



Instituto de  
Relaciones  
Internacionales

DEPARTAMENTO DE AGUA Y EL PACÍFICO



# China: una nueva estrategia geopolítica global (la iniciativa la franja y la ruta)



**María Francesca Staiano / Laura Bogado Bordazar / Matías Caubet (Compiladores)**

**Ignacio Villagrán / Irma Henríquez**

**Lucas Pavez / Juan Cruz Margueliche**

**Solange Seijas / Martín Lopez**

**Vicente Teruggi / Abundio Gadea**

**Matías Remes Lenicov / José Quesada**

**Gustavo Santillán / Ramiro Ordoqui**

**Gabriel E. Merino / Nicolás Trivi**

**Andrea Pappier**



UNIVERSIDAD  
NACIONAL  
DE LA PLATA

China: una nueva estrategia geopolítica global: la iniciativa la Franja y la Ruta / Villagrán, Ignacio... [et al.] ; compilado por Laura Lucía Bogado Bordazar ; Maria Francesca Staiano ; Matías Caubet.- 1a ed. - La Plata: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, 2019.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-950-34-1761-4

1. China. 2. Derecho Internacional. I. Villagrán, Ignacio. II. Bogado Bordazar, Laura Lucía, comp. III. Staiano, Maria Francesca, comp. IV. Caubet, Matías, comp. CDD 341

ISBN 978-950-34-1761-4



9 789503 417614

Presentación.....	7
Introducción .....	9
<b>PARTE I</b>	
Las dinámicas espaciales, culturales y económicas intrínsecas a la nueva Ruta de la Seda. Perspectivas históricas y actuales. ....	13
Dinámicas y espacios de interacción entre el mundo chino y sus periferias: política, comercio y cultura en el imperio temprano.	
中华与周边交往的动力与空间：早期王朝的政治、经贸与文化 .....	14
<b>Ignacio Villagran 伊格纳西奥·比亚格兰</b>	
✓ Introducción .....	14
✓ Los pueblos del Asia Central en la política exterior de la dinastía Hàn Occidental .....	16
✓ Los Xiōngnú .....	16
✓ La misión de Zhāng Qiān a las regiones occidentales y la apertura de la ‘Ruta de la Seda’ .....	18
✓ Consideraciones finales .....	19
✓ Bibliografía .....	20
La expansión mongola y la Ruta de la Seda: intercambios políticos, culturales y económicos en el espacio euroasiático	
蒙古扩张与丝绸之路：欧亚区域的政治、文化、经济交往 .....	21
<b>Gustavo Enrique Santillán 古斯塔沃·恩里克·桑蒂连</b>	
✓ Introducción .....	21
✓ La unificación y expansión mongola (1206-1279) .....	22
✓ La Ruta de la Seda continental en el orden mongólico .....	29
✓ Conclusiones .....	32
✓ Bibliografía .....	33
La Ruta de la Seda en Asia Central, cientos de años después	
千百年后中亚的丝绸之路.....	35
<b>Ramiro Ordoqui 拉米罗·奥尔多基</b>	
✓ Introducción .....	35
✓ Historia y actualidad, para entender dinámicas futuras .....	38
La República de Kazajstán, en el centro de la escena .....	38
Kirguistán y la peligrosa tentación de endeudarse sin proyecto propio .....	39
Tayikistán, el hermano menor y su compleja geografía .....	40
Uzbekistán, en el corazón de la Ruta desde siempre .....	41
Turkmenistán, recalculando el “camino nacional al desarrollo” .....	42
✓ La mirada estratégica sobre Asia Central .....	42
✓ Bibliografía .....	44
Publicaciones web: .....	44
Los Impactos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en el Desarrollo Territorial y Económico Interno en la República Popular China	
一带一路倡议对于中华人民共和国本土发展和国内经济的影响 .....	45
<b>Matías Caubet - Irma Henríquez - Lucas Pavez 马蒂亚斯·科贝-伊尔玛·恩里克斯-卢卡斯·帕维斯</b>	

✓	Introducción .....	45
✓	Contextualizando la Iniciativa de la Franja y la Ruta .....	46
✓	La Nueva Ruta de la Seda como proyecto de inversión: algunas interrogantes .....	48
✓	El BRI y los Impactos para el Desarrollo Interno .....	51
✓	Conclusiones .....	54
✓	Bibliografía .....	55

Hong Kong como puerta de acceso a los beneficios de la *Belt and Road Initiative*.

香港：接近一带一路倡议实惠的门户 .....	57
------------------------	----

**Abundio Gadea 阿文迪奥·加德亚**

✓	I. Introducción .....	57
✓	II. El avenimiento de Hong Kong como centro de negocios .....	58
✓	III. El <i>link</i> en el proyecto BRI .....	59
✓	IV. Oportunidades comerciales en la región .....	62
✓	V. Conclusión .....	66
✓	VI. Bibliografía .....	67

"China y la Ruta de la Seda: sus proyectos de turismo cultural con UNESCO y UNWTO"

中国与丝绸之路：中国与联合国教科文组织和世界旅游组织的文化旅游项目 .....	68
---	----

**Andrea Pappier 安德莱娅·帕皮亚**

✓	Introducción .....	69
✓	De la histórica Ruta de la Seda al megaproyecto "Franja y Ruta": cultura y turismo .....	71
✓	La Ruta de la Seda turística: de las campañas de Años Turísticos de la Administración Nacional de Turismo de China a los proyectos de UNESCO y UNWTO .....	74
✓	-UNESCO -"Rutas de la Seda-Rutas para el diálogo" .....	75
✓	-UNESCO y UNWTO: Proyecto Corredor Ruta de la Seda, 2010 -2014 .....	76
✓	UNESCO- Plataforma digital Ruta de la Seda .....	76
✓	El desarrollo actual del turismo de la Ruta de la Seda UNWTO .....	77
✓	Conclusiones .....	78
✓	Bibliografía .....	79

PARTE II

Los impactos de la nueva Ruta de la Seda en las Relaciones Internacionales.

Algunas aproximaciones .....	81
------------------------------	----

La nueva Ruta de la Seda China y sus implicancias espaciales.

Un análisis teórico desde la perspectiva de la (des) territorialización

中国一带一路倡议和空间意义，基于领土及去领土化的理论分析 .....	82
------------------------------------	----

**Margueliche, Juan Cruz 胡安·克鲁斯·马尔赫里奇**

✓	Introducción a la (des) territorialización .....	83
✓	La Nueva Ruta de la Seda (NRS) o la Belt and Road Initiative (BRI) .....	86
✓	La NRS: una mirada desde la (des) territorialidad .....	90
✓	Algunas reflexiones finales para seguir avanzando sobre el tema .....	93
✓	Bibliografía .....	94

La Nueva Ruta de la Seda y la disputa por el poder mundial. El avance de China, la situación de Rusia, la conformación de un eje euroasiático y su implicancia en la transición histórica

丝绸之路经济带倡议和世界权力的竞争，中国的发展，俄罗斯的现状，欧亚轴心的形成与其在历史演变中的意义 .....	96
---	----

**Gabriel Esteban Merino - Nicolás Trivi 加夫列尔·梅里诺·尼克拉斯·特里维**

✓	Introducción .....	97
✓	El TPP y la geoestrategia globalista para Eurasia .....	98
✓	Avance de China: crecimiento económico, tecnológico, militar, compra de empresas .....	100
✓	La situación de Rusia en este panorama .....	102
✓	La Nueva Ruta de la Seda en el escenario de disputa internacional .....	105
✓	Reflexiones finales.....	109
✓	Bibliografía .....	110

**Desafíos y oportunidades de la Nueva Ruta de la Seda para América Latina**

一带一路倡议给予拉丁美洲的挑战与机遇 .....	112
--------------------------	-----

**Solange Seijas – Vicente Teruggi 索朗赫·塞哈斯, 文森特·特鲁吉**

✓	Introducción .....	112
✓	Algunas reflexiones .....	119
✓	Bibliografía .....	121

**Zhuhai, la nueva entrada para LATAM: ¿oportunidad o amenaza?**

珠海, 拉丁美洲的新入口: 机会还是威胁? .....	123
-----------------------------	-----

**Matías Remes Lenicov - José Quesada 何塞·克萨达, 马蒂亚斯·勒梅斯·莱尼科夫**

✓	Introducción .....	124
✓	La nueva política China: Belt and Road Initiative (BRI) y la inserción de Latinoamérica .....	125
✓	Los beneficios actuales del intercambio comercial y financiero entre China y Latinoamérica .....	127
✓	Los mutuos beneficios de las relaciones comerciales .....	127
	<i>Top 5 Productos de exportación de países LAC a China, 2016</i> .....	128
	La inversión extranjera directa (IED) de China .....	129
	<i>Cuadro 1. América Latina y el Caribe y países seleccionados: Flujos de IED China, 1990-2013. (En millones de dólares)</i> .....	129
✓	Zhuhai, la entrada elegida para LATAM. ....	130
✓	Ganadores y perdedores de la relación con China. Estrategias a seguir .....	131
✓	Conclusiones: Argentina debe cambiar para canalizar esta política china. ....	132
✓	Bibliografía .....	133

**La iniciativa la Franja y la Ruta: innovación propulsora de los procesos de integración regional a nivel global. Los casos de Europa y América Latina.**

一带一路倡议: 将区域一体化升级至全球层面的推动性创新。欧洲与拉美的案例 .....	135
--	-----

**María Francesca Staiano - Laura Lucía Bogado Bordazar 司美兰, 劳拉·露西亚·博加多·博达扎尔**

✓	Introducción .....	135
✓	La BRI y sus efectos antagónicos-propulsivos en la Unión Europea. ....	137
✓	La BRI en América Latina. ¿Efectos integrativos o fragmentarios? .....	139
✓	Algunas reflexiones finales .....	143
✓	Bibliografía citada y consultada .....	144

**La travesía polar de China: recorrido histórico y proyección bajo la iniciativa “la Franja y la Ruta”.**

中国的极地轨迹: 历史路径与“一带一路”倡议下的项目 .....	146
----------------------------------	-----

**Martín Rafael López 马丁·拉法埃尔·洛佩斯**

✓	Introducción .....	146
✓	El camino chino hacia la Antártida: historia y principales hitos .....	148
✓	La consolidación antártica: ambiciones y capacidades actuales. ....	149

✓ China y su travesía hacia el Polo Norte .....	151
✓ Posicionamiento chino en el Ártico.....	153
✓ Una aproximación a la posición china y las principales tensiones en el funcionamiento de las zonas polares .....	155
✓ Consideraciones finales.....	158
✓ Bibliografía .....	158
Nuestros Autores .....	161



## Presentación

Desde nuestra última presentación en 2014, del libro, *“Las relaciones entre China y América Latina y los enigmas de los lazos históricos”*, realizado en el marco de nuestra Maestría en Relaciones Internacionales, compilado por la Secretaria de la misma, Magister **Laura Bogado Bordazar**, el Centro de Estudios Chinos (CeChino) del IRI, ha desarrollado una intensa y prolifera actividad en diferentes ámbitos.

En el mismo año, se presentaron otras dos publicaciones: una en el ámbito de nuestro Doctorado en Relaciones Internacionales, *“El ordenamiento jurídico de la República Popular China en el marco del Derecho Internacional: planificación familiar, migraciones y cooperación”*, en esta oportunidad la compilación la realizó la Coordinadora del Cechino, Dra. **María Francesca Staiano** con los aportes de: **Laura Lucía Bogado Bordazar, Javier Leonardo Surasky y Staiano**. La otra fue el trabajo producido conjuntamente entre el Cechino y el Departamento de América Latina y el Caribe del Instituto: *“Estudios sobre la República Popular China: relaciones internacionales y política interna”*, con el aporte de las coordinadoras del Centro y del Departamento, **María Francesca Staiano, Laura Bogado Bordazar y Laura Bono**.

También en 2014, se organizaron las **Primeras Jornadas Iberoamericanas de Estudios Chinos**, con la participación de investigadores del CeChino y del Instituto Confucio UNLP.

En el año 2015, iniciamos una experiencia inédita en nuestra Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la UNLP, en el área de Seminarios de grado que se ofrecen todos los años a los estudiantes para completar su currícula, con la incorporación de los estudios sobre la **“República Popular China”**. En esa oportunidad participé como coordinador en mi carácter de Profesor Titular de la cátedra sobre Derecho Internacional Público, y con la participación de expositores invitados: **Maria Francesca Staiano** (CeChino), **Andrea Pappier** y **Long Minli** (Secretaria y Directora china del Instituto Confucio-UNLP respectivamente) y la docente **Laura Bogado Bordazar**, integrante de la cátedra.

Además, durante el transcurso del año, se organizaron diversos seminarios abiertos a toda la comunidad académica, que involucraron las siguientes áreas temáticas: *“Retos y desafíos de la relación de la República Popular China con América Latina”*; *“China en la cooperación sur-sur para el desarrollo”*; *“La República Popular China y su política cultural internacional”*; *“China y el multilateralismo”*; *“Introducción a la literatura china”*; *“En la nueva ruta de la seda: migraciones desde y hacia China”*; *“Recientes evoluciones en el sistema jurídico de la RPC. Hacia un sistema con características chinas”*; *“Programa de capacitación en negocios con China”* y *“El patrimonio cultural de China y su vinculación con el turismo internacional”*, dictados por los docentes citados anteriormente e invitados especiales.

Por otra parte, en el mismo año, se dictó el primer curso doctoral sobre China; *“Recientes evoluciones en el ordenamiento jurídico de la República Popular China”* a cargo de la Dra. **María Francesca Staiano**, (coordinadora del CeChino), en el marco del Doctorado de Relaciones Internacionales (UNLP). La experiencia tanto de los seminarios como de los cursos doctorales fue muy positiva y se repitió en años posteriores.

Por otro lado, en 2016, tuvo lugar el **V Foro de Alto Nivel Académico sobre China-América Latina**, organizado por el CeChino y el Instituto Confucio UNLP, conjuntamente con la Universidad Nacional de Córdoba y la Academia China de Ciencias Sociales de Shanghái en el que participaron académicos nacionales e internacionales.

En 2017, la coordinadora del CeChino, **Maria Francesca Staiano**, fue invitada por la Academia China de Ciencias Sociales (CASS, Beijing), a participar como miembro de la creación de la **Asociación Mundial de Estudios Chinos**.

Continuando con las actividades, en diciembre de 2017 publicamos un *Dossier especial* para el Nº 53 de nuestra Revista *Relaciones Internacionales* denominado: **“China y su proyección en el siglo XXI”**, con la coordinación de **María Francesca Staiano y Laura Bogado Bordazar**, con destacados trabajos de analistas nacionales e internacionales.

Durante todo ese año, trabajamos para darle *institucionalidad* a los diferentes seminarios que veníamos dictando y elaboramos un proyecto de creación de una carrera de postgrado: **Especialización en Estudios Chinos**, la cual fue aprobada por las autoridades de la UNLP y de la Comisión Nacional de Evaluación y Acreditación Universitaria (CONEAU), dependiente del Ministerio de Educación de la Nación. La Carrera cuenta con la participación conjunta del CeChino-IRI, el Instituto Confucio-UNLP y la Universidad XISU de China y constituye una experiencia única a nivel mundial porque participan en la misma, profesores chinos, latinoamericanos y argentinos. La misma inicio sus actividades con la primera promoción en marzo de 2018.

En ese año, en el marco de las actividades del G-20, co-organizamos conjuntamente con las Academias China de Ciencias Sociales de Beijing y de Shanghai, el CARI y la Fundación ICBC, el **Foro Mundial de Estudios Chinos: “The Belt and Road Initiative and China-Latin America Cooperation”**, el cual por primera vez tuvo lugar en un país de América Latina, Argentina.

Finalmente quiero expresar un reconocimiento a todos aquellos/as que han trabajado en esta publicación, quienes motivados por su vocación académica y sin ningún tipo de retribución material, la hicieron posible.

**Prof. Dr. Norberto Consani**

Director del IRI y del Instituto Confucio-UNLP



## Introducción

Este libro nace de una doble inspiración: por un lado, es la continuación escrita de la II Jornada Iberoamericana sobre Estudios Chinos organizada en octubre 2017 por nuestro Centro de Estudios Chinos IRI-UNLP y el Instituto Confucio UNLP, donde destacados académicos de toda América Latina y España debatieron acerca de la iniciativa de la Franja y la Ruta. Algunos de estos habían propuesto la extensión del proyecto de las Nuevas Rutas de la Seda también a América Latina, cuando todavía esta posibilidad parecía una meta inalcanzable. Por otro lado, este libro representa el resultado de la “emergencia expresiva” de algunos jóvenes investigadores de proponer un enfoque multidisciplinario sobre la temática de la iniciativa de la Franja y la Ruta y a los estudios chinos en general. Jóvenes investigadores de distintas disciplinas: geografía, relaciones internacionales, historia, economía, política, derecho, arte, turismo, que se han acercado con extremo interés al universo chino a través de la temática de la Franja y la Ruta, con la peculiaridad de tener una formación mixta occidental-china. Muchos de estos autores, de hecho, saben el idioma chino, viajaron a China a través de becas y carreras de estudios de posgrado y han vivido la contemporaneidad china, compartiendo temas e inquietudes con jóvenes profesores e investigadores chinos y programas de investigación para Jóvenes Sinólogos en China así como el Primer Simposio Latinoamericano del Foro Mundial sobre Estudios Chinos, co-organizado por el Centro de Estudios Chinos IRI-UNLP, la Academia China de Ciencias Sociales de Shanghai (SASS) y el Instituto de Estudios Latinoamericanos de la Academia China de Ciencias Sociales de Beijing (ILAS-CASS), el CARI y la Fundación ICBC.

Este libro, por lo tanto, intenta subvertir el obvio escondido en el discurso «común» sobre China, buscando desarrollar las voces de investigadores latinoamericanos con una formación muy profunda sobre China, en el entendido de que las Nuevas Rutas de la Seda marquen cada vez más el camino conjunto hacia el entendimiento mutuo entre China y América Latina.

El libro se compone de doce artículos divididos en dos partes formadas cada una de seis escritos. La Parte I se dedica a ***las dinámicas espaciales, culturales y económicas intrínsecas a la Nueva Ruta de la Seda. Perspectivas históricas y actuales.***

El análisis del **Ignacio Villagrán**, sobre *Dinámicas y espacios de interacción entre el mundo chino y sus periferias: política, comercio y cultura en el imperio temprano*, tiene como objetivo considerar los orígenes de la llamada “Ruta de la Seda” a partir del estudio de las principales dinámicas y los espacios de intercambio político, comercial y cultural entre las primeras dinastías imperiales en China y las poblaciones de la periferia. En contra de la visión tradicional en los estudios sobre dichas interacciones que suelen enfatizar los conflictos entre dos tipos claramente demarcados de entidades sociopolíticas, a saber, un gran imperio centralizado de base sedentario-agrícola, por un lado, enfrentado a entidades políticas de origen tribal y con una economía nómada-pastoral, entendemos que en la relación entre dinastías chinas y los pueblos vecinos, ambos actores desplegaron una variedad de tácticas y estrategias para negociar su participación en una diversa ecúmene trans-asiática.

El trabajo del **Gustavo Enrique Santillán**, trata de *La expansión mongola y la Ruta de la Seda: intercambios políticos, culturales y económicos en el espacio euroasiático*, en el cual profundiza las interconexiones que se produjeron, de manera concomitante al proceso de la expansión mongola, en el amplio espacio euroasiático, poniendo de relieve estas conexiones e identificando sus diferentes niveles: político-militar, económico y cultural.

**Juan Cruz Margeliche** ha propuesto un estudio acerca de *La nueva Ruta de la Seda China y sus implicancias espaciales. Un análisis teórico desde la perspectiva de la (des) territorialización*. El

autor propone investigar la materialidad de la Nueva Ruta de la Seda (NRS) que, no solo se nutrirá de infraestructura para la conectividad y accesibilidad de los mercados a los diferentes territorios, sino además requerirá de un necesario ejercicio geopolítico en la medida que China extienda sus objetivos hacia el exterior. El análisis profundiza esta “materialidad” con un abordaje espacial a partir del concepto de (des) territorialización, aportando una lectura para entender como la NRS modificará los territorios involucrados a diferentes dimensiones para exponer nuevas configuraciones sobre los mismos.

**Matías Caubet, Irma Henríquez y Lucas Pavez** analizaron *Los Impactos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en el Desarrollo Territorial y Económico Interno en la República Popular China*. Los Autores evidencian como la iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI) está teniendo un fuerte impacto no sólo a nivel internacional, sino a nivel nacional. Esto, pues debe entenderse que, como toda iniciativa externa y por muy cooperativa que sea, está al servicio de un beneficio interno, cuyo fin último es el interés nacional. Bajo dicha óptica, el foco que este escrito enfatiza es de explorar los posibles impactos de la BRI en aspectos que han sido poco abordados por la bibliografía existente. El artículo se estructura en tres secciones: la primera parte que contextualiza el proyecto de la BRI desde una mirada integral. Luego, una segunda arista plantea algunos interrogantes y conceptos que nos pueden ayudar a pensar el proyecto de la BRI a partir de la mirada de David Harvey. Y una tercera parte enfocada en el impacto de la BRI en la relación del gobierno central con los gobiernos subnacionales, con especial énfasis en el de la Región Autónoma Uigur del Xinjiang (RAUX).

**Abundio Gadea** se ha concentrado sobre *Hong Kong como puerta de acceso a los beneficios de la iniciativa Belt and Road*, teniendo en cuenta la experiencia ganada por la Región Administrativa Especial de Hong Kong (HKSAR, por sus siglas en inglés) que, siendo guía de economías capitalistas que buscaban acceder a mercados asiáticos, la ha transformado en el *hub* de negocios por excelencia de la región. Se adapta un sistema de libre mercado prospero al desarrollo empresarial, caracterizado por la idiosincrasia occidental y la facilitación del flujo comercial, la inversión y las finanzas. A su vez, su posición geográfica resulta de gran relevancia. Por un lado, su cercanía al Delta del Río Perla, sumado a la infraestructura en conectividad invertida, muestran a Hong Kong como un portal comercial hacia y desde China; mientras que, su salida al mar sureño chino la conectan a mercados emergentes asiáticos. Ante el nuevo paradigma y las oportunidades que presenta la iniciativa de la Franja y la Ruta, Hong Kong adquiere un papel de gran relevancia como link para aquellos que busquen realizar negocios y beneficiarse de la integración financiera, la conectividad en infraestructura y la facilitación al flujo comercial y la inversión que conllevará el proyecto.

Finalmente, el artículo de **Andrea Pappier** sobre *China y la Ruta de la Seda: sus proyectos de turismo cultural con UNESCO y OMT*, se centra en los proyectos de China y la Ruta de la Seda en el campo del turismo cultural. A más de veinte años que 19 países junto a la UNESCO realizaron la Declaración de Samarcanda (Uzbekistan), en la que se la define como una de las más legendarias rutas y uno de los principales destinos turísticos del mundo a potenciar en el marco de la política del desarrollo sostenible y respeto del medioambiente, el patrimonio tangible e intangible y la diversidad cultural. La autora propone una compilación y breve análisis de los diversos proyectos de la Ruta de la Seda en el cual China ha participado tanto con UNESCO como con la Organización Mundial de Turismo (OMT) como así también las perspectivas futuras de desarrollo.

La **Parte II** del Libro se dedica a **Los impactos de la Nueva Ruta de la Seda en la Relaciones Internacionales. Algunas aproximaciones.**

En este sentido, **Gabriel Merino y Nicolás Trivi** propusieron un análisis sobre *La Nueva Ruta de la Seda y la disputa por el poder mundial. El avance de China, la situación de Rusia, la conformación de un eje euroasiático y su implicancia en la transición histórica*. El trabajo busca abordar la

cuestión de la Nueva Ruta de la Seda en relación a cómo se articula en la lucha entre bloques y polos de poder, la transición histórica y sus distintas fases (especialmente el cambio que se produce con el triunfo de Trump y el Brexit), el avance mundial de China y la geoestrategia contenida en la Iniciativa de la Franja y de la Ruta, y, por último, la situación de Rusia en el escenario euroasiático.

**Solange Seijas y Vicente Teruggi** escribieron sobre los *Desafíos y oportunidades de la Nueva Ruta de la Seda para América Latina*, visibilizando la importancia de la inclusión de América Latina en una de las iniciativas de infraestructura y conectividad más grande del mundo como es la BRI, y la gran oportunidad que posee la región para reforzar las relaciones con la República Popular China, logrando un mejor posicionamiento en toda la región de Asia Central para generar nuevas oportunidades para los sectores productivos locales y regionales.

**Ramiro Ordoqui** analizó *La Ruta de la Seda en Asia Central, cientos de años después*. El autor propone una profundización de los efectos de la BRI en Asia Central. Esta zona del mundo, conformada por cinco países de antigua pertenencia a la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, se encuentra atravesando un proceso de invisible tensión entre la búsqueda de nuevos socios internacionales y la histórica influencia de Rusia como potencia regional. Si a este hecho, se suman particularidades geopolíticas como sus fronteras con China, Afganistán, Europa, la ya nombrada Federación de Rusia, y el explícito interés demostrado por estos vecinos, Japón o Estados Unidos, nos encontraremos ante la necesidad de comprender no solo las dinámicas económicas del siglo XXI, sino también las variables históricas que dos mil años después de aquel proyecto original del Emperador Wu siguen cobrando relevancia a la toma de decisiones en marcha.

**José Quesada y Matías Remes Lenicov** escribieron acerca de *Zhuhai, la nueva entrada para LATAM: ¿oportunidad o amenaza?* Los autores hacen hincapié en el hecho de que China inauguró en Zhuhai un Parque de Cooperación Chino-Latinoamericano con la idea de aplicar políticas preferenciales comerciales para los países de América Latina y el Caribe y lograr un mayor acercamiento con la región, después de la anexión de América Latina a la iniciativa de la Franja y la Ruta. Zhuhai servirá como nexo para temáticas tales como comercio de bienes y servicios, comercio electrónico transfronterizo, servicios electrónicos, turismo, asesoría legal a empresas y políticas de acercamiento entre ambas regiones. El trabajo muestra que esta nueva puerta de vinculación entre Latinoamérica y China, presenta oportunidades y amenazas. En el caso particular de Argentina, que vende al mundo productos agropecuarios pero tiene un importante entramado productivo, empresas transnacionales, y mayor nivel innovativo que el resto de Latinoamérica, es una gran oportunidad si logra ajustar ciertos rasgos de su política económica y comercial.

**Maria Francesca Staiano y Laura Lucía Bogado Bordazar** proponen un estudio sobre *La iniciativa la Franja y la Ruta: Innovación propulsora de los procesos de integración regional a nivel global. Los casos de Europa y América Latina*. Las autoras indican como la Iniciativa Belt and Road (BRI) es un proyecto único de cooperación internacional, que une Asia, Europa, África y América Latina, centrandose en el examen de la BRI como una fuerza impulsora de la integración regional, constituyendo una plataforma de cooperación que va más allá de los vínculos estáticos de las organizaciones regionales. Estos se discuten constantemente en el momento en que los países miembros deben formar una política común para hacer frente a una asignación eficiente de recursos en el marco de una práctica concreta de cooperación internacional con China. A su vez, China se ve obligada a enfrentarse con realidades políticas por lo menos "dual", una nacional y una supranacional, así como analizado en los casos de estudio de Europa y América Latina.

Finalmente, **Martín Rafael López** ha analizado *La travesía polar de China: recorrido histórico y proyección bajo la iniciativa "la Franja y la Ruta"*. El Autor se propone describir y analizar la trayectoria histórica de la República Popular China en las zonas polares, con el objetivo de comprender la construcción de una "Ruta de la Seda Polar" a través del Ártico en el marco de la

iniciativa la Franja y la Ruta. Inicialmente, para abordar dicho análisis, se describe la importancia estratégica y el régimen legal vigente en las zonas polares. Luego, se estudian las principales actividades desarrolladas por China en la Antártida y el Ártico. Finalmente, se describen dos cuestiones: por un lado, los intereses y la posición del gobierno chino respecto a los denominados “asuntos polares”. Y, por otro, su implicancia como un actor polar posicionado en el sistema internacional.

**María Francesca Staiano**

Coordinadora del Centro de Estudios Chinos  
Instituto de Relaciones Internacionales, UNLP

**PARTE I**  
**Las dinámicas espaciales, culturales y económicas  
intrínsecas a la nueva Ruta de la Seda.  
Perspectivas históricas y actuales.**

# Dinámicas y espacios de interacción entre el mundo chino y sus periferias: política, comercio y cultura en el imperio temprano.

## 中华与周边交往的动力与空间：早期王朝的政治、经贸与文化

Ignacio Villagran 伊格纳西奥·比亚格兰

### RESUMEN

El presente estudio tiene como objetivo considerar los orígenes de la llamada “Ruta de la Seda” a partir de un análisis las principales dinámicas y los espacios de intercambio político, comercial y cultural entre las primeras dinastías imperiales en China y las poblaciones de la periferia. En contra de la visión tradicional en los estudios sobre dichas interacciones que suelen enfatizar los conflictos entre dos tipos claramente demarcados de entidades sociopolíticas, a saber, un gran imperio centralizado de base sedentario-agrícola, por un lado, enfrentado a entidades políticas de origen tribal y con una economía nómada-pastoral, entendemos que en la relación entre dinastías chinas y los pueblos vecinos, ambos actores desplegaron una variedad de tácticas y estrategias para negociar su participación en una diversa ecúmene trans-asiática.

本文的目标是通过分析中国早期王朝与其周边民族的政治、经贸、文化交往的主要动力与空间来考察所谓“丝绸之路”的源流。一些关于上述交往的研究习惯强调两种模式间的冲突，这两种模式由不同的社会政治实体所明确区分。具体而言，一方面是以定居农业为基础的中央集权帝国，另一种方面则是与其相对的源于部落的、拥有游牧经济的政治实体。我们的理解与这种传统的看法相反，认为在中国王朝与其周边民族的关系中，双方都施展一系列不同的策略，通过交涉、协商实现融入对一个跨亚洲的多元共同世界的融入。

### INTRODUCCIÓN

Este trabajo forma parte de una investigación más amplia sobre las posibilidades del control territorial y la administración de las poblaciones de las fronteras durante las dinastías Qín y Hàn (s. III a.n.e.-III e.c.). En esta instancia me propongo indagar sobre las dinámicas de colaboración y conflicto entre los primeros estados imperiales y las distintas poblaciones de la periferia no-occidental. Entiendo que la colaboración tenía por objetivo de asegurar las fronteras y garantizar la administración territorial. Para ello fueron fundamentales los intercambios políticos, comerciales y culturales a lo largo de la Ruta de la Seda durante el periodo imperial temprano.



Algunas de las preguntas que guían la presente indagación son las siguientes: ¿Existió la posibilidad de integrar a los pueblos de la periferia en un esquema administrativo multi-étnico y multicultural? ¿Qué discursos y estructuras administrativas eran necesarias para lograr una esfera de co-gobierno más amplia? ¿En qué medida las cortes imperiales buscaban enmarcar los contactos con las poblaciones del Asia central en un proyecto de transformación cultural o educación, concebido como la influencia benéfica del centro sobre las periferias? ¿Qué elementos culturales y/o instituciones políticas ofrecen evidencia de los complejos intercambios entre los distintos actores de la esfera de interacción del Asia central y oriental? ¿Qué productos conectaban a China con las poblaciones de su periferia? ¿Como se transportaban y comercializaban estos productos? ¿Cuál era la función y el alcance de las cortes imperiales en la promoción del comercio a lo largo de la Ruta de la Seda?

Para dar cuenta de estas cuestiones, el presente estudio se basa principalmente en el análisis de fuentes textuales que permiten una primera aproximación a las prácticas y percepciones de las dinastías chinas acerca de los pueblos de la periferia, y se complementa con reportes de excavaciones arqueológicas e imágenes de objetos que pongan de manifiesto los intercambios culturales tempranos entre estos grupos. A partir de estos, se intentará dar cuenta de algunos de los momentos más importantes en la consolidación de un espacio de intercambios que permitió, por un lado, la difusión de la influencia cultural china a lo largo de Asia Central —posibilitando la llegada de bienes producidos en el mundo chino hasta los confines de Europa; a la vez que permitió la incorporación de elementos culturales de regiones distantes a la vida cotidiana de los distintos grupos sociales en el imperio temprano. Entendemos también que las interacciones entre las primeras dinastías imperiales y las poblaciones vecinas permitieron la difusión y adaptación de instituciones administrativas, tácticas militares, consumos materiales y elementos culturales a lo largo de un extenso territorio, resultando en un enriquecimiento mutuo a lo largo de los siglos.

A partir de esta premisa —fundada en una lectura cuidadosa de las fuentes históricas disponibles y apoyada en registros arqueológicos relevantes— nos interesa remarcar que este proceso tuvo como participantes indispensables a un gran número de actores regionales y locales cuya interacción con los agentes de las dinastías chinas resultó en una dinámica de influencia cultural recíproca y cuyos intercambios dieron lugar a instituciones políticas lo suficientemente flexibles como para mantener los contactos a lo largo de varios siglos, constituyendo así un espacio transasiático de circulación de bienes, personas y conocimientos.

Por último, consideramos necesario realizar algunas observaciones historiográficas antes de meternos de lleno en nuestra discusión. En primer lugar, debemos ser conscientes de que todos los registros textuales disponibles son fuentes en idioma chino, producidas o integradas en obras de pensadores e historiadores de las cortes de finales de Zhōu y del período imperial temprano. La mayor parte de ellos (si no todos) enfatizan la influencia de la cultura china sobre las poblaciones vecinas, pero dicen poco sobre la influencia cultural de otros estados sobre la civilización china, y si lo hacen, rara vez se considera esta una influencia positiva. Por ende, si aceptamos acríticamente la narrativa transmitida en estos textos, acabamos con la impresión de que la influencia cultural era una vía de una sola dirección. En segundo lugar, conviene recordar que si bien los registros textuales y la evidencia material dan cuenta de la extensión de las rutas comerciales, e incluso de la presencia de guarniciones militares o puestos administrativos de las grandes dinastías como la Hàn y Táng en las fronteras del Asia central, dichos registros sirven como indicadores del alcance de la presencia política y militar de las dinastías imperiales chinas, pero debemos ser cuidadosos antes de asumir que esta expansión significaba la consolidación de fronteras territoriales claramente demarcadas o la integración administrativa como se entienden en los estados-nación modernos. Con estas consideraciones en mente, pasemos a revisar los puntos centrales de la dinámica de interacción entre las dinastías imperiales tempranas

y los pueblos de su periferia.

## LOS PUEBLOS DEL ASIA CENTRAL EN LA POLÍTICA EXTERIOR DE LA DINASTÍA HÀN OCCIDENTAL

Desde el periodo pre-imperial, los registros chinos dan cuenta de los grupos humanos que habitaban las regiones noroccidentales y sus complejas relaciones con los estados dinásticos de la Llanura Central del Río Amarillo. A partir del siglo III a.n.e., las rutas comerciales que iban desde la capital de Cháng'ān hasta las regiones occidentales proliferaron y se consolidaron como vías de intercambio político, económico y cultural entre las poblaciones del Asia Central y las dinastías chinas. Entre los muchos estados y pueblos que aparecen mencionados en los registros históricos del siglo I a.n.e. figuran los Xiōngnú 匈奴; los Wūsūn 乌孙 el país de Dàyuān 大宛 en Fergana (actualmente Uzbekistán), el país de Dàxià 大夏 en Bactria (actualmente Afganistán); los Dà Yuèzhī 大月氏 (en el actual Tayikistán); el país de Kāngjū 康居 en Sogdiana; el país de los Ānxī 安息 (en la región de Parthia), entre otras denominaciones políticas y geográficas que servían para construir un imaginario del mundo circundante a partir de los relatos de viajeros, comerciantes y militares, y también a través de los textos transmitidos disponibles para la elite letrada.

A lo largo del siglo II a.n.e., la relación del imperio Hàan con los pueblos del norte y noroeste se caracterizó por sus oscilaciones, pasando de la cooperación y el reconocimiento mutuo a la desconfianza y la animosidad. En ese contexto histórico, el conocimiento de los pueblos de las periferias sirvió para diseñar alianzas políticas y militares que contribuyeron a la consolidación del imperio Hàan en su etapa de expansión.

### Los Xiōngnú

Los Xiōngnú, un pueblo nómada cuyo territorio se expandía a lo largo de la frontera noroccidental y cuya consolidación política precedió apenas unos años a la fundación de la dinastía Hàan constituyeron la principal fuente preocupación para la corte imperial. La relación con este gran estado estepario se presenta, no obstante, como compleja y cambiante. Los intercambios entre los soberanos de los imperios Hàan y Xiōngnú dan cuenta de ello, evidenciando una notoria ambigüedad, ya que pasan de proponer ideales de cogobierno en términos de igualdad, a marcar la superioridad cultural o militar como justificación de su supremacía política.<sup>1</sup>

Cabe recordar que poco tiempo después de la fundación de la dinastía Hàan, las huestes Xiōngnú lograron derrotar a los ejércitos imperiales y que el fundador de la dinastía —Gāozǔ 高祖 (r. 202-195 a.n.e.)— casi pierde la vida en el asedio de Píngchéng 平城.<sup>2</sup> En los acuerdos de paz posteriores entre ambos estados, se estableció la obligación de los Hàan a entregar anualmente una cantidad fija de oro, seda, y granos para la corte de Mào dùn 冒頓 (234-174 a.n.e.), el shànyú 單于 de los Xiōngnú. Uno de los aspectos más debatidos de la política de apaciguamiento que surge en este periodo fue la práctica de enviar princesas imperiales para el gineceo del shànyú. Estos acuerdos forjaron lo que se dio en llamar como políticas de “armonía y parentesco” (*héqīn* 和親).<sup>3</sup>

A pesar de las fuertes críticas a lo que se consideraba una ignominiosa entrega de tributo a los Xiōngnú a cambio de una promesa de paz—cuyo cumplimiento era, en el mejor de los casos, dudoso— estas medidas permitieron al imperio Hàan moderar las tensiones en su frontera norte,

---

<sup>1</sup> Sobre la relación de los estados dinásticos chinos y los pueblos de la periferia, ver Sīmǎ Qiān, *Registros Históricos (Shǐjì 史記)*, “Xiōngnú lièzhuàn 匈奴列傳”, 110.2879-2920. Taipei: Dǐngwén shūjú, 1981. También Nicola Di Cosmo, *Ancient China and its enemies. The Rise of Nomadic Power in East Asian History*, New York, Cambridge University Press, 2007 [2002].

<sup>2</sup> *Shǐjì*, “Xiōngnú lièzhuàn 匈奴列傳”, 110.2894.

<sup>3</sup> *Shǐjì*, “Xiōngnú lièzhuàn 匈奴列傳”, 110.2894.

ya que durante los reinados de los emperadores siguientes no se registraron incursiones en gran escala contra los territorios Hàn. De hecho, los incidentes causados por líderes menores de los Xiōngnú que asediaban esporádicamente las poblaciones fronterizas eran considerados desviaciones de la norma, y tras estos acontecimientos se buscaba prontamente reestablecer las buenas relaciones mediante intercambios entre los soberanos y la ratificación de los tratados existentes.

Más aún, a partir de los tratados de armonía y parentesco la relación entre ambos soberanos paso a representarse como la de gobernantes de dos espacios políticos separados pero interconectados, a la vez que se enmarcaba en nociones de parentesco. Tal como ejemplifica la siguiente misiva que data del año 166 a.n.e. en la que el emperador Wén 文 (r.180-157 a.n.e.) de Hàn escribe al shànyú Jī Zhōu 稽粥 (r.174-160 a.n.e.), sucesor de Mào dùn, el lenguaje enfatizaba la equivalencia de ambos gobernantes:

Hoy todo bajo el Cielo está en paz, las multitudes gozan de tranquilidad y contento, Yo mismo y el shànyú somos como su padre y su madre (*fùmǔ*). Cuando Yo mismo pienso en los incidentes del pasado, los considero simples trivialidades. Los planes de los ministros confabuladores han sido derrotados, ninguno pudo deshacer la armonía entre hermano mayor y hermano menor. He oído decir que el Cielo no tiene inclinaciones, y que la Tierra no demuestra preferencia alguna. Yo mismo y el shànyú podemos dejar de lado estas trivialidades para juntos transitar el gran camino (*dàdào*), dejando que las viejas animosidades perezcan y planificando para el futuro lejano, logrando que los pueblos de nuestras dos naciones sean como hijos de una misma familia. [...]

今天下大安，萬民熙熙，朕與單于為之父母。朕追念前事，薄物細故，謀臣計失，皆不足以離兄弟之驩。朕聞天不頗覆，地不偏載。朕與單于皆捐往細故，俱蹈大道，墮壞前惡，以圖長久，使兩國之民若一家子。<sup>4</sup>

Esta vocación conciliatoria presentaba asimismo una faceta pragmática, ya que algunos defensores de las políticas de armonía y parentesco sostenían que en el largo plazo estas lograrían la conversión de los pueblos de la periferia a las formas culturales del *huáxià*, gracias a la influencia de la riqueza material de los Hàn.<sup>5</sup> Si tenemos en cuenta estas líneas argumentativas en los debates de corte, podemos interpretar la decisión del emperador Wén de abrir los mercados de frontera para el comercio con los Xiōngnú como parte de una estrategia para lograr la transformación de los barbaros.<sup>6</sup>

Tras consolidar su poder al interior del territorio chino, el emperador Wǔ (r. 141-87 BCE) decide cambiar la estrategia de sus predecesores y afirmar la supremacía del gran imperio Hàn en el este asiático. En este sentido, a partir del 134 a.n.e.—más de medio siglo desde el establecimiento de las políticas de armonía y parentesco— lanza una serie de ofensivas militares para asegurar el control de la región noroccidental con el objetivo de liquidar la amenaza que suponía el poder Xiōngnú. En la campaña del año 129 a.n.e., por ejemplo, se envía una fuerza armada de 40 mil hombres a caballo para atacar a los nómades en las cercanías de los mercados fronterizos,

<sup>4</sup> *Shǐjì*, "Xiōngnú lièzhuàn 匈奴列傳", 110.2903.

<sup>5</sup> Ver Mark Edward Lewis, *The Early Chinese Empires. Qin and Han*, Cambridge, MA: Harvard University Press, 2007. pp. 132-133.

<sup>6</sup> Posiblemente una de las intervenciones más claras en este sentido haya sido la del joven erudito Jiǎ Yì 賈誼 (200-168 BC) quien sugirió al emperador Wén implementar una serie de medidas para debilitar a los Xiōngnú, a las que dio el nombre de "tres manifestaciones y cinco carnadas" (*sānbǎo wǔ'ěr* 三表五餌). Esta propuesta quedó registrada en el capítulo 26 de su obra *Xīn shū* 新書, donde discute la situación del imperio Hàn y los Xiōngnú. Ver al respecto el excelente estudio de Charles Sanft "Rule: A Study of Jia Yi's Xin shu" [Disertación doctoral, 2005].

para luego enviar colonos Hàn a poblar la región.<sup>7</sup> Poco después, entre el 121 y el 119 a.n.e. los generales a cargo de los ejércitos Hàn logran importantes victorias en las campañas del norte, capturando tropas y población Xiōngnú y forzando a sus líderes a replegarse a la región del desierto de Gobi.<sup>8</sup>

Más allá de las victorias de sus ejércitos en el campo de batalla, una nueva estrategia diplomática permitió a la corte Hàn expandir los contactos y forjar alianzas con los estados del Asia Central que habían estado bajo el dominio de los Xiōngnú. Por un lado, se instigó a los líderes tribales Xiōngnú a disputar la preeminencia; mientras que por otro lado se fomentaron alianzas con otras tribus que habían estado bajo su control, hasta lograr deteriorar notablemente el poder de los Xiōngnú en la región. Las políticas implementadas a lo largo del reinado del emperador Wǔ dieron el resultado esperado; a mediados del siglo I a.n.e., por primera vez un soberano del gran imperio nómada se presentó en la corte de Hàn como súbdito de la dinastía (*wàichén* 外臣), iniciándose así una nueva etapa en las relaciones de las dinastías chinas con los pueblos de la periferia. El nuevo esquema de relacionamiento con los extranjeros que surgió a partir de esta época formó la base de lo que se conoce como el ‘sistema tributario’.<sup>9</sup>

## LA MISIÓN DE ZHĀNG QIĀN A LAS REGIONES OCCIDENTALES Y LA APERTURA DE LA ‘RUTA DE LA SEDA’

Si bien, en cierta medida, lo que designamos como ‘Ruta de la Seda’ existió desde antes de la fundación de la dinastía Hàn, algunos autores afirman que las rutas norte y sur acabaron por consolidarse solo a partir de las misiones diplomáticas de Zhāng Qiān 张骞 (164-113 a.n.e.), enviado del emperador Wǔ de Hàn a las regiones occidentales.<sup>10</sup> Zhāng Qiān, fue despachado con el objetivo principal de forjar una alianza con los Yuèzhī, un pueblo nómada enemigo de los Xiōngnú.

Vale decir que la primera misión de Zhāng Qiān —entre los años 138 y 126 a.n.e.— fue menos exitosa de lo que se esperaba, ya que este cayó prisionero de los Xiōngnú poco después de partir de Cháng’ān. Sin embargo, su cautiverio le permitió tomar contacto con varios de los pueblos nómades de la región y conocer sus costumbres. Poco después de regresar a la capital, tras más de diez años, fue enviado nuevamente a las fronteras occidentales, esta vez a buscar una alianza con los Wūsūn, con el objetivo de “cortar el brazo derecho de los Xiōngnú” [斷匈奴右臂].<sup>11</sup>

Las misiones de Zhāng Qiān fueron fundamentales para proveer a los tomadores de decisiones de la dinastía Hàn de información actualizada y fehaciente sobre los pueblos de las regiones occidental y noroccidental. Según el *Shǐjì*:

El emperador [Wǔ] supo que los Dàyuān, Dàxià, Ānxī, y otros grupos, todos ellos grandes estados, ricos en productos valiosos, que cultivan la tierra y producen de la misma manera que los pueblos de la Llanura Central, pero sin embargo sus ejércitos son débiles y valoran el dinero y

---

<sup>7</sup> Yu Ying-Shih, “Han Foreign Relations”, en Denis Twitchett y John K. Fairbank, (eds.), *The Cambridge History of China. Vol. I The Ch’in and Han Empires, 221 B.C.-A.D. 220*. 2008.p.390.

<sup>8</sup> Yu Ying-Shih, “Han Foreign Relations”, p. 390.

<sup>9</sup> Yu Ying-Shih, “Han Foreign Relations”, p. 395.

<sup>10</sup> Mark E. Lewis, por ejemplo, sostiene que “no existe evidencia de un comercio significativo entre China y las regiones occidentales antes del siglo I a.n.e. y la ruta comercial a la que designamos convencionalmente ‘Ruta de la Seda’ no existía cuando los Han enviaron las primeras misiones al Asia Central.”, *The Early Chinese Empires. Qin and Han* p. 143.

<sup>11</sup> *Shǐjì*, “Dàyuān lièzhuàn 大宛列傳”, 123.3168.

los productos de los Hàn. Hacia el norte, encontramos a los Dàyuèzhī, quienes lograron conquistar Kāngjū gracias a su poder militar, y quienes pueden ser sobornados mediante regalos costosos para beneficio de la corte.

天子既聞大宛及大夏、安息之屬皆大國，多奇物，土著，頗與中國同業，而兵弱，貴漢財物；其北有大月氏、康居之屬，兵彊，可以賂遺設利朝也。<sup>12</sup>

Queda claro a partir de este párrafo que el conocimiento sobre los estados del Asia Central constituía un insumo para la diplomacia Hàn y que las relaciones con estos estados debían ser cuidadosamente articuladas a fin de no alterar el equilibrio de poder en Asia Central. En otras palabras, fue a partir de las misiones de Zhāng Qīān que la política exterior de la dinastía Hàn adquirió un carácter transcontinental.

Mediante una acertada combinación de medios diplomáticos y militares, el gran imperio Hàn logró consolidar su presencia en la región del Asia Central. A mediados del siglo II a.n.e., ya se habían instalado guarniciones en puestos de frontera (por ejemplo, Dūnhuáng y Jūyán) y se había logrado promover la migración de campesinos Hàn para la formación de colonias agrícolas. También se extendió la Gran Muralla, “prolongando así las líneas de defensa contra incursiones de los pueblos nómades, creando un cerco al interior que dificultaba la evasión de los delincuentes y evasores, y formando una ruta comercial protegida a través de la cual los bienes podían ser transportados con relativa seguridad”.<sup>13</sup> Unas décadas más tarde se instaura el cargo de Protector general de las regiones occidentales (*Xīyùdōu hùfǔ* 西域都護府) una posición militar que suponía la supervisión permanente de los intereses dinásticos en Asia Central.<sup>14</sup>

## CONSIDERACIONES FINALES

Si bien la promoción de los intercambios comerciales no era una preocupación central para la corte Hàn, el establecimiento y la continuidad de las relaciones políticas con los estados del Asia central favoreció el crecimiento del comercio, y a partir de eso, también de la influencia cultural recíproca entre las regiones occidentales y el *huáxìà*. En este sentido, el Profesor Wáng Shuānghuái 王雙懷 sugiere que: “Tras la apertura de la Ruta de la Seda, emisarios de ambas regiones transitaban de un lado a otro, los comerciantes continuamente llevaban sus productos a lo largo de la misma. Los emisarios de las regiones occidentales y los mercaderes extranjeros traían caballos de raza, caravanas de camellos, así como uvas, nueces, alfalfa, granadas, sésamo, especias y también traían sus costumbres y elementos culturales con ellos en sus viajes al Este, enriqueciendo así la vida de la población de Hàn tanto desde el punto de vista material como cultural.”<sup>15</sup>

De este modo, las dinámicas de interacción entre las primeras dinastías imperiales chinas y los pueblos de su periferia resultaron en un complejo entramado de rutas a través de las cuales se comerciaban sedas, artesanías, obras de arte, e incluso plantas y animales, en el que participaban actores estatales y comerciantes privados, quienes se ocupaban de trasladar los productos de un punto a otro de la ruta.

Siguiendo la interpretación del experto James A. Millward, podemos concluir que “el término ‘Ruta de la Seda’ hace referencia a más que a el comercio de sedas entre China y Roma a lo largo

<sup>12</sup> *Shǐjì*, “Dàyuān lièzhuàn 大宛列傳”, 123.3166.

<sup>13</sup> Ver Michael Loewe, “The Former Han dynasty”, en Denis Twitchett y John K. Fairbank, (eds.), *The Cambridge History of China. Vol. I The Ch'in and Han Empires, 221 B.C.-A.D. 220*. 2008. p. 165.

<sup>14</sup> Ver Mark E. Lewis, *The Early Chinese Empires. Qin and Han* p. 145.

<sup>15</sup> Presentación del Prof. Wáng Shuānghuái 王雙懷 en el marco del Programa Jóvenes Sinólogos Visitantes 2017 llevado a cabo en la Universidad Normal de Shaanxi los días 6 a 26 de septiembre de 2017.

de algunos siglos. Representa el intercambio de objetos e ideas, tanto intencionado como accidental, que tuvo lugar a través del comercio, la diplomacia, las conquistas, las migraciones, y las peregrinaciones que intensificaron la integración del continente Afro-Euroasiático desde el neolítico hasta la edad moderna. Guerreros, misioneros, nómades, emisarios, y artesanos, a la par que los mercaderes, contribuyeron a la continua inter-fertilización en este espacio, que prospero en los períodos de unificación imperial y religiosa.”<sup>16</sup>

## BIBLIOGRAFIA

- Bān Gù 班固 (32-92). *Historia de la Dinastía Hàn (Hànshū 漢書)*. Běijīng: Zhōnghuá shūjù. 2002.
- Barfield, Thomas J. 1989. *The Perilous Frontier. Nomadic Empires and China, 221 BC to AD 1757*. Cambridge, MA: Blackwell.
- Chin, Tamara. 2010. “Defamiliarizing the Foreigner. Sima Qian’s Ethnography and Han-Xiongnu Marriage Diplomacy.” *Harvard Journal of Asiatic Studies* 70 (2): 311-354.
- Di Cosmo, Nicola. 2002. *Ancient China and its Enemies. The Rise of Nomadic Power in East Asian History*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Lewis, Mark Edward Lewis, *The Early Chinese Empires. Qin and Han*, Cambridge, MA: Harvard University Press, 2007.
- Loewe, Michael “The Former Han dynasty”, en Denis Twitchett y John K. Fairbank, (eds.), *The Cambridge History of China*. Vol. I The Ch'in and Han Empires, 221 B.C.-A.D. 220. 2008.
- Millward, James A., *The Silk Road: A Very Short Introduction*, Oxford: Oxford university Press, 2013.
- Pines, Yuri. 2004. “Beasts or Humans: Pre-imperial Origins of the ‘Sino-Barbarian’ Dichotomy” en Reuven Amitai and Michal Biran, eds., *Mongols, Turks and Others: Eurasian Nomads and the Sedentary World*. Leiden: Brill.
- Poo, Mu-Chou. 2005. *Enemies of Civilization. Attitudes towards Foreigners in Ancient Mesopotamia, Egypt, and China*. Albany: State University of New York Press.
- Scheidel, Walter. 2010. “The Xiongnu and the comparative study of empire.” Princeton/Stanford Working Papers in Classics.
- Sanft, Charles, "Rule: A Study of Jia Yi's Xin shu" [Disertación doctoral, 2005].
- Sīmǎ Qiān 司馬遷 (145– ca. 85 BCE) et al. *Registros del Historiador [Shǐjì 史記]*. Versión anotada por Péi Yīn 裴駟, Zhāng Shǒujié 張守節 y Sīmǎ Zhēn 司馬貞. Taipei: Dǐngwén shūjù, 1981.
- Watson, Burton. 1958. *Records of the Grand Historian of China. Translated from the Shih chi of Ssu-ma Ch'ien*. Volume II: The age of emperor Wu from 140 to circa 100 B.C. New York y Londres: Columbia University Press.
- Yu Ying-Shih, “Han Foreign Relations”, en Denis Twitchett y John K. Fairbank, (eds.), *The Cambridge History of China*. Vol. I The Ch'in and Han Empires, 221 B.C.-A.D. 220. 2008.

---

<sup>16</sup> James A. Millward, *The Silk Road: A Very Short Introduction*, Oxford: Oxford university Press, 2013. pp.18-19



# La expansión mongola y la Ruta de la Seda: intercambios políticos, culturales y económicos en el espacio euroasiático

## 蒙古扩张与丝绸之路：欧亚区域的政治、文化、经济交往

Gustavo Enrique Santillán 古斯塔沃·恩里克·桑蒂连

### RESUMEN

El presente estudio tiene como objetivo considerar los orígenes de la llamada “Ruta de la Seda” a partir de un análisis las principales dinámicas y los espacios de intercambio político, comercial y cultural entre las primeras dinastías imperiales en China y las poblaciones de la periferia. En contra de la visión tradicional en los estudios sobre dichas interacciones que suelen enfatizar los conflictos entre dos tipos claramente demarcados de entidades sociopolíticas, a saber, un gran imperio centralizado de base sedentario-agrícola, por un lado, enfrentado a entidades políticas de origen tribal y con una economía nómada-pastoral, entendemos que en la relación entre dinastías chinas y los pueblos vecinos, ambos actores desplegaron una variedad de tácticas y estrategias para negociar su participación en una diversa ecúmene trans-asiática.

蒙古帝国的兴起是历史上众所周知的事件。伴随着这一历史进程，欧亚辽阔的地域之间产生了深刻的联系，这种联系近来也吸引了历史学家的注意力。在这篇文章中，我们力求突出这种联系，辨别这种联系的政治-军事、经济或文化的不同层面。

### INTRODUCCIÓN

La emergencia del Imperio Mongol es un acontecimiento notorio para la historiografía. Las profundas interconexiones que se produjeron de manera concomitante a este proceso en el amplio espacio euroasiático, asimismo, han llamado la reciente atención de los historiadores. En este trabajo pretendemos poner de relieve estas conexiones, identificando sus diferentes niveles: político-militar, económico y cultural.

Este abordaje supone algunas presunciones relevantes, a saber: primero, que la Ruta de la Seda no fue simplemente un circuito comercial. Aún desde su apertura en el lejano siglo II a.C., fue asimismo un amplio espacio por el que circularon mercaderes pero también ejércitos, políticos, intelectuales y hombres de fe, que influyeron con intensidad en sus sociedades de origen y de destino. En segundo lugar, la topografía del espacio euroasiático a partir de la apertura de la Ruta

supone una evidente continuidad geográfica, que no obstante ha sido enfatizada fundamentalmente por trabajos de reciente data.<sup>17</sup> Con mayor precisión sin embargo, y como veremos de manera subsecuente, la vasta masa asiática de este espacio ha funcionado como un polo atractor de los intercambios operados a lo largo de la Ruta. En este papel, el Imperio Mongol y sus khanatos ulteriores, la China Yüan, el conjunto de Estados islámicos emergentes a partir de la expansión árabe inicial durante el siglo VII, y el Imperio Bizantino, fungieron en notable medida como agentes dinamizadores de los intercambios, y como fuentes de riqueza que incentivaron, reforzándola, a la expansión de las unidades periféricas restantes: los reinos europeos continentales, y las ciudades-Estado mediterráneas. Por razones geopolíticas, los el Papado y los monarcas europeos medievales (atribulados por la expansión musulmana) promovieron contactos con los mongoles; el afán de lucro no fue ajeno por otro lado a las campañas orientales de los europeos, dando de ello fe el Imperio Bizantino. Asimismo, China fue el punto final de destino de la incipiente expansión europea bajomedieval desde el Mediterráneo italiano. Por último, lo expuesto debe implicar una reconsideración del papel de la expansión mongola en el espacio euroasiático y de su dominio sobre China, reevaluando la mirada eurocéntrica: además de una amenaza sobre Europa oriental y central, la expansión mongola fue uno de los agentes más importantes de revitalización de la Ruta de la Seda continental. Particularmente en China, la política externa y doméstica de la Dinastía Yüan da testimonio de este papel.

En este trabajo analizaremos, en primer término, la unificación y expansión mongola (1206-1279): ella significó la emergencia de un eje político-económico y cultural operante entre las actuales Beijing y Bagdad, a lo largo del continente asiático y por primera vez en la historia. Este eje ordenó los intercambios preexistentes y otorgó una vitalidad renovada a la Ruta de la Seda.

Estudiaremos en segundo término algunos aspectos relevantes de la Ruta de la Seda continental a partir de la unificación y expansión mongola. Al respecto, son de particular relevancia la provisión de la seguridad en las comunicaciones, y la amplia liberalidad para el ejercicio del comercio y la profesión de credos religiosos por parte de los mongoles. A ello debemos agregar el influjo atractivo que el Imperio Bizantino y el mundo islámico ejercieron para el Occidente europeo (lo que se evidencia en la sucesión de Cruzadas ocurridas entre 1096 y 1271), el avance multidireccional de los khanatos, y la expansión de las ciudades-Estado mediterráneas durante la Baja Edad Media.

## LA UNIFICACIÓN Y EXPANSIÓN MONGOLA (1206-1279)

Las raíces sociales del Estado mongol se oponen de manera manifiesta a la estructura social subyacente al Estado imperial chino. Ambos modos de vida, nómada-pastoril y agrícola-sedentario, sin embargo, registran ya un milenio y medio de mutua interacción a comienzos del siglo XIII, cuando Temüjin (1167-1227) formaliza la unidad de las distintas tribus mongolas en el *kuriltai*<sup>18</sup> celebrado en 1206 en el nacimiento del río Onan, al pie del monte Burkhan (Noreste de la actual Mongolia) y asume la dignidad ecuménica de Genghis Khan.<sup>19</sup>

A partir de allí y tras una serie de veloces y exitosas campañas militares, el nuevo líder y sus

---

<sup>17</sup> Ver por ejemplo Park, Hyunhee, *Mapping the Chinese and Islamic worlds: cross-cultural exchange in pre-modern Asia*, New York, Cambridge University Press, 2012, y Frankopan, Peter, *The Silk Roads: A New History of the World*, London, Bloomsbury, 2015.

<sup>18</sup> El kuriltai es la asamblea que reúne en el mundo mongol a los jefes de clan o linaje para decidir asuntos trascendentes de su organización. Entre ellos, la conformación de una federación de tribus, la realización de campañas militares, o la elección de un líder o jefe máximo, así como su sucesión.

