



ISTOCK.COM/RNMITRA

Todos los caminos conducen a Beijing

Cómo China está tratando de hacer una nueva versión del mundo

RICHARD PALMER [14/10/2016](#)

China tiene el propósito de poner mil billones de dólares en un ambicioso proyecto para rehacer el mundo. Su meta es una revolución en el comercio, de una forma que el mundo rara vez ha visto. Busca en última instancia hacer que la cultura y el lenguaje chino sea tan dominante y generalizado como lo es el idioma inglés actualmente.

En un proyecto más ambicioso incluso que los \$120 billones de dólares del Plan Marshall (en dinero de hoy), China pretende restaurar las rutas de comercio entre Europa y Oriente, colectivamente conocidas como la Ruta de la Seda. Esto transformaría no sólo la economía global sino también el poder global. El declive de la Ruta de la Seda fue uno de los eventos más importantes en la historia. Al reconstruirlo, China tiene como objetivo forjar un nuevo sistema económico.

China está construyendo un “imperio geo-económico”. “La gigantesca iniciativa de China... aparece como la creación de un nuevo orden mundial que desafía el existente status quo del orden mundial occidental dominado por Estados Unidos”, escribió Amrita Jash, editor en jefe en *IndraStra Global* e investigador principal en el Centro para Estudios Asiáticos de Oriente en la Universidad de Jawaharlal Nehru (Foro de Asuntos Internacionales, Invierno 2016).

Una vez “fue posible navegar desde Southampton, Londres o Liverpool hacia el otro lado del mundo sin dejar territorio británico”, escribe Peter Frankopan, investigador principal de la Universidad de Oxford, en su libro *The Silk Roads: A New History of the World* [Las Rutas de la Seda: Una nueva historia del mundo]. “Hoy, son los chinos los que pueden hacer una cosa similar”.

Esto está lejos de hacerse de una posición en la política de mercado. Esto es acerca de dominio global.

La revolución de Colón

Por miles de años, florecientes rutas de comercio conectaron a Europa y Oriente. Hace más de 2.600 años, la plata de Egipto, cedro del Líbano, marfil de la India y turquesa de Khwarezm cerca del Mar Aral viajaron a lo largo de las rutas persas—rutas que fueron la envidia de las naciones circundantes. Cientos de años *antes* de eso, algunos de los imperios más antiguos conocidos en la historia—el antiguo Egipto, el Imperio Akkadiano y la civilización del Valle del Indo—casi de seguro tuvieron algún comercio uno con el otro a través de esta región.

Monedas romanas han sido encontradas tan lejos como China y Corea. Plinio el Viejo se quejaba de que Roma gastaba 100 millones de sestercios al año en mercancías de Oriente. “Esta asombrosa suma representaba cerca de la mitad de la acuñación de moneda anual del imperio y más del 10 por ciento de su presupuesto anual”, escribe Frankopan. “Pero insólitamente, no parece haber sido tremendamente exagerado”.

Este enorme intercambio económico continuó por siglos. Varios imperios persas y musulmanes, los mongoles, Tamerlán [líder turco-mongol] y los otomanos se hicieron ricos con este comercio. Así sucedió con los vikingos y después con Venecia y otras ciudades-estados. El control de las rutas comerciales entre Europa y China significaba riqueza y poder. Los cruzados preferían conquistar ciudades que controlaban el comercio con Oriente incluso más de lo que les preocupaba conquistar Jerusalén. El flujo de dinero y mercancías—y gente—era vasto: Frankopan estima que alrededor del año 1000 d.c, al menos medio millón de esclavos se negociaban anualmente a lo largo de estos caminos.

Durante gran parte de la historia, Oriente Medio y Asia Central albergaron a los imperios más grandes del mundo.

Entonces vino la Era de la Exploración.

