY, Anne-Marie: *China as a Polar Great Power*, Cambridge University Press, Washington DC, 2017, p. 34.

<sup>xxv</sup> También denominada estrategia *Taoguang yanghui* (韬光养晦), se refiere a la “observación tranquila, aseguramiento de nuestra posición, lidiar tranquilamente con los asuntos, nunca buscar el liderazgo, esconder nuestra distinción y apreciar nuestra furtividad, alcanzar objetivos”. Véase CHEN Dingding y WANG Jianwei: “Lying Low No More? China’s New Thinking on the *Tao Guang Yang Hui* Strategy.” *China: An International Journal*, vol. 9, no. 2, 2011, pp. 195-216.

<sup>xxvi</sup> JAKOBSON, Linda y PENG Jingchao: “Motives behind China’s Arctic activities.” *China’s Arctic Aspirations*, Stockholm International Peace Research Institute, 2012, 11-18.

<sup>xxvii</sup> SHI, Weihua: “Antarctic Politics and Analysis 南极政治及浅析.” *Chinese Journal of Polar Research*, vol. 21, no. 2, 2009, 160-166. TANG Guoqiang: “Arctic Issues and China’s Policy.” *International Studies*, 6 de febrero de 2013. [http://www.cis.org.cn/gvzz/2013-02/06/content\\_5727672.htm](http://www.cis.org.cn/gvzz/2013-02/06/content_5727672.htm).

<sup>xxviii</sup> SU Ping y LANTEIGNE, Marc: “China’s Developing Arctic Policies: Myths and Misconceptions.” *Journal of China and International Relations*, vol. 3, no. 1, 2015, 1-25.