<sup>19</sup> Allen, Thomas, "The Rise of the Mongolian Empire and Mongolian Rule in North China", en Fairbank, John King, y Twitchett, Dennis, eds., *The Cambridge History of China*, v.6., p. 342.

sucesores extendieron al Estado Mongol hasta convertirlo en un vasto imperio. Lo ocurrido en ese lapso adquiere sentido a la luz de ciertos rasgos intrínsecos a las estructuras políticas mongolas: en primer lugar, su raíz nómada y la conflictiva complementariedad que los pueblos de este origen evidenciaron históricamente con el mundo agrícola y sedentario. Centrados en la ganadería para la subsistencia, el comercio y la artesanía de productos vinculados a la guerra, fueron las actividades bélica y mercantil las que proveyeron a sus élites de los artículos necesarios con los que potenciar su estatus diferencial respecto al resto de la población: en primer lugar, los jefes clánicos contaban con guardias armadas vinculadas a ellos por lazos de lealtad y parentesco, núcleo original de los ejércitos nómades en sus etapas tempranas de consolidación y expansión. Las campañas militares llevadas a cabo a expensas del mundo sedentario, al proveer como se ha dicho de artículos de lujo y numerario (amén de población servil) con los que sostener la acumulación y distribución de bienes por parte de las élites, multiplicaron a su vez el comercio con el mundo sedentario. Dicho comercio cobraba la forma de intercambios libres y regulares pero también era forzado con el imperio chino a cambio de paz para sus fronteras, manifestándose esta interacción en términos político-ideológicos, del lado de China, en el clásico sistema tributario. En este esquema, los soberanos nómades prestaban reconocimiento formal de la soberanía imperial a cambio de la prodigalidad china en obsequios.<sup>20</sup> Esta relación era de carácter complejo, por cuanto involucraba diversos juegos de alianzas que se hacían tanto más evidentes cuanto mayor era el grado de dispersión existente al interior de las élites nómades. La política china apuntó en este sentido a dividir para imperar y esta política tuvo éxito, por ejemplo, más adelante en el tiempo, tras la caída de la dinastía Yüan a manos de las tropas de Zhu Yuanzhang, el primer emperador Ming, en 1368.<sup>21</sup>

Sin embargo, las raíces de la temprana unificación mongola consolidada en 1206 también pueden explicarse a través de esta dinámica, por cuanto el liderazgo de Temüjin pudo consolidarse partiendo desde una posición inicial de protección otorgada por el Estado Jin de los Jürchen (1115-1234).<sup>22</sup> En este sentido, el contacto con el mundo sedentario ha podido fungir asimismo como un importante incentivo para la formación estatal desde una base tribal (previa incorporación de estos grupos en un sistema confederativo),<sup>23</sup> y este fue el camino seguido con éxito por Temüjin.

Lo expuesto supone la existencia de otro rasgo político en la región del Este Asiático desde comienzos del siglo X: la progresiva conformación de un sistema interestatal crecientemente complejo, a partir del mencionado incentivo que el mundo sedentario iba confiriendo para el fortalecimiento de los aparatos político-militares de los pueblos de origen nómada-pastoril<sup>24</sup> (lo que debilitaba por otra parte la correspondencia existente entre el orden tributario sinocéntrico

<sup>20</sup> Allen, Thomas, op.cit., pp.328-329; Gernet, Jacques, *El Mundo Chino*, Barcelona, Crítica, 1991, pp. 25-26.

<sup>21</sup> cf. Langlois, John, "The Hung-Wu Reign, 1368-1398", en Mote, Frederick, y Twittchett, Dennis, eds., *The Cambridge History of China*, Cambridge University Press, 1998, v.7.1, esp. pp.123-170.

<sup>22</sup> Previamente, el pueblo mongol estuvo sujeto a los Liao (946-1127). Allen, Thomas, op. cit., pp. 329-341.

<sup>23</sup> *Ibid.*, pp. 328-329.

<sup>24</sup> Ello no sólo aplica al caso mongol sino al de los ya mencionados Estados Liao y Jin, y el Estado Xi Xia (1038-1227). cf. Gernet, Jacques, op. cit., pp. 232-236, 262-265, 308-318, Franke, Herbert, y Twittchett, Denis, "Introduction", *The Cambridge History of China*, Cambridge University Press, 1994, v.6, pp. 14-18, y Rossabi, Morris, "Introduction", en Rossabi, Morris ed., *China among Equals. The Middle Kingdom and Its Neighbors, 10th-14th Centuries*, Berkeley, University of California Press, 1983, pp. XI-XXIII.. Para cada uno de estos Estados en particular, ver Twittchett, Denis, y Tietze, Klaus-Peter, "The Liao", en Franke, Herbert, y Twittchett, Denis, eds., *The Cambridge History of China*, Cambridge University Press, 1994, v.6.1, pp. 43-153. Dunnel, Ruth, "The Hsi Hsia", en Franke, Herbert, y Twittchett, Denis, eds., *The Cambridge History of China*, Cambridge University Press, 1994, v.6.2, pp. 154-214 (Wade-Giles en el original), y Franke, Herbert, "The Chin Dynasty", en Franke, Herbert, y Twittchett, Denis, eds., *The Cambridge History of China*, Cambridge University Press, 1994, v.6.3, pp. 154-320 (Wade-Giles en el original) Gernet (p.309) establece distintos grados de sedentarización y de "sinización" correlativa entre estos Estados según su cercanía al "Mundo Chino", que no iremos a detallar en este trabajo.

ideal y una realidad política crecientemente signada por la equivalencia de fuerzas)<sup>25</sup>

Los Estados ya conformados en la región, así como otras unidades soberanas del Asia Central y de Oriente Medio, proveyeron asimismo otros insumos concretos para el naciente Estado Mongol: recursos humanos (buena parte de los aparatos administrativos mongoles estuvieron en manos de extranjeros<sup>26</sup>, lo que impactó en el diseño del orden estamental impuesto en China por la Dinastía Yüan), pericia técnica (por ejemplo, la adopción de un alfabeto para el lenguaje mongol, construido por un funcionario uigur hecho preso a los Naiman sobre la base de su propia lengua, en 1204 y a pedido de Genghis Khan)<sup>27</sup> y, finalmente, un conjunto de aparatos ideológicos vagamente adoptados o tolerados por los mongoles a partir de su unificación.

La ideología mongola puede ser inscripta en el conjunto de creencias animistas compartidas por los pueblos nómades de la estepa euroasiática a lo largo del vasto espacio existente entre Rusia Oriental y la Península coreana, pasando al Norte de los estados imperiales chinos. El shamanismo fue un denominador común de estos pueblos que divinizaban a los animales y fuerzas de la naturaleza, realizaban sacrificios animales, y conducían sus rituales a través del *shaman* como intermediario entre ellos y los espíritus del mundo ultraterreno. En el caso concreto de los mongoles, su máxima divinidad fue Tengri, el dios del Cielo. En este marco, la historia mítica del pueblo hace descender al fundador de su linaje, Batachikhan, de la cruce de un lobo y una hembra de ciervo.

A partir de esta base ideológica, el liderazgo de Genghis fue incorporando elementos diversos conforme el Estado se expandía. El color blanco de su bandera probablemente haya sido elegido (en el *kuriltai* de 1206) bajo influencias maniqueas, combinadas con elementos shamanísticos locales también manifiestos en el diseño de la enseña. En esa oportunidad se denominó de manera oficial a la amalgama étnica y tribal de los asistentes como pueblo Mongol, bajo el liderazgo de Genghis Khan, su Soberano Oceánico (o “Universal”, de acuerdo a las traducciones adoptadas).<sup>28</sup> El ecumenismo de la ideología política construida a partir de la unificación significaba, por ende, la aspiración del soberano al gobierno del conjunto heterogéneo de la población existente más allá de las fronteras tribales y étnicas. En este sentido, la expansión militar fue también un expediente para el sostenimiento interno de facciones que de otro modo podrían haber subvertido el liderazgo de Genghis Khan. Este rasgo no hizo más que fortalecerse a partir de la expansión ulterior: todo pueblo situado más allá de las fronteras mongolas era candidato a la rendición incondicional, anexión e incorporación al gobierno del Soberano Universal.<sup>29</sup>

En segundo lugar, esta ideología casó bien no sólo con la noción china del Cielo sino también,

---

<sup>25</sup> Esto impactó por ejemplo en la retórica utilizada por los tratados diplomáticos suscriptos por el Estado Song (960-1279) con sus vecinos; los Song ya no lograban imponer la relación de vasallaje en los documentos bilaterales, debiendo recurrir a fórmulas alternativas y heterodoxas en lo diplomático (“hermano mayor-menor”, “tío-sobrino”, etc.) cf. Wang, Gungwu, “The Rhetoric of a Lesser Empire: Early Sung Relations with Its Neighbors”, en Rossabi, Morris ed., *China among Equals. The Middle Kingdom and Its Neighbors, 10th–14th Centuries*, Berkeley, University of California Press, 1983, p. 55

<sup>26</sup> Uigures, khitan, Jürchen y chinos del Norte en esta etapa (hasta 1234). Con posterioridad, persas y tibetanos fueron también incorporados al aparato estatal. cf. Frankopan, op.cit., pp.110-111; Allen, op.cit., pp.345, 348-350,360-362.

<sup>27</sup> Saunders, John Joseph, *La Conquista Mongólica*, Buenos Aires, Eudeba, p. 56; Allen, Thomas, op. cit., p. 341. Los Naiman tuvieron origen en una tribu turca o mongola devenida en kanato, posteriormente derrotado por Genghis. El Khanato Naiman estaba ubicado por ese entonces al Oeste de la actual Mongolia, entre el Imperio Mongol en ciernes y el Estado de los Kara Khitan (o Liao Occidentales), también derrotado por Genghis en 1218.

<sup>28</sup> Allen, Thomas, op.cit., p. 343. cf. Frankopan, Peter, op. cit., p.110.

<sup>29</sup> Rossabi, Morris, op. cit., p. XXII; Allen, Thomas, op.cit., p. 348.

de acuerdo con los especialistas, con nociones turcas y uiguras preexistentes.<sup>30</sup> De manera adicional, a partir de 1219 Genghis comenzó a otorgar privilegios (exenciones impositivas) a los credos budista y daoísta (como veremos, recibió por ejemplo en audiencia al monje daoísta Changchun en el Hindu-Kush en 1222). Esta práctica se extendió posteriormente a las comunidades cristianas y musulmanas ubicadas bajo dominio mongol.<sup>31</sup> Genghis, se dice en las fuentes persas, “miraba con respeto a los musulmanes, y también a los cristianos e ‘idólatras’”.<sup>32</sup> Respecto a los musulmanes, fueron convocados en Bujara por el conquistador erudito versado en el Islam en 1222, que introdujeron a Genghis en los detalles de su fe.<sup>33</sup> Acorde con este espíritu, un alto funcionario de origen khitan y devoto budista tanto como daoísta, Yelü Chucai (1190-1244), en 1218 no sólo fue puesto como escriba y administrador por Genghis, sino que además fue designado como astrólogo de Corte.<sup>34</sup> La tolerancia religiosa mencionada no haría más que profundizarse desde la sucesión de Genghis, fenómeno acorde con las necesidades prácticas de gobierno sobre territorios diversos en lo cultural.

Precisamente, el ecumenismo mongol no sólo implicó el ejercicio de la tolerancia cultural y religiosa, sino asimismo un proceso evidente de expansión militar que puso fin al ya señalado sistema interestatal existente en las fronteras septentrional y occidental de China.<sup>35</sup> Este sistema fue sustituido por un imperio que, si bien dividido en cuatro khanatos a la muerte de Genghis en 1227, evidenció no solamente una constante fluidez en las relaciones políticas entre las unidades, sino también el renovado dinamismo de las comunicaciones humanas y comerciales, provistas por condiciones infraestructurales y de seguridad inéditas hasta el momento. Ello supuso por ende la reorientación de los ejes geopolítico y geoeconómico asiáticos por primera vez en la historia, como detallaremos en nuestra siguiente sección.

La decadencia de la soberanía Tang sobre el territorio, que culminara en la caída de la dinastía en 907, es usualmente señalada como hito de la decadencia de la Ruta de la Seda continental. Sin embargo, esto sólo significó la pérdida del control chino sobre los territorios situados a lo largo de la Ruta y sobre los beneficios comerciales de su tránsito; los intercambios siguieron verificándose, sólo que en provecho de nuevos actores procedentes del Asia Central y septentrional.

En primer lugar, la decadencia Tang en la región debe remontarse a comienzos del siglo VIII, como consecuencia del fracaso de su política “árabe” orientada a contener la expansión omeya primero, y luego abbasí. Esta política se jugó a lo largo de la Ruta de la Seda, y su resultado negativo más notable fue la derrota de los ejércitos Tang frente a las tropas abbasíes en la batalla de Talas (751). Ello a su vez precipitó la subsecuente rebelión interna encabezada por el general mestizo turco-sogdiano An Lushan (755-763). Se estableció entretanto un Estado uigur en 745, al Noroeste de Dunhuang. Los uigures aprovecharon las derrotas chinas para fungir como aliados de los Tang en

<sup>30</sup> Allen, Thomas, op.cit., p.349.

<sup>31</sup> *Ibíd.*, p.349; Saunders, John Joseph, op. cit., pp.50-51.

<sup>32</sup> Frankopan, Peter, op.cit., pp.120-121. *Idólatras* refiere a los budistas, del mismo modo en que eran denominados por Marco Polo. Por ejemplo, en Polo, Marco, *Viajes*, Buenos Aires, Espasa-Calpe, 1951, p.59: “Las costumbres de Catay son las de los idólatras”. cf. tb. Gernet, Jacques, op. cit., pp.336-337, donde se expone la posterior introducción del budismo lamaísta entre los mongoles, a partir de la década de 1260.

<sup>33</sup> Saunders, John Joseph, op.cit., p.51.

<sup>34</sup> Gernet, Jacques, op. Cit., pp.319-320; Allen, Thomas, op.cit., pp. 364-375; Saunders, John Joseph, op.cit., pp.56-57. Durante el khaganato de Ögodei (1229-1241) Yelü intentó reformas fiscales que sistematizaran de manera ordenada y justa la extracción de excedente de la población de China del Norte, en oposición a la práctica llevada a cabo por la facción de mercaderes musulmanes que tenían a su cargo el cobro de impuestos que les tercerizaba la Corte. La tarea de Yelü Chucai fue importante también para la promoción del comercio regular y las comunicaciones a lo largo del imperio en ciernes (Saunders, John Joseph, op.cit., p.58; cf. *infra*)

<sup>35</sup> Rossabi, Morris, op.cit., p.XXII.

la región, y a partir de allí pasar a ocupar el papel estratégico de intermediarios en el comercio de larga distancia de la seda (tradicionalmente ejercido por mercaderes sogdianos), esta vez con el floreciente mundo islámico. Los uigures fueron expulsados de sus tierras septentrionales (la cuenca del Alto Orkhon en la actual Mongolia) en 840 por los kirguizes, quedaron con posterioridad sujetos al Estado Kara Khitan o Liao Occidental hasta su sumisión a los mongoles en 1209, lo cual como se dijo no fue en desmedro de su influencia cultural en el área.<sup>36</sup>

La pérdida del control político de la Ruta de la Seda continental por parte de China no fue revertida tras la reunificación imperial lograda por la Dinastía Song (960-1279), que se vio plenamente inserta en el sistema interestatal resultante. En términos económicos sin embargo, los intercambios continuaron esta vez en beneficio de los Estados Liao, Xia Occidentales y Liao Orientales, drenando los dos primeros las riquezas chinas a través del sistema tributario<sup>37</sup>, al mismo tiempo que el Estado Song promovía el comercio oceánico a través del Sudeste Asiático.

Este esquema fue concluido por la conquista mongola, que puso el comercio continental bajo un único centro político. En 1220, a través de una serie de campañas exitosas que aseguraron su dominio de los territorios de la Ruta de la Seda, Genghis Khan ordenó el diseño de su capital en Kararorum, al centro de la actual Mongolia.<sup>38</sup>

Con anterioridad a esta decisión, el poder mongol ya se había extendido considerablemente. Comenzando en 1187, Temüjin pudo imponerse entre los distintos grupos tribales de la región hasta unificar toda Mongolia oriental y central, proceso concluido en el *kuriltai* de 1206.<sup>39</sup> Esta unificación abrió estratégicamente a los mongoles las puertas para la expansión ulterior, tanto al Este sobre territorio Jin como al Oeste hacia el Altai. Para que esta expansión se produjese, los mongoles obtuvieron primero la rendición pacífica de pueblos periféricos (oirates, kirguizes del alto Yenisei, Jüyids<sup>40</sup>, onguds). Al mismo tiempo eran subyugados los uigures en 1209 y el Estado de los Xia Occidentales, entre 1205 y 1211. En esta última fecha, los Xi Xia se declararon súbditos mongoles tras el asedio de las tropas de Genghis, preludio de su derrota militar definitiva ocurrida en 1227.<sup>41</sup> Para 1211, los ejércitos mongoles emprendieron la primera de sus campañas contra el estado Jin que controlaba China al Norte del Río Amarillo, guerra que desembocó en el acuerdo de un tratado de paz suscripto en 1214. Por razones de seguridad y en previsión de nuevas incursiones mongolas, el emperador Jin trasladó su capital desde Zhongdu (en las inmediaciones de la actual Beijing) al año siguiente, 1215, hacia Kaifeng (en la actual provincia de Henan). Sin embargo, la interrupción de esta primera campaña de Genghis informa acerca de las dificultades del nuevo imperio a la hora de incursionar en suelo chino. Tras el tratado suscripto con los Jin, Genghis retomó con sus ejércitos el curso occidental, a partir como se dijo de la base constituida por la pacificación previa de las estepas mongolas. Así se produjo una rápida expansión sobre los territorios de la Ruta de la Seda a expensas de los Kara Khitan o Liao Occidentales, que sucumbieron en 1218. Con este Estado cayeron las ciudades de los oasis hoy

---

<sup>36</sup> Gernet, Jacques, op. cit., pp.224-227, 248; Frankopan, Peter, op.cit., pp.69-70. Saunders, John Joseph, op.cit.,p.25; Buell, Peter, "Mongol Empire, 1206-1260", *Historical Dictionary of the Mongol World Empire*, Oxford, Scarecrow Press, 2003, pp.21-23.

<sup>37</sup> Gernet, Jacques, op.cit., pp.311-314.

<sup>38</sup> Allen, Thomas, op.cit., pp.347-348. Tras esta decisión y asentamiento inicial, los trabajos de construcción edilicia dieron inicio recién bajo Ögodei, en 1235.

<sup>39</sup> Allen, Thomas, op.cit., pp.335-343.

<sup>40</sup> No estrictamente un "pueblo" sino una constelación de guardias khitanes, tanguts, tártaras y mongolas al servicio del Estado Jin. Su subordinación al Estado mongol de Genghis jugó un papel estratégico en el debilitamiento de las fronteras de aquél imperio. cf. Buell, Peter, op.cit., pp.23-24 y 175.

<sup>41</sup> Allen, Thomas, op.cit., p.349; Buell, Peter, op.cit.,pp.22-23.



ubicados en Xinjiang; Kashgar, Khotar, y Yarkanda. Más al Oeste, la expansión prosiguió sobre el Reino musulmán de Khwarazm, derrotado en 1220. Con ello los mongoles se aseguraron el control de Samarcanda, su capital, así como de otros enclaves importantes a lo largo de la Ruta, como Bujara, Merv y Fergana.

El control de la sección occidental de la Ruta de la Seda fue la base para que los generales de Genghis avanzaran con posterioridad a través del Cáucaso y sobre territorio Abbasí en los actuales Irán e Irak<sup>42</sup>, dando estos dos movimientos origen a dos de las divisiones subsecuentes del imperio, la Horda de Oro y el Ilkhanato. Por otro lado, permitió a Genghis volver al Oriente para dar cuenta definitiva de los imperios Xia Occidental (formalmente sometido en 1211) y Jin.<sup>43</sup> El colapso de los Xi Xia ocurrió en 1227 y significó el control mongol definitivo de la Ruta de la Seda.<sup>44</sup>

Ello ocurrió por otro lado en el mismo momento de la muerte de Genghis (1227). El fallecimiento del Khan introdujo por ende la cuestión de la sucesión, que el propio Genghis venía preparando desde 1219.<sup>45</sup> El diseño previsto para ello marcó las futuras líneas de división del imperio. Ante la evidencia de una disputa entre sus dos hijos mayores, Jochi y Chagadai, Genghis optó por conceder el derecho futuro a la dignidad imperial a su tercer hijo, Ögodei.<sup>46</sup> Como parte de esta decisión y con vistas a generar el consenso necesario entre sus hijos, Genghis dispuso en los años subsecuentes un arreglo que garantizaba a cada uno de ellos el dominio de territorios y poblaciones específicas, a cambio del reconocimiento a la dignidad imperial (que de aquí y en adelante constituiría el título de khagan, “khan de khanes”). Así, Jochi fue conferido con las estepas euroasiáticas al Occidente del imperio, Chagadai con el Turkestán, la cuenca del Tarim y el Oeste de los montes Tian Shan, Ögodei con el Oeste del Altai y Dzungaria (Norte del actual Xinjiang), y Tolui con el núcleo originario del imperio, en la actual Mongolia. Los territorios del Norte de China, en tanto, eran dejados bajo directa administración del khagan.<sup>47</sup> El diseño dispuesto fue sellado en un *kuriltai* celebrado en 1229, tras el fallecimiento de Genghis.

La muerte de Genghis supuso a su vez un *impasse* en la campaña librada en el frente occidental del imperio. La avanzada final contra los Jin fue liderada en tanto ya por el *khagan* Ögodei (r.1229-1241). La campaña comenzó en 1231, y en 1233 Kaifeng había caído en manos mongolas. El Emperador Jin debió retirarse al Sur del Río Amarillo en Caizhou, donde se suicidó tras la derrota de la ciudad poniendo fin de este modo a la Dinastía, el 9 de febrero de 1234. El conflicto había durado 23 años, y su final fue precipitado por el oportunismo de las tropas Song que, esperando recuperar parte de los territorios perdidos al Norte del Yangzi, ingresaron en 1233 a territorio Jin desde el Sur y prestaron así indirecto apoyo a la invasión mongola de China.<sup>48</sup>

La campaña sobre China fue interrumpida en 1241 tras la repentina muerte de Ögodei, del

---

<sup>42</sup> La avanzada sobre el Cáucaso hasta llegar a la actual Ucrania y sobre el Khorasán irani fueron previas a las campañas masivas desatadas sobre Europa Oriental y la capital Abbasí (1236-1258), teniendo lugar entre 1221 y 1222. cf. Allen, Thomas, op.cit.,pp.356-357. Buell, Peter, op.cit.,pp.43-44.

<sup>43</sup> Buell, Peter, op.cit., pp. 35-36.

<sup>44</sup> Por cuanto el Imperio de los Xi Xia ocupaba la actual provincia de Gansu.

<sup>45</sup> Allen, Thomas, op.cit.,pp.365-367.

<sup>46</sup> Ello supuso el compromiso de aceptación por parte de Jochi y de Chagadai, por cuanto la designación del futuro khan debía ser formalizada a través de la institución del *kuriltai*.

<sup>47</sup> Allen, Thomas, op.cit.,p.366.

<sup>48</sup> La Corte Song rechazó un pedido extremo de ayuda realizado por Jin en las postrimerías de su derrota, prefiriendo en cambio inclinarse por el bando vencedor. Con posterioridad a la caída de Caizhou, las tropas Song intentaron ocupar Henan, siendo repelidas por los mongoles. Allen, Thomas, op.cit.,p.372.

mismo modo que había ocurrido en 1227 tras la muerte de Genghis.<sup>49</sup> El acontecimiento, a pesar del acuerdo previo, reavivó las disputas entre las casas gengiskhánidas por la sucesión. Ögodei fue sucedido por su hijo Güyug (r.1246-48) tras el lapso constituido por la regencia de la viuda del primero, Toregene<sup>50</sup>. Güyug fue inmediatamente cuestionado por Batu, hijo de Jochi y por ende khan en los territorios occidentales. La oposición a la línea de Ögodei se complejizó tras la muerte de Güyug, por cuanto Tolui comenzó también a terciar en la disputa por la descendencia. Rodeada por dos familias rivales, la casa de Ögodei fracasó en la imposición de un candidato propio en el *kuriltai* celebrado en 1251 para elegir al sucesor de Güyug,<sup>51</sup> resultando electo en cambio Möngke (r.1251-1259), el mayor de los hijos de Tolui. Ello ocurrió a pesar de la violenta oposición de las casas de Ögodei, el clan desplazado por el triunfo de Möngke, y de Chagadai. Las líneas de fractura en el imperio estaban así ya delineadas en 1251.

De manera consecuente, la política de Möngke consistió en una combinación de represión sobre los miembros de las dos familias opositoras, y de reordenamiento de su propio liderazgo y bases de apoyo. Para ello, el nuevo khagan dispuso la creación de dos Il-khanatos o khanatos regionales, el primero en China y el segundo en el Khorasán bajo sus dos hermanos, Kubilai y Hülegü de manera respectiva. Para completar la división, Möngke reemplazó a los dirigentes prominentes de las casas opositoras por figuras más convenientes en Mongolia (Khaidu, nieto de Ögodei) y el Turquestán (Kara Hülegü, nieto de Chagadai).

Las tropas mongolas se dirigieron mientras tanto a su próximo objetivo en China, el Estado Song. Si bien delineado en primer término por Ögodei en 1235, el verdadero asedio comenzó recién bajo Möngke a partir de 1253, y tuvo a Kubilai como gran protagonista al lado de su hermano. La campaña se interrumpió nuevamente y del modo ya habitual a la muerte de Möngke, ocurrida en 1259. Kubilai salió del *kuriltai* ulterior revestido como gran Khan, significando ello tanto el reinicio de las hostilidades (aunque recién a partir de 1267) como la centralización, al menos formal, del poder político mongol en manos de quien con posterioridad sería el primer emperador de la Dinastía Yüan en China (1271-1368). La candidatura de Kubilai suscitó la oposición de su hermano Arikh Böke, quien no participara del *kuriltai* de 1259. Arikh Böke fue sin embargo derrotado por Kubilai en un proceso de hostilidades internas que llegó hasta 1264.

Entretanto, otro hito importante había ocurrido: antes de que la noticia de la muerte de Möngke llegara a Medio Oriente, las tropas del Ilkhanato de Hülegü tomaron Bagdad en 1258, poniendo fin a la dinastía Abbasí (750-1258). El hito vale para nuestros propósitos por cuanto, tras saberse la noticia de la sucesión, Hülegü no sólo apoyó la causa de su hermano Kubilai, sino que además entró en hostilidades con la Horda Dorada de Batu. Este realineamiento marcó el relativo aislamiento político de esta última, y el establecimiento de una convergencia de intereses entre el Ilkhanato de Hülegü y la sede khaganal en manos de Kubilai.

En China, tras el reinicio de la campaña militar contra los Song en 1267, Kubilai continuó con la política que se venía aplicando desde el avance de los ejércitos mongoles sobre los Xi Xia y los Jin: atraer la mayor cantidad de pericia técnica y administrativa posible de entre las poblaciones subyugadas. Como correlato ideológico de esta política, Kubilai proclamó en 1271 el inicio del reinado de la nueva dinastía Yüan. De manera adicional, erigió entre 1267 y 1276 una nueva ciudad capital, Dadu (mong. Khan-Balik) en las inmediaciones de la vieja capital Jin, Zhongdu, en

---

<sup>49</sup> Ocurrió lo mismo en el frente occidental, donde los ejércitos mongoles habían avanzado desde 1236 hasta arrasar Hungría, ubicándose a las puertas de Viena en 1241. En este escenario, las tropas se retiraron hacia Asia Central en vistas a los problemas de sucesión.

<sup>50</sup> De acuerdo con la tradición mongola, que estipulaba la regencia de la viuda del khan hasta la celebración de un nuevo *kuriltai*.

<sup>51</sup> Tras la regencia de la viuda de Güyug, Oghul-Khaimish.

los alrededores de la actual Beijing.

Entretanto, el avance sobre los Song continuaba desde el Suroeste y desde el Oeste por el Yangzi hasta la capital imperial, Hangzhou, que cayó en 1276. Tres años después era aniquilada la última resistencia de la corte Song, en el extremo sur del litoral chino (en torno a la actual Macao). Habían pasado 26 años desde el inicio de los ataques masivos sobre Song, y 88 desde las primeras incursiones en el Norte sobre los Jin. China constituyó de manera evidente el terreno más arduo para la conquista mongola, a la vez que el más apetecido por la disponibilidad de recursos provistos por su economía agrícola. Esto es válido en particular para el área meridional por cuanto el Norte, previamente desplazado como eje económico del imperio desde el siglo VIII en adelante,<sup>52</sup> se encontraba afectado por más de ciento cincuenta años de conflictos militares. Los territorios conquistados a los Song en 1276-1279 permitieron por lo tanto sostener la dominación mongola sobre bases mucho más sólidas. Sin embargo, la orientación externa del Estado durante los Song del Sur (1127-1279), marcadamente oceánica y hacia el Sureste Asiático, constituyó una desventaja drástica frente a sus invasores del Norte. Notoriamente, la ausencia de caballos de guerra y el peso de la Armada en el conjunto de sus fuerzas militares restaron movilidad a las tropas Song frente a las rápidas caballerías mongolas; las batallas navales decisivas ocurrieron demasiado tarde, entre 1276 y 1279, cuando una parte significativa de la marina Song había defecionado al campo enemigo. A partir de esta fecha, los dos perfiles de desarrollo, continental y marítimo, fueron unificados por los mongoles e incorporados en un mismo orden económico.<sup>53</sup>

### LA RUTA DE LA SEDA CONTINENTAL EN EL ORDEN MONGÓLICO

La Ruta de la Seda continental, que concierne al presente trabajo, se vio unificada en el contexto de la *Pax Mongólica*. En términos de un trabajo especializado reciente,

“Como regla general, el comercio de la Ruta de la Seda estuvo compuesto por una cadena de intermediarios que transportaban bienes a través de sus propias tierras, sólo para transferirlos hacia mercaderes vecinos que hacían lo mismo. La paz mongólica (...) permitió a los enviados políticos europeos realizar el tramo completo al Lejano Oriente, en lo que rápidamente se convirtió en un viaje de rutina (aunque arduo), más que en un trayecto milagroso. De manera consecuente, el conocimiento del Este fue generalmente purgado de la mirabilia que había caracterizado a las actitudes existentes hacia China y la India en tiempos antiguos. En segundo lugar, significó que un amplio conjunto de bienes comerciales fuera considerablemente más barato a ambos extremos de la ruta, debido a la falta de intermediarios que demandasen remarcaciones progresivas. (...) la improbablemente larga ruta continental abierta a los viajeros fue provista con estaciones postales y caballos y, siendo esto así, representa quizás la ruta postal más larga en la historia premoderna. (...) los viajeros europeos que utilizaron esta ruta escribieron a menudo relatos detallados de sus viajes, proveyéndonos de testimonios oculares (...) en varias regiones y periodos”.<sup>54</sup>

El rasgo concreto más evidente de esta unificación fue sin dudas el *yam*, o sistema mongol de

---

<sup>52</sup> cf. Gernet, Jacques, op.cit., p.34 y pp.226-230.

<sup>53</sup> Buell, Peter, op.cit., pp.66-67. Los intercambios comerciales oceánicos fueron al menos tan importantes como los continentales durante el periodo Yüan.

<sup>54</sup> Silverstein, Adam, *Postal Systems in the Pre-Modern Islamic World*, Cambridge University Press, 2007, p.149 (aquí y en adelante, la traducción es mía). Park Hyunhee (op.cit.) insiste también en el efecto promotor del conocimiento mutuo por parte de la Ruta de la Seda, aunque ella indaga asimismo en periodos anteriores.

postas. Hay discusión acerca de la datación de establecimiento del *yam*;<sup>55</sup> este sistema fue creado en todo caso durante el reinado de Genghis Khan y perfeccionado durante el mandato de Ödögei, alrededor de 1234. El propósito de su creación parece haber sido el de comunicar entre sí a las diversas regiones (luego khanatos) del imperio.<sup>56</sup> Es decir que, más allá de la canalización de los flujos comerciales, fue la unificación imperial la que propulsó su establecimiento; así, el movimiento de tropas, la comunicación militar y la inteligencia, la entrega de órdenes y noticias políticas y el desplazamiento de embajadas fueron imperativos de primer orden en su instalación. En segundo lugar, esto supone su funcionamiento en todos los confines del imperio mongol, más allá de los avatares políticos y militares acontecidos entre las unidades políticas ulteriores.<sup>57</sup>

En tercer término, si bien se dispuso a escala imperial, la base organizativa de funcionamiento del *yam* tuvo raíces chinas. El término deriva del chino *cham*, y “está generalmente aceptado que se adoptó sobre la base del sistema de comunicación chino *Yi* (o *Li*), que fuera introducido a Genghis a través de los asesores uigures y khitanes que tuvieron una influencia formativa sobre el desarrollo de las prácticas e instituciones burocráticas mongolas.”<sup>58</sup>

El sistema era complejo y sofisticado; lasostas dispuestas a lo largo del camino constaban de alojamiento para los viajeros, provisiones y caballos frescos, que se reclamaban a través de la exhibición e intercambio de la documentación pertinente.<sup>59</sup> El viajero debía ir provisto de una tableta de autoridad para transitar por los caminos de posta, que fungía como salvoconducto. La población mongola debía proveer los caballos para las postas, y los campesinos sedentarios el forraje, así como el mantenimiento de las estaciones y su avituallamiento. Las postas tenían una distancia variable entre sí, estando en general dispuestas a menos de un día de viaje entre cada una de ellas, y dotadas de entre quince y veinte monturas de refresco, y un número similar de encargados para cada estación.<sup>60</sup> Así dispuestas, permitían recorrer una distancia muy variable, tanto de acuerdo a las fuentes disponibles como respecto al tipo de viaje realizado: si se trataba de un trayecto regular, se podía transitar entre 40 y 100 kilómetros por día; un viaje expreso, en cambio, se podía hacer a un ritmo de hasta más de 400 kilómetros por día.<sup>61</sup> Esta variación tuvo que ver con la estructura de funcionamiento del *yam*, dado que en realidad había tres tipos de postas: *morin yam*, *tergen yam*, y *narim yam*. El primero de ellos era el sistema regular, el *tergen* era el sistema por el que transitaban los mercaderes con su carga de bienes y, finalmente, el *narim yam*, el más veloz, era la red de caminos utilizada en casos urgentes y, probablemente, con propósitos militares. Asimismo, podían abrirse rutas adicionales de manera ocasional, para propósitos específicos. Los salvoconductos eran consecuentemente clasificados en tabletas regulares, tabletas para uso oficial y militar, y salvoconductos para desplazarse durante los toques de queda.<sup>62</sup>

Desafortunadamente, no contamos con descripciones detalladas de los trayectos específicos del *yam*. Sabemos que parte de la importancia del sistema radicaba en su capacidad para abastecer a

---

<sup>55</sup> cf. Vér, Márton, *The postal system of the Mongol Empire in northeastern Turkestan*, PhD. Dissertation, Universidad de Szeged, 2016, pp. 42-43.

<sup>56</sup> *Ibíd.*

<sup>57</sup> “el Yam era una institución 'internacional', difundida de manera uniforme a lo largo de los territorios mongoles.” Silverstein, Adam, *op.cit.*, p.147.

<sup>58</sup> *Ibíd.*, p.141.

<sup>59</sup> *Ibíd.*, p.144.

<sup>60</sup> Vér, Márton, *op.cit.*, pp.45-48.

<sup>61</sup> *Ibíd.*

<sup>62</sup> *Ibíd.*, pp.45-47.

Karakorum, vinculándola con el Norte de China.<sup>63</sup> Podemos afirmar en términos más generales que la Ruta de la Seda continental funcionó en este periodo atravesando desde China las ciudades comerciales conquistadas durante la expansión mongola hacia el Oeste (cf. Secc.1): Kashgar (extremo Oeste del actual Xinjiang), entrando a Transoxania por Samarcanda y Bujara (act. Uzbekistán), de allí entrando al Khorasán por Merv (act. Turkmenistán) hasta terminar en Tabriz, en el actual Azerbaiján. Con posterioridad y a partir de la consolidación y creciente autonomía de la Horda de Oro, la política de este khanato introdujo una variante septentrional en la ruta continental, que unía a la ciudad de Tana (actual Azov, sobre la desembocadura del Don en Rusia) y de allí, pasando por Sarai (la capital del khanato) y el mar de Aral, hasta Bujara, evitando de este modo Tabriz, capital del Ilkhanato (enfrentado a la Horda desde la sucesión de Möngke; cf. Secc.1) hasta 1305. Tana fue de hecho una concesión veneciana desde 1318, coadyuvando a promover la participación mediterránea en el comercio transcontinental. Los productos transados eran por supuesto seda, porcelana y especias, pero también perlas, a cambio de lino y plata. Los comerciantes europeos compraban plata en Urgench (act. Uzbekistán) entregando piezas de lino, y cambiaban los lingotes de plata por papel moneda en la capital Yüan para comprar la seda. Esta era adquirida procesada o en bruto, siendo en este último caso un insumo para la industria radicada en la ciudad italiana de Lucca.<sup>64</sup>

Es preciso destacar en este punto un rasgo relevante del Estado mongol, su compleja relación con los estratos mercantiles. A pesar de que la sede khaganal en Dadu fue el punto culminante de los intercambios a lo largo de la Ruta de la Seda, el Estado mongol se vio enfrentado a una endémica escasez de divisas. Esto se explica en parte por la necesidad de mantener el aparato bélico y la cohesión al interior de las élites, que requerían un dispendio constante. Para ello, y en ausencia de una clase mercantil nativa, los mongoles procuraron seducir y atraer la mayor cantidad de comerciantes extranjeros posibles. Esto se reflejó en una política aduanera sumamente liberal, que apuntaba a compensar los costos intrínsecamente más altos de la ruta continental frente al comercio marítimo con aranceles tres veces más bajos que los de las principales ciudades portuarias de la época. Esto se verificó por ejemplo en Tana, donde la Horda de Oro cobraba a comienzos del siglo XIV una tasa del 3 al 5% sobre el valor de los productos ingresados, contra unos derechos de aduana que oscilaban entre el 10 y el 35% en el puerto de Alejandría.<sup>65</sup>

Por otro lado, este rasgo repercutía también en la exacción fiscal interna del imperio, que en el Norte de China durante Ögodei era entregada precisamente a asociaciones mercantiles (conformadas de manera típica por musulmanes), que conformaban la institución del *ortogh*. El *ortogh* financiaba las caravanas comerciales que recorrían la Ruta de la Seda, adquiriendo bienes con los capitales provistos por la corte mongola en metálico. También operaba como prestamista de los campesinos que tenían dificultades para pagar los impuestos, cuya recaudación estaba a su vez tercerizada en el *ortogh*. Así, estas asociaciones lucraban con la entrega de bienes de lujo a las élites mongolas por un lado, y se apropiaban del excedente campesino por el otro.<sup>66</sup>

La Ruta de la Seda, finalmente, no fue solamente un espacio de tránsito comercial. Si bien claramente el más célebre de sus viajeros, Marco Polo, describe de manera ajustada por ejemplo el

<sup>63</sup> Vér, Márton, op.cit., p.44.

<sup>64</sup> Sabatino Lopez, Robert, "China Silk in Europe in the Yuan Period", *Journal of the American Oriental Society*, 72, 2, Abril-Junio de 1952, pp.73-75; Adshhead, S.A.M., *China in World History*, New York, Palgrave-MacMillan, 1988, pp.140-141.

<sup>65</sup> Ciociltan, Virgil, *The Mongols and the Black Sea Trade in the Thirteenth and Fourteenth Centuries*, Leiden, Brill, 2012, pp.16-21.

<sup>66</sup> Allen, Thomas, op.cit., pp.377-381; Vér, Márton, op.cit.,p.103.

sistema de postas y su funcionamiento en la China Yüan (aunque con algunas hipérboles<sup>67</sup>), y si bien resulta verosímil su empleo como funcionario de Corte durante su estancia en China (ocurrida entre 1275 y 1291), otros viajeros, algunos con funciones muy notables, recorrieron el camino continental unificado por los mongoles: podemos mencionar brevemente al monje daoísta Changchun, quien viajara desde China hasta Irán entre 1220 y 1224, siendo entrevistado por Genghis en 1222 bajo mediación de Yelü Chucai.<sup>68</sup> En sentido inverso, correspondiente a la orientación de la mayoría de los viajeros de ese entonces y considerando solamente a la ruta continental tenemos a Giovanni del Piano Carpini, monje franciscano que viajó a la Corte de Güyug entre 1245 y 1247 como enviado oficial del Papa Inocencio IV para instar “al Rey y al pueblo de los Tártaros” a su conversión al cristianismo. Más prudente y amistoso fue William de Rubruck, también franciscano, quien partió de Acre en 1253 (se encontraba allí junto a Luis IX de Francia durante la séptima Cruzada) y se entrevistó con Möngke en 1254.<sup>69</sup> Ambos dejaron sendas crónicas de viaje; en el caso de Carpini, el carácter oficial de la misión se reflejó en los documentos pontificios. En el caso de Rubruck, es interesante notar que dio fe de la existencia de un puñado de europeos residiendo en Karakorum.

Lo indicado revela a su vez la complejidad de la relación entre el mundo cristiano y el imperio mongol, a ambos extremos de la ruta. Esta complejidad hunde sus raíces en el largo plazo dado que, al menos desde finales del siglo XI, para Europa Occidental, el dinamismo de Constantinopla primero, y ulteriormente de China, han fungido como potenciales atractivos de una expansión comercial que fue, desde el inicio de las Cruzadas en 1096, acompañada por las armas. El auge concomitante de Constantinopla y de Venecia desde comienzos del siglo XI fueron los polos opuestos que se encontraron recurrentemente en aquel escenario a partir de la primera cruzada.<sup>70</sup> Los enfrentamientos militares con el Islam y sus avatares marcaron el camino de los acontecimientos desde entonces, produciendo en el imaginario cristiano el mito del reino perdido del Preste Juan en Asia, que habría de asistir a los defensores de la fe frente a los infieles desde Oriente. Este reino fue primero identificado con el Estado Kara Khitan tras su victoria frente a los selyúcidas en 1140, para homologarse luego a Ong Khan, el protector de Genghis Khan en 1221 tras la derrota de los ejércitos cristianos en El Cairo durante la quinta cruzada. El Preste Juan habría de venir en socorro de las tropas europeas, y sólo la evidencia de la campaña mongola en Europa Oriental durante las décadas siguientes desmentiría el mito. Sin embargo, la leyenda permaneció en las mentes europeas al punto en que Marco Polo todavía la recoge cuando relata la imposición de Genghis frente a su mentor Ong Khan.<sup>71</sup>

La misión de Carpini se produjo sin embargo en medio de la hostilidad producida por la devastación mongola de Polonia y estuvo guiada por la necesidad de recabar información sobre el nuevo enemigo, pero ya el viaje de William de Rubruck muestra nuevamente las esperanzas europeas, esta vez entendiendo que las relaciones entre el Ilkhanato y la Horda de Oro no eran buenas, que de ello se podía obtener algo positivo para la Cristiandad, y que un ataque masivo sobre Bagdad era posible. Estas especulaciones estaban, sin embargo, desarrolladas sobre la base de las riquezas orientales y de la incipiente expansión mediterránea.

## CONCLUSIONES

---

<sup>67</sup> Polo, Marco, *op.cit.*, pp.100-101. Por ejemplo, indica la existencia de 400 caballos por posta, y llama “palacios” a las estaciones.

<sup>68</sup> Saunders, John Joseph, *op.cit.*, pp.50-51.

<sup>69</sup> *Ibíd.*, pp.80-92.

<sup>70</sup> cf. Frankopan, Peter, *op.cit.*, pp.87-90.

<sup>71</sup> cf. Polo, Marco, *op.cit.*, pp. 63-65.



Hasta ahora, hemos expuesto la violenta y rápida emergencia de un nuevo actor constituido casi *ex-nihilo* en las estepas asiáticas, destinado a unificar por casi dos siglos el espacio de los intercambios entre China y el mundo occidental. Los factores de su constitución radican tal vez en la división y creciente complejización de los aparatos político-militares preexistentes en el Asia Central y Oriental, aunque ello es materia de discusión; o bien, resulta un interrogante demasiado amplio para el estado actual de las investigaciones. En todo caso, el resultado de la unificación y expansión mongola fue el de amalgamar también, a pesar de la violencia ejercida, a vastos territorios en los planos económico y cultural. Durante esta etapa, coexistieron y se revitalizaron los circuitos comerciales continental y marítimo, y aún es materia de controversia en la historiografía el señalamiento de una prevalencia cuantitativa entre uno u otro. En todo caso, ambos revirtieron en última instancia en el espacio imperial chino, en un flujo continuo que partía desde el Mediterráneo italiano, previo paso por Bizancio y Egipto.

Este periodo termina a finales del siglo XIV con la irrupción de Tamerlán y del Estado Otomano clausurando la Ruta de la Seda terrestre, el primero ocupando buena parte de Asia Central, y el segundo apoderándose definitivamente de Constantinopla en 1453.

Ello reorientó drásticamente los intercambios a larga distancia incentivando los ejes comerciales oceánicos, con creciente participación europea. En esta última etapa, el Estado Ming (1368-1644) relegó su protagonismo en los mares desde el final de las expediciones del Almirante Zheng He (1405-1433). Desde allí, si bien China fungió como el centro de la economía mundo, una nueva lógica comenzó a emerger en su periferia lejana.

## BIBLIOGRAFÍA

- Adshead, S.A.M., *China in World History*, New York, Palgrave-MacMillan, 1988
- Allen, Thomas, "The Rise of the Mongolian Empire and Mongolian Rule in North China", en Fairbank, John King, y Twitchett, Dennis, eds., *The Cambridge History of China*, v.6., pp.321-413.
- Buell, Peter, *Historical Dictionary of the Mongol World Empire*, Oxford, Scarecrow Press, 2003
- Ciocîltan, Virgil, *The Mongols and the Black Sea Trade in the Thirteenth and Fourteenth Centuries*, Leiden, Brill, 2012
- Dunnell, Ruth, "The Hsi Hsia", en Franke, Herbert, y Twitchett, Denis, eds., *The Cambridge History of China*, Cambridge University Press, 1994, v.6.2, pp. 154-214 (Wade-Giles en el original)
- Franke, Herbert, "The Chin Dynasty", en Franke, Herbert, y Twitchett, Denis, eds., *The Cambridge History of China*, Cambridge University Press, 1994, v.6.3, pp. 154-320 (Wade-Giles en el original)
- Franke, Herbert, y Twitchett, Denis, "Introduction", *The Cambridge History of China*, Cambridge University Press, 1994, v.6, pp.1-42.
- Frankopan, Peter, *The Silk Roads: A New History of the World*, London, Bloomsbury, 2015
- Gernet, Jacques, *El Mundo Chino*, Barcelona, Crítica, 1991
- Langlois, John, "The Hung-Wu Reign, 1368-1398", en Mote, Frederick, y Twitchett, Dennis, eds., *The Cambridge History of China*, Cambridge University Press, 1998, v.7.1, pp. 107-181.
- Park, Hyunhee, *Mapping the Chinese and Islamic worlds: cross-cultural exchange in pre-modern Asia*, New York, Cambridge University Press, 2012

- Polo, Marco, *Viajes*, Buenos Aires, Espasa-Calpe, 1951
- Rossabi, Morris, "Introduction", en Morris ed., *China among Equals. The Middle Kingdom and Its Neighbors, 10th–14th Centuries*, Berkeley, University of California Press, 1983, pp. XI-XXIII
- Sabatino Lopez, Robert, "China Silk in Europe in the Yuan Period", *Journal of the American Oriental Society*, 72, 2, Abril-Junio de 1952, pp.72-76
- Saunders, John Joseph, *La Conquista Mongólica*, Buenos Aires, Eudeba, 1973
- Silverstein, Adam, *Postal Systems in the Pre-Modern Islamic World*, Cambridge University Press, 2007
- Twittchett, Denis, y Tietze, Klaus-Peter, "The Liao", en Franke, Herbert, y Twittchett, Denis, eds., *The Cambridge History of China*, Cambridge University Press, 1994, v.6.1, pp. 43-153.
- Vér, Márton, *The postal system of the Mongol Empire in northeastern Turkestan*, PhD. Dissertation, Universidad de Szeged, 2016
- Wang, Gungwu, "The Rhetoric of a Lesser Empire: Early Sung Relations with Its Neighbors", en Rossabi, Morris ed., *China among Equals. The Middle Kingdom and Its Neighbors, 10th–14th Centuries*, Berkeley, University of California Press, 1983, pp. 47-65.

# La Ruta de la Seda en Asia Central, cientos de años después

## 千百年后中亚的丝绸之路

Ramiro Ordoqui 拉米罗·奥尔多基

### RESUMEN

El anuncio en septiembre de 2013 del presidente chino Xi Jinping sobre la Nueva Ruta de la Seda, tras su reciente arribo al poder y en plena gira por Rusia, Kazajistán y Belarús, ha marcado el inicio de una nueva era para Asia Central. Esta zona del mundo, conformada por cinco países de antigua pertenencia a la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, se encuentra atravesando un proceso de invisible tensión entre la búsqueda de nuevos socios internacionales y la histórica influencia de Rusia como potencia regional. Si a este hecho, se suman particularidades geopolíticas como sus fronteras con China, Afganistán, Europa, la ya nombrada Federación de Rusia, y el explícito interés demostrado por estos vecinos, Japón o Estados Unidos, nos encontraremos ante la necesidad de comprender no solo las dinámicas económicas del siglo XXI, sino también las variables históricas que dos mil años después de aquel proyecto original del Emperador Wu siguen cobrando relevancia a la toma de decisiones en marcha.

2013年9月，习近平主席上任伊始，在访问俄罗斯、哈萨克斯坦和白俄罗斯期间，提出丝绸之路经济带倡议，这标志着中亚进入一个新的历史阶段。这一区域由五个原先属于苏联的国家组成，寻求新的国际伙伴和俄罗斯作为区域大国的历史影响这两者间有着无形的张力，这一区域也正处在一种无形张力之中，这种无形张力是因为该区域寻求新的国际伙伴和俄罗斯作为区域大国的历史影响这两者的紧张造成的。再加上这一区域的一些地缘政治特点，如这一地区与中国、阿富汗、欧洲和之前提到的俄罗斯有共同边界，并且这些邻国和日本、美国都对这一区域展现出的明显的兴趣，我们不仅仅需要理解21世纪的经济动态演变，还要理解在汉武帝首开丝绸之路两千年后那些对于当前决策依然具有重要意义的历史变量。

### INTRODUCCIÓN

La Ruta de la Seda original atravesaba actuales territorios centroasiáticos en su camino a Arabia a través de Persia. De aquellas ciudades establecidas en la que incluso antes fuera la zona de Sogdiana, Aria o Bactria<sup>72</sup> actualmente podríamos identificar a Amul, convertida en la moderna Türkmenabat, a las uzbekas Bukhara, Shahrisabz, Samarcanda y Tashkent, a Kuhjand e Istara-vshant en Tayikistán, o a Taraz, Turkestán y Almaty en territorios kazajos, pero ya nada es lo que era en las épocas de comerciantes nómades y prioridades religiosas. Por allí pasó la furia de los

---

<sup>72</sup> Sogdiana, Aria y Bactria fueron distintas ciudades/regiones habitadas por pueblos iraníes, que se encontraban en el territorio de Asia Central previo a las primeras exploraciones en el desarrollo de la Ruta de la Seda Antigua.

mongoles, la influencia de persas y turcos, el Imperio Ruso y el protectorado soviético. Todo este varieté de culturas es la causa de la actual identidad de un grupo de países que conviven de manera armónica en aparente aislamiento a los conflictos que ocasionan rápidos movimientos tácticos de sus vecinos y las potencias extranjeras que buscan jugar el nuevo gran juego regional.

El proyecto de la Nueva Ruta de la Seda, que aquí se llamará también BRI dadas sus iniciales en inglés (*Belt and Road Initiative*), ha venido no solo a aportar un camino de desarrollo para infraestructuras atrasadas o balanzas comerciales deficitarias, si no que plantea una serie de interrogantes sobre los nuevos problemas que inevitablemente derivarán de la explotación de recursos comunes y la necesidad de repensar legislaciones aduaneras/migratorias. En el camino de imaginar cómo funcionará la región una vez que uno de los proyectos más ambiciosos de la humanidad sea puesto en marcha total, se debe prestar especial atención a experiencias como la Unión Económica Euroasiática -UEE- o la Organización de Cooperación de Shangai -OCS-, que convivirán de hecho aportando herramientas a las posibilidades de mercado común, moneda única, cooperación energética, tráfico aéreo o securitización de conflicto preexistentes.

Consecuente a la mirada aquí expuesta sobre este colosal proyecto de integración, el presidente de Kazajistán aseguró con motivo del I Foro de la Franja y la Ruta que se celebró en mayo de 2017 en China que *el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda puede unir de manera beneficiosa las plataformas de la UEE, la OCS y la Unión Europea en un espacio regional único de prosperidad*. Respecto al primero de los organismos, el sueño del desde siempre presidente de la república kazaja, Nursultán Nazarbayev, ha tomado desde 2015 la forma y el nombre con el que conocemos a la unión económica conformada por la membresía plena de Rusia, Armenia, Bielorrusia, Kirguistán y Kazajistán. Este espacio tiene diversos antecedentes entre los que se puede encontrar el Tratado de Integración Económica y Humanitaria vigente desde 1996, cuyo objetivo es acelerar la integración económica en materia de bienes, servicios, trabajo, capitales, transporte, energía y sistemas informáticos rusos, kirguisos, bielorrusos y kazajos. A su vez, en el año 2000 (con la irrupción del presidente Putin en escena), Rusia, Kirguistán, Tayikistán, Kazajistán y Bielorrusia crearon la Comunidad Económica Euroasiática, que luego fue completada con la incorporación de Uzbekistán y consiguió entonces dos claros objetivos: superar los 170 millones de habitantes de mercado interno y abroquelar a cuatro de los cinco países de Asia Central en un proyecto unificado. Tanto esta iniciativa, como la Unión Aduanera Euroasiática y el Tratado del Espacio Económico Único, se unificaron un 29 de mayo de 2014 en Astaná cuando se firmó el compromiso de creación de la Unión Económica Euroasiática lograda el 1 de enero de 2015. A grandes rasgos, esta concatenación de acciones políticas puede entenderse como un logro de las obligaciones de Rusia asumiendo su rol de potencia emergente que establece un nuevo polo de poder para conseguir mejores posiciones en el comercio interior y exterior de los países involucrados.

Entre las principales acciones que actualmente desarrolla la UEE y los proyectos anunciados están la posibilidad de concretar la instalación de una moneda única para los países miembros en un plazo de 5 años a la fecha, mejores condiciones de negociación comercial con China y ASEAN, el buscado Cielo Único Euroasiático de transporte aerocomercial, la subvención agrícola armonizada, el fortalecimiento de las alianzas energéticas, reglas de competencia, un mercado interno potenciado y la consolidación del Banco de Desarrollo Euroasiático creado por Rusia y Kazajistán como promotor de inversiones productivas. Pero, dadas las nuevas condiciones, ¿será posible que esta organización escape a la absorción de sus intereses soberanos en contrapunto con los objetivos de una Nueva Ruta de la Seda con suficiente poder y dispuesta a transformar todo lo que se cruce a su paso?

Conocer los principales proyectos en desarrollo en Asia Central, tomando como contrapunto de análisis los inicios de ambas Rutas de la Seda, se vuelve indispensable para predecir resultados y consecuencias de lo que aparenta ser una revolución económica con consecuencias sociales para los países que serán atravesados por ella.

Medir el alcance de las transformaciones en el ejercicio del poder no siempre es sencillo desde la cuantificación metodológica. Aunque nadie que conozca sobre la vida de los habitantes de Asia Central pudiera ocultar la influencia rusa en distintos aspectos, tanto de la cotidianidad (educación, empleo, salud) como de la alta política (tratados, organizaciones comunes, alianzas estratégicas), las herramientas otorgadas por el poder estructural construyen el marco teórico necesario para contraponerla con el nuevo proyecto chino a través de la toma de elementos del realismo, el reflectivismo y la teoría crítica dependiendo la variable en cuestión.

Las fuentes del poder estructural inicialmente desarrollado por Strange en los años 80 son en un primer orden la seguridad, producción, finanzas y crédito, y conocimiento; y en un segundo la energía, el transporte, el comercio y el bienestar social o welfare (Strange, 1988: pp 23-45). La estructura de seguridad, que se sostiene en la fundamentación realista de las RRII, permite enmarcar la cuestión estratégica-militar de la región. El traslado de la agenda de seguridad mediante procesos de securitización, el paso en las fronteras sur de Asia Central de la defensa a actores no estatales empujados por las guerras asimétricas, son diversos aportes al enfoque tradicional imperante. La estructura de la producción, por su parte, implica desglosar nuevas tendencias como la diplomacia energética, la deslocalización de cadenas productivas y sectores de servicios, la desindustrialización y un fenómeno que atraviesa los cinco países de Asia Central, que es la exportación de mano de obra en un paradigmático intercambio de mercado por fuerza laboral. La estructura de las finanzas, que junto a la productiva colabora a interpretar la cuestión económica-comercial, avanza sobre la economía real de la mano de la innovación tecnológica, la desregulación financiera y el aumento de los mercados quitándole margen de maniobra a gobiernos que deciden entonces refugiarse en la protección de potencias regionales superiores en escala y poder. Por último, la estructura del conocimiento que definirá cuestiones política-diplomáticas y socio-culturales, incluye el análisis de la racionalidad científico-tecnológica, los medios de comunicación, la narrativa y las identidades en pugna por trascender a la disputa entre autonomía y dependencia (Sanahuja Perales, 2008: pp. 321-336).

Pero claro que, a pesar del posible análisis del desarrollo de iniciativas país por país aquí planteado, hay tres variables que sobrevuelan toda la región y concentran la mayoría de los esfuerzos públicos por transmitir cohesión entre los distintos socios: la alianza militar, la cuestión comercial y la cooperación energética; todas capacidades que serán profundamente modificadas una vez que la Nueva Ruta de la Seda alcance su primer etapa de puesta en marcha total.

Reconociendo de antemano una vez más la superior influencia actual de la Federación de Rusia por sobre la República Popular de China en la región de Asia Central, se vuelve entonces importante para entender lo que sucederá en el futuro atreverse a pensar hasta hoy en términos euroasiáticos antes que orientales. La obvia aclaración es que, una vez alcanzado el proceso de desarrollo final de la BRI, la incógnita sobre el traslado del poder a lo largo y ancho del camino recorrido por esta iniciativa obligará a quien continúe en estos estudios a redefinir características básicas de los actores en el terreno. Quien colabora con su investigación a comprender la cuestión Euroasiática vigente es el filósofo, politólogo y sociólogo de la Universidad Estatal de Moscú, Aleksandr Dugin (de reconocida influencia en el pensamiento del Kremlin). Considerado el padre de la Cuarta Teoría Política y heredero de los eurasianistas Trubestkoi y Gumilov, la idea de definir a Rusia como una civilización más allá de un país permite entender la perpetuidad de su influencia regional y medir desde otro lugar la vinculación entre pueblos y naciones. Partiendo de la premisa que hay diferentes culturas con diferentes antropologías, ontologías, valores, tiempos y espacios respecto a occidente es que se define la dinámica de relacionamiento en términos pasados y futuros. Según Dugin, el mundo debe ser multipolar y la integración euroasiática garantizará una forma de orden mundial sostenido en diversos centros de poder (Dugin, 2015). Claramente opositor al liberalismo, es quizás este rasgo el único que admite compartir con el marxismo y fascismo a quienes define como segunda y tercera ideologías políticas.

El Eurasianismo es una teoría con fuerte impronta geopolítica que implica la construcción de un gran espacio de poder regional con centralidad en Rusia pero sin postergar las ambiciones chinas. En cuanto a la globalización, esta viene a representar el último punto de materialización de las intenciones fundamentales de Occidente para obtener la universalidad de su experiencia histórica y de sus valores. El imperio euroasiático imaginado por Duguin debe pensar y actuar acorde a su status, como un poder mundial que tenga opinión sobre todos los temas relevantes, incluso en los lugares más distantes del planeta. En línea con este pensamiento que cobra fuerza lejos de las teorías tradicionales, ¿no es acaso la Nueva Ruta de la Seda una herramienta ideal para consolidar la posición de Eurasia en los grandes temas de discusión global?

## **HISTORIA Y ACTUALIDAD, PARA ENTENDER DINÁMICAS FUTURAS**

Mientras que Kazajstán se imagina sea el país en Asia Central beneficiado con mayor número de proyectos tanto de infraestructura como económicos directos en esta Nueva Ruta, el resto de sus vecinos no están exentos a diversas obras importantes. Para entender pasado y presente, en perspectiva a futuros debates, hayan aquí uno a uno los Estados centroasiáticos con la mirada puesta en esta colosal propuesta de arquitectura político económica que nos invita a repensar estructuras.

## **LA REPÚBLICA DE KAZAJSTÁN, EN EL CENTRO DE LA ESCENA**

Desde hace ya muchos años, y es que estabilidad parece sobrar en un país cuyo gobierno se mantiene inalterable desde tiempos anteriores a su independencia, la República de Kazajstán ha ganado protagonismo global en términos reales. Su actual asiento no permanente dentro del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, el rol de anfitriona en las negociaciones de paz para Siria, la EXPO 2017 regulada por el Bureau International des Expositions<sup>73</sup> y ahora la posición geopolítica estratégica en el corazón de la Nueva Ruta de la Seda dan cuenta de ello.