Esta era, tipificada por los viajes de Cristóbal Colón, literalmente cambió al mundo. El descubrimiento de un continente en general desconocido para Europa fue revolucionario. Pero así lo fue el descubrimiento de rutas de comercio oceánicas hacia Oriente. Adam Smith escribió en *The Wealth of Nations* [La Riqueza de las Naciones]: “El descubrimiento de América y el de un paso hacia las Indias Orientales por el Cabo de Buena Esperanza son los eventos más grandes y más importantes registrados en la historia de la humanidad”.

El portugués, luego el holandés y el inglés zarparon hacia las Indias. El comercio con Oriente cambió de la Ruta de la Seda a las rutas de los navíos europeos. Los flujos de dinero en Asia Central se agotaron. Las opulentas ciudades quedaron apartadas. Los imperios se atrofiaron. Controlar la Ruta de la Seda ya no significaba riqueza y poder. El camino hacia el dominio del mundo era a través de las nuevas rutas de comercio: el mar abierto.

Este cambio llevó a dos siglos de dominación anglo-estadounidense. Gran Bretaña dominó primero el comercio y la economía mundial y llegó a ser el imperio más grande en la historia. Después de que la Era del Imperio terminó en el siglo xx, fue el turno de Estados Unidos de convertirse en una superpotencia.

Pero hoy China quiere llevar al mundo a los días precolombinos de la Ruta de la Seda. Esto se enfoca en reconstruir la economía global alrededor del comercio entre Europa y Oriente para recuperar la Era de Oriente.

Camino de hierro

Estas ideas no son nuevas; formaron parte clave de la teoría de Sir Halford Mackinder, fundador del tema de la geopolítica. Su “Heartland Theory” (Teoría del Centro) giraba en torno a lo que él creía una tecnología que haría revertir la revolución de Colón: el ferrocarril.

“Ferrocarriles transcontinentales están... transmutando las condiciones de los poderes de la tierra, y en ninguna parte pueden tener tal efecto como en el cerrado corazón de Euro-Asia”, escribió. Mercancías y hombres podrían viajar a través de Asia Central más rápido que nunca. Una Ruta de la Seda de redes de hierro dominaría el comercio entre Oriente y Occidente. Controlar Asia Central ganaría nuevamente riqueza y poder. Cualquiera que controlara este “corazón” controlaría el mundo, creía él.

Mackinder publicó su teoría en 1904. Para entonces era claro que el ferrocarril estaba cambiando al mundo tal como lo hizo el viaje de Colón.

Stephen Ambrose escribió en su libro *Undaunted Courage* [Coraje Imperturbable] donde describió los comienzos de Estados Unidos así: “Un hecho importante en el mundo de 1801 era que nada se movía más rápido que la velocidad de un caballo. ...Nada se había movido más

rápido y, hasta donde podían decir los contemporáneos de [Thomas] Jefferson, nada lo haría jamás”. Pocos hombres en los días de Jefferson crían que el nuevo Estados Unidos pudiera dominar desde el Atlántico hasta el Pacífico”. “Las distancias eran sencillamente demasiado grandes”, escribió Ambrose.

Jefferson fue una excepción. A pesar de nunca haber visto un tren a vapor, él escribió que “la introducción de un agente tan poderoso como el vapor” a un carruaje “hará un gran cambio en la situación del hombre”.

Sesenta años más tarde, Jefferson había probado estar en lo correcto. “Este gran salto adelante en el transporte—por un factor de 20 o más—en tan corto espacio de tiempo debe ser considerado como la más grande y más inesperada revolución de todas—excepto por otra revolución tecnológica, la transmisión de la información”, escribió Ambrose.

Cuando Mackinder estudió el mundo, vio que las vías férreas habían hecho posible una nueva nación que abarca todo un continente, una nación que no era simplemente un centro dominando una región interior sino una nación con un poder que iguala su gran tamaño. Algunas de las principales controversias internacionales de la época giraban en torno a los ferrocarriles de Cabo a El Cairo y Berlín a Bagdad. ¿Por qué no podía transformar Asia la misma tecnología?

Pero no lo hizo. Durante la Guerra Fría, Rusia controlaba gran parte de la antigua Ruta de la Seda. Mackinder había previsto que controlar esta región significaría controlar el mundo. Pero la Unión Soviética perdió.