- 
- xxxix ALEXEEVA, Olga y LASERRE, Frédéric: “The Snow Dragon: China’s Strategies in the Arctic.” *China Perspectives*, no. 3, 2012: <http://journals.openedition.org/chinaperspectives/5958>.
- xxx CHINA NEWS NETWORK: “Major General: in the development of the Arctic Ocean, China cannot be ‘left out’ 海军少将：开发北冰洋 中国不可‘缺位’.” *China News Service*, 3 de marzo a 2010. <http://www.chinanews.com/gn/news/2010/03-05/2154039.shtml>.
- xxxix SUN Li: “Eight countries covet the Arctic. China cannot be left out of the matter.” *China Military Picture Center*, 26 de agosto de 2009, [http://photo.81.cn/jqsj/2009-08/26/content\\_5577748.htm](http://photo.81.cn/jqsj/2009-08/26/content_5577748.htm).
- xxxix WOON, Chih Yuan: “Framing the ‘Polar Silk Road’ (冰上丝绸之路): Critical geopolitics, Chinese scholars and the (Re) Positionings of China’s Arctic interests.” *Political Geography*, vol. 78, no. 102141, 2020, 1-10.
- xxxix WU Yao y TANG Wei: “Arctic’s exploitation, is China really there? 北极开发，中国真的来了吗？” *The Paper*, 20 de marzo de 2012, [http://paper.people.com.cn/rmwz/html/2012-09/01/content\\_1113745.htm?div=-1](http://paper.people.com.cn/rmwz/html/2012-09/01/content_1113745.htm?div=-1).
- xxxix GOVERNMENT OF THE PEOPLE’S REPUBLIC OF CHINA: “China’s fifth Arctic expedition team successfully completed the mission and returned triumphantly 中国第五次北极科考队圆满完成考察任务凯旋归来.” *The Central People’s Government of the People’s Republic of China*, 7 de septiembre de 2012. [http://www.gov.cn/jrzq/2012-09/27/content\\_2234257.htm](http://www.gov.cn/jrzq/2012-09/27/content_2234257.htm).
- xxxix CHEN Gang. 2012. “China’s Emerging Arctic Strategy.” *The Polar Journal*, vol. 2, no. 2, 358-371.
- xxxix THE STATE COUNCIL: “China’s Policies and Actions for Addressing Climate Change.” *Information Office of the State Council the People’s Republic of China*, noviembre de 2011, <http://www.scio.gov.cn/zfbps/ndhf/2011/Document/1052718/1052718.htm>.
- xxxix XINHUA: “Why did China join the ‘Arctic Club’? 中国为何加入“北极俱乐部”？” *Xinhua Global Cube 35*, 20 de mayo de 2013, <http://www.xinhuanet.com/world/jrch/20130520.htm>.
- xxxix ECONOMIC AND COMMERCIAL COUNSELLOR’S OFFICE IN NORWAY: “Prospects for commercial operation in the Arctic waterway 北极航道商业化运营的前景.” *Ministry of Commerce of the People’s Republic of China*, 9 de septiembre de 2013, <http://www.mofcom.gov.cn/article/i/dxfw/jlyd/201309/20130900299022.shtml>.
- xxxix SHIPPING INDUSTRY: “China clears the Arctic canal; in comparison to the Malacca canal it saves 9 days 中国开通北极航道比过马六甲省 9 天。” *Shipping Industry*, 23 de junio de 2014, [http://www.ship.sh/news\\_detail.php?id=12950](http://www.ship.sh/news_detail.php?id=12950).
- xl WANG Yonghuan: “Going Chinese-style | Why do Chinese companies’ investments in the Arctic cause Western doubts? 中国式走出去 | 中国企业投资北极地区，为何引发西方疑虑？” *The Paper*, 5 de Agosto de 2015, [https://www.thepaper.cn/newsDetail\\_forward\\_1360603](https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1360603).
- xli XINHUA: “Arctic waterway is expected to become a new golden waterway for prosperous Sino-European trade 北极航道有望成为繁荣中欧贸易新的黄金水道。” *Xinhua*, 24 de octubre de 2015, [http://www.xinhuanet.com/world/2015-10/24/c\\_128354115.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2015-10/24/c_128354115.htm).
- xlii CHINA’S SHIPOWNERS’ ASSOCIATION: “The world’s first Chinese version of the ‘Arctic Navigation Guide (Northwest Passage)’ ready for publication 全球首部中文版《北极航行指南（西北航道）》将发布.” *China’s Shipowner’s Association*, 4 de diciembre de 2015, <http://www.csoa.cn/doc/6224.jsp>.
- xlii XINHUA: “Arctic waterway is expected to become a new golden waterway for prosperous Sino-European trade 北极航道有望成为繁荣中欧贸易新的黄金水道。” *Xinhua*, 24 de octubre de 2015, [http://www.xinhuanet.com/world/2015-10/24/c\\_128354115.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2015-10/24/c_128354115.htm).
- xliii CHINA NEWS NETWORK: “‘Arctic, Arctic!’ What is behind the creation of the documentary 北极，北极！纪录片创作幕后的那些事.” *China News Network*, 2 de mayo de 2016, <http://www.chinanews.com/cul/2016/05-02/7855559.shtml>.