Como se ha explicado anteriormente, la dependencia de Rusia es un factor que dotó de significativo muchas acciones del pasado y que en vísperas de una nueva época de relacionamiento con China debe ser considerado como punto de partida. De hecho, la hace ya años presentada política exterior multivectorial de Astaná ha intentado diversificar riesgos y debilidades en un mundo complejo. Sin embargo, también es necesario destacar que el 9no país del mundo por extensión territorial sufre limitaciones en su matriz intraeconómica. La dependencia de sus reservas en petróleo hace que las mismas sean el motor de un cuarto de sus ingresos económicos y sostengan el 60% de su balanza de pagos, dato que obliga a repensar constantemente las metas en perspectiva del valor del barril de crudo en el mercado internacional. Es entonces nuevamente destacable que el proyecto BRI venga a dotar a los kazajos de una herramienta en pos de cumplir su objetivo para el año 2050 de ingresar entre los 30 países más desarrollados del mundo (Keene, 2013).

Como se dijo en la introducción de este texto, la historia ha cambiado desde la Ruta de la Seda original al proyecto que hoy encabeza por escala las iniciativas globales intergubernamentales. Poder bajar al territorio esta comparación es siempre importante y por eso las antiguas Almaty, Turkeistán y Taraz serán expuestas en contraposición a las actuales Astaná, Atyrau y Aktau. Las primeras fueron centros urbanos de los asentamientos nómadas que poblaron las grandes estepas desde el siglo I a.C., mientras que las segundas se alimentan hoy de la obsesión por mostrar resultados del progreso en un contexto de demanda global totalmente distinto. Almaty,

---

<sup>73</sup> En español la Oficina Internacional de Exposiciones, es una organización internacional intergubernamental dotada de personalidad jurídica interna e internacional, encargada de vigilar y proveer la aplicación de la Convención relativa a las Exposiciones Internacionales, tratado firmado el 22 de noviembre de 1928 en París, Francia.



capital de su país hasta 1997, vio durante la Edad Media y con motivo de su posición en el camino este-oeste de mercancías, una oportunidad única para el desarrollo de manufacturas, agricultura y la excepcional habilitación de acuñar monedas por decisión de quienes administraban la entonces próspera Ruta de la Seda. Turkestán fue otro de los grandes centros de intercambio, conocida en ocasiones como la Segunda Meca del Este, su posición entre los mundos persas-islámicos y turco-mongol le habilitaron un lugar de privilegio en la escena política de antaño. Taraz, por su parte, fue construida sobre una fortaleza de la confederación Xiongnu hace más de 2000 años, lo que muestra a las claras el rol de un punto geográfico estratégico para quienes en ese entonces administraban diversos Estados a lo largo de una zona con recursos en movimiento invaluable. Con motivo del desarrollo de nuevas rutas comerciales marítimas y el insostenible conflicto entre pueblos, la importancia de ese entonces se esfumó hacia el siglo XVI en estos tres asentamientos que hoy siguen vigentes al sureste de Kazajistán transformados en urbes que acogen a ciudadanos del siglo XXI.

En cuanto a las actuales implicancias de BRI y los nuevos actores subestatales kazajos, en primer lugar, queda bien claro que no existe decisión importante que pueda tomarse en este país sin pasar por su capital Astaná. En este punto del texto vale la pena detenerse y observar en un mapa, donde no es casualidad, la cercanía y ubicación geográfica sur de las ciudades que fueron importantes antaño en la Ruta de la Seda y la posición de las actuales en el territorio consecuencia de la transformación tecnológica que acompaña al comercio internacional. Aktau es en la actualidad uno de los principales puertos kazajos en el Mar Caspio y no parece molestarle transformarse en una gran terminal de mercancías chinas con destino al Golfo Pérsico, al Cáucaso y a Europa mientras diversifica su condición de epicentro para la industria hidrocarburífera local. Esta ciudad fue fundada en épocas soviéticas sobre el descubrimiento de recursos petroleros y hasta llegado el momento de este nuevo rol que quiere asignarle la iniciativa impulsada desde Pekín, parecía paradójicamente condenada a vivir de las regalías del oro negro y el uranio. Atirau, por su parte, es una ciudad que funciona en apoyo a la anteriormente nombrada Aktau, cerrando de esta manera el codo norte del Caspio. Si hablamos de Eurasia, no hay mejor ejemplo para representar una de las fronteras geográficas transcontinentales dentro de un municipio debido a que ella misma está dividida por el famoso río Ural.

En resumen, la mayor diferencia amén de los cambios logísticos en la Ruta de la Seda tienen que ver con la actual estructura estatal que brinda la República de Kazajistán en el sistema de países aceptado por la comunidad internacional y el traslado de la importancia geoestratégica de las poblaciones del sur hacia la capital política-económica y los puertos como vías de salida. Y esta lectura no es menor, porque justamente lo que los kazajos representados en su gobierno se han encargado de enfatizar desde que las discusiones por organizar principios del flamante proyecto BRI se iniciaron, es que pondrán el mismo empeño que pusieron por vectorizar sus objetivos de relaciones internacionales en no transformarse solo en un país de tránsito que no agregue trabajo y valor a la millonaria cadena productiva que arrastrará la locomotora china.

### **KIRGUISTÁN Y LA PELIGROSA TENTACIÓN DE ENDEUDARSE SIN PROYECTO PROPIO**

En tiempos de antaño, la original Ruta de la Seda tenía en territorios del actual norte kirguiz (limitante con el sur kazajo) un corredor muy popular y repleto de lugares icónicos para los viajeros. El lago de alta montaña Issyk-Kul es un ejemplo de ello, y es que en este país el 40% del territorio está situado por encima de los 3.000 metros lo que dificulta adentrarse en sus montañas o encontrar lugares cómodos donde establecer comunidades organizadas.

El proyecto de la Nueva Ruta de la Seda viene a presentar una gran paradoja en donde debe tomarse una decisión con perspectiva estratégica. Según el Center for Global Development, Kirguistán figura entre los 8 países que presentan un mayor riesgo de endeudamiento sistemático, sobre los 68 que involucraría el desarrollo total de BRI y tentados por las urgencias cortoplacistas

de China (Hurley, Morris, Portelance, 2018: pp. 6-19). La imposibilidad de negociar los objetivos soberanos con el gigante asiático, por cuestiones lógicas de escala y capacidad, se contraponen con la necesidad de autonomía respecto a Rusia común a sus vecinos de Asia Central. No todos saben por ejemplo que las vías férreas kirguizas se corresponden a las heredadas de la Unión Soviética con 1520 milímetros de ancho, contra los 1435 que exigen los chinos en sus conexiones terrestres. Sin embargo, y asumiendo el costo que puede suplirse en reducción de velocidad y carga, el gigante asiático ha anunciado en mayo del presente año la construcción y reacomodamiento de un tren que conectaría Urumqi con Teherán, pasando por Bishkek e incluyendo casi a la fuerza a este original tramo de la ruta comercial utilizado hace cientos de años.

El inconveniente nuevamente es que ni el proyecto ferrocarril, ni ningún otro, son completamente gratis o completamente al costo real que tendría cualquier obra de infraestructura en el mercado internacional. El endeudamiento en el que está incurriendo Kirguistán se sostiene en los posibles beneficios de largo plazo para su propio desarrollo pero con obras que son elegidas desde Pekín para paliar los problemas coyunturales de sobrecapacidad en lo inmediato. Por ejemplo, la refinera de petróleo en suelo kirguiz perteneciente al grupo chino Zhongda operó en el año 2017 al 6% de su capacidad, sostenida solo por una artificial cobertura del déficit producto de la importancia atribuida a mantener la cohesión de intereses en la zona (por sobre el histórico mandato energético ruso) y luego de haber sufrido en el pasado serios conflictos tanto con autoridades gubernamentales como con el MMTUK<sup>74</sup> (Sindicato de Trabajadores Mineros y Metalúrgicos de Kirguistán).

En conclusión, la Nueva Ruta de la Seda se vuelve una herramienta indispensable para concretar obras atrasadas en un Estado que desde su condición geográfica convive con cierto aislacionismo histórico y, pese a los esfuerzos desde el referéndum popular aprobado en el año 2010 que lo desmarcó de sus vecinos regionales al establecer un régimen de balances entre poderes ejecutivo, legislativo y judicial mediante la prohibición de mayorías absolutas por Constitución, está lejos de ofrecer calidad de vida aceptable a sus habitantes.<sup>75</sup>

## TAYIKISTÁN, EL HERMANO MENOR Y SU COMPLEJA GEOGRAFÍA

La República de Tayikistán es, además del Estado más pequeño en territorio de los cinco que componen la región de Asia Central, un espacio de difícil acceso que parece recostarse sobre la ladera sur de las mismas cordilleras del Turquestán y el Pamir que han dado refugio a la antigua Ruta de la Seda en su vecina Kirguistán al norte. Su condición territorial no ha impedido que desarrollase una población estimada de más de 8 millones de habitantes (superior a la kirguiz y también a la turkmena) y que supiera también aprovechar su estatus de estado colchón en límite a la fallida Afganistán para habilitar una de las más grandes bases militares de Rusia fuera de los límites actuales de la Federación, con los compromisos bilaterales que ello implica.

Sin quedar al margen del proyecto BRI, Tayikistán tendrá que poner mayor empeño que sus vecinos para lograr aprovechar todo el potencial que le ofrece esta iniciativa. Ejemplo de esto es que el anunciado Corredor Económico China Pakistán -CECP-<sup>76</sup>, causa de conflicto mayor con India por su paso por la región de Gilgit-Baltistan en Cachemira, cuya inversión se estima en 46 mil millones de dólares y contará con el desarrollo del puerto de Gwadar, infraestructura energética, 4000 kilómetros de oleoductos y gasoductos, infraestructura vial y ferroviaria, le pasará sin tocarla a tan poca distancia que casi podrá alcanzarla con su mano. El gobierno tayiko está

<sup>74</sup> <http://gmpk.kg/>

<sup>75</sup> Kirguistán se encuentra en el puesto 120 (medio) sobre 188 países medidos por el Índice de Desarrollo Humano del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo -PNUD- en el año 2016.

<sup>76</sup> <http://cpec.gov.pk/>

mirando y calculando cómo lograr anexarse tanto a los beneficios de infraestructura como a la salida portuaria desde la provincia de Murghab. En el año 2015, el actual presidente Rahmon junto al entonces primer ministro paquistaní y ahora encarcelado Sharif, firmaron un acuerdo donde este último se comprometía a propiciar la anexión del más pequeño tanto al CECP como a futuras iniciativas que promoviera la alianza China-Pakistán. El beneficio que buscaban quienes ya habían probado en otras ocasiones las mieles del financiamiento oriental está atado nuevamente al país que encabeza la iniciativa BRI producto de su capacidad económica y la excluyente estabilidad política que nadie imagina pueda en lo inmediato cambiar.

## UZBEKISTÁN, EN EL CORAZÓN DE LA RUTA DESDE SIEMPRE

La ciudad de Samarcanda, declarada Patrimonio de la Humanidad desde el año 2001, puede dar testimonio ejemplar de la importancia que tuvieron los actuales territorios uzbekos en el desarrollo de la antigua Ruta de la Seda siguiendo el camino natural entre China y el Mediterráneo. Presentada como encrucijada de culturas es una de las ciudades más longevas del mundo actualmente habitadas con 2700 años y guarda testimonio de logros relevantes para el mundo islámico. No en vano el gran conquistador Tamerlán la eligió en el pasado como capital de un imperio que supo ocupar 8 millones de kilómetros cuadrados en Eurasia y blindó así lo que era el centro geográfico del corredor comercial terrestre más importante de su tiempo.

La República de Uzbekistán se encuentra en la actualidad transitando un período de reformas liberales luego del fallecimiento en 2016 de su histórico presidente Islam Karimov y en búsqueda de una mayor apertura que le permita, entre otras cosas, lograr beneficiarse a gran escala de los beneficios del proyecto BRI. En un país donde el 60% de su población de más de 31 millones de personas habita en zonas rurales, la iniciativa local ha llevado a lanzar recientemente un programa de división de 14 nuevas zonas económicas para fortalecer las perspectivas estratégicas en el futuro.

La economía uzbeka es considerada hoy una de las más dinámicas de Asia Central tras el crecimiento de 5,3% registrado en su PBI durante el año pasado, hecho que ha motivado al Banco Mundial, el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo y el Banco Asiático de Desarrollo a comprometerse a inyectarle más de 5000 millones de dólares en los próximos años (Banco Mundial, 2017).

En lo que respecta a la Nueva Ruta de la Seda, en su primer viaje a China durante 2017 el actual presidente de Uzbekistán tuvo la posibilidad de firmar alrededor de 100 acuerdos bilaterales por un monto estimado en 20 mil millones de dólares. El gigante asiático es desde hace ya tiempo un socio fundamental en las ambiciones económicas de la república centroasiática y el jefe de Estado un viejo conocido dado su rol como primer ministro entre 2003 y 2016. Desde entonces las empresas chinas fueron socias en la construcción del tren Pap-Angren, que une los 123 kilómetros que separan estas ciudades, invirtiendo 1.9 billones desde el Export-Import Bank of China. Además de esto, también ayudaron a construir 3 gasoductos que cruzan el país desde la vecina Turkmenistán y obligaron al compromiso uzbeko de suministrar hasta 10 mil millones de metros cúbicos de gas anualmente.

Pero el proyecto BRI no es solo un contrato comercial, y como es de público conocimiento la preocupación china por lo que sucede en fronteras musulmanas, tanto dentro como fuera de su país, crece exponencialmente llevando a la agenda de discusión de seguridad los 160 kilómetros lineales que Uzbekistán comparte con Afganistán. Según informes de inteligencia, células terroristas que trabajan en la Región Autónoma de Uigur de Xinjiang occidental se dirigen al sur vía Asia Central con fines de formación en combate.

En conclusión, quien es desde hace un par de años el Estado que mejor habría interpretado el

momento para despegarse del histórico protectorado ruso tiene por conveniencia y concordancia en los distintos organismos y proyectos de la región, una oportunidad para elevar la calidad de vida de una población que cuenta con un 25% de pobres según estimaciones de crecimiento y últimos registros del PNUD. Las exigencias de la Nueva Ruta de la Seda, los proyectos en infraestructura ferroviaria que la obligan a cooperar con sus vecinos kirguizos y kazajos, y el equilibrio entre las potencias que disputan el juego de influencia regional pone en manos de la decisión política sumarse a un cambio de paradigma común con la región.

### **TURKMENISTÁN, RECALCULANDO EL “CAMINO NACIONAL AL DESARROLLO”**

Quizás el socio centroasiático más postergado, Turkmenistán tiene en contra una extensa y porosa frontera con Afganistán, con todo lo que ello implica y aquí fuera nombrado, que se suma a ser el único país de los cinco que componen su región que no tiene interacción alguna con la Organización Mundial de Comercio. En contrapartida con esto, China necesita energía para abastecer su ambicioso proyecto BRI y los turkmenos se encuentran sobre el campo de gas de Galkynysh, segundo por volumen en el mundo. Algo de esto se explica en el desarrollo del gasoducto de Asia Central que se inaugurara en 2009 con la presencia de Hu Jintao en la turkmena Samadepe y recorre 6.300 kilómetros pudiendo transportar miles de millones de metros cúbicos por año. En la actualidad la intención del gobierno con sede en Asjabad, que tiene el privilegio de ser el mayor exportador de gas a China en el mundo, es aumentar la producción a 230 mil millones de metros cúbicos y las exportaciones anuales a 180 mil millones de metros cúbicos para 2030. Esta iniciativa mostró en su momento un primer quiebre en el monopolio ruso sobre los recursos energéticos de su vecindario y el potencial chino que hoy se expone en su mayor esplendor con la Nueva Ruta de la Seda.

Por último, y como elemento a destacar, Turkmenistán cuenta al igual que su vecina Kazajistán con salida al Mar Caspio. En el presente año, y luego de cinco de construcción, ha sido inaugurado por el presidente Gurbanguly Berdimuhamedow el puerto comercial y astillero de la ciudad de Turkmenbashi con un costo de 1500 millones de dólares. Esta iniciativa busca ser vector de diversificación en una matriz comercial que depende en más de un 84% de sus exportaciones energéticas (en gas exclusivas a China), pero que tendrá una feroz competencia por ganarse un lugar en el camino del corredor de mercancías con epicentro en oriente<sup>77</sup>. A la actual discusión del status del Caspio que viene imponiendo Rusia, debe sumarse la ventaja kazaja en su posición geográfica a la hora de acortar distancias para las esperadas 15 millones de toneladas de carga que se espera pueda transportar el ferrocarril Kazajistán-Turkmenistán-Irán en el marco del proyecto BRI.

Todos estos desafíos, potenciados por la imagen de retraso frente a sus vecinos regionales, obligan a rápidos movimientos tácticos en una silenciosa lucha por ganar posiciones respecto a las prebendas de las obras chinas en un país que el tiempo parece a veces detenido desde su independencia del socialismo.

### **LA MIRADA ESTRATÉGICA SOBRE ASIA CENTRAL**

Como se ha intentado descubrir en el presente texto, tanto la región centroasiática como Eurasia en su conjunto despiertan un exponencial interés sobre el conjunto de las potencias mundiales y emergentes con ambiciones de ampliar sus márgenes de influencia.

La Nueva Ruta de la Seda es, ante la actual parálisis estadounidense de iniciativas como los acuerdos Transatlánticos y Transpacífico, la retirada del mismo del Acuerdo de París sobre Cambio Climático y otras medidas políticas que no colaboran a la integración y cooperación, la acción

---

<sup>77</sup> <https://atlas.media.mit.edu/es/profile/country/tkm/>

internacional más importante de este tiempo; posiblemente comparable con proyectos del tamaño del European Recovery Program de 1948, también conocido como Plan Marshall.

En lo que respecta a Asia Central y los cinco países que a ella la conforman, la lógica es particular. La necesidad de diversificar sociedades comerciales, políticas y de seguridad, ponen a Estados que crecieron a la sombra de Rusia en la mesa de posibles socios para una República Popular de China que parece leer la cuestión geopolítica con ventaja comparativa sobre el resto. Los esfuerzos de Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán y Turkmenistán por estar a la altura de las circunstancias son evidentes, sobre todo si se les compara con lo realizado desde sus independencias de la Unión Soviética a la fecha. Ejemplo de esto es la resolución de la Organización de las Naciones Unidas del 21 de junio de 2018 bajo el título “Fortalecimiento de la paz regional en Asia Central”, y que contó con el apoyo de todos los países de la zona que bregaron por mayor estabilidad y desarrollo sostenible para la región. Mientras la alta política se expresa del modo recientemente enunciado, no se debe olvidar que continúan los trabajos de desarrollo de la línea D, el gasoducto número 4 que uniría una ciudad turkmena con China. Al mismo tiempo, el camino inaugurado que nace en Xinjiang, transita de este a oeste la República de Kazajistán hasta el Mar Caspio, donde los vagones descargan sus mercancías en barcos que cruzan el agua hasta Azerbaiyán, para luego nuevamente ser cargados en trenes, lo que indefectiblemente posibilita una nueva vía de penetración hacia el corazón de Europa.

Para entender la importancia que le atribuye China al proyecto BRI hay que mencionar que en el 19no Congreso del Partido Comunista en octubre de 2017, el mismo fue incorporado como parte de los estatutos partidarios. A su vez, en los últimos años ha dotado a los instrumentadores en el terreno de diversos medios financieros para lograr sus objetivos que incluyen el Fondo de la Ruta de la Seda, el Banco de los BRICS y el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura, entre otros.

La inversión es colosal y las oportunidades, sobre todo en el campo del llamado “Cinturón Económico” que se compone de la vía terrestre, crecen cada día para Eurasia. La Nueva Ruta de la Seda ya es una realidad para el tren Madrid-Yiwu desde 2014, de manera mensual y como fuera apuntado anteriormente. El objetivo chino es que para el año 2049, consecuentemente al centenario de la fundación de su república, se alcance la finalización de la primera etapa de esta obra histórica.

Sin embargo, y como se hizo hincapié en específico, la posibilidad de sobreendeudamiento enciende una alarma para al menos 23 países de los que albergan proyectos financiados por BRI. En lo que respecta a Asia Central, quienes deben seguir especialmente de cerca el orden de sus cuentas públicas son Tayikistán y Kirguistán. Los vecinos de montaña tienen porcentajes que aún se estiman inferiores al 70% de deuda externa sobre PBI, pero sus capacidades de pago son escasas y en el caso del primero el aumento del 33,4% del 2015 al 56,8% estimado para 2018 no es un signo de buena salud. A su vez, China es su más grande acreedor y representa el 80% del aumento exponencial de la deuda tayika entre el año 2007 y 2016, lo que motivó al gobierno a ingresar al mercado internacional con su Eurobond en 2017. En lo que respecta a las expectativas kirguisas, su riesgo es menor pero el ritmo de obras mayor y esto lo expone como un país vulnerable a los shocks externos que se descubren en la depreciación de su tipo de cambio en el mercado internacional.

Con sus oportunidades y amenazas, la Nueva Ruta de la Seda es una realidad inexpugnable que pretende unir en un mismo proyecto de cooperación a más de 60 países con 21 billones de dólares de Producto Bruto Interno y dos tercios de la población total del mundo. La lectura china sobre sus alianzas estratégicas con actores del tenor de Rusia, Irán, Pakistán o Europa, al mismo tiempo que desarrolla el occidente de su propio Estado, es tema propio de una profunda inves-

tigación. La posibilidad para revitalizar la que hace 2000 años se iniciara como la región de tránsito comercial más próspera del mundo está en marcha y depende de los países de Asia Central estar a la circunstancia.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- Cohen, B. (2013), Currency and state power.” Back to Basics: State Power in a Contemporary World, Oxford: Oxford University Press, pp. 159-176
- De Benoist, A. (2014), ¿Que es el eurasismo?, Tarragona: Ediciones Fides.
- Dugin, A. (2015), Cuarta teoría política, Tarragona: Ediciones Fides.
- Dugin, A. (2017). Geopolítica del mundo multipolar, Tarragona: Ediciones Fides.
- Hiro, D. (2009), Inside Central Asia: a political and cultural history of Uzbekistan, Turkmenistan, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkey and Iran, Nueva York: Overlook Duckworth, Peter Mayer Publishers, Inc.
- Hurley, J., Morris, S., y Portelance, G., (2018), “Examining the debt implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective”, Center for Global Development Policy Paper, Washington DC, Estados Unidos, v. 121.
- López Noguero, F. (2002), “El análisis de contenido como método de investigación. XXI”, Revista de educación, España, v. 4, pp. 167-180.
- Nye, J. S. (2004), Soft Power. The Means to Success in World Politics, New York: Public Affairs.
- Ruiz Olabuénaga, J. (2012), Metodología de la investigación cualitativa, Bilbao: Universidad de Deusto, cap. 6, pp. 165-190.
- Polanyi, K. (1944). The great transformation. New York: Farrar & Rinehart Inc.
- Sanahuja Perales, J. (2008). “¿Un mundo unipolar, multipolar o apolar? La naturaleza y la distribución del poder en la sociedad internacional contemporánea”, Cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales de Vitoria-Gasteiz 2007, Bilbao: Universidad del País Vasco, pp. 297-383.
- Sánchez Mateos, E., Mañé Estrada, A., de la Cámara, C., y Huici Sancho, L. (2013), La transición geográfica de Asia Central en el nuevo contexto geopolítico, Barcelona: Institut Català Internacional per la Pau.
- Strange, S. (1984). “States and Market.” 1984. Londres: Pinter.

## **PUBLICACIONES WEB:**

- Banco Mundial, 2017, Crecimiento del PIB % <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG>, 23/07/2018.
- Keene, 2013: Carnegie <http://carnegieendowment.org/2013/02/21/undefined/fis2>, 20/07/2018.



# Los Impactos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en el Desarrollo Territorial y Económico Interno en la República Popular China

## 一带一路倡议对于中华人民共和国本土发展和国内经济的影响

Matías Caubet - Irma Henríquez - Lucas Pavez  
马蒂亚斯·科贝-伊尔玛·恩里克斯-卢卡斯·帕维斯

### RESUMEN

La reemergencia de China como una potencia global, tiene como dos de sus principales factores, a la progresiva apertura comercial y a la planificación nacional de largo plazo. Estas dos directrices se han sostenido aún en esta época marcada por la incertidumbre estratégica en materia de seguridad y defensa, los cuestionamientos al multilateralismo y al comercio internacional, y la crisis financiera de 2009. En dicha senda, aun cuando el país se ha visto involucrado en duras tensiones geopolíticas, como en el mar del sur de China (Pavez & Caubet, 2017), ha traducido la continuidad de los dos factores indicados, en un esfuerzo nacional para una reestructuración económica.

中国复兴为全球大国，有两个因素至关重要：渐进的贸易开放与长期的国家计划。在当前这个以安全和国防领域存在战略不确定性、多边主义和国际贸易遭到质疑和2009年金融危机为标志的时代，这两项方针也仍得到了坚持。沿着这条道路，尽管中国也被卷入了一些地缘政治紧张局势中，如在南中国海(Pavez & Caubet, 2017)所发生的那样，但中国在调整全国经济结构的努力中依旧传达出对两个要素的延续。

### INTRODUCCIÓN

Tal reforma apunta hacia un fortalecimiento del consumo interno y fortalecer una industria asociada a la innovación para disminuir su dependencia externa, pero no cerrándose al mundo, sino que estando preparados frente a contingencias. El contexto mundial ha visto cómo el presidente Xi Jinping se ha erigido como un férreo defensor del multilateralismo y el libre comercio en contraposición a la diplomacia proteccionista y confrontacional de Estados Unidos de América (EUA) bajo la administración Trump.

中国的这一经济改革指向增进国内消费、强化与创新相关的产业以期减少对外依赖，但这并不是要自我封闭于世界，而是要对种种不确定性做好准备。国际社会已经见证习近平主席如何成为多边主义与自由贸易的坚定捍卫者，这正与特朗普政府执政下美国（EUA）的保护主义、对抗性外交政策形成对比。

Bajo tal panorama, en 2013, lo que comenzó como una idea, en la actualidad es ya una realidad: revitalizar la histórica red de rutas comerciales que hace dos milenios conectaba a China con un comercio global que la situaba como polo de una conexión tricontinental. Es lo que hoy se conoce como la iniciativa de gran escala de una Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI (en adelante: Iniciativa de la Franja y la Ruta, o BRI, por sus siglas en inglés).

En这样的背景下, 一件在2013年开始时只是一种想法的事情, 现在却已经是既成事实: 复兴历史上的贸易路线网, 这一路线网在两千年前连接中国与全球贸易, 这种全球贸易则把中国置于三个大陆相互连接的中心。这就是今天人们了解的丝绸之路经济带与21世纪海上丝绸之路的宏大倡议(此后被称为“一带一路”倡议, 其英文缩写为BRI)所要做的。

La iniciativa de renovación de esta proyección macro-regional, que la República Popular China (RPCH) está llevando adelante desde el ascenso a la presidencia de Xi Jinping, naturalmente repercute en su relacionamiento con el resto del planeta, pero así mismo, está teniendo un fuerte impacto a nivel nacional. Esto, pues debe entenderse que, como toda iniciativa externa y por muy cooperativa que sea, está al servicio de un beneficio interno, cuyo fin último es el interés nacional. Bajo dicha óptica, el foco que este escrito enfatiza es uno ausente de la reflexión académica, como lo son los impactos al desarrollo territorial y económico doméstico que el BRI posee para China.

En习近平主席上任以来, 中国所推行的影响广阔区域的复兴倡议很自然地在中国与其它国家的关系中产生反响, 但同样地, 倡议在国内层面也产生了强烈影响。无论这一倡议多大程度上是对外的、有多强的合作性, 这一倡议也都应被视为是对国内福利的服务, 其最终目标在于国家利益。从这种视角看, 本文所强调的关键点是学界反思稀缺之处, 如一带一路对中国本土发展和国内经济的影响。

Fundado en dicha interrogante, este escrito trata de explorar los posibles impactos del BRI en aspectos que han sido poco abordados por la bibliografía existente. El artículo se estructura en tres secciones: la primera parte que contextualiza el proyecto del BRI desde una mirada integral. Luego, una segunda arista plantea algunos interrogantes y conceptos que nos pueden ayudar a pensar el proyecto del BRI a partir de la mirada de David Harvey. Y una tercera parte enfocada en el impacto del BRI en la relación del gobierno central con los gobiernos subnacionales, con especial énfasis en el de la Región Autónoma Uigur del Xinjiang (RAUX).

En这种质询的基础上, 本文努力探索“一带一路”对于一些现有文献较少涉及的方面的可能影响。本文的结构分为三部分: 第一部分从一种整体眼光出发, 将“一带一路”项目情境化; 第二部分提出了一些疑问与概念, 它们有助于我们从大卫·哈维(David Harvey)的视角思考一带一路项目。第三部分聚焦于“一带一路”对中央政府与地方政府关系的影响, 并特别突出了一带一路在新疆维吾尔自治区对中央-地方关系的影响。

## CONTEXTUALIZANDO LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA

El objetivo de este escrito no apunta a una descripción de las aristas externas de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, por lo que sola se hará una aproximación a este ítem, indicándose que surge en 2013 como una declaración de intenciones del presidente Xi, durante una visita de Estado al Asia Central, con el fin de reeditar la antigua Ruta de la Seda. Esto en 2014 se fue articulando como una propuesta asociada a la infraestructura que conectara a China con esta región del mundo, motivo por el cual se crea un grupo de trabajo dedicado a analizar la factibilidad de la implementación del proyecto, bajo la noción no sólo de dar viabilidad a lo que fuera la ruta terrestre del pasado, sino que, también promoviendo una ruta marítima complementaria, y asociada a la travesía naval y diplomática que a fines del siglo XV Zheng He emprendiera por los mares del mundo. Tal impulso en 2017 estableció el Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional, como un paso

para dar cierta formalidad institucional a la iniciativa.

Desde su origen, el BRI se amplía para unir a China con Asia Central, Rusia y la Europa del Báltico, además del golfo Pérsico y el mar Mediterráneo, a través de Asia Central y el Oeste Asiático, junto a conectar las costas chinas con Europa, desde su paso por el Sudeste Asiático y el océano Índico, rutas estratégicas para el comercio. También se proyecta incluso hacia el cuerno de África, y, según la declaración emitida en la Cumbre CELAC-China 2018, incluso la Iniciativa de la Franja y la Ruta tiene potencialidad para recalar en América Latina.

Esto, desde la perspectiva filosófica de Xi Jinping (que, como es sabido, posee un doctorado en pensamiento marxista) se define desde el espíritu de la Larga Marcha como incentivo ideológico y fuente para la conducción política en una nueva era, pero basada en la antigua sabiduría china, con el fin de hacer ascender a China al centro del escenario mundial de modo firme, revitalizar a la nación china, contribuir a construir en el país, una sociedad modestamente acomodada, como reza el XIII Plan Quinquenal.

De este modo, el compromiso de China con la globalización está dado porque se comprende que el desarrollo económico doméstico y la integración nacional a la economía mundial están interrelacionados. “With the focus on internal and external collaboration of China’s economic development, China should push forward real economy and production capacity cooperation and develop investment and trade relations through infrastructure development across the world” (Cai, 2017: 7). Esta concatenación entre factores internos y externos entrega la intermesticidad a la Iniciativa de la Franja y la Ruta, bajo la lógica de que China se beneficia del mundo interconectado y globalizado.

Allí es donde también por una parte se visibilizan las complejidades para que el objetivo se vea cumplir, como movimientos proteccionistas y la asimetría en las relaciones entre los Estados propiciada por los organismos internacionales de la post-II Guerra Mundial creados por las potencias occidentales, y, por otra parte, las contradicciones de la economía mundial, como los binomios crecimiento-distribución y eficiencia-equidad, que desbalancean a países y regiones.

Esto motiva a apreciar al BRI en un contexto chino de mayor involucramiento en lo que sería la gobernanza y redistribución de los beneficios de la globalización y del comercio que impulsa. Básicamente ello implica pasar de un papel secundario, a ser un *rulemaker*, asumiendo un liderazgo y/o responsabilidad internacional, tanto en la visión, como la estrategia de la economía globalizada. Así, el BRI: “it’s also China’s plan for promoting global economic recovery, Chinese wisdom to enable civilizations to mutually learn from each other and China’s responsibility fulfillment in promoting global governance system reform” (Ou, 2017: 9).

La Iniciativa de la Franja y la Ruta se convertiría en el motor de lo que China ha denominado una “nueva globalización”, refiriéndose a una solución frente a la gradual pérdida del orden y balance del desarrollo económico mundial actual, “the new mode of globalization refers to a globalization process of openness, inclusiveness, mutual benefit and sharing” (Zhao, 2017: 17), y guiada por los principios emanados de la XVIII Asamblea del Partido Comunista de China (PCCH), a saber: innovación, coordinación, sostenibilidad ambiental (*greenness*), apertura y compartir.

A partir de ello, el BRI se complementa con el Banco Asiático de Inversión e Infraestructura (BAII) como un instrumento financiero multilateral en función de lo que la Iniciativa de la Franja y la Ruta articule, a la vez que, en cierta forma dado por su peso relativo de 250.000 millones de dólares y 84 miembros (no sólo de Asia), como un eje que cuestiona al Banco Mundial como única institución de proyección global. Más aún, es más favorable para los intereses chinos, de momento que el país posee la mayoría porcentual, con un 26,6% de los votos, mientras que, en el Banco Mundial, apenas tiene el tercer lugar, con un 4,4%, muy por detrás del 15,9% de EUA.

De aquella forma se constituye la Iniciativa de la Franja y la Ruta, presentada como una alternativa omnicomprensiva dentro del sistema internacional. Naturalmente China lo presenta positivamente, como: “un camino de cooperación y ganar-ganar conducente a fomentar el desarrollo conjunto y materializar la prosperidad común, un camino de paz y amistad que contribuye a aumentar el entendimiento y la confianza y a reforzar el intercambio omnidireccional” (Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, Et. Al, 2015: 10). Como se observa, más que una definición, es una declaración de las expectativas que conlleva el BRI, siendo la interrogante global, si existe una agenda oculta detrás de esta iniciativa.

Frente a tales dudas, China se defiende argumentando que la circulación de los bienes y servicios, la exportación de productos y capacidad de construcción no sólo son del interés del país, sino que también de los socios que no están en condiciones de dar autónomamente respuesta a sus propios requerimientos de infraestructura y recursos. Lo que habría que analizar con el transcurso de los años, es la actitud política de China cuando surjan problemas con ciertos países, o cuando la iniciativa se vea amenazada.

Mientras el proceso actual de inversión y préstamos no permite dilucidar la existencia de actitudes propias de hegemonía y cooptación, condicionantes económicas frente a votaciones políticas o intervenciones militares (como sí se ha apreciado para EUA, incluso desde fines del siglo XIX hacia América Latina, y al mundo durante la Guerra Fría), cuando el endeudamiento no sea pagado o se genere alguna crisis, es que podría apreciarse si China mantiene su actual discurso de cooperación ganar-ganar, o bien se posiciona como una potencia de carácter más agresivo frente a sus opositores. Elucubrar respecto de si aquello sucederá o no, sería propio de un estudio prospectivo, por lo que basta para este escrito, ahondar en las motivaciones internas que hacen que China haya optado por convertirse en un promotor de la globalización, a través del BRI y que aspiran a explicar las razones para optar por la cooperación, sobre la competencia.

### **LA NUEVA RUTA DE LA SEDA COMO PROYECTO DE INVERSIÓN: ALGUNAS INTERROGANTES**

Mucho se ha escrito sobre las derivaciones del BRI en términos geopolíticos. Sin embargo, poco énfasis se ha puesto en su significancia desde el punto de vista de las inversiones en infraestructura como elemento de análisis por sí mismo. En otras palabras, se ha establecido, al momento del estudio, una desconexión -en términos teóricos y analíticos- entre la Franja y la Ruta, y la inversión en proyectos de infraestructura como un aspecto esencial del sistema capitalista a escala planetaria.

Harvey señalaba, en su libro “Espacios del Capital” (2007: 94), que la acumulación de capital requiere un espacio físico conducente a la organización de la producción en todos sus aspectos. Las diferentes fracciones de clase capitalista se encuentran en una constante competencia que genera, señala Harvey, una tendencia a la sobreacumulación, entendida esta como la condición en la cual se produce más capital que el uso rentable del mismo. Esto genera crisis periódicas para las cuales la inversión en la creación de un entorno construido absorbe excedentes de capital y trabajo y permite garantizar, además beneficios a lo largo de un periodo prolongado de tiempo.

Para Marx, señala Harvey, la acumulación de capital se realizaba en un contexto geográfico que a su vez es producido por el propio capital (2007: 255). El objetivo último es la aniquilación del espacio por el tiempo. Esto se da, también, en los intentos de evitar -o disminuir- la caída de la tasa de ganancia del capital. En este sentido: “La creación de entornos construidos al servicio del capitalismo supone «un crecimiento de esa porción de la riqueza social que, en lugar de servir como medio de producción directo, se invierte en medios de transporte y de comunicación y en el capital fijo y circulante necesario para su funcionamiento” (Marx, 1 967, vol. 2, p. 251 en Harvey, 2007: 266).

Por otro lado, Harvey (2007: 339) introduce el concepto de “tiempo de rotación socialmente necesario” para referirse a la circulación del capital que debe completarse en cierto intervalo de tiempo. Cabe considerar aquí un aspecto central desde el punto de vista teórico. A saber: que la realización del capital no implica solamente su producción sino también la circulación de este. En este sentido, Harvey señala que: “Los capitalistas que hacen circular su capital con mayor rapidez que la media social obtienen un exceso de beneficios. Quienes no alcanzan la media sufren una devaluación relativa de su capital. Por lo tanto, la competencia genera presiones para acelerar los tiempos de rotación mediante el cambio tecnológico y organizativo.” (Harvey, 2007: 339).

Se puede entender, entonces, lo esencial que resulta la velocidad de circulación del capital para la obtención de beneficios por parte de las fracciones de clase capitalistas. Es allí donde entra la infraestructura -nueva maquinaria, instalaciones, innovaciones tecnológicas- pueden facilitar los tiempos de circulación más rápidos y, por lo tanto, una mayor tasa de beneficio de acuerdo con un menor tiempo de realización del capital.

Este proceso no está libre de contradicciones. La propia intervención sobre el espacio para conseguir una mayor realización del capital implica infraestructuras que luego, con el paso de los años, devienen ellas mismas en obstáculos para la acumulación de capital. Harvey señala que el capitalismo solo puede escapar a sus propias contradicciones expandiéndose. Esto es, de manera simultánea, intensificación y expansión geográfica. Esta expansión geográfica rompe las limitaciones de los estados nacionales y deviene un proceso de características transnacionales, acentuados durante el postfordismo.

Cabe mencionar que esta expansión geográfica tampoco está libre de contradicciones, ya que la creación de nueva capacidad productiva en nuevas regiones implica el desarrollo de nuevas economías regionales que tienden a generar su propia estructura y coherencia interna la cual desarrolla procesos de sobreacumulación también e incluso, competir contra el centro original (Harvey, 2007: 358). Este devenir, ha sido en buena medida limitado por parte de los países de origen a los nuevos centros de acumulación mediante controles económicos y políticos que condicionan y controlan el desarrollo de nuevas regiones a la lógica de acumulación del centro original. Esto ha sido una característica de la estructura económica de los países del usualmente denominados “Tercer Mundo” en relación con los capitales europeos y estadounidenses a lo largo del siglo XIX y XX.

Pero volviendo al concepto de aniquilación del espacio por el tiempo. Este se da, en resumidas cuentas, debido a la competencia intracapitalista que implica la necesidad de una mayor velocidad de rotación del capital mientras que, por otro lado, necesita una absorción de excedentes cada vez mayores que solamente encuentran una salida en el desplazamiento espacial y temporal – por ejemplo, inversión en infraestructuras diversas o creación de instrumentos financieros – cada vez mayor.

¿Puede entenderse el BRI, por un lado, como un caso de “aniquilación de espacio por el tiempo” como una forma de acelerar el tiempo de rotación socialmente necesario” y, por otro lado, un modo de canalizar excedentes de capital a través de un megaproyecto de proporciones nunca vistas? Responder a estas preguntas en base a una evaluación *ex ante* del proyecto resulta dificultoso, sin embargo, se pueden teorizar algunos aspectos iniciales tendientes a responderlas.

El Fondo Monetario Internacional (FMI) en una publicación de febrero de 2016 señalaba la importancia de la inversión en activos no-líquidos de largo plazo como proyectos de infraestructura en tanto formas de inversión que permiten la valorización de activos. Esta tendencia, señala el organismo, se ha hecho más notoria luego de la crisis financiera del 2008. El organismo señala que: “The global financial crisis and the subsequent multiple episodes of excess volatility in supposedly very liquid markets have also exposed the fact that the liquidity of a whole asset class



can suddenly and dramatically evaporate. This new reality, if anything, strengthens the relative value of illiquid asset classes that offer an illiquidity premium, such as infrastructure investments” (FMI, 2016: 7).

Hay, señala el artículo, un enorme faltante de inversión en infraestructura, equivalente, en los países emergentes, a inversiones entorno a un 9% del PBI anual según datos del Foro Económico Mundial. El artículo del fondo señala que si solo una parte de los activos de Inversores de Largo Plazo fueran destinadas al desarrollo de infraestructura a escala global: “the impact on the global economy, as well as commercial returns could be bigger than any other source of large-scale private investments.” (FMI, 2016:9).

Es este proceso -de desarrollo de la inversión en infraestructura como activo financiero de mayor atractivo luego de la crisis del 2008- el que usamos como un elemento disparador de investigaciones futuras que nos permitan pensar el proyecto del BRI desde una perspectiva integral que parta desde el análisis del capitalismo como articulador de la estructura del sistema internacional y, por lo tanto, de un aspecto que, si bien no determina, si influye en las decisiones de políticas de Estado.

Este análisis que pone su mirada en un proceso de escala global en el marco del capitalismo nos lleva a la pregunta de cómo se relaciona, de manera específica, con un proyecto de infraestructura de un Estado, como lo es la República Popular de China, en el contexto de una política gubernamental de largo aliento vinculada a la planificación territorial. Esa articulación entre lo global y el margen de decisión y planificación de un Estado-nación es el centro de gravedad de diversas interrogantes.

¿Cómo el estudio de una dinámica específica del sistema capitalista se relaciona con un proyecto diseñado por el Estado? ¿puede entenderse el proyecto del BRI como el producto de una planificación del Estado chino y, al mismo tiempo, como una serie de inversiones en infraestructura pensadas como inversión de activos y canalización de excedentes de capital en el marco de revalorización de los proyectos de infraestructura en relación con otros activos financieros a escala planetaria? Esto, a su vez, lleva a otra pregunta: ¿cuál es el margen de acción de los gobiernos para diseñar, influir y direccionar determinados procesos económicos y financieros internacionales a través de determinadas políticas y proyectos diseñados desde el Estado? Debido a las limitaciones de espacio, responder estas preguntas íntegramente es inviable, pero quedan abiertas para futuras investigaciones. Sí, se deja sentado un eje a trabajar a futuro y que puede ayudar a responder las interrogantes arriba planteadas. Uno de estos ejes tiene que ver con el rol que tiene el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB por sus siglas en inglés) en el financiamiento del proyecto de la Franja y la Ruta.

El AIIB fue fundado a fines del 2015 por iniciativa del gobierno de la RPCH. Es un banco multilateral destinado exclusivamente al financiamiento de proyectos de infraestructura. Cuenta actualmente con 87 países miembros. El banco contó con un capital inicial modesto en comparación a otras instituciones financieras multilaterales cuenta con 100 mil millones de dólares. Aunque el nivel de apalancamiento es mucho más elevado -puede llegar a prestar veinte veces el capital inicial- generando una capacidad de financiamiento de proyectos de infraestructura mucho más elevada que la de otros bancos similares (FMI, 2016: 30).

El AIIB, a pesar del rechazo estadounidense, cuenta con la participación de Reino Unido, Francia, Alemania e Italia, entre otros, resquebrajando en cierta forma, la predominancia de instituciones financieras multilaterales de Occidente. En palabras de Christina Müller-Markus: “Washington ve en éste una dudosa institución financiera que compite con los bancos de desarrollo multilaterales existentes y pone en cuestión la hegemonía americana” (Müller-Markus, 2016).



Al mismo el AIIB cumple un rol fundamental en la cobertura de financiamiento de infraestructura que está necesitando el continente asiático. El BRI abarca, sin duda, un gran porcentaje de infraestructura necesaria en el continente. Según el FMI (2016: 31), en base a datos del Banco Asiático para el Desarrollo, la infraestructura necesaria a nivel continental para la próxima década asciende al equivalente de un monto de ocho billones de dólares. Si consideramos que la Iniciativa de la Franja y la Ruta implica una inversión total aproximada de un billón de dólares, se está hablando de un 12,5% de la necesidad total de infraestructura total de Asia para los próximos años sería cubierta solamente por el BRI. Si bien el AIIB está pensado para financiar otros proyectos de infraestructura, no cabe duda de que el BRI tendrá una centralidad significativa en sus operaciones durante los próximos años.

El AIIB se constituye en una herramienta fundamental de los gobiernos de los países que lo integran y, particularmente, de la RPCH -considerando que China tiene el 26% del voto del banco- para dirigir y gestionar los excedentes de capital desde una lógica con centro en la planificación estatal y de disputas de poder financiero y económico dentro del sistema internacional. En última instancia, la hipótesis es que la aniquilación del espacio por el tiempo de Harvey en tanto dinámica intrínseca del sistema capitalista no obtura el margen de intervención estatal. Hay, en su lugar, una combinatoria de, por un lado, dinámicas propias del capitalismo como sistema y sus especificidades en determinadas regiones y, por otro lado, decisiones políticas de gobiernos en función de diversos intereses. Actualmente, como se señaló más arriba, es difícil realizar un análisis empírico de lo señalado, sin embargo, esperamos que abra líneas de investigación futuras.

## EL BRI Y LOS IMPACTOS PARA EL DESARROLLO INTERNO

A lo largo de este escrito se han abordado tanto las dinámicas internacionales que posee el BRI, como su trasfondo financiero en un contexto capitalista, pero desde la perspectiva propia de una economía que, si bien es cierto apunta a la apertura, parte su iniciativa desde un férreo control estatal, lo cual resulta una paradoja. En dicho sentido, una de las características del libre mercado que se impulsa en China es que la apertura es progresiva y planificada. La economía china está lejos de ser plenamente libre, muy por el contrario, desde la época de la Reforma y Apertura de Deng Xiaoping, todo el proceso liberalizador se interpreta como un proceso gradual. Lo que en los últimos años se tradujo en la creación de 11 zonas de libre comercio (ZLC)<sup>78</sup> en diferentes partes del país como una iniciativa que apunta a fortalecer ciertas áreas o ciudades que requieren un impulso dinamizador para sus desarrollos.

Aquello debe dimensionarse en relación con lo que se denomina una base jerárquica multinivel, siendo: nivel central, provincial (23 provincias, 5 regiones autónomas, 2 regiones administrativas especiales y 4 municipios), prefectura (333 departamentos), condado (2862 unidades) y pueblo (37.334 unidades).

La principal característica, en lo referente a la toma de decisiones, es que lo político, con lo económico, de facto, tienen ritmos y dinámicas diferenciadas. De tal modo, lo político se rige por la conducción del Gobierno central, con poca independencia para las provincias y bajo la noción unitaria de una nación con un solo centro de poder. En tanto, lo económico: “1. Hay división de poder entre el Gobierno central y el provincial, y el Gobierno puede hacer políticas y actividades relacionadas a la economía; 2. Los Gobiernos provinciales tienen cada vez más poderes y responsabilidades sobre la economía; 3. Los legisladores de nivel local tienen el derecho de crear leyes locales y ajustar sus actividades para implementar las leyes y políticas nacionales (en lo económico)” (Jiang, 2011: 85). Pero esta diferencia entre las dinámicas políticas y económicas

<sup>78</sup> En 2013 se inicia el proceso de ZLC, que actualmente son: Shanghai, Guangdong, Tianjin, Fujian, Liaoning, Zhejiang, Henan, Hubei, Chongqing, Sichuan y Shaanxi.

está en el marco de un Estado altamente involucrado en los asuntos económicos, si bien ya no desde una forma plenamente controlada, sí desde una planificación general, participación de empresas estatales y, en cierta medida, liberalismo.

Enfocando la relación central-local desde lo económico, es que parece necesario recordar la antigua frase china: 山高皇帝远, interpretable como, las montañas son altas y el emperador está lejos. Esto quiere decir que se acatan las medidas gubernamentales, pero en medida que beneficien a los intereses locales, pues hacer cumplir los mandatos centrales es extremadamente complejo de verificar.

De ese modo, tanto el Gobierno central, como los locales, están involucrados en la toma de decisiones sobre la economía, dado el mecanismo de descentralización chino: “es necesario para el Gobierno central obtener el apoyo y conformidad de los gobiernos locales para que estos recolecten los ingresos (de impuestos) exitosamente. Como resultado, las localidades reciben numerosas asignaciones fiscales del Gobierno central cada año” (Jiang, 2011: 86). Así, la relación central-local puede ser de mutua cooperación, siempre y cuando no se vean trastocados los intereses de ninguna de las dos partes, y en caso contrario, generándose una disputa entre los distintos niveles, adaptando las políticas a sus intereses (Zhou & Tan, 2017: 4-5).

Dentro de esta lógica, si bien es cierto, se han delegado a los gobiernos locales grandes poderes y responsabilidades, como la entrega de tierras y uso de suelo, seguridad energética, sistema crediticio y privatizaciones, más concretamente se ha direccionado una recentralización fiscal, como se aprecia en la recolección de impuestos que en 1955 era 45% central y 55% local, mientras que en la actualidad esa correlación es 80%-20% a favor del Gobierno Central (Zhou & Tan, 2017: 12).

Ahora bien, la manera en que un sistema jerárquico puede impulsar el control y la cooperación de estas unidades con tal autonomía es desde un mecanismo a través del cual el Gobierno central incentiva el crecimiento económico de sus unidades menores es por medio de un sistema competitivo entre sus territorios, el cual deja al líder político local con la responsabilidad y estímulo de cumplir las metas.

“Décadas de fiera competencia regional ha contribuido al alto crecimiento económico de China (...) en una explícita política de alentar a las regiones a ‘hacerse ricas primero’, mediante una competencia interregional. Las regiones compiten por su crecimiento del PIB per cápita, atracción de IED, etc. Los rankings regionales de estos desempeños son parte importante de la evaluación” (Xu, 2006: 10). Esta competencia regional entre gobiernos locales es una descentralización decidida por el poder central para atraer la eficacia en el crecimiento, esto se ve reflejado en la promoción de empresas dependientes de los gobiernos locales y su engrandecimiento en pos de una industrialización local, búsqueda de inversión y destinación de tierras para actividades lucrativas, además de un fomento exacerbado de una rápida urbanización, la búsqueda de inversión (Zhou & Tan, 2017: 9).

Esta responsabilidad delegada en los tomadores de decisiones a niveles subnacionales va aparejada de un proceso de reformas por medio de una estrategia de experimentación llevada a cabo en ciertas unidades pequeñas, para luego, analizando su viabilidad, darle una propagación para el resto del territorio de la RPCH. Proceso factible únicamente, dado el carácter descentralizado. Pero esto no es federalismo, pues: “Con el control del Partido en el centro, a pesar de que la economía ha sido altamente descentralizada hacia las regiones locales, China no es un sistema federal. Por la Constitución China, las regiones no tienen poder inherente, y el poder local es concedido por la autoridad central” (Xu, 2006: 17).

Reafirmando lo anteriormente indicado, el rol del funcionario público en la estabilidad y éxito del crecimiento económico también es un factor: “Con el crecimiento económico como el mayor

objetivo del Gobierno central desde fines de los 70, la selección y promoción en todos los niveles de servidores públicos, está atada al crecimiento de su performance bajo su jurisdicción (...) Los altos grados del Partido fortalecieron el control político mediante la promoción exitosa de líderes locales hacia posiciones más altas” (Xu, 2006: 20). De esta manera, las responsabilidades de los tomadores de decisiones, como coleccionar impuestos y/o proveer servicios públicos, es su plataforma para poder ascender en su carrera funcionaria.

Esta dinámica económica, a la vez que política, se proyecta en el desarrollo de las iniciativas domésticas impulsadas por la Franja y la Ruta. La recentralización que ya se aprecia en la recaudación impositiva, tiene en el BRI otro mecanismo que amplía los poderes centrales en las regiones y provincias. Ello, pues el financiamiento para llevar a cabo las obras del BRI es a partir de empresas y fondos del Gobierno central -sin contar incluso el papel desempeñado por el AIIB-, lo que es una manera de expandir la influencia de la autoridad central para evitar que las regiones y/o provincias tengan mayor margen de maniobra, pudiendo desbandarse respecto de la planificación nacional.

Como se indicó al inicio de este escrito, naturalmente la internacionalización del BRI es primeramente en función del interés nacional chino. Como tal se refleja en lo que Xi Jinping indicara: “Debemos trabajar con los países vecinos para acelerar la conexión de infraestructuras y construir el Cinturón Económico Ruta de la Seda, así como la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI (...) Es vital acelerar la apertura de las zonas fronterizas y profundizar la cooperación de beneficio mutuo de las provincias y regiones autónomas fronterizas con los países colindantes” (2014: 367).

Aquellas zonas fronterizas, provincias y regiones autónomas son en gran medida el objetivo doméstico del gobierno chino, haciendo que el BRI sea una decisión incluso más política que económica en buena parte. Las autopistas y redes ferroviarias que el país ha construido para la Iniciativa de la Franja y la Ruta alcanzan actualmente los 2.500 kilómetros dentro de China, lo que debe contextualizarse en un esfuerzo interno que en los últimos 10 años ha creado 80.000 kilómetros de carreteras.

El cariz de proyecto más político que económico en lo interno es ejemplificable en cómo, desde la ciudad de Chongqing -considerada el kilómetro cero de la Franja y la Ruta- la exportación de los nuevos productos de alta tecnología que el país está creando gracias al Plan Made in China 2025, es el doble de caro que por vía marítima. Aunque la distancia se acorta de 8 semanas a 12 días hasta Alemania, se requieren 250 trenes para transportar la carga de un buque portacontenedores. Esto denota cómo el interés por asegurar rutas hacia Europa por medio de Asia Central tiene un enfoque más allá de lo meramente lucrativo. El efectivo geopolítico a largo plazo en el plano doméstico puede transformar la situación actual, donde las provincias y regiones del noroeste se han visto más ajenas al acelerado crecimiento económico de las costas.

Esta revalorización y revitalización de regiones más olvidadas, por medio del BRI, hace que la inversión actual esté apostando a una futura prosperidad. En definitiva, es un mensaje exitista para el pueblo chino, y del cual se devela cómo la concreción de la voluntad de conectar estas regiones con el resto del país es de utilidad política. De hecho, la ampliación del recorrido del tren de alta velocidad hasta Urumqi, capital de la Región Autónoma Uigur del Xinjiang (RAUX), puede que jamás llegue a ser rentable por la poca afluencia de usuarios, pero es una expresión manifiesta de la y gobernanza que el Estado busca impulsar, y cómo el gobierno valora al éxito económico como una estrategia para mantener al país unido.

Es en particular respecto de la RAUX que la Franja y la Ruta se puede dimensionar en la importancia interna. Tal como se indicó antes, es una región que poco beneficio ha obtenido de la liberalización china, pero por, sobre todo, es una de las más convulsionadas del país. El Xinjiang vivencia uno de los conflictos etno-religiosos más álgidos de China, que incluso ha adquirido

ribetes secesionistas y terroristas.

La etnia uigur, de confesión musulmana, siendo mayoría en la región, desde la instauración de la RPCH ha visto cómo el Gobierno central ha impulsado la migración interna para poblar y desarrollar la zona. El problema es la manera en que aquella migración de etnia han, generó una tensión interétnica, creándose barreras entre la población uigur y la han, lo que ha hecho que el proceso de inversión y desarrollo sea mayormente aprovechado por los habitantes han, excluyéndose y precarizando a la población uigur. Aunque la tensión es en buena medida no solo socioeconómica, sino que, por inexistencia de autonomía política y libertad religiosa, viéndose cooptadas por el control y represión del PCCH, desencadenando una violencia que se ha traducido en protestas sociales, pero también en la radicalización islámica de ciertos grupos que han optado por el terrorismo como *modus operandi* (Pavez, 2016).

De esa manera, el convulsionado panorama en una región tan lejana del control central y con una alta importancia por ser una zona fronteriza con Asia Central, hizo que el Estado impulsara políticas para retomar el orden. Por una parte, reforzó la seguridad interna, a través de un fuerte control policial, pero, por otra parte, impulsó el crecimiento económico e inversión en infraestructuras y conectividad como un pilar principal de la política de pacificación del Xinjiang.

Más allá de que una solución omnicompreensiva y de largo plazo no sea posible por medio de una policialización o una inversión económica, dadas las raíces culturales, identitarias y religiosas de la tensión en la RAUX, el tema es que la Iniciativa de la Franja y la Ruta es funcional a la necesidad china de invertir en desarrollo en la región, como una estrategia de gobernanza desde el Gobierno central.

Incluso puede datarse en la publicación en 2003, del libro blanco “Historia y Desarrollo del Xinjiang” de la Oficina de Información del Consejo de Estado, uno de los primeros antecedentes de un estudio político que visibiliza la inversión estatal a lo largo de los últimos 50 años, pero también prospecta:

“Acelerar el desarrollo constituye el deseo conjunto del pueblo de las diversas etnias de Xinjiang y también la planificación estratégica del Gobierno Central. En 1999, el Gobierno Central tomó la importante decisión de ejecutar la estrategia de explotación del oeste a gran escala. Esto proporcionó a Xinjiang una coyuntura histórica difícilmente conseguida para su desarrollo. Basándose en las disposiciones globales estatales de esta estrategia, la Región Autónoma ha elaborado su X Plan Quinquenal y programa de desarrollo para el año 2010”.

Las prósperas palabras del Gobierno central respecto del Xinjiang en 2003, lo que soterran es la necesidad de recalcar que el Estado ha estado presente desde la creación de la república popular, y que el futuro se proyecta aún mejor. La historia sabe que, aunque efectivamente la inversión en infraestructura y conectividad ha crecido, las tensiones y violencia también. Es por ello que el siguiente paso en la estrategia de llevar estabilidad a la RAUX se entrelaza con el BRI, porque profundiza en el mejoramiento de los factores económicos como motor de pacificación, facilitando la conectividad para sostener una gobernanza mucho más efectiva, e intentar aplacar el malestar social haciendo más partícipe a la región de los beneficios de la apertura china al mundo, por lo que la Iniciativa de la Franja y la Ruta y su carácter interméstico, hace que la RAUX (cuyo núcleo sería Urumqi) pueda convertirse en un nuevo polo de desarrollo y de la comunicación entre China y Asia Central en dirección hacia Europa por vía terrestre.

## CONCLUSIONES

Llegados a este punto del trabajo podemos plantear -a modo de cierre- que BRI, en tanto pro-

yecto, pretende consolidar la posición predominante del Estado Central de la RPCH. Una consolidación que se puede pensar en varios frentes. Por un lado, se evidencia una consolidación de la RPCH hacia fuera, en una estrategia de conectividad que tiene que ver con la construcción del liderazgo internacional que ya desde hace varios años la RPCH ha comenzado a jugar. En este sentido, la estrategia de conectividad y de incentivo de las relaciones comerciales y el fuerte financiamiento de infraestructura son una clara demostración de músculo, pero también desde una mirada planificadora y que busca construir, como mencionamos arriba, una “nueva globalización” desde la perspectiva del beneficio mutuo, aunque con un claro interés geopolítico. Por otro lado, el BRI- junto con el AIIB- puede representar una consolidación de la presencia de la RPCH, en tanto estado nacional, en el direccionamiento de excedentes de capital y de desplazamiento espacial del mismo otorgando, así, un vértice político -entendido este como una intervención desde la política pública asociada a intereses específicos del gobierno central- a procesos que, de otra manera, estarían supeditados a las dinámicas de flujos financieros vinculadas a los sectores privados de la economía. Por último, el BRI, representa una forma del gobierno central de la RPCH de construir gobernanza en las regiones más alejadas del país a través de su revitalización económico-productiva, específicamente en la RAUX. Al mismo tiempo representa una forma de intervención sobre los gobiernos subnacionales a partir del financiamiento de empresas y fondos del gobierno central lo cual aumenta la dependencia de estos de la capacidad financiera del Gobierno central.

El proyecto BRI, al momento en que escribimos estas líneas, sigue su desarrollo. Pasarán años luego de finalizado para poder evaluar de manera precisa los impactos que este tendrá sobre cada uno de los puntos señalados a lo largo de este trabajo. En cualquier caso, dejamos las hipótesis planteadas a sabiendas que nos encontramos, sin lugar a duda, frente a un proyecto diseñado desde una perspectiva antes política – y geopolítica- que económica y comercial, no solo hacia fuera de la RPCH sino también hacia dentro de la misma. Cabe preguntarse, también, por la resistencia o rechazo que el proyecto pueda llegar a tener en cada uno de estos niveles. Y es que se hace difícil pensar que una planificación de tal magnitud y que involucra a tantos actores a una escala interna e interméstica no tenga dificultades y discusiones por parte de diferentes actores a lo largo de su ejecución. Solo el tiempo podrá decir si los objetivos explícitos e implícitos del BRI se cumplieron.