Mackinder probablemente subestimó la perdurable importancia del poder marítimo. Pero más importante aún, la Guerra Fría significó que las conexiones del ferrocarril a gran escala sobre el cual su teoría dependía, nunca fueron construidas.

En un extremo de la Ruta de la Seda, una Cortina de Hierro cortó el comercio. Mientras tanto China y Rusia fueron enemigos. En vez de facilitar nuevos enlaces de comercio, el dominio de Rusia del centro del territorio cerró la Ruta de la Seda.

La Ruta de la Seda está de vuelta

El fin de la Guerra Fría permitió que la Ruta de la Seda creciera nuevamente. Frankopan escribió que “hoy la Ruta de la Seda está levantándose otra vez—pasando desapercibida y por alto por muchos”.

Una “región y una serie de conexiones” están “resurgiendo frente a nuestros ojos”, escribió él. Importantes nuevos centros urbanos han sido fundados, incluyendo una nueva ciudad capital—Astana en Kazajistán, la cual se ha levantado del polvo en menos de 20 años”.

“Los enlaces de transporte, así como tuberías se han expandido dramáticamente en las últimas tres décadas”, continuó. “Importantes inversiones en las líneas de ferrocarril transcontinental ya han abierto rutas de carga a lo largo del recorrido de más de 11.000 kilómetros del Ferrocarril Internacional de Yuxinou que corre desde China hasta un centro de distribución mayor cerca de Duisburg en Alemania”.

China ahora está expandiendo dramáticamente estas rutas. En 2013, el presidente Xi Jinping anunció la “Iniciativa Un Cinturón, Un Camino”—aunque había iniciativas relacionadas con la Ruta de la Seda antes de ese tiempo. China está expandiendo sus conexiones de ferrocarril y puertos, y ganando mayor control sobre todas las rutas entre Oriente y Occidente.

El *Diplomat* notó las similitudes con las ideas de Mackinder, escribiendo que las estrategias que China está “persiguiendo están más o menos en línea con las teorías del geógrafo británico” (7 de febrero de 2015).

China está también construyendo la infraestructura del siglo XXI. Compañías como ZTE y Huawei están llevando la recepción de señal telefónica 3G y banda ancha súper rápida a las estepas de Asia Central.

China ha comprometido cerca de mil billones de dólares para reconstruir la Ruta de la Seda, casi ocho veces lo que Estados Unidos gastó en el Plan Marshall, ajustado por la inflación. “Esto bien podría dar forma al siglo XXI tanto como el Plan Marshall lo hizo en el siglo XX”, escribió Vikram Mansharamani, profesor de la Universidad de Yale.

Financiar la Nueva Ruta de la Seda será una importante tarea del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB, por sus siglas en inglés). El banco fue creado por China el año pasado. Estados Unidos se opuso al verlo como rival para el Banco Mundial, pero muchos aliados de EE UU, especialmente en Europa, firmaron.

Los líderes chinos están dedicando mucho tiempo al proyecto. El presidente mismo viaja alrededor del mundo a menudo promoviéndolo. “Para China, este es un asunto de nivel superior—todos los departamentos del gobierno están enfocados en ello”, dijo Zhai Kun, profesor de relaciones internacionales de la Universidad de Beijing.

Actualmente, toma seis días llegar de Moscú a Beijing por ferrocarril. El objetivo de China es reducir eso a 33 horas.

Estas conexiones más rápidas abren nuevas posibilidades para el comercio. Para muchos productos alimenticios, por ejemplo, el comercio marítimo es demasiado lento y el viaje aéreo demasiado costoso. El éxito de Amazon.com muestra que si se entrega más rápidamente, usted venderá más. El ascenso del ferrocarril significa que un fabricante de computadoras podría fabricar una computadora portátil con especificaciones personalizadas en China y despacharla a Europa en sólo días. Hewlett-Packard ya ha trasladado su producción desde Shanghái, en la costa de China, a Chongqing, un importante centro ferroviario, y está enviando sus productos por tren. El ferrocarril también cambió el lugar donde se fabrica su dispositivo iPhone o Android.