- 
- <sup>xlv</sup> CAN NEWS: “China Arctic Station is completed: it will improve data acquisition 中国遥感卫星地面站北极站建成：提高数据获取能力。” *CAN News*, 16 de diciembre de 2016. <http://www.cannews.com.cn/2016/1216/161621.shtml>. THE PAPER: “China's seventh Arctic expedition on July 11: 128 people aboard, it will last 78 days 中国第七次北极科考 7 月 11 日出征：128 人将历时 78 天。” *The Paper*, 8 de julio de 2016, [https://www.thepaper.cn/newsDetail\\_forward\\_1495745](https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1495745).
- <sup>xlvi</sup> OFFICE OF THE LEADING GROUP FOR THE BELT AND ROAD INITIATIVE: “Building the Belt and Road: Concept, Practice and China’s Contribution” *Belt and Road Portal*, 11 de mayo de 2017. Beijing: Foreign Languages Press Co. Ltd. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSSydylyw/201705/201705110537027.pdf>, p. 18.
- <sup>xlvii</sup> CCPIT: “The second ship of COSCO Shipping made its first voyage to the Arctic Northeast Passage 中远海运第二艘船舶首航北极东北航道。” *China Council for the Promotion of International Trade*, 11 de Agosto de 2017. [http://www.ccpit.org/Contents/Channel\\_3529/2016/0811/682615/content\\_682615.htm](http://www.ccpit.org/Contents/Channel_3529/2016/0811/682615/content_682615.htm). CHINA ECONOMIC NEWS: “This year there will be six merchant ships crossing the Arctic 今年我国将有 6 艘商船穿越北极航道。” *China Economic News*, 1 de septiembre de 2017. [http://www.ce.cn/cysc/jtys/haiyun/201709/01/t20170901\\_25612637.shtml](http://www.ce.cn/cysc/jtys/haiyun/201709/01/t20170901_25612637.shtml).
- <sup>xlviii</sup> MINISTRY OF NATURAL RESOURCES: “The 8th Arctic Scientific Expedition in China 中国第 8 次北极科学考察》” *Ministry of Natural Resources of the People’s Republic of China*, 10 de octubre de 2017, [http://www.mnr.gov.cn/dt/hy/201710/t20171013\\_2333317.html](http://www.mnr.gov.cn/dt/hy/201710/t20171013_2333317.html).
- <sup>xlix</sup> XINHUA: “Icebreaker sets sail on China's 9th Arctic research expedition.” *Xinhua*, 20 de julio de 2018, [http://www.xinhuanet.com/english/2018-07/20/c\\_137337962.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-07/20/c_137337962.htm).
- <sup>l</sup> XINHUA: “The vessel ‘Xianyanghong 01’ sailed for China’s 10th Arctic expedition ‘向阳红 01’船起航执行中国第 10 次北极考察.” *Xinhua*, 10 de agosto de 2019. [http://www.xinhuanet.com/2019-08/10/c\\_1124860463.htm](http://www.xinhuanet.com/2019-08/10/c_1124860463.htm).
- <sup>li</sup> WOODY, Christopher: “China's first homemade icebreaker heads to the Arctic as Trump looks for 10 more of them from 'a certain place’”, *Insider*, 22 de julio de 2020, <https://www.businessinsider.com/china-xuelong-2-icebreaker-arctic-trump-deals-for-more-2020-7?r=MX&IR=T>. HUMPERT, Malte: “China to Launch Satellite to Monitor Arctic Shipping Routes”, *High North News*, 8 de diciembre de 2020, <https://www.highnorthnews.com/en/china-launch-satellite-monitor-arctic-shipping-routes>.
- <sup>lii</sup> THE STATE COUNCIL: “Full text: China’s Arctic Policy.” *The State Council of the People’s Republic of China*, enero de 2018, [http://english.www.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm).
- <sup>liii</sup> BELT AND ROAD PORTAL: “Guidance on Promoting Green Belt and Road.” *Belt and Road Portal*, 8 de mayo de 2017, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/12479.htm>.
- <sup>liv</sup> ARCTIC PORTAL: *International Agreements*, sin fecha, <https://arcticportal.org/arctic-governance/international-agreements>.
- <sup>lv</sup> Véase TZILI-APANGO, Eduardo: “China y el bien público global del medio ambiente: construcción de hegemonía”. En Tzili-Apango, Eduardo, León-Manríquez, José Luis y Pérez-Gavilán Rojas, Graciela (coords.): *Asia-Pacífico: poder y prosperidad en la era de la desglobalización*, Bonilla Artiga Editores y Universidad Autónoma Metropolitana -Xochimilco, Ciudad de México, 2020, pp. 323-348.
- <sup>lvi</sup> En este sentido se coincide con KOPRA, Sanna: “China, Great Power Responsibility and Arctic Security.” En HEININEN, Lassi y EXNER-PIROT Heather (eds.): *Climate Change and Arctic Security. Searching for a Paradigm Shift*, Springer, Cham, 2019, pp. 33-52.