## BIBLIOGRAFÍA

- Cai, Fang. (2017). “A New Mode of Globalization and China’s Strategies”. En: Zhao, B. Cai, F. & Ou, X. *Belt and Road Initiative: exploring a new mode of globalization*. China Social Sciences Press: Beijing.
- Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma. (2015). *Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI*. Ediciones en Lenguas Extranjeras: Beijing.
- FMI, Departamento de Investigación. (2016). “From Global Savings Glut to Financing Infrastructure: The Advent of Investment Platforms”. *IMF Working Paper*. Washington.
- Harvey, David. (2007). *Espacios del Capital*. Akal: Madrid.
- Jiang, Shiwei. (2011). “Rereading central-local relations in China: the fundamentals and premise?”. *Chinese Public Administration Review*, Vol. 6, n° 3-4. Pp. 83-90.
- Müller-Markus, C. (2016). “One Belt, One Road: el sueño chino y su impacto sobre Europa”. *Revista Internacional CIDOB*.

- Oficina de Información del Consejo de Estado. (2003). *Historia y Desarrollo de Xinjiang*. Disponible en: <http://spanish.peopledaily.com.cn/xinjiang.htm>
- Ou, Xiaoli. (2017). "Practicing the Way of Virtue and Justice through China's Plan". En: Zhao, B. Cai, F. & Ou, X. *Belt and Road Initiative: exploring a new mode of globalization*. China Social Sciences Press: Beijing.
- Pavez, Lucas. (2016). "Situación Político-Jurídica de la Etnia Musulmana Uigur de Xīnjiāng en la República Popular China". En: Staiano, F. Bogado, L & Bono, L.(compiladoras). *Estudios sobre la República Popular China: relaciones internacionales y política interna*. IRI-UNLP: La Plata.
- Pavez, Lucas & Caubet, Matías. (2017). "La Proyección Talasopolítica de China y las Disputas Territoriales en el Mar Meridional". *Revista Chilena de Relaciones Internacionales*, Vol. I, n° 1. Pp. 188-219.
- Xi, Jinping. (2014). *La Gobernación y Administración de China*. Ediciones en Lenguas Extranjeras: Beijing.
- Xu, Chenggang. (2006). "Chinese Reform and Chinese Regional Decentralization". *Preliminary and incomplete background paper*.
- Zhao, Baige. (2017). "The Belt and Road Initiative: cognition and practice of a new mode or globalization". En: Zhao, B. Cai, F. & Ou, X. *Belt and Road Initiative: exploring a new mode of globalization*. China Social Sciences Press: Beijing.
- Zhou, Feizhou & Tan, Mingzhi. (2017). *Relationship between the Central Government and Local Governments of Contemporary China*. Beijing: Springer.



# Hong Kong como puerta de acceso a los beneficios de la *Belt and Road Initiative*.

## 香港：接近一带一路倡议实惠的门户

Abundio Gadea 阿文迪奥·加德亚

### RESUMEN

Teniendo en cuenta la experiencia ganada por la Región Administrativa Especial de Hong Kong (HKSAR, por sus siglas en inglés) siendo guía de economías capitalistas que buscaban acceder a mercados asiáticos, pero ignoraban como hacerlo, la transforma en el *hub* de negocios por excelencia de la región. Para ello, la adopción del principio “un país, dos sistemas” a través de la Ley Básica, posterior a la recuperación de la soberanía por parte de la República Popular China, fue esencial. Se adapta un sistema de libre mercado prospero al desarrollo empresarial, caracterizado por la idiosincrasia occidental y la facilitación del flujo comercial, la inversión y las finanzas. A su vez, su posición geográfica resulta de gran relevancia. Por un lado, su cercanía al Delta del Río Perla, sumado a la infraestructura en conectividad invertida, vuelven a la isla un portal comercial hacia y desde China; mientras que, su salida al mar sureño chino la conectan a mercados emergentes asiáticos. Ante el nuevo paradigma y las oportunidades que presenta la iniciativa Belt and Road Initiative (BRI), Hong Kong adquiere un papel de gran relevancia como link para aquellos que busquen realizar negocios y beneficiarse de la integración financiera, la conectividad en infraestructura y la facilitación al flujo comercial y la inversión que conllevará el proyecto.

Palabras clave: Hong Kong. Negocios. Ley. Conectividad. Mercados asiáticos.

香港特别行政区（英文缩写为HKSAR）是那些追寻进入亚洲市场却对此束手无策的资本主义经济体的指引者，而香港从其中获得的经验也让她成为区域首屈一指的贸易中心。对于这一点而言，在中国恢复对香港行使主权之后，基于《基本法》来实施“一国两制”方针是至关重要的。香港繁荣的自由市场体系适应企业发展，其特点是西方特质和商贸流通、投资和金融的便利。与此同时，香港的地理位置也非常重要。一方面，香港与珠江三角洲的毗邻，再加上内地联通香港的基础设施，将香港变为一个面向大陆又从大陆出发的贸易港；同时，其作为面向南海出口的地理位置又把香港与亚洲新兴市场联系起来。在一带一路倡议（BRI）所带来的新范式与新机会面前，对于那些寻求贸易并想从这个项目所带来的金融一体化、基础设施联通和贸易流动及投资便利化中得到实惠的人来说，香港获得了一个极为重要的角色。

### I. INTRODUCCIÓN.

El desarrollo histórico de la Región Administrativa Especial de Hong Kong (HKSAR, por sus siglas en inglés) en las finanzas y comercio internacional la ha emplazado como un centro de los negocios internacionales. La administración británica durante más de 155 años en el territorio dejó una huella en el comportamiento de sus habitantes y el papel de la isla en la región, sobre todo

en cuestiones económico-comerciales. Ello, sumado a los *rankings* globales, los cuales muestran el dinamismo de dicha región especial en los flujos comerciales y la inversión, en especial entre partes de distintas regiones. Es decir, las instituciones hongkonesas funcionan como las perfectas intermediarias entre aquellos occidentales que buscan realizar negocios en Asia pero ignoran como hacerlo.

A ello, se suma la nueva iniciativa de inversión en infraestructura para una mayor integración física, comercial y económica que el gobierno chino lleva a cabo, conocida como *Belt and Road Initiative* (BRI). El proyecto busca integrar los mercados de, principalmente, la zona asiática, euroasiática y europea a través de la inversión en infraestructura con fines comerciales, turísticos, culturales y de todo tipo de intercambios. Sin embargo, la participación de países occidentales en la misma puede verse obstaculizado por las diferencias culturales con los Estados asiáticos. Conocida es la República Popular China (RPC) por su difícil acceso a las tratativas y conclusión de negocios internacionales debido a sus particulares pautas de comportamiento en el momento de negociar.

Ante esta situación, se parte de la creencia que Hong Kong (HK) se constituye como el perfecto portal de negocios hacia y desde la región, sobre todo China, para la participación en la iniciativa BRI para aquellos que buscan hacerlo pero no poseen los conocimientos necesarios para llevarlo a cabo. Las características de las instituciones jurídicas y comerciales de la isla se asimilan a la idiosincrasia occidental para hacer negocios, lo que lo vuelve el intermediario perfecto. Además, Hong Kong posee oportunidades comerciales debido a su *status* de puerto libre y los Tratados de Libre Comercio (TLC) vigentes con otros Estados o bloques regionales, lo que permite la re-exportación de productos y servicios abonando arancel 0%.

El siguiente documento tiene la finalidad de visibilizar las razones de entender a HKSAR como un centro de negocios internacionales que puede ser el *link* por excelencia en la iniciativa BRI para aquellos que busquen participar en la misma.

## II. EL AVENIMIENTO DE HONG KONG COMO CENTRO DE NEGOCIOS

HKSA se posiciona como el principal *hub* de negocios en la región asiática. Gracias a su vasta experiencia como guía de las economías capitalistas para acceder a mercados asiático desconocidos tanto por el sector público como por el privado, fue adaptando su sistema de gobierno, legal y financiero a las necesidades que de los negocios surgen.

Para entender en lo que se convirtió Hong Kong, es necesario remontarse en el tiempo en que comienzan las relaciones de China con occidente, con el propósito de entender la influencia del sistema capitalista en la región. Siguiendo a Milia (2016), el contacto entre ambos mundos comienza en las postrimerías del siglo XVIII, cuando Reino Unido comienza a introducir opio de contrabando a China, produciendo la resistencia de la dinastía Qing y la eventual Guerra del Opio (1839 - 1842). En agosto de 1842, el gobierno de la dinastía Qing se vio obligado a firmar el Tratado de Nanjing, un acuerdo desigual por el cual el entonces emperador chino cedió la isla de Hong Kong en perpetuidad a Reino Unido.<sup>79</sup> En 1856 se desata la Segunda Guerra del Opio, liderada por Reino Unido y Francia. El resultado fue la firma del Tratado de Beijing, por la cual el país europeo adquirió la zona al sur de Jiexianjie, en el sur de la península de Kowloon.

Con posterioridad a la Guerra Chino – Japonesa, comenzó la disputa entre las potencias occidentales para delimitar los territorios en los cuales ejercían su poder. Reino Unido vuelve a firmar un acuerdo desigual con la misma dinastía, el Tratado Especial de Extensión de los Límites

---

<sup>79</sup> Artículo 3 del Tratado de Nanjing.

de Hong Kong, tomando grandes extensiones de tierra.

Como expresa el autor, los gobiernos de China posteriores a la Revolución de 1911 nunca reconocieron los tres tratados mencionados. Con la fundación de la República Popular (1949), en varias ocasiones el gobierno manifestó que “Hong Kong es territorio chino, China nunca ha reconocido los tres tratados desiguales impuestos por el imperialismo” (Milia, 2016:162).

Con la llegada al poder de Deng Xiaoping, el gobierno chino manifestó su intención de recuperar su soberanía sobre los territorios adquiridos por Reino Unido. Luego de varias negociaciones, los gobiernos involucrados suscriben en 1985 la Declaración Conjunta Chino – Británica, por la cual se recuperaría Hong Kong el 1° de julio de 1997.

La cuestión que preocupaba a Reino Unido era la manera en que dicho territorio funcionaría, teniendo en cuenta los vínculos económico – comerciales que se habían afianzado todos esos años. Sin embargo, la solución fue práctica para ambos Estados. La norma fundamental conocida como *The Basic Law* regiría HKSAR, estableciendo su subordinación al Gobierno Popular Central, sin embargo, gozaría de un alto grado de autonomía en su sistema socio – económico; permanecerían vigentes las leyes que hasta ese momento regían; conservaría su status como puerto libre, territorio aduanero y centro financiero internacional; podría mantener y desarrollar sus relaciones externas sin intervención del Gobierno Central; y mantendría dichas política por el período de 50 años.

Así, se puso en práctica el principio “un país, dos sistemas” que promovía china con establecimiento de HK como región especial. Como reza el artículo 5 de la *Basic Law*: “the socialist system and policies shall not be practiced in the Hong Kong Special Administrative Region, and the capitalist system and way of life shall unchanged for 50 years.” Con ello, China ganaba un canal de inserción internacional gracias a las facilidades adquiridas por HK durante el gobierno británico para el desarrollo empresarial.

### III. EL LINK EN EL PROYECTO BRI

La influencia del *common law* en la legislación hongkonesa se manifiesta a través de todo su ordenamiento jurídico, siendo la *Basic Law*<sup>80</sup> prueba de ello. El texto fundamental detalla los derechos de los ciudadanos de la HKSAR, como igualdad ante la ley; libertad de expresión, de prensa y publicación, de manifestación, de movimiento, de conciencia, de religión; así como también el derecho a huelga y asociación. También, se establece el sistema de *common law* para las decisiones del Poder Judicial, y por su artículo 9, el inglés como uno de los idiomas oficiales para las autoridades del Poder Ejecutivo, Judicial y Legislativo, además del chino.

Asimismo, la viabilidad para los negocios es promovida por el sistema jurídico de HK, brindando seguridad jurídica para inversionistas y empresarios. Su carta magna contiene una perspectiva de atracción de negocios y las facilidades al desarrollo económico, sumado a su sistema tributario, judicial, de resolución de controversias y aduanero.

Pueden mencionarse como las principales garantías devengadas de la *Basic Law*: la protección de la propiedad privada y su eventual indemnización ante la privación de ella; sistema financiero independiente, tomando políticas de baja presión tributaria; dólar como la moneda de circulación legal; libre convertibilidad; status de puerto libre, imposibilitando la imposición de aranceles, salvo en escasas situaciones bajo prescripción legal; y libre entrada de buques privados y relacionados al comercio.

A su vez, el texto obliga al gobierno de Hong Kong a adecuar su ambiente a los negocios. Este

<sup>80</sup> Véase *The Basic Law of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China*.

deberá proveer de un ambiente económico y legal apropiado para mantener el status de HK como centro financiero internacional, con el propósito de promover la inversión, el progreso tecnológico y el desarrollo de nuevas industrias; asegurar la libre circulación de capitales desde y hacia la Región; formular políticas de promoción y coordinación de desarrollo de sectores como manufacturas, comercio, turismo, bienes raíces, transporte, servicios públicos, servicios, agricultura y pesca, y la protección del medio ambiente; y proveer las condiciones y tomar las medidas necesarias para el mantenimiento del status de centro de aviación regional e internacional; entre otras.

En coherencia con lo mencionado, Hong Kong posee un sistema de arbitraje reconocido internacionalmente. Milia (2016) señala como una de “las cualidades esenciales que hacen a Hong Kong un atractivo destino para hacer negocios con la economía más grande del continente asiático” su “mecanismo efectivo de resolución de problemas” (p. 170).

El proceso arbitral estuvo regido hasta 2011 por la antigua Ordenanza de Arbitraje (Cap. 341)<sup>81</sup>, la cual, basada en el régimen británico, distinguía el arbitraje doméstico del internacional. Sin embargo, ante la necesidad de unificar los regímenes, en 2011 entró en vigencia la nueva Ordenanza de Arbitraje (Cap. 609)<sup>82</sup>, basada en el Modelo Ley de la Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL, por sus siglas en inglés) sobre Arbitraje Comercial Internacional. Las razones fueron obvias: hacer más atractivo el uso de la ley de arbitraje tanto dentro como fuera de HK; facilitar a la comunidad empresarial y profesionales del arbitraje la operación de un régimen que se ajuste a las prácticas internacionales aceptadas; atraer más conflictos de negocios para ser resueltos bajo el sistema arbitral de la región; y promover a Hong Kong como centro regional de solución de controversias. Destacable es mencionar la posibilidad de los inversores de elegir el sistema normativo aplicable a la solución de sus desavenencias, ya que los negociantes de Latinoamérica, por ejemplo, podrán optar por el sistema del *civil law*, aprovechando la idiosincrasia de sus propias prácticas legales.

Otra de las facilidades para la solución de controversias, es el hecho de que los laudos pronunciados en Hong Kong son ejecutables en todos los Estados Parte de la Convención de Nueva York sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras de 1958. Ello gracias a China, quien tras la recuperación de la soberanía sobre la HKSAR, hizo extensivo la aplicación territorial de la convención.<sup>83</sup>

En la misma línea, es destacable mencionar los tribunales arbitrales institucionales asentados en Hong Kong, los cuales atribuyen a su ambiente de desarrollo empresarial. HKSAR tiene su propio tribunal, el *Hong Kong International Arbitration Centre (HKIAC)*, el cual es creado por la mencionada ordenanza. Además, cuenta con una secretaría de la Corte Internacional de Arbitraje de la Cámara Internacional de Comercio (ICC, por sus siglas en inglés) abierta en noviembre de 2008; y la primera oficina, fuera del país, de la *China International Economic and Trade Arbitration Commission (CIETAC)*, abierta en septiembre de 2012. A su vez, en enero de 2015, la *Permanent Court of Arbitration (PCA)* suscribió un acuerdo con el Gobierno Popular Central y un memorándum de acuerdos administrativos con el Gobierno de la HKSAR para facilitar la realización del arbitraje por la PCA en HK, incluyendo el arbitraje inversores – Estados.

---

<sup>81</sup> Para ampliar véase Consultation Paper. Reform of the Law of Arbitration in Hong Kong and Draft Arbitration Bill. Department of Justice. December 2007. <http://www.doj.gov.hk/eng/public/pdf/2007/arbitration.pdf>

<sup>82</sup> Para ampliar véase Cap. 609. Arbitration Ordinance. <https://www.elegislation.gov.hk/hk/cap609?pmc=0&m=0&pm=1>

<sup>83</sup> Véase la Situación actual. Convención sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras (Nueva York, 1958). Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. [http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral\\_texts/arbitration/NYConvention\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/arbitration/NYConvention_status.html)

Por último, el derecho de propiedad intelectual es otro de los elementos comunes en la atracción de negocios. El Departamento de Propiedad Intelectual es el organismo donde se nuclea la política hongkonesa sobre el tema. Su misión puede ser resumida en: mantener la protección de los derechos a la propiedad intelectual en los más altos estándares internacionales, proveer servicios de registración de alta calidad y promover el conocimiento de la materia entre los individuos. Asimismo, el régimen alcanza cuatro principales institutos: marcas, patentes, diseños y derechos de autor, cada uno con su/s respectiva/s ordenanza/s y un régimen de penalidades por infracción.<sup>84</sup>

A saber, ante los desafíos de la era de la tecnología digital, el gobierno de HK promulga la “Copyright (Amendment) Bill 2014 (The Bill)” en 2014 como enmienda a la Ordenanza sobre Derechos de Autor (Cap. 528). El gobierno hongkonés expresó, en su comunicado de prensa de la introducción del proyecto en el Consejo Legislativo<sup>85</sup>, “a robust copyright regime is the cornerstone for the development of creative industries in Hong Kong”, lo que muestra la finalidad de la misma.

En síntesis, el ordenamiento jurídico hongkonés se estructura sobre la base del *common law* e influencia occidental, distinguiéndose del de China. Esto permite ambientar a la región en un atractivo para el comercio y la inversión, aprovechando el sector privado la idiosincrasia en las prácticas legales y de resolución de conflictos.

La estructuración legal antes descrita dio como resultado la reputación de Hong Kong como centro de negocios a nivel global. Ello se demuestra, entre otros, en la clasificación de las economías que realiza el Banco Mundial ubica a Hong Kong como la 4ta con el criterio de Doing Business, mientras que el International Institute for Management Development (IMD) lo ubicó como la economía más competitiva en el World Competitiveness Yearbook 2017 por segundo año consecutivo, y World Economic Forum como la 6ta economía más competitiva en The Global Competitiveness Report 2017-2018. Ganarse ese reconocimiento importa que las condiciones sociales, económicas y jurídicas se ajusten a los requerimientos del mercado.

Los indicadores del Half-yearly Economic Report 2017 del HKSAR indican resultados mayormente positivos en su desarrollo económico. A saber, se produjo un crecimiento sostenido del PBI en un 3.8% y 4.3% en el primer y segundo semestre respectivamente, la demanda externa mejoró en el segundo trimestre, mientras que el consumo interno continuó mostrando fuerzas y los gastos en el sector privado aumentaron rápidamente en un 5.3%. Por otro lado, la inflación se mantuvo moderada, siendo de un promedio de 2.4% en 2016, alcanzó 0.5% en el primer semestre de 2017 y 2% en el segundo.

Tomando al PBI por sector económico, el reporte muestra un crecimiento positivo en la mayoría de ellos. Es destacable el cambio producido de 2016 al primer trimestre del 2017 en los sectores de construcción; servicios; importación y exportación; alojamiento y servicios de alimentación; transporte y bienes raíces. El resto de los sectores mantuvo un crecimiento constante comparado al 2016, salvo el caso de servicios profesionales que paso de 2.5% al 0.6%. El único sector con decrecimiento es el de comercio mayorista y minorista, el cual pasó de -0.6% en 2016 a -0.8% en 2017.

En cuanto centro financiero internacional, cabe mencionar que en el Global Financial Centres Index (GFCI) de septiembre de 2017, Hong Kong pasó a tercer lugar, después de London y New York. Lidera en Asia – Pacífico, superando a Singapur y Tokio. En cuanto a áreas de competitividad, el informe lo ubica en tercer lugar en relación a ambiente de negocios, capital humano,

<sup>84</sup> Para ampliar la legislación véase <http://www.ipd.gov.hk/eng/home.htm>

<sup>85</sup> Véase <http://www.info.gov.hk/gia/general/201406/11/P201406110615.htm>

infraestructura, desarrollo del sector financiero; y en segundo lugar en cuanto a reputación. Y en las sub-áreas de industria, alcanza el segundo puesto en seguros; el tercero en banca, *investment management* y servicios profesionales; y el cuarto en lo referente a gobierno y regulación. Gracias a ello, Hong Kong se constituye como el puente entre el mundo y las oportunidades de negocios en Asia, especialmente China. Guía a extranjeros en sus posibles inversiones, riesgos y crecimiento económico.

Tomando en consideración que la República Popular es el centro de la iniciativa BRI, los negocios en inversión y comercio se concentrarán en él, siendo el entendimiento de su sistema financiero y monetario esencial para la participación. A pesar de que el dólar estadounidense continúa siendo la principal moneda de cambio para el comercio global, el Renminbi está ganando terreno debido a la integración financiera de la RPCh al mundo. Por ello, Hong Kong es el principal mercado como conducto de los negocios con Renminbi que, gracias al *Closer Economic Partnership Arrangement (CEPA)* con China, el servicio financiero y profesiones en HK gozan de un acceso preferencial al mercado chino y flexibilidad en sus operaciones.

Con respecto a su sistema impositivo, HKSAR ha sido posicionado en cuarto lugar como la economía más *tax-friendly* por el *Paying Taxes 2016*. El informe comprende diversos índices como la tasa de impuesto total, siendo de 22.8% para HK (17.5% en impuesto a las ganancias, 5.2% en impuestos laboral y 0.1% en otros) y el tiempo de cumplimiento, siendo de 74 horas (50 horas para impuesto corporativos y 24 horas para impuestos laborales).

Ello se debe a que la ciudad sólo aplica 3 impuestos: impuesto a las ganancias (16.5%), laborales (15%) y a la propiedad (15%). Lo importante también es aquellos gravámenes que no se imponen: impuesto al valor agregado (IVA), retenciones, sobre la ganancia de capital, sobre dividendos y sobre propiedad inmobiliaria.<sup>86</sup>

#### IV. OPORTUNIDADES COMERCIALES EN LA REGIÓN

Por último, cabe analizar el flujo comercial de Hong Kong, sus principales proveedores, los destinos de sus productos y la reexportación que se presenta debido a su status de puerto libre. Para ello, se tendrán en cuenta dos puntos, las relaciones comerciales de la región especial y la conectividad en infraestructura necesaria para que dicho comercio sea óptimo.

El librecambio de mercaderías y servicios es una de las principales cualidades de Hong Kong como *link* con otras economías. La isla es puerto libre de barreras al comercio, salvo aquellas licencias exigidas en pos de la salud pública y seguridad interna. Es miembro de la Organización Mundial del Comercio (OMC) desde 1995, manteniendo su membresía autónoma después del retorno a la República Popular.

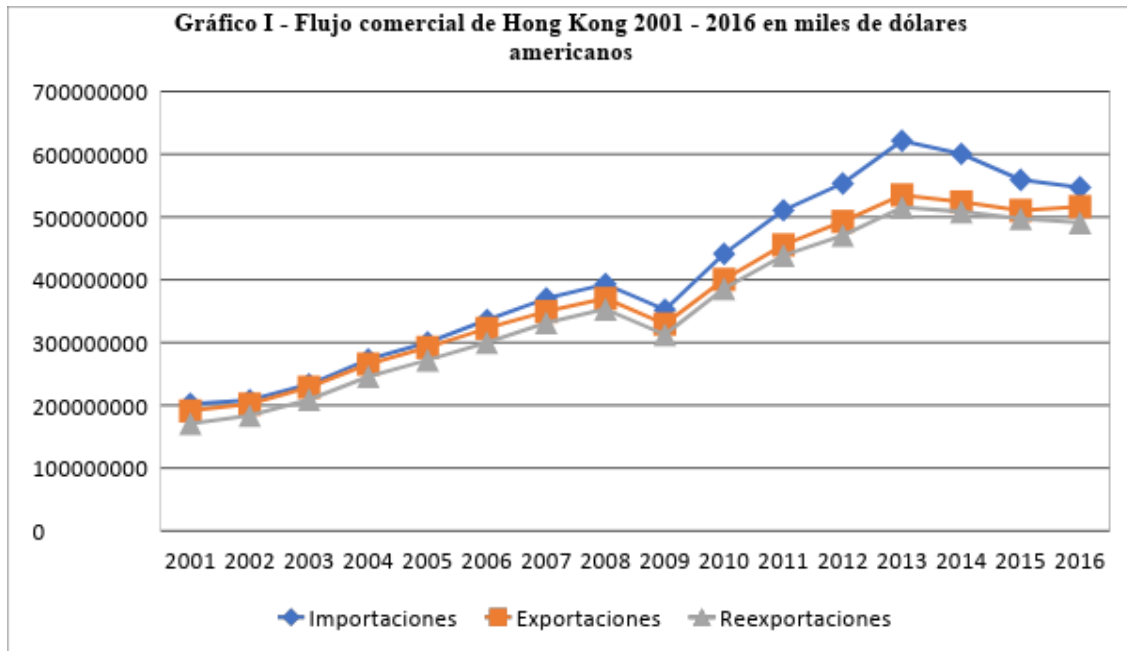
Fuente: elaboración propia en base al *Trade Map (2018)* del *Internacional Trade Centre*.

<sup>86</sup> Véase <http://www.investhk.gov.hk/why-hong-kong/low-and-simple-tax-regime.html>



En los últimos años el flujo comercial hongkonés, tanto en su importación, exportación y reexportación, fue en aumento. Relevante es el proceso de exportar los productos importados con carácter temporal, ya que aquellos son los bienes que se dirigen a mercados vecinos.

Tomando los datos de comercio de 2016, China, Estados Unidos, Taiwán y Japón son los principales socios comerciales de HK. Sin embargo, el flujo con el primero de ellos acapara más de la mitad de su comercio exterior. A su vez, de los diez principales socios sólo uno se ubica fuera de Asia, el resto ocupa el Mar de China Oriental, el Mar de la China Meridional y el Golfo de Bengala.



En otras palabras, la concentración del flujo comercial de HK se da en la región donde se desarrolla (rá) el proyecto BRI.

#	Socio	Comercio total (%)	Importación (%)	Exportación (%)	Reexportación (%)
1	China	50.8	47.8	43.4	54.3
2	EUA	7	6.5	8,5	9
3	Taiwán	4.8	7,3	4.3	2
4	Japón	4.8	6.2	2.8	3.3
5	Singapur	4.3	6.5	6.2	1.7
6	Corea	3.3	4.9	2.4	1.5
7	India	2.8	2.3	1.1	3.3
8	Tailandia	1.7	2.1	2.4	1.3
9	Vietnam	1.7	1.4	4.6	2.0
10	Malasia	1.6	2.3	2.9	0.7

Fuente: Trade and Industry Department – The Government of the Hong Kong Special Administrative Region.

Por otro lado, HK ha firmado diversos Tratados de Libre Comercio (TLC) para asegurar condiciones favorables a la exportación de mercaderías y servicios desde la isla hacia principalmente China y los mercados internacionales. El primero fue en 2003 con la República Popular China,

seguido de Nueva Zelanda (2010), la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA, por sus siglas en inglés) (2011) y Chile (2012). Recientemente, el 12 de noviembre de 2017, Hong Kong y el ASEAN firmaron un TLC y un acuerdo sobre inversiones en Pasay, Filipinas. También, el gobierno hongkonés comenzó a desarrollar negociaciones para la firma de un TLC con Georgia (2014), Macao (2015), Maldivas (2016) y Australia (2017).<sup>87</sup>

El relacionamiento externo comercial de la isla amplía las posibilidades de negocios para aquellos inversores que busquen acceder a mercados asiáticos a través de Hong Kong. Especial mención merece el TLC entre HK y China, conocido como el *Closer Economic Partnership Arrangement (CEPA)*, el cual incluye comercio de bienes, servicios, inversión, y cooperación económica y técnica. Tomando como punto de partida a Hong Kong, el CEPA provee oportunidades a su sector privado para ganar preferencial acceso a los mercados chinos, que tan complejos son.

También, merece mención la Asociación del Sudeste Asiático (ASEAN, por sus siglas en inglés) y el acceso a sus mercados a partir de la firma del TLC. Teniendo en cuenta que cuatro de los diez miembros del bloque se ubican como los principales diez socios comerciales de HK, el acuerdo de liberalización comercial es una gran oportunidad para incrementar el relacionamiento comercial en la región. No solo de Hong Kong como región autónoma, sino también de otros Estados a través de la reexportación.

En otro orden, aunque excede el objetivo del trabajo, es necesario mencionar que Hong Kong ha firmado diversos Acuerdos de Promoción y Protección Recíproca de Inversiones (IPPAs, por sus siglas en inglés), en miras a comprender los vínculos económicos externos. 19 son los IPPAs vigentes de HK, uno firmado pero no vigente, cuatro no firmados pero con negociaciones concluidas, y dos bajo negociaciones.<sup>88</sup>

En definitiva, el relacionamiento comercial de la HKSAR tiene alcances hacia diversas economías asiáticas, tanto por su cercanía como por los TLCs firmados. La isla se vuelve un centro regional el cual concentra negocios con miras a la exportación de bienes y servicios hacia el Asia – Pacífico, sumado a las ventajas que traerá aparejado la inversión en el marco de BRI, facilitando el comercio regional.

Otro de los elementos que constituye a Hong Kong como canal para el aprovechamiento de la iniciativa es su ubicación geográfica. Desde dos perspectivas debe ser analizada su posición, por un lado, su conexión con China, y por otro, su salida al Mar de la China Meridional.

En cuanto al primero, especial mención merece el Delta del Río Perla (PRD, por sus siglas en inglés). Constituye una de las principales regiones económicas de China gracias a que su ubicación corresponde al Río Perla en la provincia china de Guangdong, con conexión al mar sureño de China. Está formado por 9 ciudades<sup>89</sup> que concentran 54.1% de la población de la provincia y tiene un crecimiento de su PBI promedio de 8.6%. A su vez, es destacable que el 94.6% de las exportaciones provinciales se concentran en esa zona, correspondientes al 26.8% de las exportaciones de China. Su vinculación económica con Hong Kong data de 1985, quien promovió el crecimiento acelerado de la industria gracias a las intensas inversiones realizadas. Asimismo, las cadenas de valor han alcanzado tal desarrollo que la especialización es característica de la región. En el sector manufacturero son protagonistas los electrodomésticos, la electrónica y la tecnología de la información, sin embargo, autopartes, industria pesada y petroquímica están ganando terreno. Con respecto al comercio, PRD es una de las zonas chinas con más demanda

<sup>87</sup> Para ampliar véase <http://www.tid.gov.hk/english/ita/fta/index.html>

<sup>88</sup> Para ampliar véase <http://www.tid.gov.hk/english/ita/ippa/index.html>

<sup>89</sup> Las ciudades que forman el PRD son Guangzhou, Shenzhen, Foshan, Zhuhai, Jiangmen, Zhongshan, Dongguan, 4 distritos y condados de Huizhou, y 4 distritos y condados de Zhaoqing.

de consumo gracias al aumento e influencia del turismo, lo que también constituyó una de las causas del desarrollo de la región. Desarrollo que llevó a la demanda de servicios, a consecuencia, un aumento de la industria terciaria, alcanzado un 54.6% del PBI.<sup>90</sup>

No obstante las oportunidades de negocio que constituye la región, también ha invertido en una red de conectividad por agua, tierra y aire, siendo que en 2015, el tráfico constituyó el 80% del total de la provincia. En cuanto al transporte acuático, Guangzhou Port, Yantian Port, Shekou Port y Chiwan Port of Shenzhen son los principales en PRD. Este último, fue el tercer puerto más ocupado del mundo, después de Shanghái y Singapur. En cuanto al transporte por tierra, la región posee alrededor de 63.054 km de carreteras; y por lo que corresponde a aeropuertos, el Baiyun Airport en Guangzhou es uno de los terceros más grandes de China y el Shenzhen International Airport ha crecido considerablemente en la última década.

Si en dicha fórmula se incluye a Hong Kong y Macao por su cercanía geográfica, el Delta del Río Perla ampliado se transforma en una “mega ciudad” o clúster urbano, como lo denomina Ramon-Berjano (2016:55). Ello se materializa en la conectividad entre las regiones, por ejemplo, se tarda dos horas desde Guangzhou a Hong Kong por tren. También, obras de infraestructura como el Hong Kong-Shenzhen Western Corridor y el Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge son prueba de ello. El primero es el cuarto medio de transporte entre HK y China, proyecto realizado entre los gobiernos de HK y Shenzhen que abarca una carretera dual de tres carriles a través de la Deep Bay, uniendo el noroeste de Hong Kong con Shekou, donde se encuentra uno de los puertos más influyente de la región de Shenzhen. Por otro lado, en septiembre de 2016 se completó la construcción del puente que une Macao, Zhuhai y Hong Kong. Este proyecto está constituido por una serie de túneles, puentes y rutas interconectadas con el propósito de aumentar la conexión económica y social entre el Río Perla y Hong Kong.<sup>91</sup> Se espera que para 2018, se establezca el Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link (XRL), reduciendo el tiempo de viaje no sólo al PRD, sino también a Beijing y Shanghai.

Sumado a los proyectos de conectividad, el área se complementa con el establecimiento de la zona de libre comercio de Guangdong en abril de 2015. La zona abarca 116.2 km., comprendido por Nasha New Area of Guangzhou, Qianhai-Shekou Area of Shenzhen y Hengqing Area of Zhuhai. El objetivo es crear un ambiente de negocios internacional, regulado y orientado al mercado.<sup>92</sup>

Desde una mirada oficialista, el 13° Plan quinquenal para el Desarrollo Económico y Social de la República Popular China (2016 – 2020), en su Parte XII dedica su proyección a una mayor cooperación entre China, Hong Kong, Macao y Taiwán. Se destaca del documento la intención de generar un avance en el desarrollo de una “*Greater Bay Area*” incluyendo a Guangdong, Macao y Hong Kong.

Coincidiendo con Ramón-Berjano (2016) “la anexión de Hong Kong mediante la fórmula “un país dos sistemas”, favoreció que Hong Kong actuara como “portal” a y desde China (...)” (p. 54). El área del PRD, tendiendo en especial consideración a HK, se transforma en un importante *hub* de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI.

Ampliando este último punto, la posición de la isla es favorable al considerarla como *link* hacia los Estados parte del proyecto BRI. Eventualmente, la Ruta Marítima conectará a China con el sudeste asiático, el archipiélago indonesio, el subcontinente indio, la península arábiga, llegando

<sup>90</sup> Véase <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/Facts-and-Figures/PRD-Economic-Profile/ff/en/1/1X000000/1X06BW84.htm>

<sup>91</sup> Para ampliar véase <http://www.hzmb.org/en/bencandy.asp?id=2>

<sup>92</sup> Para ampliar véase <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/Fast-Facts/China-Guangdong-Pilot-Free-Trade-Zone/ff/en/1/1X39VTWP/1X0A2V1E.htm>

a Egipto y finalmente a Europa. Se espera que la ruta involucre los puertos en China de Quanzhou, Guangzhou, Zhanjiang y Haikou; y tomando sólo los de Asia, lo de Hanoi (Vietnam), Kuala Lumpur (Malasia), Yakarta (Indonesia), Kolkata (India) y Colombo (Sri Lanka).

Analizando el acceso a los mercados asiáticos desde la región, en miras al aprovechamiento de la inversión en infraestructura a porvenir, el Hong Kong Trade Development Council (HKTDC) menciona diversos mercados emergentes además de los Estados alcanzados por la Ruta Marítima. Por un lado, considera al ASEAN, como el tercer mercado más grande del mundo, el segundo socio comercial de HK y con un creciente consumo global de la clase media. Por otro, la India, con una proyección de crecimiento del 7.2%, siendo la tercer economía más grande de Asia y el tercer socio comercial de HK; además, en los últimos años ha eliminado restricciones al comercio, simplificado licencias y reducido aranceles de importación. Por último, con un crecimiento del 4.3% en 2016, Sri Lanka, cuenta con una política comercial librecambista que redujo los aranceles a cero en un 50% de productos no agrícolas.

El desarrollo de la región de Hong Kong, tanto en el aspecto comercial como en infraestructura para la conectividad y facilitación del comercio, ha probado su capacidad para ser portal no solo hacia y desde China, sino también para aquellos Estados ignorantes del acceso a mercados emergentes asiáticos. Debido a su papel como conector, parece lógico su adhesión al Banco Asiático de Inversión e Infraestructura (AIIB, en sus siglas en inglés), finalizada el 12 de junio de 2016, a través de la suscripción de 7.651 acciones de la institución, siendo 0,8054% del total<sup>93</sup>. A su vez, en enero de 2018, congresistas hongkoneses apoyaron la propuesta del gobierno en la donación de 10 millones de dólares americanos al AIIB buscando una mayor participación de la ciudad en el proyecto.<sup>94</sup> Con ello se clarifica aún más la intención del gobierno de HKSAR de formar parte de la iniciativa y aportar las herramientas necesarias para facilitar las operaciones a llevarse a cabo en los negocios involucrados en la realización de los proyectos.

## V. CONCLUSIÓN

Considerando los diferentes tópicos desarrollados a lo largo del documento, se puede observar la adaptación de las instituciones hongkonesas al desarrollo de los negocios internacionales en general, y en especial, aquellos vinculados a la iniciativa BRI. Esta última constituye uno de los grandes proyectos a nivel global del siglo XXI, transformando la perspectiva de relacionamiento entre Estados y los procesos de integración económico-comercial.

Teniendo en cuenta la evolución histórica de Hong Kong y su contacto directo con occidente, sus instituciones políticas y jurídicas, así como de resolución de controversias privadas, lo vuelven el destino perfecto para la realización de negocios en la región asiática. La idiosincrasia característica occidental para el desarrollo empresarial inyecta todo el sistema de la isla, haciendo del librecambio en el comercio y la facilitación de inversiones el objetivo principal de la misma.

Su estabilidad económica con tendencia al crecimiento como se mostró con anterioridad, demuestra su papel en la economía global. Los diferentes rankings enumerados son prueba de la constitución de la isla como uno de los principales centro de negocios del mundo.

Por otro lado, su ubicación geográfica en conjunto con los acuerdos comerciales regionales vigentes, son ideales para la vinculación con una de las potencias contemporáneas, China. Sumado

<sup>93</sup> Véase Members and Prospective Members of the Bank. Consultado en <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>

<sup>94</sup> Véase <http://www.scmp.com/business/companies/article/2126990/hong-kong-lawmakers-back-us10m-donation-aiib-fund-want-greater>

a la cercanía a mercados emergentes asiáticos que tan prometedores se han vuelto y que participan activamente en la iniciativa, siendo sus protagonistas principales.

En definitiva, la Región de Hong Kong se emplaza como el centro de negocios por excelencia de Asia y como *link* para aquellas economías que tanta dificultad encuentran en el desarrollo empresarial con países de dicha región. Además, dicho emplazamiento es perfecto para el involucramiento de los Estados a los proyectos en infraestructura e integración que surjan en el marco de la iniciativa BRI.

## VI. BIBLIOGRAFÍA

- Centro de Comercio Internacional. (2017). Trade Map. Recuperado el 21 de octubre de 2017, de <http://www.trademap.org/Index.aspx>
- Economic Analysis Division. Economic analysis and business facilitation unit. Financial secretary's office. Government of the Hong Kong Special Administrative Region. (2017). Half-yearly Economic Report 2017. Hong Kong.
- HKTD Research. (2017). Obtenido de <http://research.hktdc.com/>
- Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge. (2017). Recuperado el 18 de octubre de 2017, de <http://www.hzmb.org/en/default.asp>
- InvestHK. (2013). Hong Kong Industrial. Recuperado el 21 de octubre de 2017, de <http://www.investhk.gov.hk/wp-content/uploads/2014/04/2014.04-industrial-en.pdf>
- InvestHK. The Government of the Hong Kong Special Administrative Region. (2017). Obtenido de <http://www.investhk.gov.hk/index.html>
- Milia, J. G. (2016). El triángulo de oro chino. Buenos Aires: Editorial Bunken.
- Ramon-Berjano, C. (2016). La iniciativa "Un cinturón, un camino" y el desarrollo del oeste de China: Impactos domésticos e internacionales. En China en 2016. Reforma política, programas de desarrollo e inserción económica internacional (pág. 43 a 65). Buenos Aires, Argentina: Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI).
- (2016). The 13th Five-Year Plan for Economic and Social Development of The People's Republic of China (2016 - 2020). Beijing, China: Compilation and Translation Bureau, Central Committee of the Communist Party of China.
- The Basic Law of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China. (2017).
- The China Development Institute (CDI) y Z/Yen. (2017). The Global Financial Centres Index 22. London: Financial Centre Futures.
- Trade and Industry Department. The Government of the Hong Kong Special Administrative Region. (2017). Obtenido de <http://www.tid.gov.hk/eindex.html>
- World Bank Group y PwC. (2016). Paying Taxes 2016.

# "China y la Ruta de la Seda: sus proyectos de turismo cultural con UNESCO y UNWTO"

## 中国与丝绸之路：中国与联合国教科文组织和世界旅游组织的文化旅游项目

Andrea Pappier 安德莱娅·帕皮亚

### RESUMEN

Si bien en la República Popular China a lo largo de su historia, siempre tuvo un rol central la cultura ligada al concepto de armonía y de respeto por la diversidad –recordemos que es un país multiétnico- es a partir de fines del siglo XX con su política de “Reforma y Apertura” y con especial desarrollo a principios del siglo XXI - que podemos observar un gran protagonismo y expansión de la cultura china no sólo a nivel local sino también en el contexto internacional. La diplomacia cultural se tornó claramente en parte inescindible de la política exterior china contemporánea, una línea integrada en la estrategia global de comunicación en torno a los valores del desarrollo pacífico y diálogo entre civilizaciones. Tal como ya lo había señalado en el 2007 el Primer Ministro Wen Jiabao “debemos extender los intercambios culturales con otros países... Debemos emplear varias formas y medios, como las giras de espectáculos y exposiciones, la enseñanza de la lengua china, el intercambio académico y la promoción de años culturales, para promover la cultura china y aumentar su atractivo en el extranjero”.

尽管在中国的历史上，与和谐这一概念紧密联系、尊重多元（我们要记住中国是一个多民族国家）的文化一直处于核心地位，但是要从20世纪末实行“改革开放”开始，随着21世纪初的非同一般的发展，我们才能看到中国文化登上中心舞台，并不仅在本土，也在世界范围内得到推广。文化外交如今已明显成为当代中国外交不可分割的一部分，是构成关于和平发展、文明对话的价值观念的全球交流、传播战略的一项政策。正如2007年温家宝总理所指出的那样：“要扩大对外文化交流……要运用各种形式和手段，包括巡演巡展、汉语教学、学术交流和互办文化年等，进一步推动中华优秀传统文化走出国门、走向世界，增强国际影响力。”

Con la Presidencia de Xi Jinping, quedó en manifiesto la necesidad de equilibrar el desarrollo material con el cultural a través de los intercambios culturales, tanto en su discurso conocido como “El Sueño Chino” como el pronunciado en su histórica visita a la UNESCO en 2014 a fin de promover el conocimiento mutuo y la cooperación internacional con todas las civilizaciones del mundo. Esta política se vio plasmada en acciones en los cinco continentes, y en particular con el megaproyecto “Belt and Road Initiative” (Iniciativa Franja y Ruta) que incluye en muchos aspectos y en su espíritu a la antigua Ruta de la Seda adaptados al siglo XXI. Una iniciativa del Presidente Xi Jinping que comenzó en el 2013 como un ambicioso plan regional y que a cinco años de este inicio ya cuenta con grandes avances concretos liderado por China con claras posibilidades de cooperación internacional en todas las áreas y a nivel mundial, propiciando el crecimiento



de los procesos productivos, la interconectividad en infraestructura por tierra, aire y mar, la apertura de nuevos mercados, el fomento de la inversión, el aumento del flujo turístico y la profundización del entendimiento mutuo y el diálogo intercultural claves para el desarrollo y la paz.

En el presente trabajo, nos centraremos en los proyectos de China y la Ruta de la Seda en el campo del turismo cultural a más de veinte años que 19 países junto a la UNESCO realizaron la Declaración de Samarcanda, Uzbekistan, en la que se la define como una de las más legendarias rutas y uno de los principales destinos turísticos del mundo a potenciar en el marco de la política del desarrollo sostenible y respeto del medioambiente, el patrimonio tangible e intangible y la diversidad cultural.

Haremos una compilación y breve análisis de los diversos proyectos de la Ruta de la Seda en el cual China ha participado tanto con UNESCO como con la Organización Mundial de Turismo (OMT) como así también las perspectivas futuras de desarrollo.

En el presente trabajo, nos centraremos en los proyectos de China y la Ruta de la Seda en el campo del turismo cultural a más de veinte años que 19 países junto a la UNESCO realizaron la Declaración de Samarcanda, Uzbekistan, en la que se la define como una de las más legendarias rutas y uno de los principales destinos turísticos del mundo a potenciar en el marco de la política del desarrollo sostenible y respeto del medioambiente, el patrimonio tangible e intangible y la diversidad cultural.

Haremos una compilación y breve análisis de los diversos proyectos de la Ruta de la Seda en el cual China ha participado tanto con UNESCO como con la Organización Mundial de Turismo (OMT) como así también las perspectivas futuras de desarrollo.

## INTRODUCCIÓN

A partir de la Política de Reforma y Apertura de 1978, China comienza a desarrollar relaciones de cooperación e intercambios culturales con la mayoría de los países del mundo. Una visión de la Política Exterior que -como señala el viceministro de Cultura Liu Deyou<sup>1</sup> a principio de los años 90 tiene dos aspectos fundamentales que se enlazan y potencian:

“El difunto Premier chino Zhou Enlai ya lo explicó a principios de la fundación de la nueva China diciendo que el trabajo diplomático tiene dos alas; una es la economía y otra la cultura; ambas sirven de heraldos para la diplomacia.”<sup>2</sup> continuando luego su pensamiento sobre este tema resaltando además la importancia para China del aprendizaje del exterior como así también su contribución al mundo:

“La apertura al exterior constituye una de las políticas fundamentales de China, la cual es aplicable para el desarrollo de la civilización socialista no sólo en lo material sino también en lo espiritual. El mundo debe conocer a China, y viceversa. A lo largo de la historia de más

1 Entrevista realizada por la reportera oficial Hong Lanxing al viceministro de Cultura de la República Popular China Liu Deyou publicado como artículo titulado “Perspectivas del intercambio cultural de China con el exterior “ Revista Beijing Informa n 34, edición en español, 21 de agosto de 1990 pags 15-18

2 Opp cit pag 18

de dos milenios de contactos culturales entre China y el extranjero, la cultura china, sobre la base de continuar y desarrollar la bella tradición cultural nacional absorbe incesantemente los sobresalientes frutos culturales extranjeros para superarse; a la vez, contribuye al mundo con los nuevos resultados logrados en su propio desarrollo...No es sino gracias a los amplios contactos que nace la civilización de la humanidad”.<sup>3</sup>

Y en este contexto de apertura y diálogo intercultural es que viaja a China en 1978 el entonces director de la UNESCO Amadou Mahtar Bow y fruto de su reunión con Deng Xiaoping se reinicia la cooperación con este organismo<sup>4</sup>, creándose un año después en 1979 la Comisión Nacional China UNESCO que rápidamente se desarrolla con una activa participación. En el área cultural que nos centraremos en este trabajo cabe destacar que China se adhirió en 1985 a la Convención sobre Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural de la UNESCO<sup>5</sup> y es el 2do país luego de Italia en cantidad de sitios declarados: 53 sitios desde 1987 a la fecha, 40 elementos declarados Patrimonio Inmaterial Mundial UNESCO<sup>6</sup>, 11 archivos forman parte de Memoria del Mundo UNESCO<sup>7</sup> y ha organizado numerosos congresos y foros internacionales conjuntamente, destacándose la realización de la 28 Sesión del Comité de Patrimonio Mundial en Suzhou en 2004, los festivales UNESCO de Cultura intangible en Chengdú y el Congreso internacional sobre “la cultura clave para el desarrollo sostenible” en Hangzhou, 2013 en el cual se firma la declaración en el cual participaron 130 países. También forma parte de la Red de ciudades creativas UNESCO con 11 ciudades hasta el momento en la misma.<sup>8</sup>

La visita de Xi Jinping a la sede UNESCO el 27 de marzo del 2014 fue considerada histórica<sup>9</sup> - en el marco del 50 Aniversario de las relaciones diplomáticas entre China y Francia - y constituye un hito por ser la primera visita de un Presidente chino a la sede como así también por los contenidos de su discurso, en el cual resalta la importancia del intercambio de civilizaciones en la historia de la humanidad. El Presidente destaca el rol de China en la Ruta de la Seda desde el siglo II A.C en adelante en el intercambio cultural y científico con occidente, considerando el aprendizaje mutuo, el respeto por la diversidad religiosa y la paz como acciones de un modelo a seguir en la actualidad anticipando el liderazgo de China en su nueva propuesta “La Franja y la Ruta”. Asimismo la Directora General de la UNESCO Irina Bokova resaltó la figura y la presencia del Presidente Xi, su com-

---

3 Opp cit pag 18

4 Si bien Unesco se establece en 1946 y China fue uno de sus países fundadores en su constitución, no es hasta 1972 que asiste con una Delegación china a la 17va Conferencia Gral de la UNESCO y a partir de 1978 se retoma la cooperación.

5 La Convención de Patrimonio Mundial de la UNESCO es de 1972, ver <https://es.unesco.org/themes/patrimonio-mundial> (consulta 8/11/2018)

6 La Convención para la salvaguarda del Patrimonio inmaterial UNESCO es de 2003, ver <https://es.unesco.org/themes/patrimonio-cultural-inmaterial> (consulta 8/11/2018)

7 Memoria del Mundo es un programa de UNESCO de registro de patrimonio documental mundial creado en 1992, ver [www.unesco.org/new/es/comunication-and-information/memory-of-the-world/register](http://www.unesco.org/new/es/comunication-and-information/memory-of-the-world/register) (consulta 5/11/2018)

8 En el año 2004, UNESCO crea la RED DE CIUDADES CREATIVAS a fin de promover la cooperación entre ciudades en las que se haya identificado la creatividad como factor estratégico del desarrollo sostenible, clasificándose las mismas en los siguientes rubros: diseño, gastronomía, artes digitales, literatura, música, artes y oficios y cine, sumándose hasta este momento 180 ciudades de 72 países. Las ciudades chinas que forman parte de la Red son: Chengdú (2010), Shunde (2014) y Macao (2017) ciudades de la gastronomía; Changsha (2017) Media Arts y Qingdao (2017) cine, Shenzhen (2008), Shanghai (2010), Beijing (2012) y Wuhan (2017) ciudades del diseño; Hangzhou (2012), Suzhou y Jindezhen (2014) ciudades de Artes y artesanías folklóricas.

9 [http://www.unesco.org/new/es/media-services/single-view/news/president\\_of\\_china\\_xi\\_jinping\\_pays\\_historic\\_visit\\_to\\_unesco/](http://www.unesco.org/new/es/media-services/single-view/news/president_of_china_xi_jinping_pays_historic_visit_to_unesco/) (consulta 4/09/2018)

promiso con el multilateralismo, los valores compartidos, la “privilegiada relación que han construido China y la UNESCO” y la importancia que China le da al desarrollo del conocimiento, las industrias creativas y la conservación del patrimonio cultural mundial.

¿De que manera se vinculan la histórica Ruta de la Seda de intercambio entre civilizaciones con la propuesta del Presidente Xi Jinping “La Franja y la Ruta “ del siglo XXI? ¿Con qué programas y proyectos UNESCO participa? ¿Cómo trabajan en cooperación con la UNWTO? ¿De que forma China ha potenciado el turismo cultural en este megaproyecto entendiendo su relevancia económica y social tanto en el plano local como internacional?

Estas cuestiones son las que centran el presente artículo en un contexto mundial en el cual se torna relevante el papel del turismo como promotor del desarrollo sostenible<sup>10</sup> y la sinergia entre cultura y economía, cultura y turismo, turismo y economía como podemos observar en los informes de la OECD y de la UNWTO<sup>11</sup> como así también en la Conferencia Mundial “Turismo y cultura” que periódicamente realizan conjuntamente desde el año 2015 UNESCO y UNWTO.<sup>12</sup> Cabe señalar además que esta temática fue incorporada a la Agenda de Naciones Unidas 2030 para el desarrollo sostenible, entendiendo el papel del turismo en el crecimiento económico e inclusivo, en la lucha contra la pobreza y la promoción de la paz. En palabras del Secretario General Ban ki- Moon: “Cuando el turismo se gestiona correctamente tiene una extraordinaria capacidad de creación de empleo decente, ofrecer oportunidades de inclusión y educación y contribuir a conservar el patrimonio cultural y el medio ambiente”<sup>13</sup> China fue la organizadora con UNWTO de la 1er Conferencia Mundial de Turismo para el desarrollo en Beijing del 18 al 21 de mayo del 2016.<sup>14</sup> y en Hangzhou en su carácter de Sede del G 20 el T 20 de Ministros con este tema también.

China en este contexto- y por la potencialidad de los recursos turísticos que constituye el patrimonio mundial UNESCO que posee en su territorio, su diversidad cultural multiétnica y sus industrias creativas como así también la necesidad de manejar en sincronía ambas áreas en pos del desarrollo- es que en su última gran Reforma del Estado en la que crea varios ministerios nuevos- fusiona el Ministerio de Cultura con la Administración Nacional de Turismo inaugurando el 8 de abril de 2018 el Ministerio de Cultura y Turismo de la República Popular China.<sup>15</sup>

## DE LA HISTÓRICA RUTA DE LA SEDA AL MEGAPROYECTO “FRANJA Y RUTA”: CULTURA Y TURISMO

---

10 El año 2017 fue declarado por las Naciones Unidas “Año Internacional del Turismo Sostenible para el desarrollo”

11 Ver los documentos “*Impact of Culture on Tourism*”, OECD, París 2009, “*Tourism and the Creative Economy*”, OECD, Paris 2014 y “*Tourism and Culture Synergie*”, World Tourism Organization, 2018

12 La primera se realizó del 4 al 6 de febrero de 2015 en Camboya para explorar y promover los nuevos modelos de asociación entre turismo y cultura, ver <http://asiapacific.unwto.org/event/unwtounesco-world-conference-tourism-and-culture-building-new-partnerships>. La segunda fue en Omán, 11 y 12 de diciembre, ver <https://en.unesco.org/events/second-unwtounesco-world-conference-tourism-and-culture-fostering-sustainable-development>. Y la tercera del 3 al 5 de diciembre en Estambul, ver <https://en.unesco.org/events/third-unwtounesco-world-conference-tourism-and-culture-benefit-all> (consulta 22/10/2018)

13 En discurso inaugural de la conferencia mundial de turismo para el desarrollo en <http://media.unwto.org/es/2016-05-27/primer-conferencia-mundial-sobre-turismo-para-el-desarrollo>.

14 Ver <http://media.unwto.org> (consulta 10/ 11/2018)

15 “ Fue establecido para coordinar el desarrollo de las industrias cultural y turística de China mejorando el poder blando y la influencia cultural del país” en “China s Ministry of Culture and Tourism inaugurated in Beijing april 8 2018” [http://english.gov.cn/state\\_council/ministries/2018/04/08/content\\_281476105453512.htm](http://english.gov.cn/state_council/ministries/2018/04/08/content_281476105453512.htm) (consultado 12/10/2018)

La denominación de Ruta de la Seda es de autoría del geólogo alemán Ferdinand von Richthofen que en 1877 bautizó con este poético nombre la ruta de transporte que conectaba China con Eurasia, no sólo a través de la seda y otros productos, sino culturalmente el oriente con el occidente.<sup>16</sup>

El megaproyecto del Presidente Xi Jinping que comenzó en el 2013 con el nombre inicial “Una Franja, una Ruta” incluyó en muchos aspectos y sobre todo en su espíritu a la histórica ruta y se halla a cinco años de su lanzamiento en pleno crecimiento. Ya cuenta con grandes avances concretos en cooperación para el desarrollo de infraestructura, interconectividad, apertura de nuevos mercados y fomento de la inversión, como así también el crecimiento del flujo turístico y de los intercambios culturales.

El académico chino Wang Yiwei plantea en su libro sobre la “Iniciativa Franja y Ruta” que ésta constituye un nuevo modelo de cooperación regional que introduce nuevos conceptos de cooperación internacional en el siglo XXI manteniendo el espíritu de la antigua ruta en cuanto a que no es sólo comercial y material, sino también de intercambio, entendimiento, conocimiento y beneficios mutuos entre civilizaciones.<sup>17</sup> Coincidente es el documento de Estado<sup>18</sup> que explica los fundamentos de la iniciativa que ya en su introducción nos señala que el proyecto presentado por el Presidente Xi Jinping en el 2013 está basado en el espíritu de la histórica Ruta y sus valores:

“paz y cooperación, apertura e inclusividad, aprendizaje mutuo y entendimiento mutuo han pasado de generación en generación, ha promovido el progreso de la civilización humana y ha contribuido en gran medida a la prosperidad y desarrollo de los países a lo largo de la Ruta de la Seda. Simbolizando comunicación y cooperación entre Oriente y Occidente, el Espíritu de la Ruta de la Seda es un patrimonio cultural histórico compartido por todos los países alrededor del mundo. En el siglo XXI, una nueva era marcada por los temas de paz, desarrollo, cooperación y beneficio mutuo, esto es lo más importante para continuar con el Espíritu de la Ruta de la Seda ante la débil recuperación de la economía global y las complejas situaciones regionales e internacionales”<sup>19</sup>

Si bien lo comercial y las inversiones en infraestructura y conectividad son centrales en este proyecto, es parte de la política china dar suma importancia también al intercambio “people to people bond” que comprende la cooperación amistosa de intercambio académico, ciencia y tecnología, de organizaciones no gubernamentales, de cuerpos legislativos, partidos políticos como así también en las áreas de deportes, comunicaciones, cultura y turismo. El documento, al respecto de estos dos temas al que nos referimos en este artículo señala:

“Vamos a sostener los años culturales, festivales de arte, festivales de cine, semanas de tv y ferias del libro en cada uno de los países, cooperar en la producción y traducción de films, programas de radio y tv y la aplicación conjunta para la protección de los sitios de Patrimonio

---

16 Si bien Marco Polo en 1271 viajó a Asia y es considerado uno de los primeros occidentales en llegar a China a través de esta Ruta, “600 años después entre 1868 y 1872 el geólogo alemán Ferdinand von Richthofen llegó a China por segunda vez para investigar las características geográficas y geológicas de 13 provincias de la dinastía Qing (1644-1911), entre ellas Guandong, Jiangxi, Hunan, Hebei y Gansu. Fue durante este período cuando exploró en persona la Ruta de la Seda y le dio el nombre con el que hoy en día la conocemos”. en Yang, Xu (2014) *“Un camino de ida y vuelta: la inacabada historia de la Ruta de la Seda”* en Revista Instituto Confucio volumen 26, Hanban y U.de Valencia, pp 28-33

17 Wang, Yiwei (2016) *The Belt and Road Initiative. What will China offer the World in its Rise*. Beijing, New World Press, pag 27 a 34.