Esto se trata de algo más que economía. El grupo de expertos Consejo Ruso escribió que la inversión china es motivada “no sólo por sus futuros beneficios económicos, sino también por sus cálculos geopolíticos”. China “espera crear en Eurasia una ‘base de crecimiento’ para un futuro gran poder euroasiático”, escribió dicho grupo (22 de enero).

“Esto no es un proyecto de economía, es un proyecto geopolítico—y es muy estratégico”, escribió Nadège Rolland del Departamento Nacional para la Investigación Asiática.

El objetivo de China es mover al mundo lejos del sistema de comercio dominado por el dólar y dependiente de Estados Unidos. El Consejo de Relaciones Exteriores escribió que la nueva red de comercio de China “podría también expandir el uso internacional de la moneda china, el renminbi, en transacciones a través de toda la región”. Si Beijing logra involucrar a Europa, sería posible cambiar todo un cinturón de comercio mundial para pasar del dólar al renminbi y/o euro.

“China, con su iniciativa de ‘Un Cinturón, Un Camino’ planea negociar acuerdos de libre comercio con 65 países a lo largo de la periferia de Un Cinturón, Un Camino”, escribió Amrita Jash. “Además, el AIB liderado por China es visto como el esfuerzo chino para socavar el dominio de instituciones económicas occidentales como el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional, definiendo así nuevas reglas en el sistema internacional” (op. cit.).

La “grandiosa visión” detrás de la Ruta de la Seda “apoya un potencial más grande del modelo de crecimiento fortalecido de China y provee una alternativa al existente modelo económico de Occidente”, continuó.

La Ruta de la Seda conecta dos tercios de la población del mundo y grandes cantidades de materias primas, con el 60 por ciento de comprobadas reservas de crudo del mundo y el 80 por ciento de gas dentro de su alcance. Igual en importancia, esta región contiene el 70 por ciento de los minerales raros de la Tierra, metales necesarios en casi todos los sistemas electrónicos modernos. Cualquier economía que conecta todo esto podría fácilmente convertirse en el poder dominante del mundo.

China también aspira a fortalecer sus rutas comerciales terrestres. Hoy día, si usted corta a China el acceso al mar como lo hizo Japón durante la Segunda Guerra Mundial, la nación queda lisiada. Pero al construir tuberías y ferrocarriles interiores, China reduce su vulnerabilidad.

China está creando un “imperio geo-económico” que será “en gran parte inexpugnable a intervenciones hostiles de Estados Unidos debido a que ocurra una grave crisis en las relaciones chino-americanas”, escribió el *Diplomat* (op. cit.).

Paul Lacourbe, un profesor en Hungría, dio una presentación en TEDx Talk en 2013 cuando comenzaron las iniciativas de la Ruta de la Seda. Preguntó por qué él, un chino, estaba hablando en inglés a los húngaros. “Si usted mira el origen de este fenómeno, fue en la Batalla de Trafalgar en 1805”, lo que estableció el dominio del poder marítimo anglosajón”, dijo él. “Este predominio realmente tiene un efecto tan profundo en el idioma en que hablamos, el dinero que usamos, las películas que vemos, el alimento y bebida que consumimos. ... Es realmente asombroso que un solo combate naval pudiera tener tanto impacto en las vidas diarias de la gente”.

Luego preguntó, “¿Podría todo esto cambiar?”. Él contestó que la construcción de China de redes de ferrocarril hace justamente eso: reducir el dominio anglosajón del mar, el cual tiene tan profundo impacto en nuestras vidas diarias”.

Realmente, esto es acerca del trabajo de China para impulsar el comercio entre Asia y Europa y tener este comercio bajo control chino. La

ruta terrestre a Europa es la más fácil de dominar, así China está expandiéndose mientras simultáneamente compra puertos y puertas marítimas mundiales. El objetivo de China es enviar millones de contenedores transportados por ferrocarril a Europa cada año, pero sus puertos envían y reciben más de 100 millones de contenedores fácilmente.

Nuevas alianzas

La Nueva Ruta de la Seda está ayudando a conectar un nuevo sistema de alianzas en Asia. Más importante aún, este plan requiere que Rusia y China trabajen juntos, ya que muchas de estas conexiones viajan a través de Rusia.

Otras rutas viajan más lejos al sur, pasando a través de Oriente Medio en ruta a Europa. Aquí, los potenciales beneficios provocaron que rivales de mucho tiempo dejaran a un lado sus diferencias. Alyssa Ayres escribió para el Consejo de Relaciones Exteriores que la Ruta de la Seda estaba ayudando “a un inusual trabajo en progreso, la relación entre China, India y Pakistán”.

EE UU apoyó a India en tratar de crear una red que rivalizara con la Ruta de la Seda. Pero India escogió trabajar con China y se convirtió en un miembro fundacional del AIIIB.

“Uno de los propósitos no declarados de China en todo el programa Ruta de la Seda es comprar la buena voluntad política de los países a lo largo del camino”, escribió *Foreign Policy* (1 de junio). La Ruta de la Seda conlleva una enorme inversión en Asia Central. Pero, como señaló *Foreign Policy*, “el premio final en el plan de la Ruta de la Seda... es otro lugar: Europa”.

Alemania es por lejos el socio comercial más grande de China en Europa y el cuarto más grande a nivel mundial excluyendo a Hong Kong y Taiwán. Sólo los Países Bajos venden más bienes a Alemania que China. En Hamburgo, hogar del puerto más transitado de Alemania, y el segundo más grande en Europa, uno de cada tres contenedores de envío viene de China. El primer centro autorizado de comercio del yuan fuera de China, el que comenzó el pasado noviembre, fue Fráncfort.

Es importante notar que la relación germano-china es balanceada. Estados Unidos comercia mucho más con China, pero EE UU importa mucho más de lo que exporta. En febrero, Alemania exportó ligeramente más a China de lo que importó.

Esto apunta a la parte más importante de esta relación: su potencial. Alemania y China son potencias exportadoras. El comercio entre ambos y el comercio de Alemania con Asia Central tiene gran potencial de crecimiento. Al mejorar la Ruta de la Seda, Alemania y China pueden beneficiarse.

Esto es parcialmente la razón por la que Alemania está uniéndose al proyecto de la Nueva Ruta de la Seda. En junio, los dos gobiernos prometieron apoyo y cooperación entre la gigante industrial alemana Siemens y la China Railway Rolling Stock Corp., como también entre China Railways y Deutsche Bahn. Estas compañías acordaron que trabajarían juntas en China, Europa y “terceros países”. Dagmar Engel escribió en *Deutsche Welle* que esta relación “significa un poder de mercado completamente de nuevas dimensiones” (14 de junio).

Alemania y China también están de acuerdo en trabajar juntas en países en todo el mundo. “Si unimos fuerzas y obtenemos activos en mercados tales como Asia y África, todos podemos beneficiarnos de nuestra fuerza combinada”, dijo la canciller alemana Ángela Merkel.

Esto fue un tema clave de la visita de Merkel a China en junio. El segundo capítulo de la declaración conjunta producida al final de su estadía allí fue titulado “Cooperación en Terceros Países y en Terceros Mercados”.

Algunos han llamado a la creciente amistad germano-china una “relación especial”. Los gabinetes de las dos naciones se reúnen cada año. “Ni siquiera Washington disfruta de esta clase de estado especial con China”, escribió *Foreign Affairs* el 3 de mayo. Merkel es recibida en China con una cordialidad no mostrada a otros líderes. El primer ministro Li Keqiang incluso la invitó a su ciudad natal porque como él lo dijo, los dos son “viejos amigos”.