18 Ministry of Foreign Affairs Rep Pop. China (2015) *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road*, Beijing, Foreign Languages Press

19 Opus cit 1 pag 1 y 2 traducción propia del inglés

nio Cultural Mundial. Debemos también aumentar los intercambios personales y la cooperación entre países a lo largo de la Ruta de la Seda. Deberíamos mejorar la cooperación y expandir la escala del turismo, sostener las semanas promocionales de turismo y publicaciones mensuales en cada país, juntos crearemos rutas turísticas internacionales competitivas y productos característicos de la Ruta de la Seda y haremos más conveniente la aplicación de visas en los países de la Ruta. Deberíamos seguir adelante con la cooperación en la Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI <sup>20</sup>

Y estas directivas que China propone se ven materializadas en estos últimos años en numerosas acciones de gestión cultural y turística tanto en Beijing como en las ciudades chinas de la Ruta de la Seda, pudiendo señalar como principales: Xi an, Dunhuang y Fuzhou, por el desarrollo de destacados eventos internacionales que además han sido acompañados por importantes renovaciones de la infraestructura edilicia y de las industrias culturales de las mismas en un esfuerzo estratégico de promoción cultural y turística de gestión conjunta entre el gobierno central y los respectivos gobiernos provinciales. En el caso de Beijing se destaca la Exhibición en el Museo Nacional de 400 tesoros de las provincias de Shaanxi, Gansu y catorce regiones más relatando la historia de la Ruta de la Seda el 6 de noviembre de 2014 en conmemoración del FORO APEC y en septiembre a octubre 2017 la Bienal Internacional de Arte de Beijing que tomó como lema de la convocatoria "La Ruta de la Seda y las civilizaciones del mundo"<sup>21</sup>

Con respecto a Xi an con el apoyo del gobierno central, el Comité del Partido de la provincia de Shaanxi y el gobierno provincial organizaron a partir de 2014 el "Festival artístico Ruta de la Seda" y el "Festival de cine Ruta de la Seda" en Xi an y luego se sumó Fuzhou también con la participación más de 100 films de los países de la Región y la "Exposición de Turismo Ruta de la Seda de Xi an " del 26 al 28 de agosto del 2016, continuándose su desarrollo anualmente hasta la actualidad. Xi an más allá de su relevante patrimonio histórico- el más célebre es el Museo de los guerreros y caballos de terracota del Emperador Qin, declarado Patrimonio Mundial UNESCO 1987- desarrolla en los últimos años a partir de "La Franja y la Ruta" importantes proyectos nuevos de infraestructura cultural y turística con el aporte tanto estatal como privado destacándose el de Tang West Market Museum y el Parque cultural del Palacio Damming.<sup>22</sup>

- En Dunhuang, provincia de Gansú se destaca la "Dunhuang International Expo and festival"<sup>23</sup> La exposición se realizó del 20 de septiembre al 10 de octubre 2016 por primera vez organizado por el gobierno de Gansu, el Ministerio de Cultura, la Administración Estatal de Prensa, Publicación, Radio, Cine y Televisión, la Administración Nacional de Turismo y el Consejo Chino para el

---

20 Opus cit pag 21 y 22 traducción propia del inglés

21 La séptima edición de la Bienal de Pekín se inauguró con el objetivo de promover el espíritu de la Ruta de la Seda a través de artistas procedentes de más de cien países que buscan la integración cultural entre Oriente y Occidente. La muestra se exhibió hasta el 15 de octubre del 2017 en el Museo Nacional de Arte, en el centro de la capital, un total de 601 piezas -pinturas, esculturas, instalaciones o videos- de artistas chinos e internacionales bajo el lema "La Ruta de la Seda y las civilizaciones del mundo". Las obras expuestas no se limitan a representar nostálgicamente la histórica ruta, sino que muestran su espíritu, el aprendizaje mutuo entre civilizaciones y la integración cultural contemporánea entre Oriente y Occidente bajo la curaduría de Tao Qin. Para ver más detalle: <http://en.cafa.com.cn/silk-road-and-world-civilizations-the-7th-beijing-international-art-biennale-opened-at-the-national-art-museum-of-china.html> (consulta 11/10/2018)

22 <https://en.unesco.org/silkroad/content/tang-west-market-museum> y <http://www.dmgpark.com/en/> (consulta 10/08/2018)

23 1era Exposición Internacional en Dunhuang ver [www.chinatoday.com.cn/english/culture/2016-05/31/content-721767](http://www.chinatoday.com.cn/english/culture/2016-05/31/content-721767) (consulta 14/11/2018)



Fomento del Comercio Internacional, con invitados de 12 provincias, regiones autónomas y municipios de China, así como también de 72 países y 5 organizaciones internacionales.

El foro principal tuvo como tema central “Continuar con el espíritu de la Ruta de la Seda y promover el aprendizaje mutuo entre las civilizaciones” y los subforos: “Hacia el aprendizaje mutuo entre civilizaciones”, “Cultura+: el impulso del desarrollo innovador”, “La industria cultural y la cooperación económica y comercial”, “El valor actual de la cultura de Dunhuang” y “La protección del patrimonio cultural inmaterial”. Los participantes intercambiaron puntos de vista sobre los nuevos mecanismos de cooperación cultural entre los países de la Ruta de la Seda, la realidad histórica del diálogo y el aprendizaje mutuo entre civilizaciones, el intercambio cultural y la exploración e innovación de culturas tradicionales, la situación actual y las perspectivas del comercio cultural internacional como así también la protección y seguimiento del patrimonio cultural intangible. En el evento se discutió y aprobó la Declaración conjunta de Dunhuang,<sup>24</sup> en la cual se impulsa la cooperación en el cuidado y la defensa de la diversidad cultural, la igualdad e inclusión a lo largo de toda la Ruta de la Seda y se efectuó la firma de 89 convenios de intercambio y cooperación de industrias culturales con un valor de 16.000 millones de dólares. Cabe señalar que este es el único lugar de China en donde convergen las culturas china, india, griega e islámica. Sus 306 reliquias y 3 patrimonios culturales son casi la mitad de toda la riqueza cultural de Gansu. En 1987, las Grutas de Mogao, en Dunhuang, fueron incluidas en la Lista del Patrimonio Mundial de la Unesco, y su estudio ha concitado una gran atención en todo el mundo. En este contexto cabe destacar que se hizo un importante desarrollo de la infraestructura turística de Dunhuang ampliándose la construcción de su aeropuerto, que ya tiene 20 líneas aéreas que lo conectan con Beijing, Shanghai y Hong Kong entre otras ciudades. Se han puesto también en funcionamiento trenes hacia Urumqi, Lanzhou, Xi’an, entre otros destinos, y un tren directo a Beijing como así también se ha iniciado la mejora de la infraestructura de los hoteles, restaurantes y sitios de interés. La exposición internacional se ha realizado ya en tres ediciones consecutivas constituyendo una de las principales plataformas del gobierno chino en las áreas de comunicación, cultura y turismo de la “Iniciativa Franja y Ruta”.<sup>25</sup>

### **LA RUTA DE LA SEDA TURÍSTICA: DE LAS CAMPAÑAS DE AÑOS TURÍSTICOS DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE TURISMO DE CHINA A LOS PROYECTOS DE UNESCO Y UNWTO**

En el marco de sus campañas de promoción “Beautiful China”, la Administración Nacional de Turismo de China declaró “Año del turismo de la Ruta de la Seda” en China los años 2015, 2016 y 2017. El año 2015 tuvo su lanzamiento en enero en Xi an en el Parque del Palacio Damming, punto de partida de la Ruta de la Seda Terrestre, luego en abril se celebró en Macao como punto turístico de fin de la Ruta de la Seda Marítima y en mayo en Italia en el marco de los 45 años de Relaciones Diplomáticas y la Expo Universal de Milán, se firmaron convenios de cooperación turística realizándose también actividades en Roma conjuntamente el Instituto Confucio de la Universidad de La Sapienza y la Administración Nacional de Turismo de China. En el año 2016 el Año del turismo de la Ruta de la Seda tuvo su promoción en Estados Unidos y Canadá y en 2017 en Alemania en el marco del 50 aniversario de la Feria de Turismo Internacional ITB Berlín.

La Ruta de la Seda ha sido objeto de estudio y de gestión internacional de los dos organismos de Naciones Unidas que se dedican a la cultura y el turismo: UNESCO y UNWTO. Veremos cuales son los proyectos y programas que han generado a partir de fines de la década del 80, de que

---

24 [http://www.chinadaily.com.cn/culture/2017-09/24/content\\_32413754.htm](http://www.chinadaily.com.cn/culture/2017-09/24/content_32413754.htm) (consulta 8/08/2018)

25 Discurso del nuevo ministro de cultura y turismo de China Luo Shugong en el Foro realizado en la 3er expo Dunhuang en [http://en.chinaculture.org/2018-09/28/content\\_1274039.htm](http://en.chinaculture.org/2018-09/28/content_1274039.htm) (consulta 12/10/2018)



manera cooperan juntos como así también la participación de China en los mismos:

### **-UNESCO -“RUTAS DE LA SEDA-RUTAS PARA EL DIÁLOGO”**

Fue aprobado en 1987 como parte del programa “Década mundial del acercamiento de las culturas” entendiéndose que La Ruta de la Seda constituye el lugar histórico del encuentro de los pueblos y las civilizaciones y por ende era fundamental el estudio no sólo de los intercambios comerciales sino también investigar y difundir los lazos científicos, tecnológicos y culturales entre oriente y occidente a fin de rescatar y dar a conocer la riqueza del patrimonio cultural común euroasiático. Se estudiaron muy especialmente los lenguajes e inscripciones, las caravanas y sistemas postales, los petroglifos de Asia Central y los sitios arqueológicos.

El Proyecto integral de UNESCO “Rutas de la Seda -Rutas de diálogo”<sup>26</sup> comprendió las siguientes expediciones de carácter multidisciplinar en las cuales participaron expertos de los países involucrados y fueron muy fructíferas todas generando videos, publicaciones, seminarios y exposiciones para la posteridad:

- 1-Ruta del desierto de Xi an a Kashgar (1990)
- 2-Ruta del mar de Venecia a Osaka (1990-1991)
- 3-Ruta de la estepa en el Asia Central (1991)
- 4-Ruta budista en Nepal (1995)

Sólo detallaremos en este artículo la primera expedición, que tuvo a China como protagonista. Fomaron parte de la misma 21 expertos extranjeros, 4 miembros del Comité Consultivo, 8 expertos de China y 8 de Prensa. Esta primer expedición en la que se involucraron 19 países duró del 20 de julio al 3 de agosto de 1990 y recorrió la ruta terrestre de Xi an a Kashgar. Se desarrollaron dos seminarios internacionales: “La Ruta de la Seda terrestre y el intercambio cultural entre oriente y occidente” y el Simposio en Dunhuang: “Dunhuang y las Rutas de la Seda”. La expedición también generó la exposición “Serindia, tierra de Buda. Diez siglos de artes en la Ruta de la Seda” a cargo de Jacques Gies - uno de los viajeros-que era el Curador Principal del Museo Guimet (Museo Nacional de Artes Asiáticas, París, Francia). La muestra se exhibió del 24 de octubre de 1995 al 19 de febrero de 1996 en el Grand Palais de París.

En 1994, UNESCO y UNWTO se reunieron a pedido de varios países de Asia Central para en conjunto promover turísticamente la Ruta y realizaron en Uzbekistán la “Declaración de Samarkanda”<sup>27</sup> con el compromiso de los Estados Miembros de desarrollar el turismo cultural que respete no sólo el ambiente natural y cultural sino también las tradiciones, costumbres, artes y creencias de las comunidades locales de la Ruta. Este fue el hito que marcó y dio comienzo a la cooperación entre UNESCO y UNWTO en todos los Programas relativos a la Ruta de la Seda con importantes avances tanto en la protección del patrimonio como del desarrollo sostenible del turismo para la Región.

Es importante destacar que los estudios sobre el Patrimonio Cultural de la Ruta de la Seda continuaron en los años posteriores a 1994 contando especialmente con el apoyo de becas a investigadores del programa UNESCO Hirayama y en el año 2002 en conmemoración del Año de Naciones Unidas para el Patrimonio Cultural y el 30 Aniversario de la Convención del Patrimonio Mundial UNESCO tuvo lugar en Xi an el “Simposio UNESCO Rutas de la Seda 2002” organizado

---

26 UNESCO: The Silk Road Project. Integral Study of the Silk Roads: Roads for Dialogue 1988-1997 en [unesdoc.unesco.org/images](https://unesdoc.unesco.org/images) (consulta 15/10/2018)

27 Declaración, ver [https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/unwtodeclarations.1994.20.4.1\(consulta 6/10/2018\)](https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/unwtodeclarations.1994.20.4.1(consulta%206/10/2018))

por UNESCO y su Embajador Prof. Ikuro Hirayama y la Comisión Nacional UNESCO Rep. Pop. China contando con expertos y becarios de los 29 países representantes que no sólo compartieron los frutos de sus investigaciones sino que ratificaron su compromiso con el diálogo entre civilizaciones, la protección del patrimonio cultural y la promoción de la paz.

### **-UNESCO Y UNWTO: PROYECTO CORREDOR RUTA DE LA SEDA, 2010 -2014**

El corredor Chang an- Tiansha atraviesa 5000 km desde territorio chino (Chang an es la actual Xi an y Luoyang) hasta Zhatysay en Asia Central y recorre la historia del siglo II a.c. hasta el siglo XVI conectando las diversas civilizaciones y sus aspectos comerciales, religiosos, innovaciones tecnológicas, arte, creencias, sus artefactos y edificios, en treinta tres sitios arqueológicos de gran valor de autenticidad que determinó que los especialistas declararan este corredor de la Ruta de la Seda en el año 2014 Patrimonio Mundial de la Humanidad UNESCO<sup>28</sup>.

Tres países están involucrados en este Corredor: China, Kazajistán y Kirguistán. Son responsables de su custodia, estudios y conservación presentando anualmente sus informes a UNESCO bajo la coordinación general de China: en Xi an, el Centro Internacional de Conservación de Monumentos y sitios ICOMOS es sede de la Secretaría del comité de los tres países.

A fin de desarrollar el turismo sostenible y estratégico se elabora los planes de desarrollo de estos corredores conjuntamente entre la UNESCO y la UNWTO<sup>29</sup>

### **UNESCO- PLATAFORMA DIGITAL RUTA DE LA SEDA<sup>30</sup>**

En Xi an del 22 al 25 mayo del 2015 se realiza el 1er Congreso UNESCO Plataforma digital Ruta de la Seda. Unesco eligió China, y en particular Xi an por haber sido el punto de partida en 1990 de la 1era Expedición del proyecto UNESCO -“Rutas de la Seda-Rutas para el diálogo” ya anteriormente mencionado. Con el apoyo del gobierno de Xi an y de la provincia de Shaanxi, UNESCO Comisión Rep. Pop. China y la empresa Tang West Market Cultural Industry Group se realizó este evento en el marco del Xi an Silk Road Festival 2015 con la presencia de representantes de UNWTO y de UNESCO de China, Egipto, Francia, India, Irán, Japón, Corea, Omán, Federación Rusa, Senegal, Tadjikistán, Turquía, Uzbekistán, Gran Bretaña y España.<sup>31</sup>

Se crea esta plataforma digital con los siguientes objetivos:

- Proteger y difundir el patrimonio cultural común y la identidad plural de la Ruta de la Seda.
- Contribuir a ampliar la cooperación y el intercambio de conocimiento y experiencias sobre el tema del Patrimonio Cultural de la Ruta de la Seda.
- Incrementar los esfuerzos en crear estrategias comunes de investigación del Patrimonio Cultural de la Ruta de la Seda.
- Movilizar el potencial científico de los países para contribuir a los Estudios sobre la Ruta de la Seda.

---

28 Ver para más detalle de la Declaratoria de Patrimonio Mundial UNESCO en 2014 de este sitio en <http://whc.unesco.org/en/list/1442> y el video de cctv

<http://cctv.cntv.cn/2014/06/24/VIDE1403578562089914.shtml> (consulta 15/09/2018)

29 Ver [silkroad.unwto.org/project/unwto-unesco-silk-road-heritage-corridors](http://silkroad.unwto.org/project/unwto-unesco-silk-road-heritage-corridors)(consulta 15/09/2018)

30 <https://en.unesco.org/silkroad/unesco-silk-roads-project>(consulta 15/09/2018)

31 España en 2015 es aceptada a sumarse al proyecto UNESCO Plataforma Ruta de la Seda y a ser país integrante 32 del Programa Ruta de la Seda OMT/ UNWTO, incorporando a Valencia como ciudad referente en el mediterráneo occidental. Ver UNESCO Centro Mediterráneo (2016) “Valencia ciudad de la seda. Unesco Silk Road Platform y Multaqa La Seda y la Paz”, Valencia, UNESCO

- Apoyar esta plataforma digital con la provisión de material e información relevante para ser difundida en la misma.
- Organizar en forma regular y rotando los sitios el congreso “Plataforma digital Ruta de la Seda-UNESCO” a fin de reforzar el diálogo y el los intercambios entre los Puntos Focales.
- Invitar a UNESCO para que establezca un panel científico que asista en la selección y validación de contenidos y materiales que se posteen en la Plataforma.
- Concientizar a los jóvenes a que participen en los proyectos.
- Establecer una base trial –por fuera de los Países Miembros-para coordinar comités de promoción cultural de la Ruta de la Seda con el apoyo de gobiernos, ONG y el sector privado.
- Intensificar la colaboración con la UNESCO en el desarrollo y promoción de la Ruta de la Seda y en particular de esta web.

En Valencia (España), del 8 al 12 de junio 2016 se realizó el 2do Congreso, en Baku (Azerbaijan) el 4 y 5 de mayo del 2017 el 3ero y del 28 al 31 de octubre 2018 el 4to Congreso en Omán constituyendo una Red muy activa que comparte toda su información a nivel global en su plataforma digital institucional.

## EL DESARROLLO ACTUAL DEL TURISMO DE LA RUTA DE LA SEDA UNWTO

La Organización Mundial de Turismo UNWTO desde el año 2010 trabaja en su Programa específico *Ruta de la Seda*- ya reuniendo en la actualidad treinta y cuatro estados miembro participantes: Albania, Armenia, Azerbaijan, Bangladesh, Bulgaria, China, Croacia, DPR Corea, Rep. Corea, Egipto, Georgia, Grecia, Irán, Iraq, Israel, Italia, Indonesia, Japón, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Mongolia, Pakistán, Malasya Rumania, Federación Rusa, Arabia Saudita, San Marino, España, Siria, Tajikistan, Turquía, Turkmenistan, Ukraine y Uzbekistan.

Asimismo ha establecido un programa anual de eventos promoviendo el turismo cultural en la Ruta de la Seda en las principales ferias mundiales de turismo: ITB Berlín, WTM Londres y FITUR de Madrid, organiza el Foro de Ministros de Turismo de la Ruta de la Seda junto a UNESCO, Foros y cursos de capacitación en la temática y ha elaborado publicaciones específicas con cuatro “Planes estratégicos Ruta de la Seda” 2010-2011, 2012-2013, 2014-2015 y 2016-2017<sup>32</sup> centrados en tres focos: el área de marketing, el área de management de destino y el área de traslados centrados siempre en pos del turismo para el desarrollo sostenible y pacífico de la Región.

En septiembre del 2017, la 22 Asamblea General de la UNWTO <sup>33</sup>fue en Chengdú y en ese contexto se realiza el Foro de Ministros de Turismo de la Franja y la Ruta presentándose la “Iniciativa de Chengdú en cooperación de Turismo en la Franja y la Ruta” y también se realiza la presentación oficial de la Alianza Mundial del Turismo (WTA)<sup>34</sup> creada por la Asociación de Turismo Chino como única plataforma global no gubernamental para trabajar en la cooperación internacional con empresas, asociaciones de turismo y think-thanks no sólo en los actuales países miembro de la Iniciativa la Franja y la Ruta sino con un llamado a la participación de los cinco continentes. Bajo el lema “Mejor turismo, mejor mundo, mejor vida”, la WTA plantea como objetivo promover el desarrollo sostenible, el alivio de la pobreza y la paz a través del turismo, fortaleciendo la industria y los intercambios del turismo global.

---

32 Se pueden ver los eventos y publicaciones en [Silkroad.unwto.org](http://Silkroad.unwto.org) (consulta 6/09/2018)

33 Ver [media.unwto.org/press-release/2017-09-18/22](http://media.unwto.org/press-release/2017-09-18/22) (consulta 7/09/2018)

34 Ver [www.wta-web.org/eng](http://www.wta-web.org/eng) (consulta 7/09/2018)

En marzo del 2018 tuvo lugar el 8vo Foro de Ministros de la Ruta de la Seda en el cual los ministros de los 34 países miembros de UNWTO junto al Representante de UNESCO y el Secretario General de OMT en la Feria Internacional ITB Berlín con el lema “Agenda turística de la Ruta de la Seda 2025” analizaron diversas propuestas estratégicas con el objetivo de convertir esta Ruta en la más importante Ruta Turística internacional del siglo XXI.<sup>35</sup>

Asimismo se presentó para su análisis el estudio “ El impacto del turismo de la Ruta marítima de la Seda del siglo XXI “ que explora el tema de las implicancias para la región del desarrollo de infraestructura en torno al crecimiento del turismo de cruceros que tiene una alta demanda y que se incrementa aceleradamente. Fue realizado por con el apoyo de Beijing Sunny International<sup>36</sup>

## CONCLUSIONES

El turismo es considerado en la última década uno de los sectores económicos más dinámicos con 1 billón de turistas que viajan por el mundo calculándose que en 2030 lo harán 1, 8 billones según los datos de la UNWTO. Como hemos señalado anteriormente Naciones Unidas lo ha incluido en la agenda 2030 por su activa contribución al desarrollo sostenible. Conjuntamente UNESCO y UNWTO trabajan desde el 2013 en la implementación del Programa de Patrimonio Mundial y Turismo sostenible, la creación de iniciativas y redes de cooperación y el desarrollo de iniciativas turísticas transnacionales para proteger y promover el patrimonio cultural conjunto de los corredores de la Ruta de la Seda.

En el desarrollo del presente artículo hemos intentado mostrar la relevante cooperación de China, UNESCO y UNWTO en la promoción y desarrollo del turismo cultural de la Ruta de la Seda y la potencialidad de crecimiento que tiene con el programa “Una Franja y una Ruta tanto terrestre como marítima del siglo XXI”. China en su “Foro La Franja y la Ruta para la cooperación internacional, Beijing 14 -15 de mayo 2017”<sup>37</sup> continúa mostrando su propuesta y convocando a la cooperación en todas las áreas incluido el turismo.

China es el mayor emisor de turistas en el mundo y cuarto país receptor de turistas extranjeros pero además a través del turismo interno está logrando una importante fuente laboral como así también en las zonas rurales con planes estratégicos de inversión y capacitación local el combate contra la pobreza está dando sus frutos. El turismo en China contribuyó con 10,2% de empleo nacional durante su 12vo Plan quinquenal y espera elevarlo al 12% en forma directa y 85% en forma indirecta (según su 13vo Plan quinquenal 2016-2020)<sup>38</sup> Se calcula además que en ese período China reciba 85 millones de turistas de los países de la “Franja y la Ruta”.<sup>39</sup> Año a año se acrecientan los convenios de cooperación en materia de turismo en este Programa, tanto China-ASEAN como convenios con países de Europa, Africa y Oceanía con gran perspectiva de crecimiento y expansión.

---

35 <http://media.unwto.org/es/press-release/2018-03-07/la-ruta-de-la-seda-la-mas-importante-ruta-del-turismo-transnacional-del-s-0> (consulta 5/09/2018)

36 <http://silkroad.unwto.org/project/tourism-21st-century-maritime-silk-road-impacts-and-opportunities> (consulta 15/10/2018)

37 Ver <http://www.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0516/c22-423.html> (consulta 17/10/2018)

38 Ver State Council issues development plan for tourism in [http://english.gov.cn/policies/latest-releases/2016/12/26/content\\_281475525601083.htm](http://english.gov.cn/policies/latest-releases/2016/12/26/content_281475525601083.htm) (consulta 15/08/2018)

39 <https://www.chinadailyhk.com/articles/31/96/131/1527606426444.html> (consulta 16/09/2018)

Como “ma ta fei yan”<sup>40</sup>, la poética figura del caballo galopante pisando la golondrina en vuelo, el turismo chino y en particular el turismo cultural de la Ruta de la Seda sigue su camino imparable a alta velocidad, mostrando al mundo no sólo la riqueza histórica y el encuentro de civilizaciones sino también las oportunidades de crecimiento, desarrollo y bienestar que ofrece “La Franja y la Ruta” para toda la humanidad.

## BIBLIOGRAFÍA

- AAVV (1999), Turismo cultural: El patrimonio histórico como fuente de riqueza. Valladolid, edición de la Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León.
- LI, Qingxin (2009) *Maritime Silk Road*, Beijing, China intercontinental Press.
- LI, Tuo (2006) “*Taking the Belt and Road Route*” en Confucius Institute Magazine volume 43 n 2, Hanban, pp 18-23
- Ministry of Foreign Affairs Rep Pop. China (2015) *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road*, Beijing, Foreign Languages Press.
- Organization for Economic Cooperation and Development (2009) “*Impact of Culture on Tourism*”, OECD, París
- Organization for Economic Cooperation and Development:(2014) “*Tourism and the Creative Economy*”, OECD, Paris
- SERER MARTINEZ, Clara (2014) “*Gansu, el corredor de Hexi en la Ruta de la Seda*” en Revista Instituto Confucio volumen 26, Hanban y U. de Valencia, pp 10 -23
- SHANG, Shengnan: “*El corazón de la Ruta de la Seda: las Grutas del monte Xumi*” en Revista Instituto Confucio volumen 37, Hanban y U. de Valencia, julio 2016, pp 42-53
- UNESCO Centro Mediterráneo (2016): “*Valencia ciudad de la seda. Unesco Silk Road Plattform y Multaqa La Seda y la Paz*”, Valencia, UNESCO
- WANG, Wen (2014) “*Los tesoros nacionales de Dunhuang*” en Revista Instituto Confucio volumen 26, Hanban y U. de Valencia, sept 2014, pp 42-53
- WANG, Yiwei (2016) *The Belt and Road Initiative. What will China offer the World in its Rise*. Beijing, New World Press.
- WANG Yiwei (2016) “*The Belt and Road Initiative boosts the common human civilization revival*” en Confucius Institute Magazine volume 43 n 2, Hanban, marzo 2016, pp 24-25
- WANG, Zhongdi (2016) “*The concept of the Belt and Road in ancient time*” en Confucius Institute Magazine volume 43 n2, Hanban, marzo 2016, pp 14-17
- WANG, Hairong (2018) “*Open for travel. The Belt and Road Initiative provides opportunities for tourism cooperation with Gansu*” en Beijing Review, vol 61 n 28, julio 2018, pp 28-31.

---

40 Está basado en la reliquia histórica de bronce de la dinastía Han (220 a.c) descubierta en una tumba en la pcia de Gansú en 1969 que eligió para su logo oficial en 1983 la Administración Nacional de Turismo

- World Tourism Organization (2001) "*Cultural heritage and Tourism Development*", Madrid, UNWTO
- World Tourism Organization (2014) "*Silk Road Action Plan 2014-2015*", Madrid, UNWTO
- World Tourism Organization (2016) "*Silk Road Action Plan 2016-2017*", Madrid, UNWTO
- World Tourism Organization (2018) "*Tourism and Culture Synergie*", Madrid, UNWTO
- YANG, Xu (2014) "*Un camino de ida y vuelta: la inacabada historia de la Ruta de la Seda*" en Revista Instituto Confucio volumen 26, Hanban y U. de Valencia, sept 2014, pp 28-33
- ZHANG, Yipin (2009) *Story of the Silk Road*. Beijing, China intercontinental Press



**PARTE II**

**Los impactos de la nueva Ruta de la Seda en las  
Relaciones Internacionales.  
Algunas aproximaciones**

# La nueva Ruta de la Seda China y sus implicancias espaciales. Un análisis teórico desde la perspectiva de la (des) territorialización

中国一带一路倡议和空间意义，基于领土及去领土化的理论分析

Margueliche, Juan Cruz 胡安·克鲁斯·马尔赫里奇

## RESUMEN

Xi Jinping en el año 2013 anuncia la propuesta de la Nueva Ruta de la Seda (NRS) aludiendo a la antigua ruta que unía Oriente con Occidente a través de Asia Central y Medio Oriente. Pero la iniciativa, luego adoptó el término de “Iniciativa Franja y Ruta” y BRI (Belt and Road Initiative) para sus siglas en inglés. Dicha propuesta plantea una nueva configuración espacial a diferentes escalas: nacional, regional y global. Debemos entender este gran objetivo en el marco del estado actual de la política interna y externa de China. China quiere recuperar el control de Asia central para lanzarse de manera más consistente a la escena internacional, y a su vez se propone mejorar las condiciones de vida de sus habitantes.

习近平在2013年提出新的丝绸之路的倡议时，提到了经由中亚和中东地区，连接东方和西方的古代丝绸之路。然而这个倡议在随后采用了“一带一路”（英文名One Belt One Road，英文缩写为BRI）这个名字。这个新的倡议在国内、地区和全球范围内设计了新的空间格局。我们需要在中国国家内外政策现状的大框架下来理解这一宏大目标。中国希望首先恢复对中亚地区的把控，从而更稳健地向国际社会投射力量，并与此同时改善中国居民生活条件。

La materialidad de la NRS conectará diferentes territorios y atravesará múltiples espacios fronterizos. La conectividad económica no puede desconocer las incidencias de otras dimensiones en los territorios involucrados. Es decir, la NRS no solo se nutrirá de infraestructura para la conectividad y accesibilidad de los mercados a los diferentes territorios, sino además requerirá de un necesario ejercicio geopolítico en la medida que China extienda sus objetivos hacia el exterior. Podríamos pensar a la NRS en la propuesta de la autora S. Strange (1996). La autora diferencia dos tipos de poder territorial: la política territorial del Estado y la política extraterritorial para identificar el rol de las fuerzas externas. Ambas políticas territoriales se conjugarían en la propuesta de la NRS China. Esta simultaneidad de poderes intra y extra - territorial pondrían a China ante un nuevo escenario. A partir ello, podríamos preguntarnos en qué medida la política territorial del PCCh se ajustará (o no) a las demandas y exigencias de las políticas extraterritoriales que impondrá inevitablemente la NRS. En este sentido, la propuesta del abordaje espacial a partir del concepto de (des) territorialización nos aporta una lectura para entender como la NRS modificará los territorios involucrados a diferentes dimensiones para exponer nuevas configuraciones sobre los mismos. La desterritorialización será entendida como un proceso de transformación territorial pero no enmarcada en la desaparición de los territorios, sino como intensificación de las territorialidades en el sentido de una multiterritorialidad, proceso concomitante de destrucción y construcción de territorios que mezcla diferentes modalidades territoriales, en escalas múltiples y nuevas formas de articulación territorial (Haesbaert, 2011). Esta mirada pondrá en el centro de análisis a la política exterior de China, y sus implicancias espaciales.

“丝绸之路经济带”连接不同区域，跨越多国国境。经济的联通与沿线国家的其他要素密

切相关。也就是说，丝绸之路经济带不仅仅要依靠基础设施的建设连接并打开沿线国家市场，而且随着中国将其目标向外延伸，中国也有必要采取地缘政治行动。我们可以从苏珊·斯特兰奇 (Susan Strange, 1996) 的观点出发思考这项倡议，这位作者区分了两种领土权力：国家的领土内政策和体现对外实力的领土外政策。这两种领土政策都共同作用于“一带一路”的倡议。领土内与领土外权力的同时存在也将中国置于新的情境之中。因此，我们可以反思，中国共产党的领土政策在多大程度上是合乎或是不满足对领土外政策需求的，新丝绸之路使后者不可或缺。在这种意义上，斯特兰奇基于领土化及去领土化的分类方法为我们提供了一种解读方式，让我们理解“一带一路”是如何在不同层面上改变沿线区域，并由此在其上进行新的布局。去领土化应被视为是领土转型的一个过程，这一过程的特征不是领土的消失，而是在多元领土性意义上的领土性的强化；这一过程出现在不同层面，包含着新的领土连接形式，伴随着混合不同领土模式的领土的建构和解构(Haesbaert, 2011)。在这种观点下，我们分析的核心是中国的对外政策及其空间影响。

## INTRODUCCIÓN A LA (DES) TERRITORIALIZACIÓN

En palabras Haesbaert (2011) el término desterritorialización, no es un término nuevo. Marx, ya revelaba su preocupación por la desterritorialización capitalista. Lo analizaba en la transición forzada sufrida por el campesino a partir de los diferentes procesos de expropiación, con su corolario éxodo rural hacia las ciudades. Pero dicho término estuvo presente en los debates de 1970 de la mano de los filósofos Gilles Deleuze (1925 – 1995) y Félix Guattari (1930 – 1992). Para el caso de la geografía, el primer registro del término data del año 2003 en la publicación del Diccionario de la Geografía y de los espacios de la sociedad. Pero para Haesbaert, el debate de la desterritorialización no implica el solo hecho de definir el término, sino que nos convoca a una discusión más amplia. En primer lugar, la mayoría de las veces el concepto de territorio aparece como algo dado o se define de manera negativa. Por otro lado, se describe como un proceso genérico y uniforme, en el marco de una relación dicotómica a su contraparte la “re-territorialización”. Por último, advierte que, en el ámbito de otras disciplinas de las Ciencias Sociales, se ha presentado a la desterritorialización como un proceso que decreta la desaparición o fin de los territorios con predominio de las redes.

Por lo antes expresado, Haesbaert propone definir el territorio para entender la desterritorialización. Ya que de acuerdo con la concepción de territorio que tengamos, la definición de desterritorialización cambiará. Para esto, Haesbaert aclara las principales líneas teórico – conceptuales en los que se utiliza el término. De esta forma, podemos definir al territorio desde cuatro vertientes básicas:

- La política: referida a las relaciones espacio – poder en general o jurídica política. Hablaríamos de espacios delimitados y controlados a través del cual se ejerce un determinado poder.
- La cultural: o simbólica – cultural, la cual prioriza la dimensión simbólica y más subjetiva. En esta dimensión, es donde podemos observar procesos de apropiación y valoración simbólica de un grupo en relación con el espacio vivido.
- La económica: es la dimensión espacial de las relaciones económicas donde el territorio es concebido como una fuente de recursos en el marco de la relación capital – trabajo. El capital se expresa en la dimensión espacial a partir de la división territorial del trabajo.
- La naturalista: es la dimensión y perspectiva más antigua. Hablaríamos del territorio aplicado al mundo animal.

En realidad, esta división del territorio en sus diferentes dimensiones es una propuesta operativa para poder alcanzar algún análisis. No podemos dejar de entender a los territorios desde una lectura holística. Para el caso de la NRS, consideramos necesario pensar este proyecto desde

una perspectiva multiescalar y no exclusivista del territorio de origen. Hablaríamos de diferentes territorios que deberán adoptar y adaptar sus capacidades para vincularse a una escala global a partir de un carácter multiterritorial. En este sentido, Haesbaert sostiene que la experiencia integradora del espacio sólo es posible si se encuentran articulado en red/es a través de múltiples escalas. Para el autor, ya no sólo vivimos bajo el dominio de la lógica de los “territorios – zona” (una superficie delimitada con claridad como los Estados - Nación), sino también bajo la lógica de “territorios – red”. Donde la contigüidad espacial ya no sería la norma, sino la excepción, para enmarcarse en una relación de espacios distantes, pero con capacidad de interconectarse. De esta manera, la soberanía del Estado – Nación, si bien continúa siendo fuerte (discursivamente y en la praxis) debe configurar sus fronteras de manera abierta para poder sostener su crecimiento. Sobre todo, para aquellos Estados que buscan un crecimiento sostenido y un desarrollo creciente para su sociedad.

En momentos en que, a través de los procesos llamados de globalización y regionalización, así como de las nuevas políticas del Estado y de los reclamos de las poblaciones limítrofes, las fronteras están siendo redefinidas, es mucho más que ellas lo que se encuentra en juego. Los Estados, lejos de desaparecer, se transforman y modifican su relación con el territorio y con la población. En el Cono Sur pareciera que, mientras la “paranoia” de la soberanía se desplaza a un segundo plano, el pánico a los tráficos comienza a ocupar el lugar central. De la obsesión por el espacio pasamos a la obsesión por los flujos. La obsesión de multiplicar los flujos “por arriba” y detener los flujos “por abajo”. (Grimson, 2005:142)

En la cita anterior, podemos pensar como se van a (re) configurar las fronteras en el marco de la NRS. Los flujos tomarán protagonismo en el proyecto chino. Y para ello, estos flujos deberán pasar por diferentes territorios que tendrán que exponer sus fronteras y espacios para sostener la interconexión. Pero, el desafío no solo será sostener y acrecentar la circulación y la dinámica de intercambio, sino que tendrá que generar confianza entre los diferentes actores intervinientes. La lógica estadocentrista en la NRS debe ser mínima para poder sostener el proyecto. Pero la NRS no solo acercará productos, sino que de manera indirecta se presenta como una plataforma geopolítica, en una manera de China de extender sus influencias por fuera del epicentro regional asiático.

Para Haesbaert, territorializarse es crear mediaciones espaciales que nos proporcionen un efectivo poder sobre nuestra reproducción como grupos sociales. Poder que es siempre multiescalar, multidimensional, material e inmaterial y de dominación y apropiación al mismo tiempo. Para ello, debemos tener en cuenta las variaciones históricas – políticas, como así también geográficas.

De la lectura de los autores Deleuze y Guattari (1997), podemos identificar dos tipos de desterritorialización: la relativa y la absoluta. La primera se refiere al abandono de territorios creados en las sociedades y su concomitante reterritorialización. Siempre estaríamos en un constante movimiento de desterritorialización y reterritorialización. Ningún territorio quedaría absolutamente desprovisto de registros particulares (económicos, políticos, culturales, entre otros) en su espacio. En la vida, estaríamos siempre pasando de un territorio a otro, abandonando territorios, y fundando nuevos. La segunda se refiere a la virtualidad del devenir y de lo imprevisible. Se refiere al pensamiento, a la creación. Para crear algo nuevo, es necesario romper con el territorio existente, creando otro. *La desterritorialización absoluta no existe sin reterritorialización* (Haesbaert, 1992:31). Para Deleuze y Guattari, los Estados y el capital (sociedades capitalistas) se constituyen por el proceso de desterritorialización. Siendo diferentes a las sociedades precapitalistas, donde las relaciones son territoriales porque su relación con la tierra es totalmente diferente. El Estado y el capital impusieron un intenso proceso de desterritorialización a las sociedades y territorios precapitalistas. Ese poder desterritorializador del capital se compone de dos aristas. La negativa, ya que impacta sobre el trabajador (libre y desprotegido) reduciéndolo

a la fuerza física para la producción. Y una positiva, para los capitalistas ya que encuentran los mecanismos abstractos que permiten agilizar la acumulación (Haesbaert, 2011).

De esta manera, la propuesta de Deleuze y Guattari, se contraponen a las miradas que conciben al Estado como el principal motor de la territorialización. Para los autores, por el contrario, es el Estado quien representa el primer gran movimiento desterritorializador<sup>135</sup>.

*Si concebimos territorio en su sentido amplio de dominación o apropiación del espacio, en términos de las múltiples relaciones de poder es factible afirmar que los objetivos o razones de esta dominación y control (...) pueden ser muy diversos y abarcar factores de orden económico, político y cultural (Haesbaert, 2011:141).*

El geógrafo Storper (2000) desarrolla un concepto de desterritorialización en el sentido económico. El autor destaca principalmente el factor de “localización”. La globalización a través de la desterritorialización y sus cadenas de “commodity” globales: manufacturas y los servicios básicos son fácilmente trasladados, ya que tienen un bajo nivel de territorialización y un alto nivel de fluidez internacional. Estas actividades se realizan a través de “redes desterritorializadas”. Hablamos de un comportamiento multi-locacional de las grandes empresas (redes flexibles). Milton Santos (1996) habla de una “Guerra de los lugares”. En este sentido, podemos hablar de una articulación de la globalización con “regionalizaciones” y especificidades económicas locales. Por lo cual, todo proceso o emprendimiento a escala global, no puede escindirse de la escala local.

En cuanto a la desterritorialización desde una perspectiva política. Para Flint (2001) la desterritorialización es la característica que define la “nueva condición geopolítica”, que debe ser concebida como el proceso de declinación de la soberanía estatal en el dominio específico de su poca capacidad de lidiar con los flujos de mercancía, informaciones y personas a través del espacio.

En el contexto de las relaciones internacionales, Strange (1996) distingue una “política territorial del Estado” y un “poder extraterritorial” de las “fuerzas de mercado”. También plantea la distinción entre una “Política territorial” (del Estado) y “una economía no territorial” (de las corporaciones transnacionales). Ambas políticas forman parte de la configuración territorial a escala global.

En este sentido es interesante retomar lo que plantean Negri y Hardt (2000) quienes recurren a la polémica distinción de Deleuze – Guattari entre: Espacio liso y espacio estriado. Para ellos, el imperialismo sería la máquina de “estriamiento” global que canaliza, codifica y territorializa los flujos de capital, bloqueando ciertos flujos y facilitando otros. El mercado mundial, por el contrario, requieren un “espacio liso” de flujos no codificados y desterritorializados. Para Haesbaert (2011) los nuevos territorios se construyen más en el movimiento y la discontinuidad, que en la fijación y la continuidad.

Otro debate se da en la relación de los territorios y las redes. La estructuración de una sociedad en red no es obligatoriamente sinónimo de desterritorialización, ya que en general significa nuevas territorializaciones. En la experiencia espacio – temporal posmoderno, se considera que es indispensable controlar el espacio para la reproducción social. Pero no significa (solamente) ejercer control sobre zonas y definir “fronteras”, sino en especial vivir en redes. Ya que las identificaciones y referencias espacio-simbólicas se efectúan en el arraigo. Sino también en la propia movilidad. Las redes contemporáneas en tanto, componentes de los procesos de territorialización (y no tanto de desterritorialización) configuran territorios discontinuos, fragmentados y superpuestas.

---

<sup>135</sup> La geografía y la ciencia política siempre trabajaron con la idea del Estado territorial (izador), vinculado al control político, jurídico, administrativo y articulado a través de un territorio determinado (Haesbaert, 2011).

## LA NUEVA RUTA DE LA SEDA (NRS) O LA BELT AND ROAD INICIATIVE (BRI)

Xi Jinping en el año 2013 anuncia la propuesta de la Nueva Ruta de la Seda<sup>136</sup> (NRS) aludiendo a la antigua ruta que unía Oriente con Occidente a través de Asia Central y Medio Oriente. Pero la iniciativa, luego adoptó el término “un cinturón, un camino<sup>137</sup>” y BRI (*Belt and Road Initiative*) para sus siglas en inglés<sup>138</sup>. Para contextualizar este anuncio, debemos remitirnos a septiembre del año 2013. Es durante el discurso de Xi Jinping “Promoviendo Amistad entre Pueblos para crear un mejor futuro” en la Universidad de Nazarbayev (ciudad de Astana, Kazakstán) que el líder chino hace referencia por vez primera (Berjano, 2017).

Para Dussel (2018), el proyecto denominado “Belt and Road Initiative<sup>139</sup>” (Iniciativa Franja y Ruta) es una propuesta de globalización con características chinas. Los autores se preguntan ¿En qué y cómo podría modificarse el comercio internacional a partir de esta propuesta tan ambiciosa? Una de las posibles lecturas podría ser que los pequeños Estados podrían acabar en un marco de dependencia de la economía China. Y otra lectura, sería que el BRI permitirá un crecimiento y desarrollo en el marco de una cooperación global.

Paulina Garzón (2018), sostiene que el anuncio de este plan es el más ambicioso proyecto de interconectividad transfronteriza en la historia de la humanidad. La autora habla de “La (nueva) Ruta de la Seda y el Cinturón Económico, por un lado, y la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI por el otro”. Hoy más conocido como la iniciativa: “Un Cinturón un Camino<sup>140</sup>” (UCUC), siendo un pilar fundamental de la estrategia china como “going global”. Según el Comité Central del Partido Comunista y el Consejo de Estado de China, el UCUC será una manera de promover “la filosofía de la eco-civilización y alcanzar el desarrollo sostenible”. El UCUC consiste en el establecimiento de dos rutas, una terrestre y otra marítima que conectan China con Europa, África y Asia Sur - Este. En estas dos rutas se construirán puertos, carreteras, trenes, aeropuertos, proyectos energéticos, oleoductos y gaseoductos, refinerías, zonas de libre comercio, entre otro tipo de infraestructura. El UCUC incluye a más de 70 países, costará alrededor de USD 1 trillón y se ejecutará en un plazo de 30 a 40 años. Como era de esperarse, China es el principal financista del UCUC, para ello no sólo ha equipado a los bancos chinos con capital, políticas y regulaciones, sino que ha creado el Banco Asiático para las Inversiones en Infraestructura (BAII) para ser el principal motor financiero del UCUC. Este gran motor integral de ingeniería económica está generando un campo de atracción a diferentes territorios para sumarse a este megaproyecto. Pa-reciera que la única ideología fuera la de un mercado global integral.

Para los Estados latinoamericanos<sup>141</sup>, Dussel sostiene que los países de esta región deben buscar integrar estos proyectos con su capacidad social y productiva definiendo de forma autocrítica en que segmentos de los respectivos proyectos podían integrarse a través de la fuerza de trabajo, insumos particulares, las empresas, proveedores de tecnología específica. A diferencia de

---

<sup>136</sup> En adelante NRS.

<sup>137</sup> La cultura estratégica de China considera que la seguridad regional puede ser reforzada a través del desarrollo y la cooperación económica. Un pilar de estas dos herramientas antes mencionadas es la construcción de infraestructura. Los chinos tienen un dicho que va en sintonía con este proyecto y objetivo: *si quieres ser rico, primero construye un puente* (Malena, 2017).

<sup>138</sup> En este trabajo, mantendremos los dos términos NRS y BRI ya que consideramos que el primero remite a una idea más tradicional y conocida, mientras el segundo término es el que se ha acuñado en la actualidad. Por lo cual, se utilizarán como sinónimos, destacando sus construcciones temporales disímiles.

<sup>139</sup> En adelante BRI

<sup>140</sup> En adelante UCUC

<sup>141</sup> Según Dussel (2018) se han contabilizado 60 proyectos de infraestructura China en América Latina y el Caribe.



la política exterior de USA que fomenta un proteccionismo, China apuesta a un liberalismo, generando un nuevo escenario de competencias.

Pero pareciera que la NRS en el marco de esa propuesta universal de una “civilización mundial”, no nace solamente de una ideología económica, sino que tiene su génesis también en una plataforma filosófica-geopolítica. Si bien no está en el objetivo del trabajo, desarrollar un abordaje de la geopolítica China, debemos tomar algunos postulados que están estrechamente relacionados con la propuesta. En este sentido, la teoría del sistema de “Tianxia” puede ser un sustento o base para pensar este tema, y sobre todo como los chinos piensan estructuralmente el proyecto. Este postulado fue propuesto (y recuperado) por el profesor Zhao Tingyang, quien defiende la teoría del Tianxia (“lo que está bajo el cielo”), la cual sostiene que daría lugar a un sistema legítimo y responsable para el conjunto del mundo y no sólo desde la lógica de los Estados – Nación (Yaqing & Xuetong, 2013). La idea es salirse de los pensamientos estadocentrista de la política internacional para construir un paraguas a gran escala para construir lazos intra e interestatales.

*One Belt, One Road es un “producto de cooperación inclusiva, no una herramienta geopolítica, y no debe ser observada con una mentalidad obsoleta de la Guerra Fría”. Con estas palabras, el ministro chino de Asuntos Exteriores, Wang Yi, descartó decididamente comparar One Belt, One Road con el Plan Marshall estadounidense (Müller-Markus, 2016:3).*

En síntesis, dicha teoría recurre a esquemas tradicionales chinos, remitiéndose a la Dinastía Zhou (1046 – 256 ac) y sostiene que el sistema Tianxia creado y practicado en aquel tiempo, era un sistema mundial ideal. Esta propuesta sirvió para construir en el marco de un territorio fragmentado políticamente, heterogéneo, y caótico; antes de conformar un imperio unificado y próspero. Los Zhou optaron por fomentar las relaciones intertribales, sabiendo que ellos conformaban una tribu (minoritaria) que no podía imponerse a la fuerza. La vía hegemónica no podría llevar a conducir al éxito. Para el profesor Zhao la Dinastía Zhou consiguió mantener una legitimidad, el orden y la paz porque restableció el sistema Tianxia, siendo un sistema universal que busca integrar a todas las naciones y en un mundo constituido por y para todas las naciones y pueblos (Yaqing & Xuetong, 2013). En síntesis, el sistema de Tianxia busca una propuesta de “mundismo” a partir de una unidad a gran escala de espacios diversos y heterogéneos. En estos postulados tradicionales de China, no existe la dicotomía entre la política de lo propio y de lo ajeno.

Pero la propuesta del BRI explicitada dentro del XIII Plan Quinquenal (2016-2020) como parte de lo que Xi Jinping considera como gran objetivo el “Sueño Chino”. Este sueño contempla no solo la mejora de las condiciones socio-económicas de la nación China, sino también “exportar” ese crecimiento y progreso al resto de los Estados por fuera de la región. No solo será la plataforma a mayor escala de interconectividad a partir de diferentes tramas de infraestructura mundial sino un mega proyecto geoeconómico que revolucionará el comercio entre Oriente y Occidente (Parra Pérez, 2017). Se busca sumar territorios en el marco de un proceso de cooperación global poniendo en agenda objetivos basados en una nueva forma de relacionarse. Es aquí donde China se piensa como “líder” de una civilización global, abierta y anti-hegemónica. Pero si bien, algunos autores presentan la iniciativa con una perspectiva geoeconómica, no podemos dejar de soslayar su implicancia geopolítica. La propuesta de este proyecto pone en el escenario internacional la tensión y disputa de la gobernanza mundial. Una gobernanza que entre discurso y práctica se presentaría de forma muy diferente a la hegemonía norteamericana, tanto en sus estrategias como sus proyectos de intervención.

A la mayor iniciativa geoeconómica del momento se han unido 58 socios, entre ellos potencias mundiales como Alemania, Francia, Reino Unido, España y Brasil, quedando únicamente al margen Estados Unidos por considerarlo una amenaza a su posición de hegemonía mundial. La magnitud de BRI es espectacular en todas sus dimensiones: el objetivo es conectar 68 países de Asia,

Europa y Norte de África que, conjuntamente, representan el 35 por ciento del comercio global, donde viven unos 4,4 billones de personas, el 70 por ciento de la población mundial, aglutinan el 55 por ciento del PIB mundial y el 75 por ciento de las reservas energéticas globales (Parra Pérez, 2017:3).

Para Parra Pérez el BRI se considera el tercer mayor logro en el proceso de apertura y reformas que aborda el país tras la creación por Deng Xiaoping de las Zonas Económicas Especiales (ZEE), y la entrada de China en la Organización Mundial de Comercio (OMC) en 2001. El BRI, busca abrir nuevos mercados, pero no solo a través de la participación de las empresas, sino también que dicho beneficio se pueda ver replicado en los países. También el gobierno chino piensa no solo en solucionar las fuertes asimetrías económicas que viven los territorios a nivel escala regional, sino también a escala global. Ya que la propuesta del BRI va a tener que articular ambas escalas. Por lo cual los planes de financiamiento y la creación de instituciones crediticias intentarán evitar (al menos a largo plazo) esos desajustes.

Algunos autores sostienen que la clave de la propuesta se sustenta sobre la creación de los corredores. Los seis corredores impulsarán la dinámica del BRI articulando las diferentes infraestructuras. Parra Pérez describe los seis corredores, los cuales algunos están en mayor desarrollo, y otros se encuentran en la etapa de diseño y planificación (Figura 1):

1. Corredor económico China – Pakistán: Conectará la ciudad de Kashgar, en la región occidental china de Xinjiang, situada a unos 4 000 km de la costa de China, con el puerto de aguas profundas de Gwadar, en Pakistán, que conecta con la Ruta Marítima en el Mar de Arabia, reduciendo significativamente los costes de transporte. Si bien el puerto de Gwadar estará operativo en unos tres años aproximadamente, al encontrarse cerca el Golfo Pérsico, acorta los costes de transporte para el suministro de energía de China y permitiría sustitución del estrecho de Malaca, en el Sudeste Asiático. Esto le otorgará mayores libertades de abastecimiento a China, y lo pondrá en otras opciones de conectividad fuera de la órbita de monitoreo y control norteamericana. Además, el puerto de Gwadar por ser un puerto de aguas profundas es ideal para albergar embarcaciones de gran calado (entre ellos también submarinos). De esta manera esta conectividad no solo estaría pensada en la lógica geo-económica, sino también en clave geopolítica, permitiendo al gigante asiático expandir sus fronteras de influencia y seguridad más allá de las aguas Asia-Pacífico ingresando en una arena de competencia militar con USA. También se destaca que, a mayor participación de Pakistán en el proyecto, mayor será la preocupación de India. Ya que el proyecto implica intervención de infraestructura para unir las ciudades de Peshawar y Karachi, en Pakistán, a través de 1 152 km de autopista, formando parte de la inversión de 46 000 millones de dólares en infraestructuras en la región. El Corredor atraviesa zonas reclamadas de Kashmir y podría considerarse una empresa colonial. Este corredor, quizás sea uno de lo más ambiciosos por su contexto complejo de intereses disímiles enmarcados en un espacio imbricado en tramas de poder regional.
2. El Corredor Económico China-Mongolia-Rusia: conectará las regiones del noreste de China con las ricas fuentes de recursos energéticos en Mongolia y Siberia mediante la construcción de una moderna red ferroviaria. Esta cooperación podría ser pensada como una fuerte estrategia regional por su contigüidad espacial y por el suministro de energía hacia China.
3. El Corredor Económico China-Península de Indochina: la región presenta economías en expansión, donde viven 600 millones de habitantes que se beneficiarán de la conexión con el gigante asiático a través del desarrollo de puertos y trenes de alta velocidad, conectando la ciudad china de Kunming con Singapur.
4. Corredor euroasiático: La conexión con el corazón de Europa se realizará a través del Nuevo

Puente Terrestre en una ruta de 10 000 km que conecta China con Europa a través de Rusia. El proyecto contempla la construcción de tres grandes proyectos ferroviarios que acercan los mercados de las provincias chinas más occidentales con las principales ciudades de Europa.

5. El Corredor económico China - Asia Central - Asia Occidental: este corredor se solapará en algunos puntos con el nuevo puente terrestre euroasiático. Este corredor se desplegará atravesando cinco países de Asia Central: Irán, Irak y Turquía hasta alcanzar el Mediterráneo.
6. *El Corredor Bangladesh-China-India-Myanmar*: completa el grupo de corredores y es el único multimodal al contemplar tramos terrestres y marítimos.

La lectura de Parra Pérez está en los desafíos que llevará adelante China para ejecutar este proyecto. En los años que llevará efectivizar el BRI, la autora destaca varios desafíos<sup>142</sup> que estarían asociados no solo a la dimensión espacial del proyecto, sino también a su escala temporal. Muchos serán los cambios que presenciara el BRI en el devenir de su concreción: cambios de gobiernos centrales y regionales como así también la falta de experiencias de este tipo de proyectos en algunos territorios. Pero también debe contemplarse la escala territorial que el megaproyecto implica, que, si bien China ya está acostumbrada a operar de manera internacional, no así es su experiencia como líder global. A mayor distancia del orbe de Beijing menor poder de control se podría gestar. Si bien el PCCh puede sostener a lo largo del tiempo un objetivo, los demás Estados no cuentan con la misma estructura política. También implica un liderazgo global que China debe querer afrontar y cubrir las expectativas de diferentes actores (locales, regionales y globales), sin descuidar sus promesas y problemas internos. Pero jugar en esta escala, es también asumir problemas globales.

En este contexto antes descripto, China acerca miradas disimiles. Algunos se incorporan al proyecto con recelos y otros con confianza futura.

---

<sup>142</sup> Según Jorge E. Malena (2017) uno de los desafíos que enfrenta este proyecto se conoce como “los tres males”: entre estos males se encuentran el Movimiento para la Liberación del Turquestán Oriental, el Movimiento Islámico de Uzbekistán, el Talibán y el Estado Islámico, entre otros. El autor, se interpela sobre si China enfrentará esta amenaza convirtiéndose así en el proveedor de seguridad en Eurasia.

### MERICS China Mapping

## One Belt, One Road: With the Silk Road Initiative, China Aims to Build a Global Infrastructure Network

Projects completed and planned: December 2015

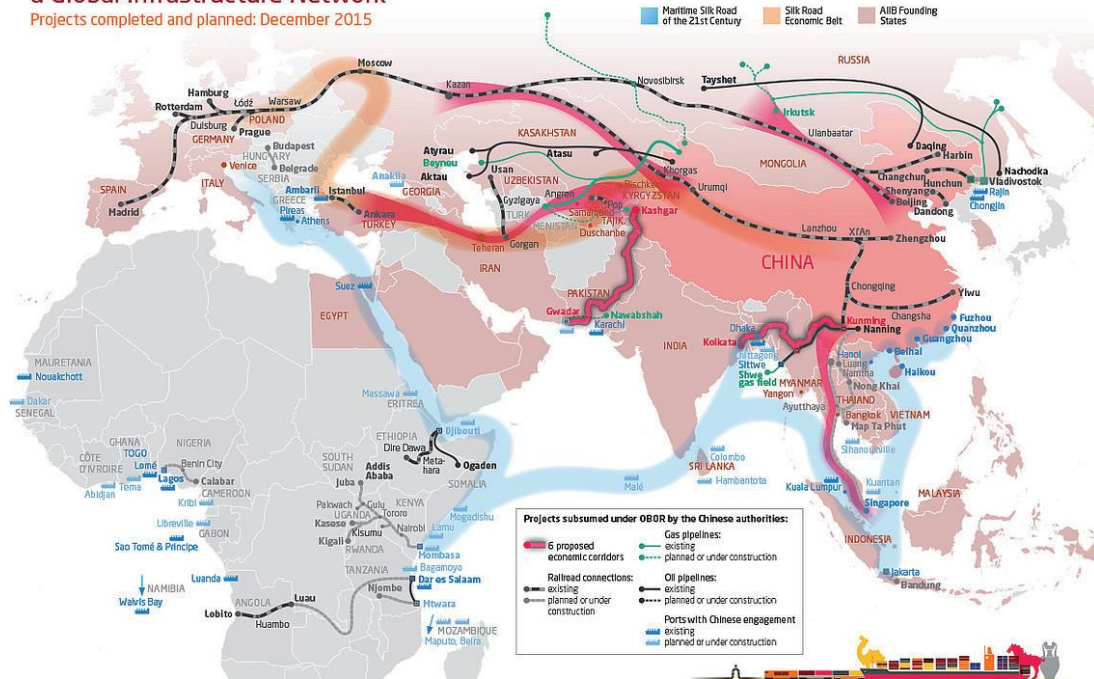


Figura 1: Nueva Ruta de la Seda y su dimensión espacial a escala global. Fuente: “One Belt, One Road: The Silk Road Initiative”. MERICS China Mapping. Fuente: <http://www.merics.org/en/merics-analysis/infographicchina-mapping/china-mapping.html>

### LA NRS: UNA MIRADA DESDE LA (DES) TERRITORIALIDAD

La propuesta del BRI implica una necesaria (re) lectura de gobernanza global territorial en un contexto a gran escala.

El papel del Estado en la nueva sociedad-red deviene más complejo y difícil. Más allá del gobierno tradicional, suministrador o facilitador, este se va convirtiendo en mediador y líder de procesos, en gestor de conflictos y productor de acuerdos entre los diversos intereses existentes pero bajo su propio horizonte, meta o destino que tiene previsto (Farinós Dasí, 2015:6-7).

Para Farinós Dasí (2015) la noción de gobernanza posibilita una nueva perspectiva para analizar la complejidad del proceso de toma de decisiones generado por la pluralidad de actores (Estado, mercado y la sociedad civil) que participan, con intereses distintos y hasta contrapuestos, en el proceso de toma de decisiones. La gobernanza es multifacética y plural, busca la eficiencia adaptativa y exige flexibilidad, experimentación y aprendizaje por prueba y error.

Algunos autores se encuadran en las corrientes denominadas cosmopolitas, quienes sostienen que los Estados Nación pierden o relegan espacio como principal institución de gobierno para transformarse en un actor más pero que ahora deben compartir o defender su soberanía a escala global. Son muchas las variables que pasan por afuera de los Estados – Nación que a su vez tienen un claro impacto en sus territorios. Esto no quita de ninguna manera desterrar o abandonar la escala local, sino pensar en ambas escalas, ya que las transformaciones “impuestas” desde la escala global, requiere que los espacios locales se adapten o se vuelvan atractivos para los agentes externos. Nogué Font y Rufí (2001), cuentan con un libro titulado “Geopolítica, identidad y globalización” donde destacan algunos puntos interesantes en este contexto de debate. Uno de los temas, es el rol del lugar en el proceso de globalización y la geopolítica del lugar. Para los autores, la globalización es un proceso que se debe entender en una dialéctica entre lo local y lo global, entre los espacios más próximos al ciudadano (especialmente definidos) y los más

alejados. Pero advierten que, en estos extremos espaciales, existen territorios intermedios que no deben ser pensados como de menor categoría. Los autores nos invitan a prestar atención en nuestros análisis cómo la globalización está reestructurando a estos espacios intermedios entre lo local y lo global. Además, destacan la importancia del concepto de escala, pero no escindida de sus formas de mirar la realidad.

Siempre es aconsejable trabajar con más de una escala, diferenciando la forma en que se presentan y articulan los elementos en cada una de ellas. El territorio es un tejido de relaciones en el que cada elemento interacciona con otros, por lo que, para ser comprendido realmente (y territorialmente) en su inserción con los demás elementos de su entorno, ha de ser representado a más de una escala. Para comprender las dinámicas sociales, económicas y las relaciones de poder en toda su amplitud, hay que considerar un análisis multiescalar (...) Esto lleva a plantear la escala en un doble entramado de relaciones horizontales y verticales (Nogué Font & Rufí, 2001:20)

Para Nogué Font y Rufí, en un apartado de su trabajo denominado “el retorno al lugar” utilizan esta metáfora para resaltar la creciente importancia del lugar en el mundo contemporáneo. A pesar de la constante crisis de los Estados – Nación y los diferentes procesos impuestos por la globalización, existe una revalorización de los espacios locales desplegando prácticas y resistencias.

En este marco, la ambiciosa propuesta de la NRS pone al país en el marco de una soberanía globalizada pero fuertemente relacionado con los territorios locales. En este sentido, es donde el territorio como espacio de control cobra otras lecturas. Para Robert Sack (1986) la territorialidad debe ser entendida como base de poder.