Si los planes de China para la Ruta de la Seda se concretan, esta relación está solamente empezando. China en la actualidad transporta el equivalente a 7.500 contenedores de envíos por ferrocarril cada año. Algunos predicen que esto aumentará a 7,5 millones para el año 2020.

El proceso puede no ser suave. Muchos economistas creen que China se dirige a una desaceleración, si es que no a un golpe mayor. Si eso pasa, puede ser que Beijing no sea capaz de invertir su planeado nivel de gasto en infraestructura. Pero aun si esto es acertado en un 90 por ciento, aun así es una inversión tamaño Plan Marshall. Si China se desacelera, el liderazgo del proyecto Nueva Ruta de la Seda podría

moverse a Alemania y Europa, o a Rusia.

El perdedor más grande

Si China y Europa crean su nuevo orden mundial, ¿qué pasará con el antiguo? Las revoluciones siempre tienen perdedores. En este caso, Estados Unidos, actualmente en la parte superior del sistema económico mundial, se erige como el mayor perdedor.

Históricamente hablando, los cambios en el dominio entre las naciones casi nunca son pacíficos. Cuando el Imperio Español estaba en su apogeo, trató de detener el ascenso de Gran Bretaña con una invasión total. Cuando Francia y Gran Bretaña lucharon por el sistema económico global, esto llevó a una serie de guerras, a las primeras guerras mundiales en la historia. Con China creando abiertamente un sistema opuesto al de Estados Unidos, es lógico que el conflicto siga.

Mientras tanto, Europa no está más a lado de Estados Unidos. Tiene sus propias ambiciones, y ya ha escogido a China por sobre EE UU con el AIIB.

Desarrollar una armada de alta mar para competir con Estados Unidos sería difícil y probablemente le tomaría décadas a China. Pero hay otros caminos para contender contra el domino estadounidense.

Primero que todo, China está invirtiendo en tecnologías que revolucionan la guerra naval. Así como los portaaviones reacondicionaron la forma en que las armadas funcionaron durante la Segunda Guerra Mundial, China está desarrollando misiles anti-buques que espera que eliminen la ventaja naval de EE UU.

En segundo lugar, China controla un enorme número de puntos navales de estrangulamiento o estrechos. Incluso hasta el Canal de Panamá está esencialmente bajo el control chino, y China está construyendo una serie de puertas marítimas para encerrar el Mar del Sur de China.

Si China cierra estas puertas, sería difícil para EE UU poder abrirlas. Tratar de atacar estas puertas, expondría una debilidad naval. Horacio Nelson, probablemente el almirante más grande de toda la historia, dijo, “Es tonto para un barco luchar contra una fortaleza”. Esto todavía se aplica hoy. El Centro para Seguridad Marítima Internacional escribió: “Enviar portaviones cerca de las costas y dentro de los litorales siempre ha sido peligroso y en contra de su propósito diseñado”. Hay una razón por la cual las naciones competían por estas puertas marítimas. Si China quisiera derrocar a Estados Unidos, estas puertas son su mejor opción.

El actual estado de los asuntos coincide con las predicciones que *Trompeta* ha estado haciendo por años, basadas en la profecía de la Biblia. Numerosos pasajes bíblicos se refieren a Gran Bretaña y EE UU bajo asedio. Ezequiel 4 describe un asedio contra Jerusalén y “la casa de Israel” que nunca ha pasado en la historia. Esto sólo puede ser profecía para los tiempos modernos.

En Génesis 22:17, Dios prometió a Abraham que sus descendientes poseerían “las puertas de sus enemigos”. Deuteronomio 28:52 dice que los enemigos del moderno Israel—las naciones de Gran Bretaña, Estados Unidos e Israel en Oriente Medio—los sitiarían usando esas mismas puertas.

Estas profecías están casi cumplidas. Gran Bretaña y Estados Unidos una vez poseyeron aquellas mismas puertas. Pero ahora han regalado la mayoría de éstas. Sólo falta que estas potencias rivales dejen fuera de la red de comercio mundial a Gran Bretaña y Estados Unidos.