Para Sack la territorialidad es una tentativa, o estrategia, de un individuo o de un grupo para alcanzar, influenciar o controlar recursos y personas a través de la delimitación y del control de áreas específicas – los territorios. En términos generales, esta delimitación se hace territorio solamente cuando sus límites son utilizados para influenciar el comportamiento de las personas a través del control de acceso de sus límites. De esa forma, los territorios poseerían diferentes niveles de permeabilidad, o de accesibilidad, a las personas, a los objetos o a los flujos de los más diferentes tipos (Schneider & Peyré Tartaruga, 2006:5)

En este sentido, el control sobre el territorio del BRI deberá ser consensuado desde una lógica pluri-nacional debiendo pensarse en una lógica de control articulado entre los diferentes eslabones territoriales que componen el proyecto. Los espacios intermedios antes mencionados, cobrarán relevancia en este proyecto, ya que actuarán como eslabones de conectividad, no solo a nivel económico, sino también político<sup>143</sup>. La lógica de poder no estaría concentrada en un territorio nacional o circunscripto localmente. Requieren de un poder que no se ejerza hegemónicamente, sino que permita un espacio global de consenso para poder lograr una sostenibilidad espacio – temporal.

Los autores Schneider y Peyré Tartaruga, amplían el análisis de la territorialidad como componente de poder y control a través de otros dos autores. Por ejemplo, Raffestin, entiende la existencia de múltiples poderes. En este sentido, la multiplicidad de poderes será necesario instituir para sostener la estructura de gobernanza global del BRI. Por su parte Gottmann resalta el valor del territorio para la organización de las naciones y entre naciones; rompiendo con la concepción exclusivamente orientada para el territorio estatal.

Sin avanzar en el debate de los conceptos propuestos y por los autores antes mencionados,

---

<sup>143</sup> Como afirma Peter Taylor (1994), la escala geográfica y la forma en que miramos y contemplamos, es en sí misma es política.



podemos pensar en clave del BRI a través de dichas conceptualizaciones. La lógica territorial, no deja de pensarse en sus propiedades de control, pero se tiene que debatir la forma de construcción de poderes consensuados. Si bien el BRI debe flexibilizar el poder en el marco de una nueva soberanía global o al menos a la escala que vaya adoptando dicho proyecto, no deberá perder de lado una construcción “hegemónica” paralela. La multiterritorialidad que propone el proyecto hace pensar a Beijing en un anclaje territorial, al menos en una lógica de poder-pivote continental para organizar el mega proyecto. Raffestin (1993) sostiene que las relaciones de poder se originan de incontables puntos y poseen intencionalidades. Por lo tanto, en el territorio está esa multiplicidad de poderes que afectan, de maneras y de grados diferentes, a cualquier acción de planificación al menos a esta escala. Aquí la multiterritorialidad no deja de detentar poderes locales, pero ahora deberán configurarse en una red sostenida por infraestructuras que no pueden deslindarse de un seguimiento político. La infraestructura es más que una materialización en el territorio. Hablamos de propuestas materiales que van a configurar nuevos territorios pero que transformarán no solo la escala local, sino que generarán procesos de des-reterritorialización a gran escala.

La propuesta de Arrighi (2007) es interesante para entender la propuesta de la BRI. Arrighi, sostiene que uno de los rasgos característicos del capitalismo es la “producción del espacio”. El autor, cita al geógrafo David Harvey quien acuñó el término de “solución espacial infraestructural”. El capital requiere de la existencia de cierto entorno de infraestructuras materiales (ferrocarriles, carreteras, instalaciones portuarias, etc) que constituyen un capital fijo “inserto” en la tierra. A diferencia, existen otras formas del capital fijo como una embarcación (por ejemplo) que se pueden movilizar de un lugar a otro. Desde esta manera, el capital logra trasladarse sobre el espacio en la búsqueda constante de alcanzar los máximos beneficios. Por otro lado, la materialidad fijada en el espacio se convierte en un centro de sus necesidades y exigencias para operar sobre el territorio. Pero eso sería según el autor el significado literal del término en cuestión. Para el caso del mismo concepto, pero desde la óptica metafórica del término, la tendencia de la acumulación del capital es la promoción incesante de la reducción o eliminación de barreras espaciales socavando de esa manera los privilegios monopolistas derivados de las localizaciones específicas debido a la intensificación de la competencia en el espacio geográfico (Arrighi, 2007). Pero Arrighi, continuando el análisis y lectura de Harvey, las soluciones infraestructurales espaciales suponen una volatilidad interregional y la reorientación de los flujos de capital de un espacio a otro. Esta reorientación puede dar lugar a lo que Harvey denomina “crisis itinerantes”, producto de resistencias políticas y por las fuerzas de la inercia geográfica.

Por ello, Harvey se centra en China, siendo para él el lugar más prometedor para una solución espacial infraestructural eficaz de la crisis de sobreacumulación. China ha y está generando una producción masiva de nuevos espacios a diferentes escalas. Por lo tanto, la propuesta del BRI, se inserta en este sentido en una campaña donde las empresas no serán actores alejados del legado mercantil. El desafío quizás se encuentre en los niveles de desarrollo y crecimiento que pueda dejar en los territorios locales que formarán parte de esta red global. La idea de una empresa civilizatoria global deberá saber “bucear” por aguas turbulentas en algún tramo del BRI. Una cosa será la etapa de diseño y construcción, y otra claramente distinta será el BRI en el proceso de operatividad.

En la medida que China y el BRI se expandan globalmente, entrarán en juego viejo códigos geopolíticos. China, sabe que USA, a pesar de su preocupación en otras áreas del globo, el crecimiento del gigante asiático no deja de estar en la agenda de Washington. Contener a China mediante diversas estrategias, incluida el tipo de propuesta de “coalición equilibradora” del neo-realista Mearsheimer. Este autor rechaza la idea de que el mundo puede lograr un estadio de equilibrio ya que cada nación buscará lograr sus objetivos y de esa manera erigir sus propias estrategias de seguridad. Y cualquiera que sobrepase ese umbral de seguridad (muchas veces



frontera difusa) generará de forma inevitable una coalición de poderes. No apoya los postulados de un “realismo defensivo” ya que la única garantía de supervivencia es la primacía.

Históricamente, sin embargo, sólo se ha visto envuelto en conflictos entre grandes potencias al otro lado del mar cuando temía el surgimiento de una potencia hegemónica regional que no pudiera ser contenida por una coalición local, prefiriendo siempre «traspasar» la tarea a otros antes que asumir la ardua responsabilidad de contrarrestar el peligro por sí mismo. (Gowan, 2002: 57).

La idea no es enfocarse en una lectura geopolítica, pero si destacar que este proyecto del BRI podría generar una influencia hacia otros Estados y generar una intervención equilibradora a distancia.

### **ALGUNAS REFLEXIONES FINALES PARA SEGUIR AVANZANDO SOBRE EL TEMA**

Él trabajó intentó abordar el proyecto global de la NRS u BRI, desde una perspectiva espacial, pero sin dejar de mencionar algunas variables que están estrechamente vinculadas. Consideramos que el proyecto del BRI tiene dos claras acciones. Una sobre la economía y otra sobre una dimensión espacial. Que, en base a los autores citados y puestos en diálogo en este trabajo, no podemos solo basarnos en una mirada sesgada del despliegue material que generará esta propuesta sobre los diferentes territorios a través de las infraestructuras, sino que el análisis debe contemplar cómo serán las transformaciones a diferentes escalas de este proyecto. En este sentido, el territorio como objeto de análisis, logra condensar diferentes dimensiones que nos permiten salir de perspectivas unívocas y unidireccionales o aquellas simplemente economicistas. Por ello, se inició el trabajo con una descripción teórica sobre la (des) territorialización, para más adelante una vez explicitada algunas líneas de desarrollo sobre la NRS, recuperar los postulados iniciales para adentrarnos en un análisis articulador. Ya que el mega proyecto de interconectividad global no pasará inadvertido por los territorios que formarán parte de este.

Para algunos autores, China desde varios puntos de vista, es un país que presenta grandes problemas internos que podrían estallar en cualquier momento. El país se enfrenta a crecientes presiones internas a causa de la ralentización del crecimiento económico, la burbuja inmobiliaria, las carencias medioambientales y sociales, así como de la falta de rentabilidad de empresas estatales y los consecuentes despidos masivos en las industrias tradicionales (Müller-Markus, 2016). Según Müller-Markus, todo ello empuja a China a buscar nuevos motores que reactiven su economía y aflojen tensiones. Desde el punto de vista geoestratégico, China no quiere depender de una salida por mar en un contexto de conflictos territoriales con fuerte presencia de EEUU (actualmente, el 80% de las importaciones energéticas chinas pasan por el estrecho de Malaca). Con este fin, busca diversificar sus rutas y socios comerciales, abriendo nuevos mercados de consumo para productos que no encuentran cabida en el saturado mercado doméstico. De esta manera la NRS podría ser una válvula de escape. Al mismo tiempo, garantiza el abastecimiento de energías y materias primas, indispensables para la estabilidad económica y social del país. Pero, esta necesidad endógena requiere grandes desafíos externos. Este es un espacio que China conoce muy bien por ser un gran comprador de materias primas a nivel mundial y uno de los principales inversores externos. Pero desde una lógica realista conservadora, nunca ha estado intercediendo en el ámbito internacional por fuera de sus objetivos económicos. Pero la NRS lo va a posicionar como un líder o timonel global que lo llevará a enfrentar un doble desafío: el interno y el externo. Pero por el análisis de otros autores, evidentemente a esta altura, ambos espacios y desafíos serían el mismo. Las transformaciones territoriales, serán importantes para lograr la mayor conectividad global. China obrará de un gran Estado Nación con fines, según su filosofía, civilizadores en el contexto del “Sueño Chino” que no solo buscará beneficiar a sus compatriotas, sino a la sociedad global. Es claro, y hay evidencias de esto, es que

China no construye política a través de procesos hegemónicos tradicionales, sino que su profunda revisión de la china tradicional, reactualizada a estos tiempos, les da una estrategia diferente a la que conocemos del mundo occidental. Pero también es cierto, que su pasado de sometimiento externo (Guerras del Opio e invasión japonesa) le ha permitido construir un repertorio histórico que le hará rechazar cualquier intervención en sus territorios. Solo el tiempo, y el BRI en pleno funcionamiento en el actual contexto geopolítico internacional, nos podrán acercar más a realidades que a presunciones prematuras.

Como líneas de continuidad temáticas, la NRS-BRI, nos invita a seguir reflexionando sobre su propuesta. Se puede seguir indagando sus impactos a través de una selección o recorte espacial, identificando en un mapa de actores intervinientes acciones y relaciones para poner en diálogo con algunos postulados aquí presentados. Para luego, pensarse en la articulación de los diferentes corredores, una vez que estén en funcionamiento. Por ahora, lo que nos permitimos es pensar algunas líneas de fuga de posibles escenarios, como así también de algunas realidades concretas emplazadas en el actual contexto geoeconómico y geopolítico.

## BIBLIOGRAFÍA

- Arrighi, Giovanni (2007). *Adam Smith en Pekín. Orígenes y fundamentos del siglo XXI*. Madrid, España. Editorial Akal.
- Berjano, Carola (2017). “La iniciativa de la Ruta de la seda: infraestructura, inversiones y oportunidades para nuestra región”. En: *TEMAS de política exterior, comercio y relaciones internacionales*. Año IX – Nro 9. ISSN 1851-9792. Publicación de la Asociación Profesional del Servicio Exterior de la Nación. APSEN.
- Deleuze, Gilles y Guattari, Félix (1997). *Mil Mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Valencia: Pre-Textos
- Dussel, Peters (2018). “Una globalización con características chinas”. Entrevista. *Nueva Sociedad*.
- Farinós Dasí1, Joaquín (2015). “Desarrollo territorial y gobernanza: refinando significados desde el debate teórico pensando en la práctica. Un intento de aproximación fronteriza”. *Revista electrónica de Programas de Maestrando en desarrollo regional de Universidade do Contestado*.
- Flint, Colin (2001) *The geopolitics of laughter and forgetting: A world-systems interpretation of the post-modern geopolitical condition*
- Garzón, Paulina (2018). La Ruta De La Seda China Está Cada Vez Más Cerca De América Latina – PRENSA ECUMÉNICA – ECUPRES En: <https://ecupres.word-press.com/2017/09/14/la-ruta-de-la-seda-china-esta-cada-vez-mas-cerca-de-america-latina/>
- Gottmann, John. (1973). *The significance of territory*, The University Press of Virginia, Charlottesville/United States of America, pp. 169.
- Gowan, Peter (2002). “Un cálculo de poder”. *Revista New Left Review* nro 16 Agosto pág 44-63
- Grimson, Alejandro (2005). Fronteras, estados e identificaciones en el Cono Sur. En “Cultura, política y sociedad Perspectivas latinoamericanas”. Daniel Mato. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina. pp. 127-142. Acceso al texto completo: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/grupos/mato/Grimson.rtf>
- Haesbaert, Rogerio (2011). *El mito de la desterritorialización. Del “fin de los territorios” a la*

*multiterritorialidad*. Editorial Siglo XXI.

Malena, Jorge E. (2017). "La incidencia de la seguridad regional en el desarrollo de la One Belt, One Road". En: *TEMAS de política exterior, comercio y relaciones internacionales*. Año IX – Nro 9. ISSN 1851-9792. Publicación de la Asociación Profesional del Servicio Exterior de la Nación. APSEN.

Müller-Markus, Christina (2016) "One Belt, One Road: el Sueño Chino y su impacto sobre Europa". *CIBOD. Notas Internacionales*.

Negri, Toni y Hardt, Michael (2000) *Imperio*. Traducción: Eduardo Sadier De la edición de Harvard University Press, Cambridge, Massachussets.

Nogué Font, Joan y Rufi Joan Vicente (2001). *Geopolítica, identidad y globalización*. Barcelona. Editorial Ariel

Parra Pérez, Agueda (2017). "OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China". *Instituto Español de Estudios Estratégicos (iee.es)*. Documento Opinión.

Raffestin, Claude. (1993). *Por uma geografia do poder*, Ática, São Paulo, pp. 269.

Sack, Robert. D. (1986). *Human territoriality: its theory and history*, Cambridge University, Cambridge, pp. 256.

Santos, Milton (1996). *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Barcelona. Editorial Ariel.

Schneider, Sergio y Peyré Tartaruga, Iván G. (2006) "Territorio y enfoque territorial: de las referencias cognitivas a los aportes aplicados al análisis de los procesos sociales rurales". En: Manzanal, Mabel; Neiman, Guillermo y Lattuada, Mario. (Org.). *Desarrollo Rural. Organizaciones, Instituciones y Territorio*. Buenos Aires: Ed. Ciccus, v. p. 71-102.

Storper, M (2000), "Globalization and Knowledge Economy: Leveraging Global Practices", en J. Dunning (ed.), *Regions, Globalization and the Knowledgebased Economy*, Oxford, Oxford University Press. brío/

Strange, S. (1996), *The Retreat of the State: the Diffirision of Power in the E Econonly*, Cambridge, Cambridge University Press.

Yaqing, Qin & Xuetong, Yan (2013). "Pensamiento Chino y Relaciones Internacionales: dos miradas". *Documentos. CIDOB*. Asia 28. Mes de Julio.

# La Nueva Ruta de la Seda y la disputa por el poder mundial. El avance de China, la situación de Rusia, la conformación de un eje euroasiático y su implicancia en la transición histórica

## 丝绸之路经济带倡议和世界权力的竞争，中国的发展，俄罗斯的现状，欧亚轴心的形成与其在历史演变中的意义

Gabriel Esteban Merino - Nicolás Trivi  
加夫列尔·梅里诺 · 尼克拉斯·特里维

### RESUMEN

En un contexto de transición histórica —crisis capitalista estructural y crisis del orden mundial—, cuya dimensión geopolítica comienza a percibirse claramente a partir de 1999-2001, se desarrolla una situación de creciente multipolaridad relativa. La lucha y cooperación entre bloques y polos de poder mundial tiene como protagonistas a dos poderes re-emergentes: China, nuevo centro dinámico de la economía mundial y polo de poder con capacidad de desafiar el Orden Mundial vigente, y Rusia, potencia militar, hidrocarburífera y territorial Euroasiática. Con la promoción del gobierno de los Estados Unidos del Tratado Trans-Pacífico, la declaración de Japón de su intención de adhesión en marzo de 2013 y el impulso del Tratado Trans-Atlántico de Comercio e Inversión se observa un avance geoestratégico sobre las periferias euroasiáticas; a lo que debemos agregar el avance de la OTAN hacia Europa del Este y el estallido de los enfrentamientos en Ucrania hacia noviembre de 2013 cambia la situación mundial y se perfila una nueva fase de la crisis. En este contexto, hacia septiembre de 2013 China comienza a promover el BRI, convergiendo con una Rusia cada vez más inclinada hacia la construcción de un polo de poder anclado en el espacio euroasiático. En este sentido, el presente trabajo busca abordar la cuestión de la Nueva Ruta de la Seda en relación a cómo se articula en la lucha entre bloques y polos de poder, la transición histórica y sus distintas fases (especialmente el cambio que se produce con el triunfo de Trump y el Brexit), el avance mundial de China y la geoestrategia contenida en la Nueva Ruta de la Seda (o la Iniciativa de la Franja y de la Ruta), y, por último, la situación de Rusia en el escenario euroasiático.

在资本主义结构危机和世界秩序危机的历史变局的背景下，一种日益增强的多元化格局发展成长；而在这种历史变局中，自1999-2001年以来，地缘政治领域的变化尤为明显。在不同阵营与不同世界权力中心的合作和竞争之中，有两大势力再度兴起，一个是中国，中国是世界经济的新的活力中心，也是有实力挑战现有国际秩序的一极。另一大势力是俄罗斯，这个欧亚大国也是军事大国和碳氢化合物能源大国。通过美国政府对跨太平洋伙伴关系协定的支持、在日本2013年3月加入其中的声明和各国对跨大西洋贸易及投资伙伴协议的进展等情况，我们可以看到一种面向欧亚大陆边缘的地缘战略推进。在这些情况中我们还应加入北大西洋公约组织在东欧的扩张和2013年11月左右的乌克兰一系列争端的爆发（这一系列争端改变了世界形势，从中也隐约体现了国际危机的新阶段）。

En这样的背景下，中国于2013年9月开始提出丝绸之路经济带的倡议，这恰与日益倾向将自己打造为欧亚大陆牢固权力一极的俄罗斯方向一致。因此，这篇文章将问题着眼于丝绸之路经济带的倡议，并考虑其如何与下列问题相关联：不同阵营与权力中心间的争斗，历史的演变与其不同阶段（特别关注特朗普的胜选和英国脱欧所带来的变化），中国在世界的战略推进和丝绸之路经济带所含的地缘战略内容（或一带一路倡议），俄罗斯在欧亚大背景下内的情況。

## INTRODUCCIÓN

(...) la implantación de algún nuevo control en la zona interior, en sustitución del de Rusia, no tendería a reducir la significación geográfica de la posición pivote. Si los chinos, por ejemplo, organizados por los japoneses llegaran a vencer al Imperio ruso y conquistar sus territorios, podrían representar un peligro amarillo para la libertad del mundo, simplemente porque añadirían un frente oceánico a los recursos del gran continente, ventajas de las que no han podido gozar todavía los rusos, ocupantes de la 'región pivote'" (Mackinder, "El pivote geográfico de la historia").

La transición histórica actual del sistema mundial se manifiesta, entre otros modos, como una crisis capitalista estructural y una crisis del orden geopolítico mundial. Son dos caras de la misma moneda. La acumulación está siempre en relación al poder político y militar que la garantiza (que sanciona las reglas de juego, construye monopolios para la valorización del valor, conquista territorios, disciplina a los rivales, otorga legitimidad, etc.). Y el poder político y militar se nutre del poder económico y de la acumulación sin fin de valor para procurarse los recursos de su propia reproducción ampliada. La transición histórica en su dimensión geopolítica comienza a percibirse claramente a partir de 1999-2001, cuando brota germinalmente la situación de multipolaridad relativa que hoy vivimos, como reacción a la globalización financiera neoliberal estadounidense-angloamericana y su expansión política y militar.<sup>144</sup>

La lucha y cooperación entre bloques y polos de poder mundial tiene como protagonistas a dos poderes re-emergentes: China, nuevo centro dinámico de la economía mundial, que retorna con la capacidad de desafiar el Orden Mundial vigente luego de dos siglos de subordinación a Occidente (a partir de las guerras del Opio). Y Rusia, potencia militar, hidrocarburífera y territorial Euroasiática, aunque semi-periferia económica —el pivote geopolítico euroasiático en la visión anglosajona cristalizada por Halford Mackinder (2010).

Con la promoción del gobierno de los Estados Unidos del Tratado Trans-Pacífico (TPP), la declaración de Japón de su intención de adhesión en marzo de 2013 y el impulso del Tratado Trans-Atlántico de Comercio e Inversión (TTIP) se observa un avance geoestratégico sobre las periferias euroasiáticas por parte de las fuerzas y poderes dominantes de Occidente, en detrimento de la influencia de China y Rusia. A lo que debemos agregar el avance de la OTAN hacia Europa del Este y el estallido de los enfrentamientos en Ucrania hacia noviembre de 2013 y abril de 2014 a partir de lo cual cambia la situación mundial y se perfila una nueva fase de la crisis (Merino, 2016). En este contexto, específicamente hacia septiembre de 2013, China comienza a promover la Nueva Ruta de la Seda (NRS) Belt and Road Initiative (Iniciativa Franja y Ruta, BRI en sus siglas en inglés<sup>145</sup>), convergiendo con una Rusia cada vez más inclinada hacia la construcción

<sup>144</sup> Esto lo hemos desarrollado en diferentes trabajos, entre ellos Merino (2016).

<sup>145</sup> En términos históricos, por ruta se refiere a las rutas comerciales marítimas trazadas por el almirante Zheng He en los siglos XIV y XV durante el período más influyente de la dinastía Ming en el Sudeste Asiático; y en el caso del cinturón se refiere a la ruta de la seda a través de Asia Central que floreció durante la dinastía Han, que perduró durante cuatro siglos hace dos milenios y la dinastía Tang que se extendió del siglo VII al siglo X. Sin embargo, ahora

de un eje de poder anclado en el espacio euroasiático. En este sentido, el presente trabajo busca abordar la cuestión de la Nueva Ruta de la Seda en relación a cómo se articula en la lucha entre bloques y polos de poder, la transición histórica y sus distintas fases (especialmente el cambio que se produce con el triunfo de Donald Trump en Estados Unidos y el Brexit), el avance mundial de China y la geoestrategia contenida en la NRS, y, por último, la situación de Rusia en el escenario euroasiático.

## EL TPP Y LA GEOESTRATEGIA GLOBALISTA PARA EURASIA

Como se observa en Merino (2018), lo que está en juego es quien/es escribe/n las reglas de juego del siglo XXI, es decir, la institucionalidad que emerja de esta transición histórica y configure un nuevo orden del sistema mundial. Dicha disputa resulta crucial ya que la geoestrategia de las fuerzas globalistas angloamericanas es inseparable de la lógica del capital transnacional “occidental” y del capitalismo transnacional del siglo XXI. En línea con lo expuesto por Arrighi (2001) y Harvey (2004 y 2014) entre otros, la actual crisis capitalista sólo se puede “resolver” o fugar hacia adelante en la medida en que se construya el poder político y militar global que garantice la acumulación del capital transnacional “occidental”. Y ello establece una tendencia para avanzar hacia una nueva institucionalidad globalista y subordinar-contener a los polos emergentes que desafían al polo dominante. La raíz del problema es una sobreacumulación del capital y una sobreproducción que no encuentran realización debido al subconsumo al que llevaron las políticas neoliberales desde hace 40 años, a lo que se corresponde un proceso expansivo de financiarización donde la deuda actúa de respirador artificial de la economía global.

Como observa Brzezinski, la “primacía global de los EE.UU. depende directamente de por cuánto tiempo y cuán efectivamente pueda mantener su preponderancia en el continente euroasiático” (Brzezinski, 1998: 39). En este sentido, la tarea es asegurarse que ningún Estado o ningún grupo de Estados/polos de poder obtengan la capacidad de expulsar a Estados Unidos de Eurasia o limitar su papel de árbitro. Y para ello, se vuelven fundamentales los acuerdos de libre comercio en la periferia occidental y oriental de Eurasia. Hacia 2014, dichos acuerdos se vuelven todavía más cruciales ante la debilidad de los Estados Unidos, la crisis de hegemonía global, la crisis capitalista con epicentro en Occidente, el desafío de las potencias emergentes, el despertar de Oriente, el gran desarrollo de China y la lucha por el control del Pacífico en tanto principal área de acumulación a nivel mundial –todas caras de la transición histórica. Como expresión de esta geoestrategia que pretendía conducir al conjunto de las fuerzas de lo que se denomina geopolíticamente como “Occidente” y geoeconómicamente como “Norte Global”, Hillary Clinton (2011) afirmaba que el futuro de la política mundial se decidiría en Asia y en el Pacífico, no en Afganistán o Irak (como definen los neoconservadores), y que Estados Unidos debería estar justo en el centro de la acción. Clinton, en su momento secretaria de estado de Barack Obama, afirma que el eje estratégico de la política exterior norteamericana debía pasar de Oriente Cercano al Asia Oriental. También proyectaba la necesidad de generar una alianza similar a la de la OTAN para el Pacífico, que pueda incluir al océano Índico, esto es, fundamentalmente a la India.

De acuerdo a Green y Goodman (2015), el TPP reforzaría las reglas del siglo XXI en el Asia-Pacífico, la región más dinámica del mundo y en la que el comercio siempre ha definido el orden y el poder. Como se ve, aquí se señala al plano económico como elemento central de la construcción de poder y particularmente del llamado “softpower” (poder blando), el cual ha servido a China para constituirse durante siglos en la principal potencia económica mundial –por lo menos

---

se le llama Iniciativa de la Franja y de la Ruta (IFR). Mantenemos la referencia a la Nueva Ruta de la Seda ya que es como se conoce comúnmente la iniciativa.



hasta principios de siglo XIX, según Arrighi (2007)— en tanto centro imperial de un dominio extendido en Asia a través del comercio, la producción y el desarrollo tecnológico—a lo que debería sumarse la relativamente eficiente burocracia imperial como mecanismo de centralización y la enorme influencia cultural en la región. El TPP tendría entonces, según los autores, un importante impacto geopolítico en cuanto a la distribución del poder en Asia, en tanto el interés de los Estados Unidos es sostener un equilibrio favorable en dicho continente. Por ello existiría un interés de los Estados Unidos, según los autores, en “proteger” a estados como Filipinas, Vietnam o Taiwán de la gran dependencia de la economía china, para que no pierdan su diplomacia independiente y su influencia política.

En el caso del TTIP, el acuerdo para avanzar en la periferia occidental de Eurasia, la cuestión de fondo es si va a predominar: 1) el *atlantismo* reforzando la posición del globalismo, 2) el *atlantismo* en su versión unilateral angloamericana (antes George W. Bush y ahora Trump, pero con otros matices más nacionalistas), 3) o la posición *européista continental* impulsada predominantemente por fuerzas de Alemania y Francia, que mantienen una pretensión de mayor autonomía relativa. Las amenazas euroasiáticas, la situación de crisis del orden mundial y los nuevos desafíos de las potencias emergentes aparecen insistentemente en los discursos a favor del TTIP por parte de los *atlantistas* globalistas. En este sentido, en un discurso en Estocolmo, Michael Froman (Secretario de Comercio de Estados Unidos), advirtió que no había “Plan B” si las conversaciones del TTIP no concluyeran este año (2016). Y agregaba: “*O trabajamos juntos para ayudarnos a establecer las reglas del mundo o dejamos ese papel a otros.*”<sup>146</sup> Según observa en un artículo en *Foreign Policy* el analista, ex almirante de los Estados Unidos y comandante supremo de la OTAN, James Stavridis (2014), avanzar con el TTIP implicaría:

*“...unir Europa a los Estados Unidos, lo que daña la influencia de Rusia. El TTIP es un acuerdo razonable por motivos económicos, en términos generales. Pero también tiene un enorme valor real en el ámbito geopolítico. El aumento de los vínculos entre los Estados Unidos y nuestros aliados y socios europeos van a estar en oposición directa a la estrategia de Putin de establecer una cuña entre los Estados Unidos y la Unión Europea, los miembros centrales de la comunidad transatlántica.”*

De concretarse el TPP y el TTIP las fuerzas globalistas, cuyo núcleo fundamental es la territorialidad anglosajona, pueden cimentar una base territorial de 51 países, 1,6 mil millones de personas y dos tercios del PIB mundial, con una masa crítica de poder para atravesar favorablemente la actual transición histórica y la lucha por la reconfiguración del orden mundial. Además, ello consolidaría algo crucial: la necesidad de mantener el control de las periferias occidental y oriental de Eurasia para debilitar el desarrollo de un bloque Euroasiático que ponga en riesgo el orden mundial configurado desde los actores dominantes del capitalismo occidental. De hecho, de avanzar el TPP y el TTIP se reforzaría una Europa alineada en el Atlántico; China quedaría “contenida” en su expansión e influencia regional y global, y Rusia quedaría más aislada; mientras tanto, en América Latina avanzaría la Alianza del Pacífico—forma regional del TPP— y los acuerdos de libre comercio entre la UE y el MERCOSUR, bajo el paradigma del regionalismo abierto en detrimento de los intentos de constitución de un bloque de poder regional.

En el TPP y el TTIP se entrelazan objetivos económicos, políticos y estratégicos del capital transnacional y con intereses geopolíticos (de determinadas fuerzas) de los Estados occidentales, particularmente de Estados Unidos y sus principales aliados. Es decir, usando los conceptos de Harvey (2004), podemos observar una correspondencia entre la lógica del capital transnacional y la lógica territorial de algunos Estados, particularmente de Estados Unidos, Reino Unido y aliados,

---

<sup>146</sup> Financial Times, “Europe and US in race to keep TTIP on track”, 21 de septiembre de 2016.

en tanto dicha lógica logra imponerse en la correlación de fuerzas estatales y expresarse como lógica territorial a pesar de las contradicciones y resistencias que existen en dichos territorios. Sin embargo, también emergen serias contradicciones que ponen en crisis esta correspondencia: el Brexit británico fue un duro golpe para la city de Londres y el avance del TTIP y el ascenso del “Americanismo” en Estados Unidos con Donald Trump desarticuló la geoestrategia globalista y produjo un impase desglobalizante, aunque las fuerzas globalistas sigan siendo las de mayor poder relativo a nivel mundial.

### **AVANCE DE CHINA: CRECIMIENTO ECONÓMICO, TECNOLÓGICO, MILITAR, COMPRA DE EMPRESAS**

Frente a la estrategia de contención a China sobre el Pacífico y el Índico, en la cumbre del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico(APEC, por sus siglas en inglés) de noviembre de 2014, China además de sellar un conjunto de acuerdos políticos, comerciales y militares con distintos países, logró el apoyo de las 21 economías que significan más de la mitad del comercio mundial a una “hoja de ruta” que prevé a crear una zona de libre comercio en la región Asia Pacífico, que conformaría la mayor del mundo y tendría a Pekín como centro. En competencia con el TPP, China busca avanzar con la Asociación Económica Integral Regional o RCEP que significa el 31% de las exportaciones mundiales, 3,5 mil millones de personas y el 39% del PIB mundial. La otra propuesta estratégica que impulsa China para la región es el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII), con un capital inicial de 50.000 millones de dólares que puede incrementarse a 100.000 millones.

También es una muestra del avance de China la posición de Xi Jinping en Davos en donde defendió la liberalización del comercio y la inversión diciendo no al proteccionismo y afirmó que “nadie gana en una guerra comercial”.<sup>147</sup> China es el mayor exportador mundial, en ramas de cada vez mayor complejidad, mostrando su enorme competitividad.<sup>148</sup> Como sucedió históricamente con las grandes potencias industriales –el Reino Unido, Alemania, Estados Unidos– una vez que alcanzan cierto nivel de desarrollo relativo y competitividad, convirtiéndose en nuevos centros de la economía global, cambian las posiciones proteccionistas y dirigistas por posiciones más cercanas al libre mercado.

De la mano de su crecimiento y desarrollo económico, que transforma la geoeconomía global, China desarrolla su complejo militar y moderniza a grandes velocidades sus Fuerzas Armadas. En este sentido, el presupuesto militar de China ha venido incrementándose progresivamente en los últimos años, llegando en 2014 a los 130.000 millones de dólares y superando los 220.000 millones en 2017. Posee el segundo presupuesto militar a nivel mundial, aunque muy por debajo de los EEUU<sup>149</sup>. Uno de los aspectos centrales del desarrollo militar chino tiene que ver con la disputa por el control del Pacífico, principal área de acumulación del planeta y centro principal de disputa para definir la hegemonía mundial en el siglo XXI. En este escenario, China profundiza el desarrollo y la construcción de portaaviones, submarinos y misiles, fortaleciendo la capacidad estratégica de su complejo industrial-militar. Según el general chino Sun Sijing, “El aumento de dos cifras del gasto de defensa a algunos puede parecerles demasiado, pero en el desarrollo del

---

<sup>147</sup> Marcelo Cantelmi, “Donald Trump, los muros y el regreso del gran garrote”, *Clarín*, 27 de enero de 2017.

<sup>148</sup> La participación en las exportaciones mundiales de China aumentó de alrededor de 1% en 1981 a 4% en 2000 y 14% en 2015. Mientras que la participación de Japón se redujo de 10% en 1993 a 4% en 2015.

<sup>149</sup> El gasto militar mundial aumentó en 2017 a su nivel más alto desde el fin de la Guerra Fría, en un año en el que Estados Unidos, China y Arabia Saudita fueron los que más dinero destinaron a la defensa, según un estudio del Instituto Internacional de Estocolmo para la Investigación de la Paz (SIPRI, por sus siglas en inglés). Estados Unidos concentra el 35% del gasto militar global, China 13%, Arabia Saudita 4%, Rusia 3,8 y la India 3,7% (*La Nación*, 3 de mayo de 2018).

complejo militar todavía estamos muy por detrás (...) Nuestras empresas han tomado el mercado mundial y tenemos qué y a quién defender”<sup>150</sup>. La situación en la zona del mar de China se agrava por la agudización de las tensiones globales y los conflictos geoestratégicos en torno a las islas Senkaku/Diaoyu, el archipiélago Spratly y las islas Paracelso, además del histórico conflicto de las Coreas. El Mar del Sur de China es esencial para la economía de Asia. Una tercera parte de los buques del mundo navegan por sus aguas, y enormes reservas de petróleo y gas yacen bajo su lecho.<sup>151</sup>

El crecimiento económico anual promedio de China fue del 7,2% en 2013-2016 calculado con precios en dólares de 2010, notablemente más rápido que el 2,1% de Estados Unidos, 1,2% para la zona euro, el 1,1% de Japón y el 2,7% del crecimiento mundial en el mismo período. En cuanto al avance económico de China —cuyo PIB medido por la paridad del poder adquisitivo ya superó al de Estados Unidos en más de un 20% y, por otro lado, superó a la Eurozona como mayor sistema bancario del mundo— tres cuestiones resultan claves:

1) la adquisición de empresas en el extranjero e inversiones en áreas críticas para sus necesidades de desarrollo, vinculadas fundamentalmente a energía, alimentos e infraestructura: compra por parte de la comercializadora de granos estatal china Cofcode una participación en Noble Group, una *joint venture* agrícola de Singapur, por u\$s 1.500 millones. A su vez Cofco compró la cerealera Nidera (de capitales holandeses y argentinos). Por otro lado, Bright Food, del gobierno municipal de Shanghái, adquirió la marca británica Weetabix<sup>152</sup> y en 2015 compró la empresa catalana Miquel Alimentación. Se debe destacar la compra del gigante biotecnológico de origen suizo Syngenta por 43.000 millones de dólares, la mayor de China en el exterior, que le permite el acceso a tecnología de punta en materia agroalimentaria. El intento reciente de comprar empresas de semiconductores de los Estados Unidos, con el fin de desarrollarse en esa rama tecnológica en la cual China es fuertemente dependiente, fue prohibido por las autoridades norteamericanas.

2) la internacionalización del yuan (renminbi), que encierra importantes riesgos internos y los intentos por constituir el petro-yuan: creciente uso del yuan como moneda de reserva de distintos bancos centrales, así como acuerdos con Bancos Centrales de préstamos en yuanes para fortalecer las reservas (*swaps* cambiarios bilaterales). El Consejo Mundial del Oro certificó que este año 2016 China y Rusia se han vuelto a convertir, por sexto año consecutivo, en los principales compradores de oro de todo el mundo, incrementando de forma sustancial sus reservas de este metal. Ello está en estrecha relación con la hipótesis de apuntalar sus monedas retornando a alguna forma de patrón oro, en detrimento del dólar<sup>153</sup>.

3) el avance hacia la complejidad económica y el desarrollo de tecnología, en donde China ya acertó buena parte de la desventaja con los centros del Norte Global (EE.UU., Europa occidental y Japón) e incluso comienza a ser vanguardia en algunos sectores. De acuerdo a datos de Banco

---

<sup>150</sup> Fragmentos de la entrevista con el comisario político de la Academia de Ciencias Militares, el general SunSijing, que han sido divulgados al inicio de los informativos en China y luego por el canal estatal CCTV (*Rusia Today*, “Se prepara China para una guerra con Japón y Occidente”, 29 de septiembre de 2014).

<sup>151</sup> Por su parte Japón (aliado estratégico de EE UU), en lo que significó un giro histórico de su política exterior, incrementó significativamente el gasto en defensa y modificó la interpretación de su “Constitución de la Paz”, para poder combatir en el extranjero y defender a sus aliados, incluso cuando Japón no sea atacado.

<sup>152</sup> Scheheraza de Daneshkhu y Arsh Massoudi: “No cesa el interés de China por alimenticias extranjeras”, *Financial Times*, 10 de junio de 2014.

<sup>153</sup> En este sentido, desde mayo de 2015, China estableció un fondo estatal de inversiones con el fin de apuntalar su influencia en el mercado global del oro con el nombre de Fondo Oro de la Ruta de la Seda, que invertirá en proyectos mineros y apuntalará las divisas de los países anfitriones con el metal. Alfredo Jalife, *La Jornada* (México), 7 de mayo de 2017.

Mundial, China es el mayor exportador de bienes del mundo, que en un 94,4% son bienes manufacturados, en un 48% son máquinas, y de los bienes manufacturados el 25,6% son de alta tecnología (año 2015). En el caso de Estados Unidos, que es el segundo país exportador de bienes del mundo, un 64,2% son productos manufacturados, dentro de los cuales un 19% son de alta tecnología (año 2015). Por otro parte, cerca de 731 millones de ciudadanos chinos estaban online en 2016 y 95% de ellos accedían a Internet con sus teléfonos celulares. Esto brinda una masa de información digital —Big Data— que es 50 veces mayor que la norteamericana. Como observa Jorge Castro<sup>154</sup>, es a partir del cruce con esta gigantesca base que despliega su liderazgo en la inteligencia artificial (AI), la tecnología decisiva de la nueva revolución industrial. De hecho, 43% de los papers publicados en el mundo sobre AI han sido obra de uno o varios investigadores de China. Shanghái y Beijing disputan con Silicon Valley el carácter de nodo estratégico de alta tecnología de la economía mundial.

### LA SITUACIÓN DE RUSIA EN ESTE PANORAMA

Rusia juega un papel clave en este esquema de transición histórica, en tanto significa un actor de peso en el escenario geopolítico mundial, y de particular relevancia en el espacio euroasiático. La actual Federación Rusa, a pesar de la considerable pérdida de influencia y la retracción de sus principales indicadores económicos y sociales que supuso la disolución de la Unión Soviética, continúa siendo una potencia militar, conserva buena parte de su ascendencia sobre varios países de su órbita más cercana, y ostenta un lugar privilegiado en el mercado energético, gracias a sus exportaciones hidrocarburíferas. De todos modos, está lejos aún de haber recuperado el peso específico y el status de superpotencia que tenía en tiempos de la URSS (suponiendo que esto fuera posible, más allá de que la actual coyuntura histórica obliga a descartarlo como posibilidad), dado que atraviesa serias limitaciones para su crecimiento económico, entre las que se destaca la grave situación de envejecimiento y retracción demográficas.

Dado que la propuesta de la NRS implica una proyección de la influencia económica y política de China principalmente sobre la masa continental euroasiática (pretendiendo incluso gravitar en la propia Unión Europea), Rusia se destaca, por su ubicación estratégica y su extensión territorial, como una pieza clave en el rompecabezas de la estrategia china hacia la construcción de una nueva hegemonía de alcance mundial. Esto no significa que la Federación Rusa simplemente se va a adecuar a los designios provenientes de Beijing, sino que se insertará en función de sus propios intereses geoestratégicos, limitaciones y potencialidades productivas, y mandatos históricos. Estos últimos están atravesados por “la contradicción entre la inmensidad de sus dominios terrestres y la dificultad para disponer de accesos libres al mar” (Zamora, 2016:274), que le dan su condición de “potencia terrestre” por antonomasia, y ocupante de la célebre “área pivote” o “heartland” identificada por Halford Mackinder (2010) a comienzos del siglo XX.

En primer lugar, para comprender la situación de Rusia en este cuadro es necesario retrotraerse a la disputa teórica y política entre eslavófilos y occidentalistas que atraviesa a las élites rusas desde la época imperial. La misma resulta pertinente ya que le da anclaje histórico al derrotero de la relación de Rusia, y luego la URSS, con el occidente capitalista, con su periferia en el corazón del continente asiático, y en última instancia con China. Como señala Carles Jovaní Gil (2014:169), “el pensamiento geopolítico ruso estuvo determinado durante siglos por una supuesta ‘idea rusa’ (*russkayaidea*) de la que se derivaría una misión imperial y civilizadora ineludible”. Con este punto de partida se fue estructurando, luego de los mandatos de Pedro I “el Grande” y Catalina II “la Grande”, y principalmente a lo largo del siglo XIX, una oposición entre quienes sostenían que Rusia debía incorporar las principales banderas del liberalismo político en la organización de una nación

---

<sup>154</sup> Jorge Castro, “China encabeza la inteligencia artificial”, *Clarín*, 26 de marzo de 2017.

moderna que se acercara a las potencias occidentales; y quienes, por el contrario, resaltaban la especificidad de la historia y la cultura rusas como una singularidad y una combinación única de elementos occidentales y orientales, que implicaba mirar con recelo hacia Europa y enfatizar la ubicación euroasiática del imperio. Este clivaje seguirá presente durante el período soviético, atravesando el debate sobre la diversidad étnica y cultural de las repúblicas socialistas y su relación con el marxismo-leninismo como doctrina internacionalista.

Por otro lado, debe tenerse en cuenta el trauma de la transición post soviética hacia una economía de mercado, el cual le dio una prevalencia (que luego se reveló como temporaria) a las tendencias occidentalistas, que pregonaban la necesidad de integración de la ex URSS a una comunidad internacional hegemónizada por los Estados Unidos (Marcu, 2007). El fin de la experiencia soviética representó no sólo el colapso del bloque socialista a nivel internacional, sino también una brusca penetración y restauración de las relaciones de producción capitalistas en el seno de la economía y la sociedad rusas (cuyo esquema de estatismo industrialista estaba por demás estancado), en el marco de la avanzada del neoliberalismo. Como consecuencia de esta transición Rusia desembocó en una situación que Iván Zhukovskii (2016) caracteriza de “involución periférica”.

Según este autor, esta situación implica una particularidad en términos históricos, ya que no se trata de la incorporación a la esfera del modo de producción capitalista de una formación socio económica más “atrasada”, sino que “la involución en el Espacio Postsoviético lo ha sido en el sentido de la destrucción y sustitución premeditada de un sistema de relaciones sociales de mayor desarrollo histórico (tanto en su materialidad como en sus fundamentos ético-políticos) que el capitalismo periférico que le sucedió” (*ibid.*, p. 129). En términos productivos, esta involución se expresa en la primarización de la economía (protagonizada por el auge de las actividades extractivas); en un estancamiento y caída del peso relativo de la industria, con un retroceso tangible de la productividad y una brecha tecnológica cada vez más desfavorable frente a las potencias occidentales; una fragilidad en la esfera financiera, golpeada por la fuga de capitales y el endeudamiento externo; y un empeoramiento de las desigualdades entre regiones más dinámicas y regiones anquilosadas en términos productivos.

En términos sociales, las consecuencias más alarmantes son el retorno a una estratificación social atravesada por elevados índices de desigualdad; y el agravamiento del envejecimiento de la población, ya presente en las últimas décadas de la URSS, hacia un cuadro de recesión demográfica (Descamps, 2011), que costará un esfuerzo prolongado revertir, pese a ciertos avances alcanzados en los últimos años<sup>155</sup>. Entre otros factores que dificultan su resolución, debe tenerse en cuenta la contradicción inherente entre el nacionalismo en clave de celebración de la cultura eslava y cristiana ortodoxa fomentada desde el gobierno nacional (lo cual ayuda a explicar el valor simbólico de la península de Crimea, cuna del cristianismo ortodoxo ruso); y el hecho de que las regiones más dinámicas en términos demográficos del territorio ruso son aquellas donde existen minorías étnicas de religión islámica (Bonet, 2011).

El ascenso de Putin al poder abre una nueva etapa en la Rusia post soviética, coincidente con el inicio de esta transición histórica, caracterizada por una recuperación económica, un resurgimiento de la identidad nacional en clave conservadora y tradicionalista, y un nuevo protagonismo en la política internacional. Este último aspecto se caracterizó por una primera etapa de búsqueda de colaboración con Occidente, en el contexto posterior a los atentados del 11 de Septiembre de 2001 en el World Trade Center de Nueva York, y luego una creciente confrontación, en aras de construir un escenario de multipolarismo del que la formación del bloque de los BRICS es el ejemplo más resonante, aunque no necesariamente el más efectivo en términos

---

<sup>155</sup> Aragonés, G. “Rusia se asoma a un precipicio demográfico”, *La Vanguardia*, 26 de septiembre de 2017.



económicos y políticos (Levesque, 2013).

La crisis diplomática y militar en Ucrania y la península de Crimea pone de manifiesto la estrategia de defensa de su espacio de influencia (con raíces históricas y culturales) de Rusia frente al avance de la OTAN ante una titubeante Unión Europea, revelando la centralidad que aún posee el *heartland* delineado por Mackinder para las relaciones internacionales. De esta manera se obtura la posibilidad de una profundización de la relación entre Rusia y Europa Occidental que vaya más allá de una mutua desconfianza, y del debate bizantino sobre el carácter democrático o autoritario de las instituciones y la idiosincrasia rusa. Por otro lado, vale la pena plantear la posibilidad de que la anexión de Crimea responda a la necesidad de morigerar las consecuencias de la crisis demográfica; una respuesta extrema ante un problema cuya solución más plausible (y menos costosa en términos geopolíticos) es una consolidación de instrumentos de integración regional como la Unión Económica Euroasiática (UEE) (Añorve Añorve, 2016).

En este escenario se amplía la influencia de la “Doctrina Primakov” de orientación hacia el frente euroasiático, plasmado en una nueva institucionalidad que supere a la vetusta CEI (Comunidad de Estados Independientes, que agrupa la mayoría de las ex repúblicas soviéticas), en favor de la UEE y la Organización para la Cooperación de Shanghai (OCS). Como reseña Sánchez Ramírez (2016:103), dicha propuesta, que toma su nombre quien fuera ministro de relaciones exteriores y primer ministro ruso a fines de los años noventa (Yevgeni Primakov), toma como fundamento la necesidad de “rescatar el papel de Rusia como la gran potencia euroasiática, no ya como la superpotencia que fue en los tiempos de la Guerra Fría”. Esto implica conformar una alianza, que apueste por generar un balance multipolar de poder a nivel mundial, con Irán, China y la India. La participación rusa en el proyecto de la NRS consolidaría esta visión al nivel de la creación de la infraestructura necesaria para la integración económica de un bloque continentalista, que indirectamente le quite relevancia a la estrategia belicista y atlantista de Occidente (Gorbaneff, 2015).

Una pieza clave en esta reconfiguración es la resolución de la crisis siria, de la que ninguna potencia involucrada está saliendo indemne y con un pleno en la consecución de sus objetivos. En el caso de Rusia, su respaldo a Bashar al-Ásad pudo leerse en un primer momento como una forma de contrarrestar la estrategia desestabilizadora estadounidense (que había llevado, por ejemplo, a que la Libia post-Kadhafi se convierta en un estado fallido). Pero en la actualidad se ha convertido en una complicidad con las sistemáticas matanzas y violaciones de los derechos humanos que sufre parte de la población civil por parte de su propio gobernante<sup>156</sup>.

Para China y Rusia la institución emergente fundamental destinada a las cuestiones de seguridad es la OCS, que, desde el punto de vista dominante en EE UU, el Reino Unido y aliados es vista como una OTAN paralela liderada por China. Desde la crisis en Ucrania se ha acelerado su desarrollo. La OCS está conformada por China, Rusia, Kazajistán, Tayikistán, Kirguizistán, Uzbekistán; a los que se suman la India y Pakistán a partir de enero de 2016, según se estableció en 2014 en la cumbre de Tayikistán. También se encuentran como observadores Irán, Afganistán, Bielorrusia y Mongolia. Y se encuentran como posibles futuros miembros Serbia, Birmania, Corea del Norte e Irán. La incorporación de India y Pakistán, posterior al conflicto de Ucrania, resulta un claro avance estratégico del eje China-Rusia, que en este nuevo escenario profundizan los acuerdos de seguridad. En un artículo en *The Economist* que analiza la cumbre de la OCS 2014<sup>157</sup>, se puede ver con claridad la amenaza que significa dicha institución emergente para el poder angloamericano: “[La OCS] en efecto, plantea un desafío al orden mundial encabezado por EE UU,

---

<sup>156</sup>Kopel, E., “El Teg sirio”, *Panamá Revista*, 21 de marzo de 2018.

<sup>157</sup>“Pax Sinica. China is trying to build a new world order, starting in Asia”, *The Economist*, 20 de septiembre de 2015. Traducción propia.



pero uno mucho más sutil (...). China no es sólo un desafío al orden mundial existente. Poco a poco, desordenadamente y, al parecer sin un final claro a la vista, está construyendo un nuevo”.

Por el lado económico y ante las sanciones internacionales de “Occidente”, se produjeron varios acuerdos entre China y Rusia. En este sentido, a los acuerdos de China con la petrolera estatal rusa Rosneft por un valor de 270.000 millones de dólares para asegurarse el aprovisionamiento de petróleo, debe agregarse el plan para invertir 70.000 millones de dólares para desarrollar yacimientos gasíferos en el este de Rusia, en la región de Siberia, y también construir un nuevo gasoducto hacia China. A su vez, se planea aumentar el intercambio comercial entre ambos países, de 90.000 millones de dólares en 2013, para llegar a 200.000 millones en 2020.

Por otro lado, Rusia y China decidieron crear una calificadora de riesgo en conjunto, instrumento central de la llamada “guerra financiera”. Después de las sanciones que en marzo fijó EE.UU. contra los políticos y magnates rusos, Igor Shuvalov, viceprimer ministro de Rusia, señaló que el mayor daño no proviene de los castigos directos, sino de las medidas “ocultas”, como la presión sobre los fondos de inversión y agencias calificadoras que influirían en las opiniones de éstos en cuanto a Rusia<sup>158</sup>. Existen tres agencias principales en el mundo, todas ellas “Occidentales”: Standard & Poor’s (S&P), Moody’s y Fitch Ratings. Por lo tanto esta iniciativa apunta a quitarle injerencia a los agentes del capital financiero anglosajón en las finanzas de estos nuevos polos de poder.

## LA NUEVA RUTA DE LA SEDA EN EL ESCENARIO DE DISPUTA INTERNACIONAL

La Nueva Ruta de la Seda o, ahora, Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR), que impulsó Xi Jinping en 2013 luego de sus viajes a Rusia, Bielorrusia y Kazajistán (los protagonistas de la Unión Económica Euroasiática) involucra a unos 60 países, en su mayoría en desarrollo. Allí habitan 4 mil 400 millones de habitantes (63 por ciento de la población mundial), se encuentran el 75% de las reservas energéticas conocidas al mundo y se produce el 55% del PIB mundial.<sup>159</sup> El gobierno de China tiene previsto invertir en la NRS la impresionante cifra de 1,4 billones de dólares. Ya está contemplado un presupuesto de 890.000 millones de dólares, procedentes del Fondo de la Ruta de la Seda, del Nuevo Banco de Desarrollo y del Banco Asiático de Inversiones en Infraestructuras. A su vez, los bancos estatales-comerciales chinos –Bank of China, ICBC y China Construction Bank– han ofrecido más de 500 mil millones en préstamos e inversiones de activos (Parra Pérez, 2017). Esta dimensión genera que algunos afirmen que se trata del “Plan Marshall del siglo XXI” (la iniciativa de los Estados Unidos para reconstruir Europa Occidental después de la Segunda Guerra Mundial y consolidar allí su influencia), aunque los críticos con dicha definición, especialmente el propio gobierno chino, observan que no tiene la misma intención geopolítica de subordinación.<sup>160</sup> Para *The Economist* y gran parte de la prensa Occidental dominante, como también “tanques de pensamiento” e intelectuales de las fuerzas dominantes de dicha región geopolítica del mundo, la NRS es parte de la “Pax Sinica”, es decir, el nuevo orden mundial que intenta

---

<sup>158</sup>Kathrin Hille: “Rusia y China crean juntas una calificadora de riesgo”, *Financial Times*, 4 de junio de 2014.

<sup>159</sup>Otras cifras hablan de que los países directamente relacionados alcanzan una población

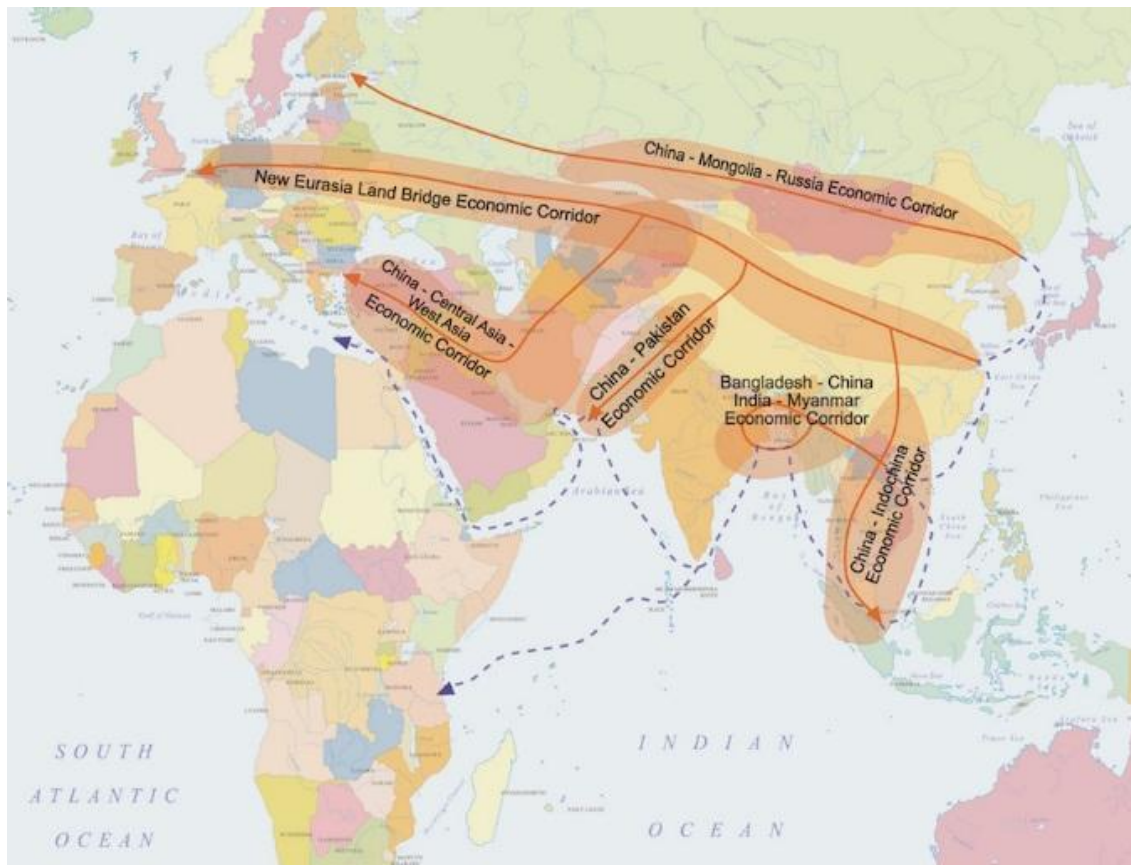
de más de 4.000 millones de habitantes y representan un tercio de la producción y 35% del comercio mundial (Dirmoser, 2017).

<sup>160</sup>Según la agencia oficial Xinhua, a diferencia del Plan Marshall la iniciativa China no impone condiciones políticas a los participantes, porque “respeto el derecho de todos los países a escoger su propio sistema social y sus vías de desarrollo en forma independiente”. Y agrega: “otros se oponen a la iniciativa porque tienen miedo (sic) de perder su liderazgo en el sistema financiero mundial”. Alfredo Jalife-Rahme, “La nueva ruta de la seda de China: ¿plan Marshall optimizado?” (*La Jornada*, 14 de mayo de 2017).

construir China comenzando por Asia.<sup>161</sup>

De acuerdo a Dirmoser (2017:28), la iniciativa comprende el desarrollo de una serie de corredores económicos, mediante la construcción y ampliación de carreteras, vías férreas (con preferencia, de alta velocidad), puertos, aeropuertos, plantas de energía, redes eléctricas, líneas de transmisión de datos y otras infraestructuras. Además, se buscará aumentar la capacidad productiva de la industria de las regiones circundantes a los corredores y las zonas aledañas, por ejemplo mediante la creación de parques industriales. En cuanto a la infraestructura, lo primero que sobresale es que la NRS proyecta el desarrollo de seis corredores económicos terrestres (cinturones) y una ruta marítima (aunque también está en proyección una ruta ártica con el apoyo de Rusia).

Los seis corredores parecieran tener claras intenciones geoestratégicas: evitar los estrangulamientos al desarrollo de China y la geoestrategia angloamericana de rodear-contener a China y al eje continental con Moscú (hasta Berlín). Como dijimos al comienzo, el lanzamiento en 2013 coincide con la incorporación de Japón al TPP, junto a Vietnam, Singapur, Malasia y Brunei en la región Asia Pacífico, además del interés mostrado por la India, Corea del Sur, Taiwán y Bangladesh. El fuerte impulso que toma el TPP, se suma al incremento de las tensiones en el mar de China, a las diferencias con la India y a la intención de avanzar junto al TPP con una alianza en materia de seguridad y defensa. Todo ello deja rodeada, encerrada y vulnerable a China, con sus principales líneas de abastecimiento amenazadas.



Los seis corredores y la ruta marítima. Fuente: Vivekananda International Foundation, Rashmini Koparkar.

<sup>161</sup> "Pax Sinica. China is trying to build a new world order, starting in Asia", *The Economist*, 20 de septiembre de 2014. En esta línea hay un libro muy citado de Martin Jacques: *Cuando China domine el mundo. El fin del mundo occidental y el nacimiento de un nuevo orden global*, Penguin Books, Nueva York, 2009.

En este sentido, en el mapa en donde se trazan los corredores y la ruta marítima, vemos que éstos rompen los estrangulamientos de China, además de avanzar sobre la región pivote geopolítico mundial: un tren a través de Myanmar proporciona una ruta hacia el mar que elimina el punto de congestión del estrecho de Malaca en Singapur (centro financiero global aliada a Occidente). Por otro lado, un corredor junto a un nuevo puerto en Pakistán proporciona acceso directo al Océano Índico y al Golfo Pérsico, desde donde sale el 40% del Petróleo comercializado en el mundo, gran parte del cual va hacia China.<sup>162</sup> De igual forma, tanto el corredor China-Mongolia-Rusia como el corredor Nuevo Puente Terrestre de Asia permiten una conexión directa con Europa, una salida al Mediterráneo y una integración Euroasiática continental. Ello rompe el eje tapón que separa territorialmente Asia-Pacífico y Europa, que otorga la superioridad estratégica al polo de poder que controla el mar. Además, el importante protagonismo de Rusia permite aminorar sus posibles recelos geopolíticos con la iniciativa. Por otra parte, el corredor Indochino aseguraría eliminar cualquier amenaza en el sureste asiático continental.

El desarrollo de la red ferroviaria Euroasiática, para comunicar e integrar toda la masa continental, es uno de los elementos centrales que sobresalen en la propuesta de la NRS. Y es una extensión de la propia inversión planeada por China para su sistema nacional, que prevé una inversión de 503.000 millones de dólares hasta 2020 y entre cuyos objetivos está el de alcanzar nuevos mercados de exportación. La NRS constituye, en buena medida, la proyección de un gran puente terrestre euroasiático. Simbólicamente, como parte de la propuesta por unir ferroviariamente a Eurasia, la compañía de Ferrocarriles de China hace más de un año realizó un primer viaje de un tren de carga que unió los 12.000 kilómetros de distancia que existen entre la localidad de Yiwu en la provincia china de Zhejiang y Londres en 18 días. Mucho más rápido que por mar aunque también más costoso, a la vez que más económico que el transporte aéreo.

Históricamente, el “imperio de mar” anglosajón observó al ferrocarril en Eurasia como un elemento central para pensar la geopolítica, para lo que resulta muy clarificador citar la visión de uno de sus principales intelectuales en la materia, Halford Mackinder, en 1904:

“Hace una generación, el vapor y el canal de Suez parecían haber aumentado la movilidad del poder marítimo con relación al poder terrestre. Los ferrocarriles funcionaron principalmente como tributarios del comercio oceánico. Pero los ferrocarriles transcontinentales están ahora modificando las condiciones del poder terrestre, y en ninguna parte pueden ejercer tanto efecto como en el cerrado “corazón continental” de Eurasia (...) ¿no se hace evidente una cierta persistencia de la relación geográfica? ¿No es la “región pivote” de la política mundial esa extensa zona de Eurasia que es inaccesible a los buques, pero que antiguamente estaba abierta a los jinetes nómadas, y está hoy a punto de ser cubierta por una red de ferrocarriles?” Mackinder (2010: 315-316).

En términos geoeconómicos la NRS implica dar forma a una transformación radical del mundo tal y como está configurado desde el siglo XIX, con centro en el Atlántico y en Occidente, y la versión del siglo XX de este mundo, especialmente a partir de la posguerra: con centro en los Estados Unidos, desde donde se coordinan los otros dos centros económicos del sistema mundial capitalista: Europa occidental y Japón/Asia Pacífico. Desde la perspectiva de la NRS el centro geoeconómico es China que, integrando Eurasia y sus periferias dinámicas oriental y occidental, deja en un papel subordinado a los Estados Unidos –siempre y cuando las fuerzas globalistas del

---

<sup>162</sup> Parra Pérez (2017: 8) apunta que “Cuestión importante es la profundidad del puerto de Gwadar, que permite albergar a submarinos y portaviones, convirtiéndose en un punto de referencia en la estrategia militar de China en ultramar. Esta base militar, junto con la de Djibouti, muestran el creciente interés de China por aumentar su despliegue más allá de las aguas de Asia-Pacífico, entrando en competencia con las bases militares de Estados Unidos en la región.”

polo de poder angloamericano no subordinen a China desde adentro, con lo cual lo que se impondría sería la red del capitalismo financiero global.<sup>163</sup>

China necesita asegurar el aprovisionamiento de materias primas y energía, y solucionar problemas de sobreacumulación de capital y de sobrecapacidad de producción (tiene una importante sobrecapacidad en la producción varios bienes, entre ellos acero y cemento). También debe defender su comercio. Pero se enfrenta al desafío de Estados Unidos que es la “potencia militar dominante en Asia y cuya marina tiene la capacidad de bloquear los puertos y el tráfico marítimo chino contando con la ventaja estratégica que le ofrecen sus bases rodeando la periferia china, en Japón, Corea y Guam.” (Mackinla y Ferreirós, 2011:3)

Parte de la oposición a la NRS la expresa India, que mantiene un continuo conflicto con China sobre la frontera del Himalaya a la vez que desconfía del plan de crear un Corredor Económico entre China y Pakistán que pasaría por territorio reclamado por Nueva Delhi. Por otro parte, la presencia de China en el Índico disminuye la influencia regional de la India desde el punto de vista de las fuerzas dominantes en dicho país. En este sentido, India ha lanzado la idea de un corredor de transporte a Irán, Rusia, la región del Cáucaso y Asia Central como alternativa al proyecto BRI de China. El corredor propuesto, denominado Norte-Sur, se extendería a Rusia a través de Irán y conectaría el Golfo Pérsico y el Océano Índico con el Mar Caspio, convirtiendo a la República Islámica en un actor clave en la región.<sup>164</sup> Por su parte, Estados Unidos refuerza este recelo de la India e intenta profundizar los lazos económicos, políticos y militares para enfrentarse a China.<sup>165</sup> También funcionarios e intelectuales de la UE mencionan su preocupación sobre la mayor influencia de china en Europa central y del este, después de que Beijing convocó al grupo "16+1" hace cinco años para brindar una plataforma que profundice los lazos de China con la región.

El cambio de gobierno de Estados Unidos, junto con el Brexit, a partir de lo cual se debilitaron las fuerzas globalistas, echó por tierra el TPP, el TTIP, puso en crisis la OMC y la propia OTAN. Ello le permitió a China avanzar en términos geoeconómicos e incluso incorporar a Japón en la NRS. Este nuevo momento político mundial se vio reflejado en la cumbre del Foro de la Franja y de la Ruta realizado en mayo de 2017 al que asistieron más de 1200 delegados de 130 países y 29 jefes de Estado<sup>166</sup>, junto con 70 organizaciones internacionales. El Foro también, así como el protagonismo de otros países como Rusia, permite presentar la NRS con un carácter de mayor multilateralidad, atendiendo a las críticas de bilateralidad de la iniciativa china. De esta manera se abre un escenario impensado hasta hace poco tiempo, con la crisis de poder en occidente

---

<sup>163</sup> Como muestra de la mirada estratégica preocupada de los actores dominantes del polo de poder angloamericano podemos citar al editor del Financial Times, Martin Wolf: “Cuando China mira hacia el futuro, imagina una era en la que la gran masa terrestre de Eurasia se convertirá en el fulcro vital del poder global. ¿Y adivina quién será la pieza fundamental de Eurasia? (...) Zbigniew Brzezinski, el ex asesor de seguridad nacional del presidente Jimmy Carter, quien hasta su muerte este año fue el pensador estratégico más perspicaz de Washington, ya hace tiempo había comprendido el significado de lo que él llamaba el ‘supercontinente axial’. Escribió alrededor de 1997: ‘Una potencia que dominara a Eurasia ejercería una decisiva influencia sobre dos de las tres regiones económicamente más productivas del mundo, Europa occidental y Asia oriental. Lo que suceda con la distribución del poder sobre la masa eurasiática será de importancia decisiva para la primacía global y para el legado histórico estadounidense’”. Martin Wolf, “El tren de Asia Central es uno de los ejes de la ambición global de China”, *Financial Times*, 25 de julio de 2017.

<sup>164</sup> Sputnik, “China, ¡Muévete! India considera su propia 'Ruta de la Seda', invita a Irán a unirse”, 3 de agosto de 2017.

<sup>165</sup> Ver en este sentido el artículo de Emily Tamkin y RobbieGramer, “Tillerson Knocks China, Courts India Ahead of South Asia Trip”, *ForeignPolicy*, 18 de octubre de 2017.

<sup>166</sup> Polonia, Hungría, Serbia, Grecia, Italia, España, Etiopía, Pakistán, Sri Lanka, Mongolia, Camboya, Malasia, Fiji, Myanmar, Filipinas, Vietnam, Indonesia, Laos, Kenia, Rusia, Bielorrusia, Kazajistán, Uzbekistán, Kirguistán, Turquía, República Checa, Suiza, Argentina, Chile.

(tanto en Estados Unidos como en la tambaleante Unión Europea), que puede resultar una oportunidad para la consolidación de una nueva correlación de fuerzas a escala mundial.

## REFLEXIONES FINALES

En principio debe decirse que la iniciativa de la NRS aparece como una respuesta a la estrategia globalista en Eurasia y a la agresividad belicista instrumentada desde Occidente, con conducción de los Estados Unidos. Y se profundiza frente a la nueva estrategia americanista y unilateral del gobierno de los Estados Unidos, más centrada en la “guerra comercial” y la disputa militar convencional que agudiza las tensiones con sus propios aliados. Dicha respuesta busca cambiar los ejes de la disputa hacia la creación de infraestructura y la integración regional, para avanzar en la consolidación del poder económico de China. De esta manera, el gigante asiático se posiciona como un actor capaz de desafiar la supremacía occidental vigente desde hace dos siglos, consolidada recientemente luego de la caída del Muro de Berlín y el unipolarismo estadounidense. Además, con la NRS China puede expandir su influencia, resolver sus excesos de sobre-acumulación y sobrecapacidad de producción y romper el cerco envolvente que la rodea, desde una estrategia continental junto con Rusia.

En esta paciente construcción de un polo de poder alternativo, clave interpretativa de la transición histórica en marcha, se tejen alianzas que habían fracasado durante la Guerra Fría. En su momento, las divergencias estratégicas entre la cúpula soviética y la conducción de la China maoísta fueron aprovechadas por Estados Unidos, a través de lo que se conoció como la “diplomacia del ping pong”. Pero ha corrido mucha agua bajo el puente, algo a lo que Estados Unidos deberá adaptarse, apelando a otras herramientas de intervención. Los propios intelectuales del poder geopolítico estadounidense advierten sobre esta situación:

“Estados Unidos también debe ser consciente del peligro de que China y Rusia formen una alianza estratégica. Por esta razón, Estados Unidos debe tener cuidado de no actuar hacia China como si fuera un subordinado: esto prácticamente garantizaría un vínculo más estrecho entre China y Rusia”. Zbigniew Brzezinski y Paul Wasserman, *New York Times*, 20 de febrero de 2017<sup>167</sup>.

De todos modos, la advertencia llega tarde, porque la propuesta de la NRS es el mejor indicio de que esa alianza estratégica ya existe, y se está consolidando.

Uno de los interrogantes que se desprende de este panorama tiene que ver con las ventajas que obtendría Rusia en el mediano y largo plazo al sumarse a la iniciativa de la NRS. Entre las posibles respuestas se encuentran un mayor mercado para sus hidrocarburos, al contar con una salida directa al Pacífico y al sudeste asiático. En el plano político, su participación es coherente con el resto de las iniciativas en conjunto con China, que significa el respaldo implícito frente a sus encontronazos con la Unión Europea y la OTAN en el frente occidental. Se trata de un escenario de disputa que está lejos aún de cerrarse, y que puede recrudecerse ante el avance de las fuerzas nacionalistas y filofascistas en varios de los países de la UE.

En principio se puede sostener que se da un acoplamiento de Rusia a la estrategia china de penetración del continente euroasiático. Cabe preguntarse si esto revertirá o agravará su condición de país semi-periférico, en términos económicos, frente a los principales centros de acumulación global. Un primer escenario posible es el de una profundización de su perfil exportador de materias primas. Un segundo escenario, más difícil de concretar en el corto plazo, es que el atarse a la locomotora china le permitirá a la economía rusa cerrar la brecha tecnológica y

---

<sup>167</sup> Traducción propia del original en inglés.



atraer/realizar inversiones que modernicen su aparato productivo, superando las contradicciones estructurales inherentes a su condición de país que ha sufrido la involución periférica descrita anteriormente. Sin duda, una de las claves será la capacidad de las élites rusas, crecidas al calor de las privatizaciones fraudulentas de los años noventa y con prominente sesgo rentista en su comportamiento, de encabezar un proceso de diversificación productiva que les dé vigor a los intentos de integración económica realizados hasta ahora. Otra clave es el propio Estado ruso y sus Fuerzas Armadas, muy fortalecidos en los últimos años, interviniendo directamente en el desarrollo de las fuerzas productivas nacionales a través de las empresas estatales.

Vale la pena retomar la cita del comienzo a Mackinder, que previó la potencialidad de la conformación de un bloque de poder que articule el área pivot con un frente marítimo sobre el Pacífico. El estudioso británico fue capaz de vislumbrar que un escenario de esta naturaleza supone un vuelco en la correlación de fuerzas a nivel mundial. Lo que este teórico de la geopolítica no pudo anticipar es que serían los propios estados que ocupan estas regiones, y no potencias extranjeras, hoy en una situación de retroceso en su peso internacional (como Japón), las que encabezarían este proceso que puede reconfigurar el balance de poder del siglo XXI.

## BIBLIOGRAFÍA

- Añorve Añorve, D. (2016). "La anexión de Crimea: una respuesta a la crisis demográfica de la Federación Rusa". *Foro Internacional* 225, LVI, 2016 (3), pp. 578-613.
- Bonet, P. (2011) "La migración a Rusia: entre la necesidad y el rechazo". *Boletín Elcano* nº 136.
- Brzezinski, Z. (1998). *El gran tablero mundial. La supremacía estadounidense y sus imperativos geoestratégicos*. Buenos Aires: Paidós.
- Clinton, Hillary (2011): "America's Pacific Century", en *Foreign Policy*, octubre 2011. En línea en <http://foreignpolicy.com/2011/10/11/americas-pacific-century/> (consultado el 10/11/2014).
- Cue Mancera, A. (2014) "La federación rusa y la crisis de Ucrania". *El Cotidiano* nº 186, julio-agosto 2014. Ciudad de México, UAM – Azcapotzalco.
- Descamps, P. (2011) "Rusia enfrenta el vacío". *Le Monde Diplomatique*, nº148.
- Dirmoser, Dietmar (2017) "La Gran Marcha china hacia el oeste", en *Nueva Sociedad*, nº 270, julio-agosto de 2017, pp. 27-39.
- Jovaní Gil, C. (2014) "El nacionalismo ruso y sus visiones geopolíticas de Eurasia". *Geopolítica(s)* vol 5, nº 2, pp. 165-206.
- Gorbaneff, Y. (2015). "La integración euroasiática como proyecto nacional para Rusia". *Revista Análisis Internacional*, vol 6, n.º 2, pp. 263-273.
- Lévesque, J. (2013) "Rusia vuelve a la escena internacional". *Ventana a Rusia*, 1/12/1013.
- Mackinder, H. (2010) "El pivote geográfico de la historia". *Geopolítica(s)* vol 1, nº 2, pp. 301-319.
- Mackinla y Ferreirós, A. (2011), "Las ambiciones marítimas de China", *Documentos de Opinión* nº06, Instituto Español de Estudios Estratégicos, pp. 1-9.
- Marcu, S. (2007) "La geopolítica de la Rusia postsoviética: desintegración, renacimiento de una potencia y nuevas corrientes de pensamiento geopolítico". *Scripta Nova*, vol. XI, nº 253. Barcelona, Universidad de Barcelona.
- Merino, Gabriel E. (2016) "Tensiones mundiales, multipolaridad relativa y bloques de poder en



una nueva fase de la crisis del orden mundial. Perspectivas de América Latina”, en *Geopolítica(s)*, vol. 2, nº 7, Universidad Complutense de Madrid, p. 201-225.

Merino, Gabriel E. (2018), “Los tratados comerciales y las luchas globales en la era Trump”, en *Realidad Económica*, N° 313, IADE, pp. 9-40.

Parra Pérez, Águeda (2017) “OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China”, *Documentos de Opinión*, Instituto Español de Estudios Estratégicos.

Sánchez Ramírez, P. T. (2016). “La nueva estrategia geopolítica global de Rusia y la reorientación de su política exterior hacia la región de Asia durante los años 2014 y 2015”. *CONfines*, año 12, n.º 22, pp. 101-121.

# Desafíos y oportunidades de la Nueva Ruta de la Seda para América Latina

## 一带一路倡议给予拉丁美洲的挑战与机遇

Solange Seijas – Vicente Teruggi 索朗赫·塞哈斯, 文森特·特鲁吉

### RESUMEN

El presente trabajo pretende visibilizar la importancia de la inclusión de América Latina en una de las iniciativas de infraestructura y conectividad más grande del mundo como es la BRI, y la gran oportunidad que posee la región para reforzar las relaciones con la República Popular China, logrando un mejor posicionamiento en toda la región de Asia Central para generar nuevas oportunidades para los sectores productivos locales y regionales.

本文尝试阐明拉美参与一带一路这样一个世界最大的基础设施与联通倡议的重要意义, 并阐述拉美区域现有的加强与中华人民共和国关系的巨大机遇, 这一机遇也会让拉美在中亚区域获得有利位置, 为其本土和区域生产部门带来新的机会。

### INTRODUCCIÓN

La iniciativa *Belt and Road*, -conocida mundialmente como BRI, por su sigla en inglés- pretende modernizar, vitalizar y asegurarse el desarrollo y crecimiento ordenado de la República Popular China como país, pero también potenciar el vínculo estratégico con toda la región donde tiene alcance la mayor iniciativa de infraestructura a escala global.

El objetivo del presente trabajo es analizar y describir las oportunidades que tiene América Latina en general y la Argentina en particular en una inserción inteligente, ordenada y estratégica en la iniciativa BRI (*Belt and Road Initiative*); para esto, y solo a los fines metodológicos, optamos por desarrollar tres aspectos que creemos relevantes para abordarlos: a) los lineamientos generales y estratégicos de China para la región; b) el significado y alcance de la BRI; y c) las oportunidades para potenciar vínculos entre ambas regiones.

Para poder analizar el rol que ocupa América Latina en las decisiones de la República Popular China en materia de política exterior, debemos remitirnos a la última publicación del *Libro Blanco para América Latina* (2016), en el que la República Popular China fijó una serie de lineamientos y estrategias para potenciar el vínculo entre nuestra región y el gigante asiático.

Posterior a la visita del Presidente Xi Jinping a Perú, Chile y Ecuador a fines de 2016, la República Popular China emitió su nuevo documento global para las relaciones con América Latina y el Caribe. Vale decir que este es el segundo Libro Blanco, de políticas para la región, ya que su antecedente es de 2008.

En el documento del año 2016 podemos encontrar una serie de directrices que fijan el rumbo

que debe tomar la relación entre la República Popular China y América Latina desde distintas ópticas como la política, la económica, las relaciones internacionales, la cuestión social, cultural, educativa, y otras. A los fines del presente documento vamos a mencionar solo algunos aspectos que creemos relevantes a fin de resaltar las oportunidades que tenemos como región en la inserción de nuestro país en la dinámica global con características chinas.

En términos de política interna de la República Popular China, el proyecto del BRI, supone un pilar central en la idea de rejuvenecimiento de la nación china, esta idea de restaurar la grandeza pasada del estado chino ha sido un elemento prominente y formativo en las últimas generaciones de líderes del Partido Comunista Chino.

Los postulados referidos a la idea de rejuvenecimiento o revitalización de la nación china puede rastrearse hasta comienzos del siglo XX<sup>168</sup>, luego cayeron en desuso a mediados del mismo siglo con el ascenso del liderazgo de Mao Zedong y la Revolución Cultural.

Durante la década del '70, se produjo uno de los fenómenos sumamente interesantes ya que se produce una progresiva caída de los elementos ideológicos marxistas característicos de la época de Mao, y se comenzó a trabajar nuevamente sobre la idea de engrandecimiento de la nación china. Pero será hasta hace poco tiempo que la idea fue explicitada de forma contundente por el actual presidente de República Popular China, Xi Jinping cuando planteo el concepto de “sueño chino”.<sup>169</sup>

El proyecto BRI, en tanto supondría, una obra de infraestructura colosal destinada a interconectar no solo a la República Popular China sino a toda Eurasia, constituye una parte integral de dicho Sueño Chino en la medida en que, como señala el académico chino Ze Yicheng (2010) ya que existe una estrecha conexión entre la idea de rejuvenecimiento de la nación y la idea de convertirse en una superpotencia mundial.

Partiendo de la idea abordada sobre el rejuvenecimiento relacionada al ascenso de la República Popular China como superpotencia mundial, comprendemos que el sentido del BRI, es mucho más que una forma de acrecentar el comercio en el viejo continente, sino que es un vehículo para los intereses chinos de convertirse en una superpotencia mundial.

En este sentido debemos destacar que la República Popular China tiene como objetivo arribar a mitad del siglo -fecha que se celebrara los dos centenarios- con una economía estable, desarrollada y próspera; una sociedad civilizada y armoniosa y habiendo consolidado décadas de crecimiento social y lucha contra la pobreza.

En materia de política exterior hacia la región, la República Popular China impulsa un marco amplio de cooperación con los países latinoamericanos, buscando puntos de convergencia en el escenario global. Es así que también, está interesada en consolidar el principio de una sola China, cuestión fundamental para la dirigencia oriental a la hora de desarrollar sus relaciones con los diversos países del mundo y en particular con la región latinoamericana, ya que nuestro continente alberga la mayor cantidad de naciones que aún siguen reconociendo a Taiwán como nación independiente.

La agenda que le propone la República Popular China a América Latina es amplia, diversa y abarca múltiples esferas de trabajo, desde la inversión y cooperación financiera, el comercio, la

---

<sup>168</sup> Fue en 1932 cuando la revista *The Eastern Miscellany* invitó a varios intelectuales a que plantearan sus expectativas e ideas para la recuperación de la grandeza de la nación China, la revista recibió una enorme cantidad de respuestas de diversos intelectuales con ideas que iban desde aspectos económicos, políticos, culturales, etc.

<sup>169</sup> Para más información: [http://www.nytimes.com/2013/06/05/opinion/global/xi-jinpings-chinese-dream.html?pagewanted=all&\\_r=0](http://www.nytimes.com/2013/06/05/opinion/global/xi-jinpings-chinese-dream.html?pagewanted=all&_r=0)

energía y recursos, obras de infraestructura, agricultura, manufactura, innovación científico-técnica y tecnología informática, hasta educación, salud, cultura y deporte.

La administración china formuló un marco conceptual de cooperación y vinculación con América Latina sintetizado en 1+3+6, que significa:

- Un programa: Plan de cooperación China-CELAC 2015-2019;
- Tres motores: comercio, inversión y cooperación financiera;
- Seis ejes: energía, recursos naturales, construcción de infraestructuras, agrícola, manufactura, e innovación en tecnología y tecnología informática.

Este marco de vinculación desarrollado por la administración china para relacionarse con América Latina, se implementaría en una estrategia de tres tiempos:

- Primero: construir conjuntamente los tres canales de logística, electricidad e información para lograr la interconexión continental de América del Sur;
- Segundo: lograr la interacción favorable entre las tres partes (empresas, sociedad y gobierno) según las leyes del mercado;
- Tercero: ampliar los tres canales de financiamiento (fondos, créditos y seguros) en los proyectos de cooperación.

La República Popular China está cambiando la dinámica del comercio y del poder a nivel mundial, a partir de una de las principales iniciativas de alcance global, más conocida como la *Nueva Ruta de la Seda*, simplificado en la sigla BRI.

Esta iniciativa fue presentada en el año 2013 por el presidente chino Xi Jinping con el objetivo de recrear la milenaria Ruta de la Seda, enmarcándose dentro del XIII Plan Quinquenal (2016-2020). En este sentido se convirtió en una prioridad para la gestión china a fin de lograr el gran “sueño chino”, motor ideológico y bastión cultural de la presidencia de Xi Jinping.

Tal como lo señala el académico inglés Peter Nolan (2014), la construcción de obras hidráulicas fue un elemento característico del estado chino en el periodo imperial. Sin embargo, durante el siglo XX la inversión en infraestructura se complejizó sustancialmente. La política de inversión en infraestructura continuó luego de la revolución del '49, potenciándose la inversión en rutas, electricidad, transporte público creciendo exponencialmente en los últimos veinte años. Es así que la iniciativa del BRI se enmarca en dicha tradición del estado chino que ha sido un eje transversal a lo largo de su historia. A esto se le suman los avances en tecnología de transporte por tierra de las últimas décadas, los cuales permiten hacer del proyecto de revitalización -y significativa ampliación- de la ruta de la seda un proyecto viable el cual incrementaría el comercio de bienes entre República Popular China y Europa.

En este sentido podemos afirmar que la República Popular China tiene la intención de construir un escenario global a largo plazo, donde América Latina tiene grandes oportunidades de plantear una cooperación *win-win*, soñando un escenario donde se logre trascender la posición de “proveedora de materias primas”. Es así que el principal desafío que enfrenta América Latina en el vínculo con la República Popular China radica en la necesidad de poder hacer sinergia entre ambas regiones evitando la reprimarización de las economías latinoamericanas.

El BRI está integrado por la República Popular China más 27 naciones como Belarús, Camboya, República Checa, Vietnam, Uzbekistán, Turquía, Suiza, Sri Lanka, España, Serbia, Rusia, Polonia, Filipinas, Pakistán, Myanmar, Mongolia, Malasia, Indonesia, Laos, Kenia, Etiopía, Fiji, Grecia, Kazajstán, Italia y Hungría.

Si bien son muchos los objetivos que se pueden analizar, podemos resumir que en materia económica, pretende derribar todo tipo de barrera en el comercio entre Europa y Asia, potenciando así el comercio de mercaderías chinas hacia Europa y el resto de Asia en menos tiempo y a menores costos, consolidar rutas estables y seguras para el abastecimiento de las materias primas necesarias para el incansable crecimiento de la economía china, como así también proveer de desarrollo y crecimiento a las regiones y provincias más postergadas del interior de la República Popular China.

En un sentido intrínseco, también es deseo del gobierno chino trascender y salir de la categoría de vendedor de manufacturas baratas, para posicionarse como un vendedor de tecnología, innovación y valor agregado. En tal sentido se está trabajando fuertemente para cambiar el rótulo dominante en la sociedad occidental.

A la fecha se han adherido a la iniciativa más de 58 países sobre los 68 socios potenciales de todo el mundo, incluyendo a potencias europeas como Francia, Alemania y Reino Unido. Argentina y Chile dieron el presente en la firma del compromiso con la iniciativa en mayo de 2017.

En este sentido la mayor iniciativa a nivel global impulsada por la administración china tiene una primera etapa que une la República Popular China con Pakistán, Afganistán, Turquía, Moscú, Kazajistán, Turkmenistán, Kirguistán, Uzbekistán y Tayikistán, hasta llegar al corazón de Europa (ver figura 1). Para la realización de esta etapa se han utilizado carreteras y redes ferroviarias existentes, además de construir nuevas. En una segunda etapa esta iniciativa pretende llegar a África y América Latina a través de los corredores marítimos.



Figura 1: alcance de los corredores de la BRI. Fuente: Instituto Mercator de Estudios de China

Siguiendo la línea planteada por Parra Pérez (2017), podemos afirmar que la BRI va a cambiar sustancialmente la forma de cooperación económica entre Occidente y Oriente ya que la extensa ruta de carreteras, obras de infraestructura, puertos, vías férreas y todo tipo de conectividad en materia energética cambiará el equilibrio de poder en la región.

En términos estadísticos, esta iniciativa representa el 55% del PBI global, donde interviene el 35% del comercio mundial, alcanzando al 70% de la población mundial (algo así como 4,4 miles de millones de personas).

Actualmente, los países incorporados a la iniciativa han manifestado gran entusiasmo por participar. Hasta Japón ha decidido incorporarse luego de analizar en profundidad los alcances del giro de la política exterior norteamericana conducida por su presidente, Donald Trump.

En este sentido el desarrollo de la iniciativa del BRI es un proceso que posee un fuerte componente geopolítico referenciados hipotéticamente cuatro ejes fundamentales: el posicionamiento de la República Popular China como una alternativa a la hegemonía económica y financiera de Estados Unidos, el fortalecimiento de la presencia la República Popular China en el pacífico frente a los países del ASEAN, Japón y Estados Unidos, la consolidación de la presencia la República Popular China en Asia Central ocupando un vacío dejado por la URSS luego de 1991, brindar una opción comercial viable a la Unión Europea frente a los mercados del atlántico, mejorando así las relaciones entre los países de la Unión Europea y la República Popular China en el marco de una estrategia de cooperación a largo plazo.

En este mismo orden de ideas, desde una perspectiva geopolítica y siguiendo los postulados de la académica norteamericana Theresa Fallon (2015), donde señala que la influencia de la geopolítica es sustancial en la planificación del BRI, recordando los viejos postulados del geógrafo inglés Halford John Mackinder cuando en 1919 dio a luz a la Teoría del Heartland para resumir la importancia geoestratégica del espacio continental de Eurasia como una isla mundial, resaltando la relevancia de poder contener y administrar esa zona estratégica.

Esta misma autora también agrega la importancia de reconocer distintos actores de relevancia internacional y geopolítica que están involucrados de forma directa en el alcance del BRI, los cuales a su vez poseen una relevancia política para Beijing: Rusia, la región de Asia Central, Europa, India/Paquistán y Japón, a esta última serie de países se les podría anexar los miembros de la ASEAN como un sexto grupo de actores independientes.

De esta forma, los nexos comerciales son una parte relevante de la implícita disputa geopolítica entre la República Popular China y Estados Unidos, en relación a una expansión de esferas de influencia en el escenario internacional. Paradójicamente, los lazos comerciales entre estas dos potencias, son tan estrechos y últimamente se han acrecentado los hostigamientos basados en un falso proteccionismo comercial. A pesar de ello, la disputa asociada a mega-acuerdos, es tangible, siendo la interrogante, cuál de las dos estrategias de vinculación, será la que prevalezca, o si son ambas compatibles entre sí, y pueden coexistir.

De esta manera, mientras en lo comercial, la República Popular China está estructurando una relación más cooperativa con sus socios, declarándose como un igual respecto de los países en vías de desarrollo, apoyando con fondos de inversiones y préstamos de bajo interés.

En este sentido BRI, que representa ya de por sí una gran iniciativa de conectividad no solo generará grandes oportunidades para las empresas chinas, sino también para el resto de los países y empresas que entiendan que tienen grandes oportunidades en los nuevos mercados que se abrirán a nivel mundial, ya que los múltiples corredores tienen como objetivo no solo recrear las antiguas rutas milenarias, sino que revitalizarán y conectarán regiones del mundo que debido a la geografía no están conectadas, potenciando el desarrollo de las zonas más prosperas de la República Popular China (este), con las zonas más postergadas (oeste/interior).

En tanto Xie Wenzhe (2017) señala que es posible avanzar sobre la idea de que la integración entre la República Popular China y América Latina tendrá sus puntos de partida en áreas estratégicas como transporte, energía, comunicación como focos prioritarios y comunes de la integración de la infraestructura.

Es por ello que se puede proyectar dos dimensiones de la BRI para América Latina: por un lado, una proyección natural de la iniciativa a través de los corredores marítimos y por el otro, una



proyección de la infraestructura necesaria para la Franja y la Ruta. Esto lo confirma el Foro China-Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC)<sup>170</sup> ya que este marco ha sido ideal para el desarrollo de la cooperación en la construcción de infraestructura entre China y América Latina, el cual ha mostrado un gran desarrollo en los últimos años.

Como se puede observar en el siguiente gráfico (figura 2), gran parte de las obras necesarias para la proyección de la BRI en América Latina están focalizadas en la creación de rutas bioceánicas para el traslado de mercaderías de un lado del continente al otro a menor costo y en menos tiempo.

Una de las obras de mayor interés para los impulsores de la BRI es la Hidrovía Paraná-Paraguay, ya que permite transportar eficientemente productos entre la Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, desde y hacia el océano Atlántico, ya que es un canal de comunicación entre toda la región.

También es de especial interés los corredores bioceánicos que le posibilitan a la Argentina y Chile conectarse hacia el Atlántico y el Pacífico, acortando los tiempos de comercialización intra y extra continente.

Esta gran iniciativa de alcance global también representa buenas oportunidades para empresas que decidan participar y que quieran agregar valor, además de mejorar la competitividad de sus productos, localizando nuevos destinos de exportación, no solamente en el vasto y diverso mercado de la República Popular China, sino también en el resto de los países que integran el acuerdo.

---

<sup>170</sup> El Foro de China-CELAC se estableció en diciembre de 2011 y abarca a los 33 países de América Latina y el Caribe. Nace con el objetivo de promover el desarrollo de la Asociación de Cooperación Integral China y América Latina caracterizada por la igualdad, beneficio mutuo y desarrollo compartido. Es una plataforma de fomento y cooperación en conjunto entre China y América Latina. Dentro del marco del Foro la parte china llevará a cabo el diálogo y la cooperación con otras organizaciones e instituciones de la región latinoamericana y caribeña según el caso para construir una red integral y equilibrada de cooperación. Ver más en: <http://www.chinacelacforum.org/>



Figura 2: obras bioceánicas en América Latina para el traslado de mercaderías. Fuente: Xie Wenze, Instituto de Estudios Latinoamericanos, Academia China de Ciencias Sociales (ILAS, CASS).

Según datos aportados por *Week In China Focus* (2016), se estima que para el año 2025 aumente el comercio por encima de los 2,5 miles de millones de dólares. Este crecimiento será más acentuado entre los países que integran la BRI por sobre el resto del mundo.

La República Popular China ofrece hoy oportunidades para ser un gran *hub* no solo de distribución sino también de generación de conocimiento y valor agregado basado en alta tecnología. Existen oportunidades para potenciar el vínculo combinando planes de investigación y promoviendo la integración entre regiones a partir del conocimiento.

Según parámetros fijados por la OCDE<sup>171</sup> (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, 2016), América Latina tiene que invertir en materia de innovación de calidad para adecuarse y obtener los beneficios de las nuevas cadenas globales de valor a fin de hacer frente a los cambios que se están generando en el mundo a partir de los nuevos parámetros de consumo a escala global.

El investigador argentino Gustavo Girado (2017), ha conceptualizado las cadenas globales de valor como una serie de acciones que tienen como objetivo la fabricación de nuevos productos en más de una economía, esto significa que tanto el desarrollo del producto como el diseño y la fabricación serán originarios de distintos países alrededor del globo. En este sentido debemos entender a las cadenas globales de valor como el resultado de la globalización del comercio a nivel mundial, lo que posibilita obtener la mayor competitividad posible de un producto o servicio.

<sup>171</sup> Es un organismo de cooperación internacional, integrado por 37 países y tiene como objetivo la coordinación de políticas económicas y sociales con el fin de maximizar su crecimiento económico y colaborar a su desarrollo y al de los países no miembros. Esta organización nuclea a países que representan el 70 % del mercado mundial

## ALGUNAS REFLEXIONES

En función de los proyectos que se presentan, resulta necesario que los países de nuestra región redefinan su estructura económica y matriz productiva basada en políticas públicas enfocadas en el desarrollo productivo, diversificando la matriz económica, potenciando las exportaciones de alimentos, servicios y turismo a fin de lograr insertarse de manera inteligente en las nuevas cadenas globales de valor.

Creemos que una asociación entre la República Popular China y América Latina enfocada en innovación, producción e investigación, si no sustentada sobre los nuevos desafíos, no solo en materia comercial, inversión financiera, sino también en materia de telecomunicaciones, respetando los desafíos ambientales.

En paralelo con el lanzamiento de la BRI, la República Popular China creó el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB), con el objetivo de financiar el desarrollo de obras de infraestructura y de conectividad necesarias a fin de favorecer el desarrollo económico en la región.

Tal como señalan los académicos norteamericanos Mike Callaghan y Paul Hubbard (2016), esta institución se trata de un banco multilateral el cual permitiría despolitizar las tensiones políticas entre los países que lo integran. Asimismo permitiría a los países más pequeños la posibilidad de obtener un mayor margen de maniobra frente a los países grandes. La República Popular China comprendió que el multilateralismo es una forma de conseguir la realización de sus proyectos políticos y económicos a la vez que se le presenta el reto de demostrar que una gobernanza multilateral en la región puede ser posible.

El AIIB ya tuvo su desembarco en América Latina con la firma del memorándum de entendimiento entre Jin Liqun (Presidente del AIIB) y Luís Alberto Moreno (Presidente del BID), a fin de trabajar de manera conjunta en temas como el cofinanciamiento para proyectos conjuntos. En dicho encuentro el presidente del AIIB, Jin Liqun, dejó en claro que: *“una mejor infraestructura en Asia permitirá que los productos de Sudamérica accedan a nuevos mercados, mientras que una mayor inversión en infraestructura sudamericana acercará naturalmente dos continentes distantes”*.

La creación de nuevas entidades bancarias y financieras de escala global, no solo nos invitan a pensar el rol que quiere ocupar la República Popular China en el nuevo mapa de la economía y finanzas a nivel mundial, sino que también está cambiando su paradigma histórico de financiamiento bilateral a un esquema institucionalizado y multilateral. Esta nueva institución bancaria ya tiene aprobados proyectos para todos los corredores de la BRI, focalizado en temas como transporte, energía, servicios, entre otros.

Por América Latina solo participaron Argentina y Chile en la firma de los principios rectores del BRI en mayo de 2017 en Beijing, donde formalizaron la incorporación al Banco de Infraestructura e Inversiones Asiático, que será el organismo que aportara el financiamiento necesario para el desarrollo del BRI, tanto para obras dentro de Asia como fuera del continente, ya que se anunciaron inversiones por más de 100 000 millones de dólares, aunque el paquete completo incluiría alrededor de 900 proyectos por 900 000 millones de dólares. Los países de la región tienen grandes oportunidades para captar financiamiento necesario para desarrollar obras de infraestructura.

El proyecto de la Nueva Ruta de la Seda u BRI, supone una iniciativa de infraestructura que responde a un interés central del estado y del pueblo chino, a saber, el resurgimiento de la República Popular China como potencia a escala global. La concreción del “sueño chino” de rejuvenecimiento o revitalización de la nación está íntimamente entrelazado con la necesidad de convertirse en una potencia que lleve el desarrollo al supercontinente euroasiático, aunque siempre bajo los intereses de Beijing. La obra, si bien continúa con una larga trayectoria de inversión en

infraestructura característica del estado chino, supone una diferencia sustancial debido a su escala, la más costosa obra de infraestructura conocida hasta hoy. Su financiamiento implica, también, un elemento novedoso como lo es la apuesta al BAII en tanto organismo multilateral que busca generar una mayor confianza en los países involucrados en el proyecto. Asimismo, esto busca demostrar también que el interés, por parte de Beijing, en demostrar que su crecimiento no supone imposición de reglas a actores más pequeños, sino que se apuesta verdaderamente a un escenario multilateral. Que efectivamente termine funcionando de dicha forma y no desde acuerdos bilaterales en los cuales Beijing pueda presionar a dichos actores, depende pura y exclusivamente de las decisiones políticas que se tomen. Es claro que los intereses que subyacen al BRI son no solo comerciales sino también geopolíticos y buscan posicionar a la República Popular China como la principal potencia, ya no solo regional sino a escala planetaria.

Particularmente para la Argentina, la participación en una de las iniciativas de infraestructura y conectividad más grande del mundo como es la BRI es una gran oportunidad para reforzar las relaciones con la República Popular China, y lograr, asimismo, un mejor posicionamiento en toda la región de Asia Central, logrando de este modo potenciar el vínculo y la proyección sobre el continente asiático, generando nuevas oportunidades para el sector productivo local y regional.

Argentina está trabajando sobre una estrategia de vinculación a fin de potenciar la dimensión bioceánica regional, mediante el diálogo constante y una agenda sistemática entre los dos principales bloques económicos de América Latina: el Mercosur y la Alianza del Pacífico. Esta decisión fue tomada por el actual presidente, Ing. Mauricio Macri, focalizando en la idea de trabajar sobre una inserción inteligente en el mundo, motivo por el que es prioritario profundizar la relación estratégica con una de las regiones más dinámicas del planeta.

Nuestro sector productivo tiene grandes e interesantes oportunidades comerciales que se potenciarán en el mercado chino —que significa un consumo que crece anualmente por sobre la media global, representada en un 58% por la clase urbana—, donde además es indispensable abastecer nichos urbanos en por ejemplo, seis megas ciudades de más de 10 millones de habitantes cada una.

El crecimiento de la República Popular China en los últimos diez años, entre otras cosas, significa que más de 400 millones de habitantes han ingresado en la clase media provocando un cambio rotundo en los parámetros de consumo, aumentando significativamente el consumo de carne, alimentos de calidad y marcas de lujo.

En todo el recorrido de la BRI existen otros nichos de mercado donde la Argentina puede desarrollar grandes oportunidades de negocios como es el mercado de productos *halal* (حلال), ya que del 2% de la población de China (30 millones de habitantes) y el 60% de la población musulmana esta en Asia, es así que nuestro país en particular tiene grandes oportunidades con el suministro de productos alimenticios, cosmética y moda pensando en mercados como Pakistán, Indonesia, Bangladesh, India, Tailandia y Vietnam.

Es necesario que los empresarios argentinos, en particular, comprendan las nuevas dinámicas del mercado como son las plataformas digitales, ya que año tras año se crean nuevos entornos digitales de venta que congrega a millones de potenciales usuarios, provocando profundos cambios en las cadenas logísticas y de abastecimiento.

En este sentido, se requiere plantear una estrategia comercial inteligente y dinámica, a fin de potenciar y aprovechar al máximo los distintos nichos de valor, poniendo el foco en las preferencias, gustos y modalidades de venta sustentada en la innovación permanente, creatividad y agregado de valor.

Los cambios del consumo en la República Popular China generan nuevas tendencias a las cuales

hay que prestar atención a fin de poder visualizar que el nuevo consumidor chino no solo elige las marcas, sino que también le pone especial atención a las bondades que el producto le aporta. En este sentido es indispensable que la nueva dirigencia empresarial y gubernamental se capacite en las nuevas tendencias del *packaging* en particular en la República Popular China y en Asia Central, resaltando la trazabilidad e inocuidad de los productos alimenticios.

Este es el punto de partida para pensar la BRI como una plataforma absolutamente dinámica, que integrada de forma positiva, puede ser un punto de partida no solo para el ingreso de productos alimenticios, sino también para nuevas experiencias como el polo, el Malbec, el fútbol y la enseñanza del idioma español a nichos de mercado aun no explorados y con alta potencialidad.

## BIBLIOGRAFÍA

- CALLAGHAN MIKE Y PAUL HUBBARD (2016) The Asian Infrastructure Investment Bank: Multilateralism on the Silk Road, en *China Economic Journal*, 9:2, 116-139, DOI: 10.1080/17538963.2016.1162970
- FALLON, THERESA (2015) The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia, en *American Foreign Policy Interests*, 37:140–147
- GARCIA, PIO (2011). La Organización de cooperación de Shanghái en la bipolaridad del siglo XXI, de XIII Congreso Internacional de ALADAA [Recuperado el 17/06/2014 en: [http://ceaa.colmex.mx/aladaa/memoria\\_xiii\\_congreso\\_internacional/images/garcia\\_pio.pdf](http://ceaa.colmex.mx/aladaa/memoria_xiii_congreso_internacional/images/garcia_pio.pdf)
- GIRADO, G. (2017). ¿Cómo lo hicieron los chinos? Algunas de las causas del gran desarrollo del gigante asiático. Buenos Aires: Editorial Astrea.
- China quiere reconstruir la "Ruta de la Seda" (29 de junio de 2017). *Diario La Nación*. Recuperado de <https://www.lanacion.com.ar/2037853-china-quiere-reconstruir-la-ruta-de-la-seda>
- En China, Mauricio Macri destacó a la Argentina como "un gran productor de alimentos" (15 de mayo de 2017). *Diario Clarín*. Recuperado de [https://www.clarin.com/politica/china-mauricio-macri-destaco-argentina-gran-productor-alimentos\\_0\\_rJbb9fvIW.html](https://www.clarin.com/politica/china-mauricio-macri-destaco-argentina-gran-productor-alimentos_0_rJbb9fvIW.html)
- HSBC (2016). Belt and Road: China's grand gambit. En *Week in China Focus*. Recuperado de [https://www.weekinchina.com/wp-content/uploads/2016/11/WiCFocus13\\_4Nov2016.pdf](https://www.weekinchina.com/wp-content/uploads/2016/11/WiCFocus13_4Nov2016.pdf)
- KISSINGER, HENRY (2012). *China*. Debate, Barcelona.
- NOLAN, PETER (2014) *State, market and infrastructure: The New Silk Road*. China Development Forum
- OCDE (2016). *Perspectivas económicas de América Latina*. Recuperado de [https://www.oecd-ilibrary.org/development/perspectivas-economicas-de-america-latina\\_20725183](https://www.oecd-ilibrary.org/development/perspectivas-economicas-de-america-latina_20725183)
- PARRA PÉREZ, A. (2017). OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China. Instituto Español de Estudios Estratégicos. Recuperado de [www.ieee.es/Galerias/fichero/docs.../DIEEEO113-2017\\_OBOR\\_China\\_AguedaParra.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs.../DIEEEO113-2017_OBOR_China_AguedaParra.pdf)
- Participación del Presidente de la Nación en el Foro 'Una Franja, Una Ruta para la cooperación internacional', que se llevará a cabo en Beijing el 14 y 15 de mayo de 2017 (s/f). Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina. Recuperado de <https://www.mrecic.gov.ar/presidente-macri-en-china-foro-obor-y-visita-de>

estado

XIE WENZE (17 de octubre de 2017). Cooperación de Construcción de Infraestructuras entre China - América Latina en el Marco de la Franja y la Ruta. En I Foro Académico de Alto Nivel Celac-China. CEPAL, Santiago de Chile.



# Zhuhai, la nueva entrada para LATAM: ¿oportunidad o amenaza?

## 珠海，拉丁美洲的新入口：机会还是威胁？

**Matías Remes Lenicov - José Quesada** 何塞·克萨达，马蒂亚斯·勒梅斯·莱尼科夫

### RESUMEN

El desafío chino no tiene límites y el concepto de la globalización es tomado seriamente al proponer la idea de “Belt and Road Initiative” (BRI), a través de la cual se propone resucitar la histórica ruta de la seda mediante la cual se conectaba Asia, África y Europa de manera terrestre para llevar a cabo las transacciones comerciales. Esta idea fue lanzada por el actual presidente chino Xi Jinping en el año 2013, reforzada en el plan quinquenal de 2015-2020 y enfatizada en el último Congreso del Partido Comunista realizado en octubre de 2017.

中国的挑战无处不在，全球化的概念也在“一带一路（BRI）”的想法提出之际被人们认真思考。借助“一带一路”这一想法，人们提出要复兴历史上在陆上连接亚洲、非洲、欧洲的丝绸之路来开展贸易。它由中国现任国家主席习近平在2013年发起，在2015-2020的五年计划得到重申，并在最近一次于2017年10月召开的中国共产党全国代表大会上被突出强调。

En este marco, China inauguró en Zhuhai un Parque de Cooperación Chino-Latinoamericano con la idea de aplicar políticas preferenciales comerciales para los países de América Latina y el Caribe y lograr un mayor acercamiento con la región. Más puntualmente, servirá como nexo para temáticas tales como comercio de bienes y servicios, comercio electrónico transfronterizo, servicios electrónicos, turismo, asesoría legal a empresas y políticas de acercamiento entre ambas regiones.

在这一背景下，中国在珠海建立了中拉经贸合作园，希望对拉美和加勒比国家施行优惠政策，大大拉近与这一地区的距离。更确切地说，其将作为枢纽服务于货物与服务贸易、跨境电子商务、电子服务、旅游、企业法律咨询和两个区域政策对接等议题。

Como complemento el gobierno chino aplicará una serie de políticas preferenciales para incentivar aún más el intercambio. Por ejemplo, habrá facilidades para establecer oficinas de representación económica y comercial de Latinoamérica a fin de facilitar las consultas de inversiones y los registros a distancia, y para las empresas que cumplan con las normas, se ofrecerá un descuento de 15% en el impuesto sobre las ganancias de las empresas. Además, los talentos especiales cualificados disfrutarán de incentivos de hasta un 40% del impuesto a la ganancia personal, y se ofrecerán franquicias o exenciones de aranceles a los equipos importados para la producción e investigación científica.

作为补充，中国政府还将采取一系列优惠政策进一步促进贸易。例如，会有一些便利措施如设立拉美经贸代表办公室以方便投资咨询和远程登记，又如对于那些达到标准的企业将会提供按15%征收的企业所得税优惠。此外，经认定的特殊人才者将享受最高40%的

个人所得税奖励，中国还会向用于生产科研的进口设备提供保税或免税。

Esta iniciativa, a simple vista parece ser por demás tentadora. ¿Pero cuál es el real incentivo y los beneficios que tendrán los países latinoamericanos? ¿Es lo mismo la relación y beneficios que pueden tener los países de América Pacífico con acuerdos tipo TLC y los del Atlántico con acuerdos geoestratégicos tipo ad hoc?

这一倡议，简单看上去是非常有吸引力的。但是，拉美国家将真正获得的是什么激励与实惠呢？拥有自由贸易条约类协议的太平洋沿岸美洲国家与拥有专门性地缘政治类协定的大西洋沿岸美洲国家在其中所具有的关系和利益会相同吗？

Aquí se intentará mostrar que esta nueva puerta de vinculación entre Latinoamérica y China presenta oportunidades y amenazas. En el caso particular de Argentina, que vende al mundo productos agropecuarios, pero tiene un importante entramado productivo, empresas transnacionales, y mayor nivel innovativo que el resto de Latinoamérica, es una gran oportunidad si logra ajustar ciertos rasgos de su política económica y comercial.

本文希望展示这一点：珠海中拉经贸合作园这一联系中拉的新的门户会同时带来机会与威胁。在阿根廷的个例中，阿根廷向世界出售农牧产品，但却也有着重要的生产部门、跨国企业和相比其他拉美国家更高的创新产业水准，如果阿根廷能成功地调整其经贸政策的一些特性，（珠海）对其而言会是一个重要的机会。

## INTRODUCCIÓN

En los últimos años China se ha convertido en el segundo socio comercial de América Latina y el Caribe y la tercera mayor fuente de inversión en el continente, con un monto que supera los USD 150 mil millones (Hernández, 2017).

Guangdong es la primera provincia a nivel nacional en cuanto al volumen de su economía (p.e. su PIB es mayor que el de todo México) y el comercio alcanzado un volumen de intercambio con Latinoamérica y el Caribe de USD 33.650 millones en 2016 (para considerar su magnitud, vale decir que equivale al 60% de las exportaciones realizadas por Argentina en el mismo año).

Zhuhai, ciudad portuaria en la provincia de Guangdong, está reforzando la cooperación con países de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC)<sup>172</sup>, principalmente en puntos tan importantes y diversos como turismo y ocio; comercio y logística; servicios financieros; educación; servicios tecnológicos; alimentación y medicamentos.

Por ello, en el marco de la política china conocida como "Belt and Road Initiative", Zhuhai será la puerta de entrada de todos estos ítems para la CELAC, y de esta forma fortalecer los mecanismos de cooperación en las áreas de energía, infraestructura, transporte, agricultura, finanzas, comercio, cultura, deporte, turismo y protección ambiental, entre otras.

Sin embargo, resulta por demás interesante analizar los beneficios que los países de la CELAC tendrán gracias a esta política, y si todos (y Argentina en particular) tendrán beneficios similares. Por ejemplo, no son los mismos beneficios los que puede tener un país con el que China cuenta un Tratado de Libre Comercio (TLC), como aquellos que no los tienen; no es lo mismo el beneficio que pueden tener países con exportaciones de origen extractivo, que aquellos que apuntan a

---

<sup>172</sup> La [Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños \(CELAC\)](#), fue creada en Caracas, en el marco de la III Cumbre de América Latina y el Caribe sobre Integración y Desarrollo (CALC) y de la XXII Cumbre del Grupo de Río, reunidas los días 2 y 3 de diciembre de 2011. Se define a la CELAC como un "mecanismo representativo de concertación política, cooperación e integración de los Estados latinoamericanos y caribeños y como un espacio común que garantice la unidad e integración de nuestra región".

una industrialización tardía (Narodowski y Remes Lenicov, 2012). Por lo cual, resulta clave comprender esta política implementada por China, y cuáles serán los beneficios reales con los que contaremos desde este lado del planisferio.

## **LA NUEVA POLÍTICA CHINA: BELT AND ROAD INICIATIVE (BRI) Y LA INSERCIÓN DE LATINOAMÉRICA**

En la década de los '80, China inició una activa política de apertura comercial en el sector industrial, en busca de incrementar sus exportaciones. A partir de allí el gobierno chino creó varias Zonas Económicas Especiales (ZEE) con el objetivo de exportar y de integrar los nuevos productos, procesos y empresas al resto del aparato productivo chino y promover su modernización, así como vincularlo con los mercados manufactureros globales. En China, el primer paso fue crear tres ZEE en torno a ciudades cercanas a Shanghái, Macao y Hong Kong. Su éxito no solo abrió la puerta a la integración de las colonias de Hong Kong (1997) y Macao (1999), sino que favoreció el desarrollo de Shanghái y la expansión del modelo a lo largo de la costa del país.

Por otra parte, China estableció su primera Zona de Libre Comercio (ZLC) en Shanghai en 2013, seguida de otras tres de nivel provincial en Tianjin, Fujian y Guangdong. Actualmente estas nuevas ZLC han elevado el número total de zonas en el país a 11. Su objetivo de estas es fortalecer los vínculos económicos entre China, el resto de Asia, Oriente Medio, África, Europa y otras regiones del mundo, mediante el desarrollo de varios corredores económicos, tanto terrestres como marítimos, así como promover el desarrollo económico en los distintos países y regiones participantes.

A medida que la globalización económica toma fuerza y el libre comercio internacional afronta distintos desafíos, se ha vuelto común que los países recurran a la firma de tratados de libre comercio (TLC) bilaterales o regionales con el fin de eliminar las barreras comerciales y de inversión, y fomentar la economía regional. Buscando adaptarse a las nuevas tendencias económicas globales e impulsar la nueva etapa de apertura hacia el exterior, China ha hecho especial énfasis en la creación de zonas de libre comercio. De conformidad con el principio básico de mutuo beneficio y el "todos ganan", el país viene desarrollando estas zonas con miras a promover el crecimiento mutuo con el resto de países y regiones del mundo.

El proceso de apertura comercial de China es mayoritariamente bilateral, y con varios países ha culminado en tratados de libre comercio. Así, hasta la fecha, China ha firmado formalmente 14 Tratados de Libre Comercio (TLC) con 22 países y regiones. El primero de ellos fue el Acuerdo de Asociación Económica Más Estrecha (CEPA, por sus siglas en inglés), suscrito entre la parte continental de China, Hong Kong y Macao, como tres economías arancelarias independientes. China también ha firmado TLC con Chile, Pakistán, Perú, Costa Rica y Corea del Sur, países en vías de desarrollo y economías emergentes, y con Nueva Zelanda, Singapur, Islandia, Suiza y Australia, naciones desarrolladas. Nueva Zelanda fue el primer país desarrollado en firmar un TLC con China, e Islandia, el primer europeo. Actualmente, el Tratado China-ASEAN es el único TLC regional al que pertenece China, y el Acuerdo Marco de Cooperación Económica (ECFA, por sus siglas en inglés) trazó la línea bajo la cual China y Taiwán, como dos economías distintas, llevarán a cabo sus negociaciones sobre el TLC.

Además de los tratados mencionados, China también está impulsando negociaciones para fundar nuevas zonas de libre comercio, incluidas la Asociación Económica Integral Regional (RCEP, por sus siglas en inglés) y las zonas de libre comercio con el Consejo de Cooperación del Golfo (CCG), con Noruega, Japón, Corea del Sur, Sri Lanka, Maldivas y Georgia.

En el mes de septiembre de 2013, el presidente Xi Jinping anunció el ambicioso proyecto geopolítico - económico de interconectividad transfronteriza más conocido como la iniciativa Belt

and Road Initiative (Iniciativa Franja y Ruta), que se inspira en la antigua Ruta de la Seda de vínculo comercial y cultural entre Oriente y Occidente de hace más de dos mil años. Esta iniciativa está compuesta por una ruta terrestre, conocida como Silk Road Economic Belt (Cinturón Económico de la Ruta de la Seda) y una ruta marítima del Siglo XXI, denominada 21st-Century Maritime Silk Road (Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI), estableciendo una interconectividad entre China, Euroasia, Oriente Medio, Europa y África. Sin embargo, el proyecto no se limita a la Ruta de la Seda, sino que permanece abierta a todos los países y organizaciones que deseen cooperar (Parra Pérez, 2017).

La decisión de Barack Obama de excluir a China del Acuerdo de Asociación Transpacífica (TPP) para asegurar su dominio regional fue lo que impulsó al presidente Xi Jinping a iniciar el proyecto de la Franja y la Ruta. El proyecto integra a más 60 países, el 75% de las reservas energéticas del mundo, el 70% de la población mundial y generaría el 55% del PIB mundial (Casado, 2017). El proyecto estima un costo de U\$S 1 trillón y que se llevará cabo en las próximas tres décadas, culminando en el año 2049, siendo una fecha en la que cumple el centenario de la fundación de la República Popular China (Garzón, 2017).

Su objetivo es fortalecer los vínculos económicos entre China, el resto de Asia, Oriente Medio, África, Europa, Latinoamérica y otras regiones del mundo, mediante el desarrollo de varios corredores económicos, tanto terrestres como marítimos, así como promover el desarrollo económico en los distintos países y regiones participantes.

En el caso de la Franja Económica de la Ruta de la Seda por ejemplo, se espera que promueva el desarrollo de las regiones interiores de China, así como de los países de Asia Central, al mejorar su conectividad con los mercados de Asia-Pacífico y de Europa. La ejecución de esta iniciativa demandará una fuerte inversión en infraestructura, incluyendo carreteras, ferrocarriles, puertos y otras obras, a ser ejecutadas entre China y los demás países interesados. Los distintos proyectos contemplados en el marco de esta iniciativa tendrán un impacto sobre una población de 4.400 millones de personas que habitan en 65 países.

Por otra parte, la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI incluye la construcción de un conjunto de puertos y otras obras costeras en Asia Oriental y Meridional, África Oriental y el Mediterráneo. Es una estrategia de apertura exterior integral. China lleva invertido más de USD 50 mil millones en la construcción de líneas ferroviarias, carreteras y puertos en diversos países. Ha creado las instituciones pertinentes para la financiación de los proyectos de infraestructura, tal es el caso del Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura (BAII) que inició operaciones con un capital autorizado de USD 100 mil millones y el Fondo de la Ruta de la Seda con un capital inicial de USD 40 mil millones. También están involucrados el Banco de Desarrollo de China (CDB) y el Banco de Exportación e Importación de China (EXIM), que ya han entregado USD 200 mil millones en préstamos en Asia y África. Otros prestatarios tales como la Asian Infrastructure Investment Bank, el China-ASEAN Investment Cooperation Fund y el China-Eurasia Economic Cooperation Fund entre China y Eurasia pueden también financiar proyectos relacionados con la iniciativa en cuestión, aunque su alcance y marco de referencia es más amplio (Casarini, 2016).

Si bien el nuevo modelo para China fue un éxito, en sus inicios estuvo rodeado de escepticismo debido al riesgo que entrañaba. Como se mencionó en párrafos anteriores, el primer paso fue crear tres zonas económicas especiales en torno a ciudades cercanas a Shanghái, Macao y Hong Kong. Su éxito no solo abrió la puerta a la integración de las colonias de Hong Kong (1997) y Macao (1999), sino que favoreció el desarrollo de Shanghái (entonces la ciudad china con mayor inversión extranjera) y la expansión del modelo a lo largo de la costa del país. El intento de seducir a las autoridades de Taiwán (también conocida como República de China) ante una hipotética unificación de las dos chinas en un único país estuvo subyacente a lo largo de todo el proceso.

El proyecto BRI se inserta América Latina como resultado de financiamiento en infraestructura en un rango de USD 170 a USD 260 mil millones durante la próxima década, y varios países han señalado su interés de desarrollar mega-proyectos de infraestructura transfronteriza que vincule a la región con China. Existen varios proyectos alineados a esa estrategia, como por ejemplo el tren bi-oceánico (Brasil-Perú), el Túnel de Aguas Negras (Argentina-Chile), la reconstrucción y equipamiento del ramal ferroviario de Argentina y la propuesta de Chile de la construcción de un cable de fibra óptica Tras-Pacífico. Además, Brasil, Argentina, Bolivia, Chile, Perú y Venezuela han presentado sus aplicaciones para ser miembros del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII). Todos estos países deben cumplir con una serie de requisitos previstos en los Artículos de Constitución del BAII hasta diciembre de 2018 para poder acceder al dicho financiamiento (Garzón, 2017).

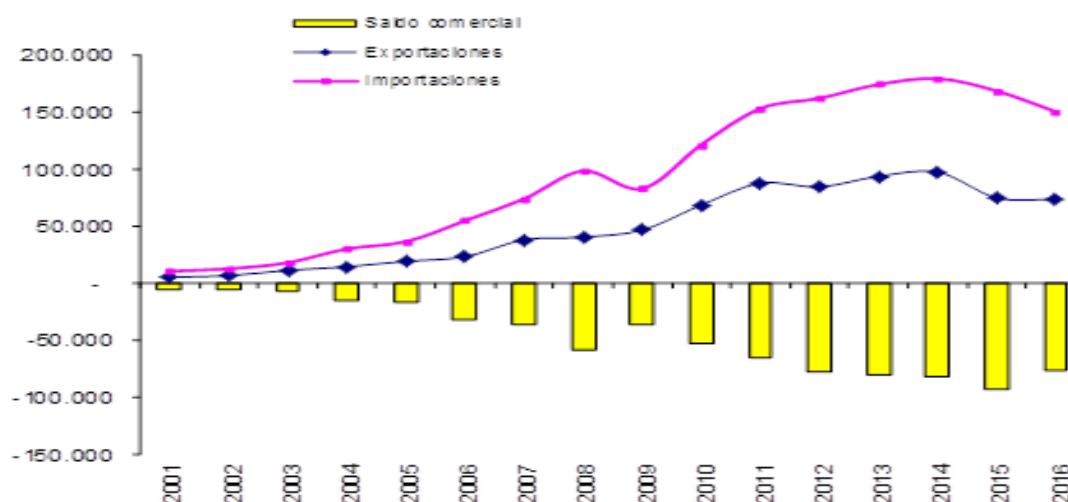
## LOS BENEFICIOS ACTUALES DEL INTERCAMBIO COMERCIAL Y FINANCIERO ENTRE CHINA Y LATINOAMÉRICA

Actualmente, China es el segundo socio comercial en términos de tamaño, y la tercera fuente de inversión en Latinoamérica y estos se ubican como el séptimo socio comercial en tamaño e importantes destinos de las inversiones extranjeras de China.