La Biblia claramente profetiza el surgimiento de este nuevo sistema económico. Isaías 23:3 describe un “mercado de las naciones”, un bloque comercial que permite a los comerciantes enriquecerse. Este capítulo describe a Tiro y sus aliados (tales como Sidón) como un tipo del nuevo “centro comercial” del mundo—viniendo como un poder europeo en ascenso en tiempos modernos, como escribe el editor jefe Gerald Flurry en su folleto, *Isaiah's End-Time Vision* [La Visión del Tiempo del Fin de Isaías]. La Biblia describe a China y Japón como otros importantes miembros de este “mercado”.

Cuando usted pone las profecías de esta nueva economía global junto a las profecías de un asedio, emerge una imagen muy clara. Europa y Asia trabajan para crear un nuevo sistema económico. Ellos dominan los puntos de estrangulación del planeta y juntos los usan para asediar a Gran Bretaña y Estados Unidos. El Sr. Flurry escribe: “Cuando el Sacro Imperio Romano ataque a Norteamérica, no habrá ayuda o simpatía por parte de Asia. De hecho, considerando que China ha llegado a poseer las puertas marítimas más estratégicas del mundo... creemos que puede haber una breve alianza entre el Sacro Imperio Romano liderado por Alemania y algunas potencias asiáticas (Rusia, China Japón—los reyes de oriente). Si Europa, el resucitado Sacro Imperio Romano, encuentra una manera de tomar ventaja—incluso por un

momento—de recursos claves y estratégicas propiedades de China, Rusia y Japón, tendrá más que suficiente poder para sitiar a las naciones anglosajonas y esclavizarlas).

“Esta es la razón por la que la profecía de Isaías de un ‘mercado de las naciones’ del tiempo del fin que incluye a ambos poderes, europeo y asiático, es tan intrigante. Y por qué la tendencia a la colusión entre estos dos grandes bloques económicos vale la pena estar observando” (*Isaiah’s End-Time Vision*).

Pero esto es una breve alianza de rivales, como la alianza ruso-germana en la Segunda Guerra Mundial. Una vez que el poder de EE UU se haya derrumbado bajo el asedio, Europa invade. Podría hacerlo muy rápidamente, por temor de que Rusia y China lleguen ahí primero.

Tal como en los días de Colón, la riqueza fluirá fuera de Estados Unidos. Y como en los días de Colón, tanto Europa como Asia experimentarán una edad de oro. La riqueza fluyendo fuera de EE UU hacia Europa y luego a Asia le permitió a la India construir el Taj Mahal, por ejemplo. Pronto habrá un auge similar: La riqueza viajará en la Nueva Ruta de la Seda que China está construyendo ahora.

“Los comerciantes de Tiro son ‘como príncipes’ ” (versículo 8). Muchas profecías describen la gran riqueza futura de Europa. Apocalipsis 18:3 afirma que “los mercaderes de la tierra se han enriquecido de la abundancia de sus deleites” de este poder. Los versículos 12 y 13 dan una larga lista de su abundancia. Una vez más, los esclavos serán negociados a lo largo de la Ruta de la Seda en grandes cantidades.

Pero el auge durará poco. En no mucho tiempo, Europa y Asia estarán en guerra.

Las fases iniciales de estas profecías *ya han sido cumplidas*. El Sr. Flurry escribió acerca de este mercado de naciones en 2010, incluso antes de que China diera a conocer su iniciativa “Un Cinturón, Un Camino” y antes de que empezara construyendo islas artificiales para crear nuevos puertos marítimos en el Mar del Sur de China. Ahora China planea gastar mil billones de dólares en crear este mercado de naciones.

Estamos viendo la economía post-americana siendo *construida ahora*.

Cuando los líderes estadounidenses ven una alianza que incluye a la mayoría del resto del mundo construyendo abiertamente un sistema económico alternativo, deberían estar muy preocupados.

Estados Unidos ya se ha cedido su dominio de comercio mundial. La historia nos dice que su caída como una potencia mayor ocurrirá dentro de poco. ■