## LOS MUTUOS BENEFICIOS DE LAS RELACIONES COMERCIALES

Durante el período 2001 - 2016 se han consolidado las relaciones comerciales entre Latinoamérica y el Caribe con China. En los inicios de este período, las empresas latinoamericanas comenzaron a destinar sus exportaciones a China, el país más poblado del mundo (un mercado con 1.361 millones de habitantes), con una economía en crecimiento y con una alta demanda de recursos naturales. De igual forma, las empresas chinas, en su proceso de internacionalización, encontraron en los mercados de la región un nicho de mercado para la venta de sus productos, especialmente manufacturados.

Gráfico 1. Comercio de América Latina y el Caribe con China: 2001 – 2016 -en millones de dólares-



Así, el comercio entre China y Latinoamérica y el Caribe ha sido mutuamente beneficioso, en la medida en que les permitió a los productores latinoamericanos aumentar su exportación (y generar recursos para el fisco y redestinar esas divisas en políticas sociales), y a China, acceder a una fuente confiable de alimentos y recursos mineros necesarios para su desarrollo.

Durante estos años, el comercio bilateral pasó de USD 15.765 millones en el 2001 a USD 224.103 millones en el 2016, representando un crecimiento de 14,2 veces y una tasa promedio de 19,4% anual, una cifra considerable si se tiene en cuenta que el comercio de América Latina y el Caribe con el mundo creció aproximadamente a razón de 10% durante el mismo período.

Esta intensificación de los lazos comerciales ha llevado a China a convertirse en el segundo socio comercial de Latinoamérica y el Caribe, por delante de la UE y sólo por detrás de Estados Unidos que sigue absorbiendo las exportaciones de sus vecinos del sur.

#### TOP 5 PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN DE PAÍSES LAC A CHINA, 2016

Argentina	Habas (porotos, frijoles, frejoles) de soja,	Aceites crudos de petróleo o de materiales bituminosos	Carne de bovino deshuesada congelada	Camarones congelados y langostinos	Cortes y despojos de pollo congelados
Principales 5 productos: 83,68%	63,11%	8,54%	5,17%	4,74%	2,13%
Brasil	Habas (porotos, frijoles, frejoles) de soja,	Minerales de hierro y sus concentrados	Aceites crudos de petróleo o de materiales bituminosos	Pasta química de madera a la sosa (soda) o al sulfato	Cortes y despojos de pollo congelados
Principales 5 productos: 80,05%	40,97%	20,51%	11,13%	4,99%	2,45%
Chile	Minerales de cobre y sus concentrados	Cobre cátodos y secciones de cátodos	Cobre sin refinar, ánodos de cobre	Pasta química de madera a la sosa (soda) o al sulfato	Cerezas frescas
Principales 5 productos: 90,22%	33,36%	33,35%	6,53%	4,65%	3,92%
México	Minerales de cobre y sus concentrados	Cajas de cambio y sus partes	Aparatos telegráficos, nep	Automóviles y vehículos para el transporte personas (excluido transporte público)	Cobre cátodos y secciones de cátodos
Principales 5 productos: 45,43%	19,49%	7,32%	7,25%	7,06%	4,32%
Perú	Minerales de cobre y sus concentrados	Cobre cátodos y secciones de cátodos	Harinas y gránulos o despojos de carne, de pescado o de crustáceos, no aptos para el consumo humano	Minerales de hierro y sus concentrados	Minerales de plata y sus concentrados
Principales 5 productos: 89,49%	64,44%	8,92%	8,41%	3,90%	3,82%

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Comtrade.

Aunque el impacto global de China en la región es importante, la mayor parte del comercio se concentra en unos pocos países. Brasil, México, Argentina, Colombia, Chile, Perú, y Ecuador, juntos representan el 98% del total de las exportaciones.

Hasta ahora China ha sido un gran mercado para las exportaciones de productos primarios de Latinoamérica y el Caribe tales como soja, cobre, hierro e hidrocarburos. El comercio bilateral en la última década tuvo un crecimiento exponencial. Para potenciar el comercio y las relaciones se creó el Foro China-Comunidad de Estados Latinoamericanos y del Caribe (CELAC), que celebró su primera reunión en enero de 2015 en Pekín y estableció un plan para llevar los intercambios



comerciales hasta un monto de USD 500.000 millones en 2019 y alcanzar la cifra de USD 250.000 millones de stock de inversión extranjera directa recíproca (Hernández, 2017).

## LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA (IED) DE CHINA

El principal instrumento del gobierno chino para fomentar la inversión extranjera directa en el exterior (OFDI, por sus siglas en inglés) es la Going Global Strategy iniciada desde finales de la década de los noventa y que continúa vigente, con objetivos tanto macroeconómicos, por ejemplo, reducir las reservas internacionales como microeconómicos, por ejemplo, la obtención de nuevas tecnologías y materias primas y energía, (Bittencourt, 2011).

### CUADRO 1. AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE Y PAÍSES SELECCIONADOS: FLUJOS DE IED CHINA, 1990-2013. (EN MILLONES DE DÓLARES)

País	1990-2009	2010	2011	2012	2013
Argentina	143	3,1	2,45	600	120
Brasil	255	9,563	5,676	6,067	2,58
Chile	n.d.	5	0	76	19
Colombia	1,677	6	293	996	776
Ecuador	1,619	45	59	86	88
Guyana	1	n.d.	15	n.d.	n.d.
México	146	9	2	74	15
Perú	2,262	84	829	1,307	4,626
Trinidad y Tobago	n.d.	n.d.	850	n.d.	n.d.
Venezuela	240	900	n.d.	n.d.	1,4
Total CELAC	7,342	13,712	10,174	9,206	9,624

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial, Thomson Reuters, FDI Markets, Heritage Foundation e información de las empresas.

En América Latina y el Caribe la inversión extranjera directa (IED) de China fue limitada hasta 2010; desde entonces, las inversiones de las empresas chinas han aumentado notablemente. Desde la perspectiva de China, América Latina es una región distante, con la que comparte pocos enlaces y en los que el idioma, la cultura y el entorno empresarial son desconocidos. Sin embargo, el año 2010 marcó un punto de inflexión, con un flujo estimado de IED china que se acercó a los USD 14.000 millones, que se explica en parte por las dos adquisiciones en la industria petrolera, de Sinopec en el Brasil y de CNOOC en la Argentina. En los años posteriores, la IED china ha seguido llegando a la región, a un nivel estimado en torno a los USD 9.000 a USD 10.000 millones.

Las compañías petroleras chinas están presentes en todos los países de América Latina que exportan petróleo y gas, con las excepciones de México, donde el sector está todavía cerrado a los extranjeros y Bolivia. En la extracción de petróleo y gas, China se encuentra entre los inversionistas extranjeros más importantes en la Argentina, el Brasil, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. Las compañías estatales de petróleo CNPC, Sinopec, CNOOC y Sinochem son las principales inversionistas. CNPC se introdujo en el mercado a través de concesiones estatales o con empresas conjuntas con las petroleras estatales. Hoy está presente en Ecuador, el Perú y Venezuela. A partir del año 2010 la estrategia de las petroleras chinas se amplía y comienzan a invertir comprando activos que pertenecían a empresas privadas y, en muchos casos, formando empresas conjuntas con ellas.

Las inversiones mineras chinas están mucho más concentradas. Aunque ha habido muchas inversiones a pequeña escala en proyectos de exploración en toda América Latina, todas las grandes inversiones se encuentran en el Perú y el Brasil. En la minería existe una dinámica parecida

a la del petróleo, en la medida en que las grandes empresas, como China Minmetals y Aluminum Corporation of China Ltd. (Chinalco), han buscado inversiones en América Latina, todas las grandes inversiones se encuentran en el Perú y el Brasil. En 2014 la presencia de mineras chinas en el Perú se incrementó con la compra de la mina Las Bambas por Minmetals. En el Perú las empresas mineras chinas operan por su cuenta o en colaboración entre varias empresas chinas, mientras que en el Brasil han tomado participaciones minoritarias en operaciones existentes de empresas locales.

La IED china en el ámbito agrícola permanece acotada, pero muestra una tendencia creciente. Un caso relevante es el del Chongqing Grain Group (CGG), que lleva adelante una inversión de USD 2.500 millones en el estado de Bahía, Brasil, para desarrollar un centro de procesamiento de soja. En la misma línea se encuentran la compra por parte de China National Cereals, Oils and Foodstuffs Corporation (COFCO) de seis campos y bodegas de la viña Bisquertt, para vender vino chileno al mercado chino, y la inversión en cinco granjas chilenas de la empresa china Joyvio, para exportar fruta a ese país, en alianza con la exportadora local Subsole. Por otro lado, empresas como Noble y Kuok han realizado inversiones en la región en el sector del etanol. Además, un convenio por separado de más de USD 1.000 millones llevado a cabo por Heilongjiang Beidahuang, para el cultivo de granos y semillas oleaginosas en Río Negro, Argentina.

Cabe destacar que empresas como COFCO, Chongqing Grain y Sanhe Hopeful han entrado a América Latina buscando reducir su dependencia de las grandes empresas agricultoras internacionales (como Archer Daniels Midland Company (ADM), Bunge, Cargill y Dreyfus), y para adquirir productos como habas de soja directamente de la región.

En cuanto al sector de manufacturas, las empresas chinas a invertir en la región sólo a partir de 2010. La mayoría de las inversiones chinas en el sector tiene como objetivo servir los mercados locales y se han concentrado en el Brasil. Por otra parte, algunas empresas chinas están empezando a incursionar en México con el objetivo de exportar sus productos a otros mercados, especialmente los Estados Unidos. Las mayores, como Lenovo en la electrónica y Nexteer en autopartes, han llegado a este país a través de la compra de empresas de los Estados Unidos que tenían plantas en ese país.

## **ZHUHAI, LA ENTRADA ELEGIDA PARA LATAM.**

En este marco, el plan estratégico de la iniciativa de la “*Belt and Road Initiative*” de China concede gran importancia a la cooperación sino-latinoamericana. Zhuhai, una ciudad vecina de la región administrativa especial de Macao, promoverá las relaciones económicas y comerciales con América Latina a través de esta importante plataforma.

Esta ciudad, se ha convertido en una de las primeras zonas especiales de China con políticas de apertura al comercio con diferentes países desde la antigüedad con la Ruta de la Seda, por lo que se convirtió en un polo importante de comercio en el período de Reforma y Apertura de China.

Zhuhai fue elegido como puerta de entrada, porque mantiene vínculos comerciales desde hace mucho tiempo con países latinoamericanos, lo cual ha cimentado la cooperación entre ambas partes. Asimismo, está promoviendo activamente el establecimiento de la plataforma para la cooperación económica y comercial de la provincia de Guangdong y China con países latinoamericanos.

En los últimos años, con el establecimiento de la asociación de cooperación integral entre China y América Latina, Zhuhai está profundizando más activamente los intercambios económicos y comerciales con países latinoamericanos y acelerando la cooperación e inversión mutua entre las

empresas de Zhuhai, Guangdong, Hong Kong y Macao y las de países latinoamericanos en ámbitos como la industria, la tecnología, la aviación y los puertos.

Para las empresas que deseen radicarse en China, las autoridades analizan nuevos incentivos, por ejemplo, un descuento de hasta 15% en el Impuesto a la Renta y aranceles para garantizar su llegada y permanencia.

En noviembre del 2017, se inauguró el Parque de Cooperación Económica y Comercial China-América Latina y el Caribe, en el que se invirtieron 380 millones de dólares, que garantizará la cooperación pragmática entre ambas partes y abarcará intercambios entre personas y culturas, comercio electrónico transfronterizo, etc.

### **GANADORES Y PERDEDORES DE LA RELACIÓN CON CHINA. ESTRATEGIAS A SEGUIR**

Como primera medida, hay que resaltar que buena parte de las visiones planteadas sobre Latinoamérica y su relación con China, tienen similar relevancia para la Argentina. En este camino, hay un gran número de posiciones que plantean a China como oportunidad. La CEPAL (2008 y 2011) forma parte de este grupo, aunque de manera limitada. Por un lado, reconoce que la fuerte demanda de commodities por parte de China ha permitido un fuerte crecimiento a la región, y plantea aprovechar esta continuidad para invertir en infraestructura, innovación y recursos humanos que tiendan a incrementar la productividad de las economías. También observa la relación con China como una oportunidad para atraer IED desde el país asiático, que puede beneficiar el crecimiento y desarrollo de las economías latinoamericanas. Además, China ofrece a los países de la región, inversiones en áreas claves, principalmente en infraestructura, tecnologías de la información y las comunicaciones, y energía, que permitirían un impulso a la competitividad de los países de la región (Rosales y Kuwayama, 2007).

Por otro lado, estos trabajos de la CEPAL tienen presente los problemas en el intercambio comercial dado que mientras China exporta hacia la región productos manufacturados, desde Latinoamérica se exporta principalmente materia prima. Para esta institución la IED debe orientarse a la búsqueda de una mayor eficiencia productiva en América Latina y el Caribe y a enfrentar los inconvenientes de la inversión vinculada a la búsqueda de nuevos mercados.

También Rosenberg (2010), ve en la relación entre Latinoamérica y China una oportunidad para atraer IED desde China, aunque también observa una gran oportunidad para que las transnacionales latinoamericanas se puedan expandir hacia la economía china con sus inversiones. La concreción de estas oportunidades está condicionada a la concreción de acuerdos de beneficios mutuos (situación win-to-win para las partes).

Otras posturas a favor de los beneficios de la integración de Latinoamérica con China son las presentadas por Giuffre (2010) y Lehmann (2010), quienes consideran que el país asiático no es una amenaza para Latinoamérica ya que excepto en algunos casos donde hay superposición duplicada de exportaciones de manufacturas en calzado y textiles, como se observa en los casos de México y Brasil, las estructuras comerciales de Latinoamérica muestran un patrón complementario más que uno de competencia.

Esta visión de impacto negativo limitado de una mayor vinculación comercial con China es compartida por Lederman, Olarreaga y Rubiano (2008), quienes argumentan que los riesgos de la sustitución de las exportaciones latinoamericanas por bienes de origen chino se limitan a pocos sectores manufactureros concentrados en pocos países.

También aparecen opiniones acerca de una reprimarización de la economía Latinoamérica, apoyada entre otros por Stiglitz (2010) y Papa (2009), que sin embargo, ven en la relación comercial con China un intercambio que resulta beneficioso en el corto y mediano plazo.

Del mismo modo, Blazquez-Lidoy, Rodriguez y Santiso (2004) consideran que el impacto de corto, mediano plazo y general del comercio entre China y Latinoamérica es positivo. Incluso plantean que los países latinoamericanos se beneficiarán del crecimiento de China y de su demanda. Los únicos sectores que se verán perjudicados de tal vinculación comercial serán el sector textil y aquellas manufacturas intensivas en mano de obra.

Con el mismo sentido positivo, IADB (2014), y tratando de pensar en la integración intrafirma, si bien reconoce la mayor competencia que implica China para Latinoamérica, considera que los países de la región deben abordar el fenómeno China para tratar con él y aprovechar las oportunidades que el mismo genera, el aumento en la eficiencia de los productos manufacturados chinos, implica una mejora de los términos de intercambio para los países de la región.

Es por eso que Giuffre (2010), propone una estrategia proactiva buscando lograr una integración vertical en donde las firmas chinas inviertan directamente en compañías, adquieran activos, estableciendo alianzas estratégicas o conformando Joint ventures con socios locales. También reconoce que esta propuesta va en línea con la política de estímulo que parte desde el gobierno chino sobre su sector empresario.

En este sentido, una de las principales amenazas que se plantean en torno a la integración de las economías de la región en general y de Argentina en particular, con la economía china es el impacto negativo que ello puede implicar sobre los sectores manufactureros locales, en especial, en aquellos de mano de obra de baja calificación, recurso que es altamente abundante en China.

Esto podría plantear según Jenkins (2009) escenarios negativos para la región, no solo por los efectos inmediatos de la relación entre China y Latinoamérica, sino por ejemplo, en materia de empleo, medio ambiente o profundizando el perfil agroexportador de algunas economías, así como por la instalación de una nueva dependencia que dificulte una inserción adecuada de la región en la economía mundial, sino también por el incremento de las interferencias de EEUU, si llega a considerar la necesidad de contener la influencia china.

### **CONCLUSIONES: ARGENTINA DEBE CAMBIAR PARA CANALIZAR ESTA POLÍTICA CHINA.**

A pesar de la distancia geográfica, es importante remarcar el interés de China de extender la iniciativa BRI en Latinoamérica, en dónde además de profundizar sus pactos de cooperación económica a través de tratados de libre comercio como el ya establecido con Chile, pretenden fomentar con financiamiento chino la realización de obras públicas que favorezcan al desarrollo local y que a su vez tengan un efecto positivo para las relaciones comerciales entre ambos países.

La demanda de China de materias primas -hidrocarburos y minerales- para sostener su actividad industrial y de alimentos –soja, carne, etc.- para el consumo de su población urbana, que el gobierno chino lo considera como asunto de Estado ha llevado a un incremento del vínculo comercial con América Latina y el Caribe, así como también a que se ejecuten grandes desembolsos de IED en los países de la región.

China se presenta como un país que pretende desplegar relaciones win win, nuevo modelo global basado en el mutuo beneficio, pero aun los vínculos han resultado asimétricos. Esto se verifica tanto en el plano comercial, mediante una integración creciente basada en ventajas comparativas estáticas tradicionales, como en el desembarco de inversiones directas y en el desembolso de préstamos: aunque no se imponen los condicionamientos que establecían Estados Unidos, Europa o los organismos financieros multilaterales (Slipak, 2014).

Inicialmente, la estrategia de China para introducirse en América latina y el Caribe se realizó

mediante la vía de Tratados de Libre Comercio (TLC) con Chile, Perú y Costa Rica. Posteriormente, el Estado chino se involucra mediante acuerdos geo estratégicos con Argentina, Brasil y Venezuela. En estos tipos de acuerdos China ha desplegado una estrategia de negociación bilateral con cada país que acentúa el carácter asimétrico de las relaciones por el tamaño de su economía.

La relación entre China y América Latina y el Caribe están basadas en el modelo de las materias primas (hierro, cobre, petróleo o soja), siendo esta heterogeneidad lo que no facilita la verdadera asociación de ambas partes. El óptimo, sería que esta situación cambie con las iniciativas chinas como la zona de cooperación económica y comercial que está creando en la ciudad de Zhuhai con el objetivo de tender nuevos puentes para el fomento de la colaboración entre China y nuestra región, abordándose asuntos como el comercio tradicional, el comercio electrónico, la cooperación financiera, el intercambio turístico y cultural, tecnológico, etc.

Es de destacar el reciente ingreso de Argentina en el Banco Asiático de Inversiones, lo cual sella de manera palpable la creación de un nuevo corredor en Latinoamérica, pudiendo aprovechar el respaldo financiero de China para promover crecimiento económico a través de las inversiones de infraestructura y así también pudiendo aprovechar la capacidad excedente de las empresas chinas para que lleven a cabo inversiones a largo plazo en la Argentina. Sin embargo Argentina debe dar un paso adelante y tomar la iniciativa, sobre todo en relación al desarrollo de un mayor comercio intraindustrial y tecnológico, el cual debe ser promovido exhaustivamente desde el Gobierno Nacional. Las asimetrías entre Argentina y China son por el peso relativo para cada país de la relación bilateral, pero no implica que esta desigualdad deba persistir. Zhuhai abre una nueva oportunidad a la Argentina para promover el cambio en su estructura productiva hacia sectores con mayor contenido tecnológico mediante una estrategia más integral, que contemple un equilibrio entre la expansión de los mercados externos y el desarrollo del mercado interno.

## BIBLIOGRAFÍA

- Bittencourt G. (2011). América Latina frente a China como potencia económica mundial. Nº 8/10. Serie Red Mercosur, Montevideo, Uruguay, 2011.
- Blazquez-Lidoy, Rodriguez y Santiso: “Angel or Devil ? Chinese Trade Impact on Latin American Emerging Markets” (2004) <http://www.oecd.org/dataoecd/54/50/34264853.PDF>
- Casadó F. (2017). En marcha la nueva Ruta de la Seda. La Agencia Latinoamericana de Información (ALAI).
- CEPAL (2004). “Los efectos de la adhesión de China a la OMC en las relaciones económicas con América Latina y el Caribe”, Panorama de la Inserción Internacional de América Latina y el Caribe, 2002-2003, 2004
- CEPAL (2008) “Las relaciones económicas comerciales entre América Latina y Asia-Pacífico. El vínculo con China”. <http://www.eclac.org/cgi-bin/getprod.asp?xml=/publicaciones/xml/3/34233/P34233.xml&xsl=/comercio/tpl/p9f.xsl&base=/comercio/tpl/top-bottom.xsl>
- CEPAL (2010): “La República Popular de China y América Latina y el Caribe: hacia una relación estratégica”. <http://www.eclac.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/2/39082/P39082.xml&xsl=/comercio/tpl/p9f.xsl&base=/tpl/top-bottom.xsl>
- Cesarini N. (2017). Todos los caminos llevan a Beijing. Vanguardia. China la Nueva Ruta de la Seda. Dossier

- Cortés Villafrádez R. y De la Peña N. (2015). Análisis general de la inversión extranjera directa de China en América Latina y Colombia. *Revista de Análisis Internacional (RAI)*, Colombia.
- Garzón P. (2017). Atención: La ruta de la seda china está cada vez más cerca de América Latina. *La Agencia Latinoamericana de Información (ALAI)*.
- Giuffrè, Mercedes (2010), "Comprendiendo la idiosincrasia y visión de China sobre América Latina, a la luz del primer Libro Blanco sobre la región" [en línea], *Materiales de Conferencias, Seminarios y Reuniones de Trabajo, N°5 Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales*. Dirección URL: <http://www.cari.org.ar/pdf/mcsrt5.pdf>
- Hernández M. (2017) La Ruta de la Seda. Ponencia presentada en las X Jornadas de Economía Crítica realizada el 7, 8 y 9 de setiembre en la Universidad Nacional de General Sarmiento, Los Polvorines, Provincia de Buenos Aires, Argentina.
- IDAB (2014), "The emergence of China: opportunities and challenges for Latin America and the Caribbean". *Interamerican Development Bank, Washington DC*,
- Lederman, Olarreaga y Perry (2007): *Latin America's response to the growth of China and India: overview of research findings and policy implications*.  
[http://www.ucu.edu.uy/Portals/0/Publico/Facultades/Ciencias%20Empresariales/LNII/Cuaderno\\_Negocios\\_61\\_62\\_63.pdf](http://www.ucu.edu.uy/Portals/0/Publico/Facultades/Ciencias%20Empresariales/LNII/Cuaderno_Negocios_61_62_63.pdf)
- Lehmann S (2010): "China en la economía global y su impacto sobre el desempeño de América Latina" <http://www.bcentral.cl/estudios/documentos-politica-economica/pdf/dpe39.pdf>
- Jenkins R (2009): "Los retos de América Latina en un mundo en cambio. El impacto de China en América Latina". *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, núm. 85-86, p. 251-272.
- Narodowski, Patricio y Matías Remes Lenicov (2012). "Geografía Económica Mundial. Un enfoque centro-periferia". *UNM Editores*.
- Parra Pérez A (2017). OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China.
- Roldán Pérez A. Castro Lara A. Pérez Restrepo C., Echavarría Toro P. y Evan Ellis R. (2016). *La presencia de China en América Latina*.
- Rosales y Kuwayama (2007): "América Latina al encuentro de China e India: perspectivas y desafíos en comercio e inversión" *REVISTA DE LA CEPAL* 93 Diciembre 2007.
- Rosenberg (2010): El impacto del comercio de América Latina con China. [http://www.revista-comercioexterior.com/noticias/news-display.php?story\\_id=115&search\\_term=FM](http://www.revista-comercioexterior.com/noticias/news-display.php?story_id=115&search_term=FM)
- Rosales O. (2015). *América Latina y el Caribe y China. Hacia una nueva era de Cooperación Económica*. Cepal. Santiago, Chile.
- Slipak A. (2014). *América Latina y China: ¿cooperación Sur-Sur o «Consenso de Beijing»?*. *Revista Nueva Sociedad* No 250, marzo-abril de 2014.
- Stiglitz J (2010): "Contagion, Liberalization, and the Optimal Structure of Globalization". *Journal of Globalization and Development*. Volume 1, Issue 2. Año 2010 art 2  
<http://www.bepress.com/jgd/vol1/iss2/art2/>



# La iniciativa la Franja y la Ruta: innovación propulsora de los procesos de integración regional a nivel global. Los casos de Europa y América Latina.

## 一带一路倡议：将区域一体化升级至全球层面的推动性创新。欧洲与拉美的案例

**Maria Francesca Staiano - Laura Lucía Bogado Bordazar**

司芙兰，劳拉·露西亚·博加多·博达扎尔

### RESUMEN

La Iniciativa Belt and Road (BRI) es un proyecto único de cooperación internacional, que une Asia, Europa, África y América Latina. Lanzado en 2013 por el presidente Xi Jinping durante una visita a Kazajstán, la BRI comenzó hace más de 5 años. Este análisis se centrará en el examen de la BRI como una fuerza impulsora detrás de la dinámica de la integración regional, constituyendo una plataforma de cooperación que va más allá de los vínculos estáticos de las organizaciones regionales. Estos se discuten constantemente en el momento en que los países miembros deben formar una política común para hacer frente a una asignación eficiente de recursos en el marco de una práctica concreta de cooperación internacional con China. A su vez, China se ve obligada a enfrentarse con realidades políticas "duales", una nacional y una supranacional.

一带一路倡议（BRI）是独一无二的国际合作项目，它连接亚洲、欧洲、非洲与拉丁美洲。这一倡议由习近平主席在2013年对哈萨克斯坦的一次访问中提出，始于5年多以前。本文的分析聚焦于审视一带一路倡议在区域一体化发展背后的推动力量，它构成了一个超越了区域组织静态联系的合作平台。成员国应形成统一政策，以此在与中国国际合作的具体实践时应对有效分配资源的问题。这一话题如今正在被持续争论。同时，人们则认为中国有必要应对一种至少是“二元”的政治现实：国家的与超国家的。本文将分析欧洲与拉丁美洲的案例。

### INTRODUCCIÓN

La Iniciativa Belt and Road (BRI, por su sigla en inglés) es un proyecto único de cooperación internacional global, que une Asia, Europa, África y América Latina. Propuesto en 2013 por el presidente de China, Xi Jinping durante una visita a Kazajstán, la BRI comenzó hace más de 5 años. Este análisis se centrará en el examen de la BRI como una fuerza impulsora detrás de la dinámica de la integración regional, constituyendo una plataforma de cooperación que va más allá de los vínculos estáticos de las organizaciones regionales. Esto se discuten constantemente cuando los países miembros deben formar una política común para hacer frente a una asignación eficiente de recursos en el marco de una práctica concreta de cooperación internacional

con China. A su vez, China se ve obligada a enfrentarse con realidades políticas "duales", una nacional y una supranacional (o regional).

En particular, la BRI en Europa ha generado una dinámica que está sacudiendo a la Unión Europea de dos maneras: por un lado, pone en tela de juicio la brecha económica entre Europa del Este y Europa Occidental; por otro lado, requiere una conectividad que incluya estados pertenecientes a la UE y países extra-UE. Esto está llevando a una promoción progresiva del desarrollo de la integración europea. La VII Cumbre de los países "16 + 1" tuvo lugar en julio 2018 en Sofía, Bulgaria. 16 + 1 es una iniciativa de China (el 1) destinada a generar cooperación con 16 países europeos, de los cuales 11 son miembros de la UE (Bulgaria, Croacia, República Checa, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Polonia, Rumanía, Eslovaquia y Eslovenia) y cinco son candidatos para ingresar a la UE (Albania, Bosnia y Herzegovina, Montenegro, Serbia y Macedonia). Desde este importante Foro entendemos el impulso hacia una Europa más unida.

Con referencia a África, la Unión Africana ya incluye a todos los 55 estados del continente africano. A pesar de esto, China ha promovido en el pasado un modelo de cooperación bilateral con cada país africano, recibiendo muchas críticas en términos de "des-integración" africana. Recientemente, sin embargo, el Presidente Xi, durante su discurso ante el último Foro de Cooperación China-África (FOCAC), celebrado en Beijing en septiembre de 2018, declaró su intención de "formular conjuntamente un plan de cooperación de infraestructura China-África con la Unión Africana, y de "apoyar firmemente a los países africanos y a la Unión Africana y otras organizaciones regionales en África para resolver los problemas africanos en la forma africana".

En América Latina es necesario considerar la presencia de varias organizaciones de integración, algunas de las cuales atraviesan en la actualidad un momento complejo de "desintegración" y otras, por el contrario, registran un impulso político y económico destacado. Entre los organismos regionales, cabe mencionar: Mercado Común del Sur (MERCOSUR), Comunidad Andina de Naciones (CAN), Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Comunidad del Caribe (CARICOM), Unión de Naciones Sudamericanas (UNASUR), Sistema de Integración Centroamericana (SICA), Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América (ALBA), Alianza del Pacífico (AP) y Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC). China a menudo dialoga con América Latina en el foro de la CELAC, que es la única que representa a todos los estados latinoamericanos y que se presenta como una "Comunidad". En el desafío chino de generar una "comunidad de destino compartido", CELAC probablemente tiene un papel prioritario. Sin embargo, en América Latina el proyecto BRI se presenta en la actualidad aún como el menos estructurado.

En cuanto la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN), la BRI desempeñará un papel clave al permitir la conexión de dos de las regiones más dinámicas del mundo a través del fortalecimiento de los vínculos económicos entre los 10 miembros de la ASEAN y entre los países de la ASEAN y China. Además, la Nueva Ruta de la Seda permitirá a los países del sudeste asiático cerrar la brecha existente como infraestructura y promover el desarrollo industrial: mientras que la formación de la Comunidad Económica de la ASEAN en 2015 ha permitido unir las economías del sudeste asiático en un mercado único, la estrategia de Beijing ofrecerá una futura integración a través del desarrollo de infraestructura física y un régimen comercial sólido.

Sin embargo, es con referencia a la región eurasiática que la BRI ha desplegado un papel realmente propulsivo para la constitución de una integración regional, en un primer momento de oposición al mega proyecto chino. De hecho, en el 2014 se fundó la Unión Económica Euroasiática (EaEU, Eurasian Economic Union, por su sigla en inglés, que reúne a la Federación de Rusia, Bielorrusia, Kazajistán, Armenia, Kirguistán), que proponía una integración afuera del marco del proyecto chino. Sin embargo, después de que China y Rusia planificaran una declaración conjunta en la cual propusieron sincronizar sus respectivos proyectos de cooperación económica en

2014, en el 2015 se generó una nueva integración económica continental, que reúne la EaEU, la República Popular China, ASEAN, República de Irán y la Asociación para la Cooperación Regional del Sur de Asia (SAARC).

### LA BRI Y SUS EFECTOS ANTAGÓNICOS-PROPULSIVOS EN LA UNIÓN EUROPEA.

La iniciativa de La Franja y la Ruta (BRI) en Europa ha provocado dinámicas multidimensionales a nivel de integración regional, ya que la cooperación china ha puesto de relieve algunas zonas grises de Europa. Como primer resultado, la BRI ha generado entusiasmo en los estados de la Unión Europea, aunque posteriormente la iniciativa ha sido duramente criticada por la falta de transparencia y una posible crisis de la UE debido a la práctica china de acuerdos bilaterales que habrían exacerbado el proceso de competencia entre los estados miembros<sup>173</sup>. Probablemente, estas críticas han comenzado a extenderse debido a la presencia progresiva de China en los países de Europa del Este, lo que ha alimentado el temor europeo de una posible pérdida progresiva de influencia en estas áreas.

De hecho, el área de los Balcanes ha sido relegada por la UE como "Europa de segundo nivel", no "digna" de ser parte de la Unión pero que tiene que quedar sujeta a su influencia legal y comercial, bajo el recato de una posible membresía. De hecho, especialmente con respecto a la cooperación europea en el proyecto BRI, los Balcanes siempre han sido considerados como una "zona de tránsito" entre los dos grandes protagonistas: UE y China<sup>174</sup>. Esta situación de *stand-by* ha sido ocupada por China, que ha dado relevancia autónoma a estos territorios, no solo como un "territorio intermedio" sino también como países independientes con un potencial de desarrollo muy alto.

Considerando la posibilidad de ganar influencia en estos territorios, China y la UE se han embarcado en un camino antagónico, ambos se disputan la hegemonía en los estados de esta región.

De hecho, China ha iniciado una serie de reuniones llamadas "16 + 1": desde 2012 China ha involucrado a 16 países de Europa Central y Oriental, incluidos 11 Estados miembros de la UE (Bulgaria, Croacia, República Checa, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Polonia, Rumania, Eslovaquia y Eslovenia) y cinco países de los Balcanes Occidentales (Albania, Bosnia y Herzegovina, Montenegro, Serbia y Macedonia) como parte de un formato de cooperación alternativo, que representa un enfoque innovador de la cooperación regional<sup>175</sup>. De hecho, según China, 16 + 1 es un modo experimental para la cooperación regional que comparte características comunes con las otras plataformas de cooperación multilateral que China ha creado con los países de África, Asia oriental, América Latina y del Medio Oriente, para introducir un nuevo tipo de "multilateralismo no occidental sur-sur". Los países de Europa del Este no habrían tenido un significado tan importante sin esta plataforma<sup>176</sup>.

Por otro lado, la Unión Europea ha criticado enérgicamente este formato como un posible factor de desagregación para la integración europea<sup>177</sup>. La Unión Europea tiene, de hecho, un plan estratégico con China<sup>178</sup> altamente desarrollado y ha considerado la plataforma 16 + 1 como una

<sup>173</sup> Documento del Parlamento Europeo, *China, the 16+1 cooperation format and the EU*, 2017.

<sup>174</sup> Ardian Hackaj, CHINA AND WESTERN BALKANS, Cooperation and Development Institute, Tirana, marzo 2018.

<sup>175</sup> Documento del Parlamento Europeo, *China, the 16+1 format and the EU*, 2018.

<sup>176</sup> Documento del Parlamento Europeo, *China, the 16+1 format and the EU*, 2018.

<sup>177</sup> Documento del Parlamento Europeo, *China, the 16+1 cooperation format and the EU*, 2017.

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P8-TA-2015-0458>

<sup>178</sup> Este año también se cumple el 15° aniversario de la adopción de la Asociación Estratégica UE-China, como se expresó más recientemente a través de la Agenda Estratégica de Cooperación UE-China 2020, el documento conjunto

desviación de la "regla", que no ha generado un verdadero multilateralismo sino que ha aumentado el nivel de conflicto entre los países europeos<sup>179</sup>. Sin embargo, en 2018, la actitud europea cambió, como se indica en el documento del Parlamento Europeo<sup>180</sup>, especialmente desde que la UE es observadora de 16 + 1 y con el desarrollo progresivo de la iniciativa europea (especialmente alemana) de "Berlin Process 2014-2018"<sup>181</sup>.

Para afirmar aún más su apoyo a la integración europea, en la Agenda Estratégica para la cooperación UE-China 2020 y en las Directrices para la cooperación entre China y los países de Europa del Este adoptados en la última reunión 16 + 1 en Sofhia, China ha declarado su apoyo a la integración europea, y ha considerado el formato de cooperación 16 + 1 como "un complemento en lugar de una alternativa a la asociación estratégica global UE-China"<sup>182</sup>. "La cooperación 16 + 1 no es de forma alguna una plataforma geopolítica. Algunos pueden decir que tal cooperación puede separarse de la UE (Unión Europea), pero eso no es verdad ", ha declarado el primer ministro chino, Li Keqiang.

Esta posición china depende de varios factores: China no puede dejar de lado sus compromisos con la Unión Europea en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta así como en la dinámica de la cooperación estratégica integral que tiene con la UE. Por otro lado, China ha destacado que los países balcánicos, a pesar de no ser todavía miembros de la UE, *de hecho* actúan en el marco legal de la Unión Europea. "Sus economías son un satélite de la potencia económica de la UE y siguen de cerca el ciclo económico de la UE. El proceso de Berlín ofrece una plataforma de cooperación orientada a resultados entre la UE, los Balcanes Occidentales y los socios chinos. Si bien la Agenda de Conectividad invita a la cooperación con BRI, la iniciativa de Cooperación 16 + 1 proporciona casi la imagen de espejo del componente de Cooperación Regional bajo el

---

de más alto nivel en las relaciones UE-China. En julio de 2016, la UE adoptó una nueva estrategia sobre China. También cabe remarcar que el 2018 es el año del turismo entre la UE y China: en este marco la UE y China buscan acercarse a sus respectivas poblaciones a través de proyectos de juventud y cultura, festivales y otros diálogos.

<sup>179</sup> Documento del Parlamento Europeo, *China, the 16+1 cooperation format and the EU*, 2017.

<sup>180</sup> Documento del Parlamento Europeo, *China, the 16+1 format and the EU*, 2018.

<sup>181</sup> El Berlin-Process comenzó en 2014 como una iniciativa de la canciller alemana, Angela Merkel y se ha convertido en una plataforma útil para mejorar la cooperación regional, para apoyar proyectos de conectividad y para alentar a los Estados del sudeste de la UE en su camino a las reformas estructurales y la adhesión a la UE. Mientras tanto, el Berlin-Process demostró ser la iniciativa común más importante de la UE y los países candidatos (potenciales) de enfatizar algunas perspectivas claras de la integración de la UE en los Balcanes Occidentales. Aunque se supone que el Berlin-Process finalizará con la próxima cumbre en Londres, existe un fuerte compromiso de continuar este proceso más allá de 2018. Este compromiso se refiere principalmente al componente de la conectividad humana, especialmente de acuerdo con la juventud como "generación de futuro". Como lo mencionó el Presidente de la Comisión Europea en su "Estado de la Unión", discurso pronunciado en septiembre de 2017, la perspectiva de la ampliación es creíble y realista. Los estados miembros de la UE han demostrado su compromiso de facilitar el proceso de transformación de los Balcanes Occidentales al comenzar con la cooperación a nivel regional. Esto implica esfuerzos comunes que podrían y pueden lograr resultados tangibles mediante el Berlin-Process. THE BERLIN PROCESS 2014-2018, Report "Berlin Process Series", Berlin Process / 3 / 2018, Cooperation and Development Institute, February 2018, p. 6.

<sup>182</sup> EU member states and candidate countries within the 16 CEECs support the EU-China Comprehensive Strategic Partnership of peace, growth, reform and civilization and EU-China Agenda 2020, including actively promoting practical cooperation through pilot projects in the framework of the EU-China Connectivity Platform, the Investment Plan for Europe and the extended Trans-European Network (TEN-T) and supporting the conclusion of an ambitious and comprehensive Agreement on Investment between the EU and China. "The Participants are willing to foster synergies between the Belt and Road Initiative and the Trans-European Transport Network (TEN-T) and its extension to the Western Balkans and the relevant neighborhood initiatives, which would be of benefit to European integration. Coordination on economic cooperation and connectivity between initiatives, including China-CEEC Cooperation, EU-China Connectivity Platform and EU Eastern Partnership, will provide opportunities for deepening cooperation among interested parties". *The Sofia Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries*: ([http://english.gov.cn/news/international\\_exchanges/2018/07/16/content\\_281476224693086.htm](http://english.gov.cn/news/international_exchanges/2018/07/16/content_281476224693086.htm))

proceso de Berlín”<sup>183</sup>.

Entonces, lo que está ocurriendo en Europa es un doble proceso propulsivo hacia una mejor integración regional: por un lado, se está buscando una visión común hacia la BRI en el marco de los países de la UE en un momento histórico de gran fragmentación y euroescepticismo; por otro lado, la BRI, junto con sus demostraciones antagónicas de 16+1 y Berlin Process, está soportando una dinámica integrativa e inclusiva de los países balcánicos<sup>184</sup> que hasta ahora habían quedado afuera de la visión europea, llegando finalmente a una posible membresía de la UE<sup>185</sup>, así como de una posibilidad de expresar su potencialidad y de gestionar tangiblemente una cooperación con China y los países partes de la iniciativa china.

## LA BRI EN AMÉRICA LATINA. ¿EFECTOS INTEGRATIVOS O FRAGMENTARIOS?

América Latina se encuentra en un momento histórico muy favorable en cuanto a las relaciones internacionales con China, no así en sus relaciones intrarregionales. China en los dos Documentos referidos a la política exterior hacia América Latina y el Caribe (ALC) de los años 2008 y 2016 ha destacado la importancia de construir con estos países del Sur una “comunidad de destino compartido” indicando los elementos comunes que unen al pueblo chino con el pueblo latinoamericano.

La iniciativa de la Franja y la Ruta ha involucrado a América Latina en el 2017 cuando después de la participación de los presidentes de Argentina, Mauricio Macri y Chile, Michelle Bachelet, en el Foro sobre la Franja y la Ruta, Xi Jinping denominó a ALC como: “la natural extensión de la Ruta de la Seda” (sin definir específicamente que se entienda por “natural extensión”, aunque se entiende que la vinculación tendrá más que ver con la Ruta Marítima del siglo XXI). Desde aquel entonces, muchos países latinoamericanos que no mantenían relaciones diplomáticas con la RPC han iniciado un camino diplomático hacia el reconocimiento de esta, a través de un diálogo muy intenso sobre todo en el marco de las implicaciones de la BRI.

En este orden, varios países de ALC firmaron memorandum de entendimiento en el marco de la BRI, considerando los términos de la declaración especial sobre la iniciativa de la Franja y la Ruta de la Seda, suscrito en la II Reunión Ministerial del Foro China – Celac (FCC), celebrada a inicios de 2018 en Chile y cuyo primer antecedente y punta pie inicial fue la I Reunión Ministerial del mismo Foro que tuvo lugar en Beijing en 2015, donde se plasmaron los consensos políticos de China y América Latina y el Caribe para promover la Asociación de Cooperación Integral, se traza el rumbo general de la cooperación en conjunto (complementaria de la cooperación bilateral entre estados) y la construcción del FCC y se especifican los principios rectores para profundizar la cooperación entre las dos partes que son: el respeto, la igualdad, la pluralidad, el beneficio mutuo, la cooperación, la apertura, la inclusión y no condiciones previas (Declaración de Beijing). En la mencionada reunión se firmó también el Primer Plan de Cooperación China-Estados Latinoamericanos y Caribeños (2015–2019), donde se fijaron las áreas prioritarias y medidas concretas de la cooperación en conjunto entre China y la región para el próximo lustro, abarcando los 13 campos tales como: política y seguridad, asuntos internacionales, comercio, inversión y finanzas, infraestructuras y transportes, energía y recursos naturales, agricultura, industrias, ciencia y tecnología, cooperación aeroespacial, educación y capacitación de recursos humanos, cultura y deportes, prensa, medios de comunicación, edición, turismo, protección ambiental,

<sup>183</sup> Ardian Hackaj, CHINA AND WESTERN BALKANS, Cooperation and Development Institute, Tirana, marzo 2018.

<sup>184</sup> THE BERLIN PROCESS 2014-2018, Report “Berlin Process Series”, Berlin Process/3/2018, Cooperation and Development Institute, February 2018.

<sup>185</sup> “The European Union and the Western Balkans after the Berlin Process: Reflecting on the EU Enlargement in Times of Uncertainty”, Marciacq, Florent, FES Publications, Sarajevo, 2017.



gestión del riesgo de desastres y mitigación de calamidades naturales, eliminación de la pobreza, salud y amistad popular (Plan de Cooperación (2015–2019) de los Estados Latinoamericanos y Caribeños-China<sup>186</sup>).

Así como la *Declaración de Beijing* de 2015 definió las bases políticas de la relación entre la región latinoamericana y China (sustenta fundamentalmente en los 2 documentos de la política exterior de China hacia la región de 2008 mencionados anteriormente), la *Declaración de Santiago* emanada de la II Reunión Ministerial de FCC, tuvo un giro pragmático importante porque estableció una Declaración Especial para la iniciativa de la Ruta de la Seda y un Plan de Acción Conjunto 2019-2021, además de incorporar a la agenda birregional nuevos temas como: el Cambio Climático, promoción de los Derechos Humanos y el firme compromiso con el cumplimiento de la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible.

En II Foro el Canciller chino, Wang Yi, en su discurso de apertura remarcó el propósito de RPC de profundizar el marco de la cooperación “1+3+6”<sup>187</sup> y “promover la optimización, actualización, innovación y desarrollo de la cooperación, forjando un nuevo panorama de cooperación con campos más amplios, estructuras más óptimas, mayor fuerza motriz y mejor calidad”<sup>188</sup>. Para tales efectos, la parte china propone ahondar la cooperación en las siguientes áreas: (i) primero, a través de la conexión terrestre y marítima que promueva la interconectividad de la región facilitando los transportes, infraestructuras (construcción de corredores y túneles bioceánicos) y energía. Fue en este punto que la contraparte China declaró su disposición a firmar documentos con los países latinoamericanos para iniciar el proyecto de la Ruta de la Seda. En este punto se abre un capítulo que merecerá un análisis posterior pormenorizado, sobre las posibilidades que tendrán los países de la región sudamericana de vincular los proyectos de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA<sup>189</sup>) a la BRI, a los efectos de obtener financiamiento para la continuación de los “megaproyectos” diseñados. (ii) En segundo lugar, China propone facilitar el comercio e inversión con la región para crear un gran mercado China-ALC con una población de dos mil millones. Para ello China anunció la celebración anual de exposiciones internacionales de importaciones, para abrir el mercado chino “y compartiendo sus oportunidades con el mundo”. (iii) Tercero, forjar una gran industria independiente y avanzada. En este punto el país asiático anuncia que tiene las condiciones y capacidades de proporcionar equipos, tecnologías, capitales y capacitaciones que la región necesita:

“Ambas partes podrán acelerar la cooperación en capacidad productiva, construir conjuntamente las tres grandes vías logística, eléctrica e informática, desplegar la fuerza mancomunada entre empresa, sociedad y gobierno, ampliar los tres canales de financiamiento de fondo, crédito y seguro, explorando el establecimiento de consorcios de instituciones finan-

<sup>186</sup> Disponible en: [http://www.chinacelacforum.org/esp/ltij\\_2/P020161207457618108481.pdf](http://www.chinacelacforum.org/esp/ltij_2/P020161207457618108481.pdf), consultado el 21/12/2018.

<sup>187</sup> En este contexto: “1” hace referencia al Plan de Cooperación China-América Latina y el Caribe 2015-2019 mencionado, “3” significan los tres motores de la relación bilateral: comercio, inversión y cooperación financiera, y el “6” se refiere al número de áreas de cooperación: energía y recursos, construcción de infraestructuras, agricultura, manufacturas, innovación científica y tecnológica, y tecnología de la Información (Lucci, J, China y América Latina, Iniciativa para las Inversiones Sustentables China-América Latina, IISCAL, Washington, marzo 2018).

<sup>188</sup> Discurso de apertura Canciller Wang Yi en la Segunda Reunión Ministerial del Foro China-CELAC, disponible en: <https://www.fmprc.gov.cn/esp/zxxx/t1528695.shtml>, consultada el 20/12/2018.

<sup>189</sup> Para profundizar en el tema IIRSA ver: BONO, L. M.; BOGADO BORDAZAR, L. Los modelos de integración por infraestructura en la región sudamericana: la Iniciativa IIRSA y el FOCEM. Relaciones Internacionales UNPL. La Plata, vol. 20, n. 41, p. 32-54, 2011. Disponible en: <https://revistas.unlp.edu.ar/RRIIIRI/article/view/1236>.



cieras de desarrollo China-ALC, y construyendo más parques industriales y zonas económicas especiales, en aras de la consumación a la brevedad de un sistema industrial independiente y plural en ALC”<sup>190</sup>.

(iv) Cuarto, recorrer el camino de la innovación, a través del plan de acción de cooperación en ciencia, tecnología e innovación de la Franja y la Ruta y construir la Ruta de la Seda online y digital China-ALC. Y por último (v) llevar a cabo el gran intercambio sobre la base de igualdad y confianza mutua, “intercambiando experiencias en administración y gobernación, ampliar los intercambios entre partidos políticos, entes locales, prensa, think tanks y en cultura y juventud, instalar recíprocamente más centros culturales y abrir más Institutos Confucio, profundizando el conocimiento mutuo y la amistad”<sup>191</sup>.

En sintonía con los proyectos de cooperación mencionados, cabe destacar que algunos países de ALC han ratificado acuerdos de libre comercio (TLC) con China, los cuales si bien han tenido orígenes y antecedentes diferentes, responden a la política de acercamiento comercial y diplomático que China viene desarrollando en la región desde hace ya varias décadas. Uno de los primeros países en celebrar este tipo de acuerdos fue Chile en 2005, como parte de una política económica y comercial aperturista que ensayó primero hacia la región de Asia Pacífico, formando parte del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC, Asia Pacific Economic Cooperation por su sigla en inglés), concretando luego acuerdos bilaterales con varios de los países de la región: Corea, China, Malasia, Japón, entre otros. A modo de ejemplo, este acuerdo de libre comercio entre Chile y China implica desgravaciones arancelarias en primer lugar y, la posterior firma de otros dos acuerdos: el Acuerdo Suplementario sobre el Comercio de Servicios, el cual entró en vigencia el año 2010 y un Acuerdo en materia de Inversiones, firmado en el año 2012. Lo que ha dado como resultado que China es el primer socio comercial de Chile en la actualidad.

Por su parte, Perú y Costa Rica firmaron en 2009 y 2010 respectivamente, acuerdos de libre comercio con China, mientras están en una etapa de negociación de TLC Colombia y Uruguay.

Según estadísticas del Ministerio de Comercio de China, el comercio bilateral entre China y Latinoamérica se ha multiplicado por 26 veces del año 2000 al 2016, tendencia que no se ha revertido en 2017. Entre enero y noviembre del 2017, el valor del comercio bilateral total ascendió a US\$ 233,76 mil millones de dólares, lo que representa un aumento interanual del 18,4%. Las exportaciones chinas a América Latina y el Caribe crecieron un 14,2% y las importaciones de la región un 22,8%, siempre concentradas en commodities (Lucci, J, 2018).

Sin embargo, estos acuerdos evidencian la multiplicidad de realidades que existen en los países de Latinoamérica, lo cual también resulta claro al momento de relacionarse con China. Como vimos anteriormente la región se encuentra muy fragmentada en la constitución de los procesos de integración. Pensar en América Latina como una unidad conceptual resulta muy difícil aunque inapropiado. Si nos centramos en la región del cono sur de América del Sur, específicamente en el Mercosur, la realidad ha sido bastante cambiante en los últimos años de la década actual. Los países del Mercosur han experimentado cambios políticos importantes. La visión respecto del mundo y el crecimiento económico tampoco han sido homogéneos. De manera tal que se profundizaron las diferencias políticas y económicas entre Argentina y Brasil, Uruguay y Paraguay, quienes incrementaron sus reclamos para lograr una mayor apertura económica. Por su parte, algunos de los países andinos (asociados del Mercosur), sintiéndose ajenos a las mencionadas

<sup>190</sup> Discurso de apertura Canciller Wang Yi en la Segunda Reunión Ministerial del Foro China-CELAC, disponible en: <https://www.fmprc.gov.cn/esp/zxxx/t1528695.shtml>, consultada el 20/12/2018.

<sup>191</sup> Íbidem.

“pujas subregionales”, posicionaron su mirada hacia el Pacífico, con políticas basadas en el pragmatismo y la libertad comercial. Se produjo de esta manera un entramado de nuevas alianzas entre los Estados de la región con objetivos diversos, algunos de los cuales se mezclaron con los procesos ya existentes y otros configuraron nuevas estrategias. En estas circunstancias, surgieron nuevos procesos de integración que se sumaron a los vigentes, lo cual significó una mayor fragmentación regional y diversificación de estrategias políticas y económicas en relación a los principales ejes de poder internacionales: Estados Unidos, Unión Europea y China, por mencionar a los principales.

Para aventurarnos a una respuesta al interrogante sobre los efectos de la BRI en América Latina: ¿integrativos o fragmentarios?, tendremos necesariamente que hacer mención a las dificultades que hemos tenido como región para articular estrategias comunes respecto de la relación con otros países o regiones. Si analizamos puntualmente nuestra sub región del Mercosur (e inclusive Mercosur ampliado) podemos detectar una “inconclusa política exterior del bloque”, que ha visto limitadas las iniciativas de negociaciones conjuntas con China fundamentalmente debido a dos factores. En primer término, podemos mencionar que el modelo de negociación impulsado por el país asiático, bajo el principio de una sola China, ha limitado en el Mercosur la negociación en conjunto, en virtud del establecimiento de relaciones diplomáticas que Paraguay mantiene (desde la época de Stroessner) con Taiwán. Segundo, debido a la ausencia de una política exterior común y por ende a la aplicación de políticas nacionalistas (y de conveniencia) por parte de los Estados del bloque que fue generando —a lo largo del tiempo— negociaciones bilaterales con China (Brasil-China; Argentina-China; Uruguay-China y Chile-China). Sin perjuicio de ello, recientemente se realizaron nuevamente acercamientos entre el Mercosur y China con intenciones de reanudar las Reuniones de Diálogo de Alto Nivel Mercosur-China, iniciadas en el año 1997 y cuyo objetivo fundamental fue profundizar la cooperación bilateral político-económica y el conocimiento mutuo entre las regiones. En estas Reuniones de Diálogo de Alto Nivel (que se realizaron cinco hasta el momento), las partes habían acordado que las prioridades de cooperación fueran las siguientes: en primer lugar, incrementar contactos empresariales para abrir espacios de cooperación y promoción del Mercosur en China, lo cual se fue concretando en función de las rondas de negocios que se realizaron en las visitas oficiales de los presidentes (como por ejemplo: la visita del presidente Néstor Kirchner y de Lula Da Silva a China en 2004 y las dos visitas que Xi Jinping realizó a la región en 2013 y 2014, en ésta última fecha el presidente chino formalizó visitas oficiales a tres de los cinco países miembros del Mercosur: Argentina, Brasil y Venezuela o la visita del primer ministro chino Wen Jiabao en los países del Mercosur en 2012, entre otras).

En segundo lugar, propusieron como objetivo ampliar la cooperación agropecuaria, lo cual implicaba profundizar la cooperación en las áreas de ciencia y tecnología, con el fin de celebrar un acuerdo de cooperación técnica, que implicaría potenciar los intercambios de recursos humanos y académicos, entre otros. Y finalmente, se impulsó también la cooperación cultural (Bogado, 2015).

Una de las principales reuniones fue la V Reunión de Diálogo Mercosur-China, celebrada en junio de 2004 en Beijing. Los ejes centrales de ese encuentro fueron dos: la necesidad del reconocimiento de la República Popular China por parte de Paraguay y la propuesta impulsada por el Mercosur de negociar un Acuerdo de Preferencias Fijas, la cual no fue aceptada por China, quien propuso ir directamente a la celebración de un Acuerdo de Libre Comercio (Luján, 2011).

En la actualidad (2018) ya estamos viendo a un Mercosur más ligado a los aspectos comerciales bregando por subsistir en un mundo que tiende a profundizar las relaciones bilaterales por sobre las negociaciones en bloque, ya sea desde la óptica nacionalista al estilo Trump o desde la lógica del principio de una sola China, que impulsa la política exterior de éste país. En este sentido, se

podría presagiar un “triunfo” del pragmatismo económico por sobre la profundización regional. O los acuerdos económicos bilaterales (entre estados), a los acuerdos interregionales (sea desde Mercosur, AP o CELAC).

En el ámbito ampliado, la CELAC –como hemos visto- ha avanzado mucho más rápido que otros organismos regionales en lograr acuerdos de cooperación con China. Con la CELAC se creó un nuevo mecanismo que busca superar el plano subregional para activar foros de multinivel y reforzar la tendencia a la construcción de agendas multidimensionales y por primera vez, los treinta y tres estados del amplio espectro latinoamericano y caribeño, acuerdan conformar una entidad regional, que se plantea distintas metas estratégicas: primero, la inclusión geográfica sin restricciones (superando las divisiones entre Sudamérica y América Central y fortaleciendo la geopolítica de la unión latinoamericana); segundo, la pertenencia e inclusión a partir del respeto a la pluralidad política (no importan los regímenes políticos ni las orientaciones ideológicas de sus gobiernos); tercero la aceptación de la diversidad económica (disparidad en los modelos y niveles de desarrollo y en los distintos esquemas de inserción en el mercado internacional) (Llenderozas, 2015).

En cambio a nivel subregional el Mercosur podría ser una alternativa viable para conducir las riendas del relacionamiento con China. Sin embargo, el mismo enfrenta diversos desafíos, en primer lugar, la “reestructuración política” del bloque en función de la suspensión de Venezuela (2017), la futura incorporación de Bolivia como miembro pleno (situación que aún está sin definición) y el reciente triunfo del presidente de Brasil, Jair Bolsonaro, quien adelantó que el Mercosur no tendrá ninguna prioridad para su gobierno y en sus primeras actuaciones políticas así lo ha ratificado.

### ALGUNAS REFLEXIONES FINALES

Como emergió del análisis de este trabajo, se puede notar que la nueva axiología interaccional que China está proponiendo (BRICS, Banco AIIB – Banco Asiático de Inversiones para la Infraestructura-, proyecto de la BRI, entre otros) ha generado una apertura hacia un nuevo multipolarismo, impulsando también un papel más activo de los países, sobre todo de los países emergentes, específicamente en clave de integración.

Por lo tanto, en Europa podemos hablar de un doble proceso propulsivo hacia una mejor integración regional: por un lado, se está buscando una visión común hacia la BRI en el marco de los países de la UE en un momento histórico de gran fragmentación y euroescepticismo; por otro lado, la BRI, junto con sus demostraciones antagónicas de “16+1” y “Berlin Process”, está sopor-tando una dinámica integrativa e inclusiva de los países balcánicos, que hasta ahora quedaron afuera de la visión europea, llegando finalmente a una posible membresía de la UE, así como de una posibilidad de expresar su potencialidad y de gestionar tangiblemente una cooperación con China y los países partes de la iniciativa china. Entonces, podemos observar una Europa más unida hacia China y más abierta a causa de la cooperación ampliada con China.

En América Latina, es posible aventurarnos a afirmar que con la elección de la alianza de cooperación de los países de nuestra región con China, probablemente se derrumbe parte de la fragmentación existente en Latinoamérica entre países del pacífico y países del atlántico, y la división entre América del Sur y México. Por lo tanto ya estamos viendo a un Mercosur y a una AP más ligados a los aspectos comerciales bregando por subsistir en un mundo que tiende a profundizar las relaciones bilaterales por sobre las negociaciones en bloque. En este sentido, se podría presagiar un “triunfo” del pragmatismo económico por sobre la profundización regional. Sin embargo, el nuevo modelo CELAC puede favorecer un renacimiento de la acción en bloque generando una dinámica propulsiva hacia una unidad latinoamericana que hasta ahora nunca ha existido.

## BIBLIOGRAFÍA CITADA Y CONSULTADA

- Bogado Bordazar, L (2015), El Mercosur y su relacionamiento externo. Estrategias de vinculación con la república Popular China, Boletín del Departamento de América Latina, IRI, UNLP, No.51.
- Cordeiro Pires, M. y Santillán, G. (2014), Reflexões sobre a relação China e América Latina, ¿Atlántico vs. Pacífico?: América Latina y el Caribe, los cambios regionales y los desafíos globales Anuario de la Integración Regional de América Latina y el Caribe, No. 10, CRIES.
- Creutzfeldt, B., “Theory Talk #51: Yan Xuetong on Chinese Realism, the Tsinghua School of International Relations, and the Impossibility of Harmony”, Theory Talks, 2012, pp. 1-8.
- Document of the European Parliament: China, the 16+1 cooperation format and the EU, 2017.
- Document of the European Parliament: China, the 16+1 format and the EU, 2018.
- Hackaj Ardian, “China And Western Balkans”, Cooperation and Development Institute, Tirana, March 2018.
- Llenderozas, E. (2015), “Fin de ciclo y los procesos regionales”, en: Boletín electrónico del Departamento de América Latina y el Caribe, No. 50, IRI, UNLP, disponible en: [http://www.iri.edu.ar/images/Documentos/CENSUD/boletines/50/boletin\\_nro\\_50.pdf](http://www.iri.edu.ar/images/Documentos/CENSUD/boletines/50/boletin_nro_50.pdf).
- Lucci, J (2018), China y América Latina, Iniciativa para las Inversiones Sustentables China-América Latina, IISCAL, marzo, Washington.
- Marciacq Florent, “The European Union and the Western Balkans after the Berlin Process: Reflecting on the EU Enlargement in Times of Uncertainty”, FES Publications, Sarajevo, 2017.
- Naisbitt, J. Megatrends Asia. The Eight Asian Megatrends that are Changing the World. Nicholas Brealey Publishing, London, 1997.
- PRC Government, China's Policy Paper on Latin America and the Caribbean, 2008, [http://www.gov.cn/english/official/2008-11/05/content\\_1140347.htm](http://www.gov.cn/english/official/2008-11/05/content_1140347.htm)
- PRC Government, China's Policy Paper on Latin America and the Caribbean, 2016, [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1418254.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1418254.shtml)
- Schicheng, Xu, “China. Las relaciones con Latinoamérica en la década de los noventa”. Geopolítica: Hacia una Doctrina Nacional, Buenos Aires, Editorial Pleamar, No. 67, 1999.
- Schicheng, Xu, “China. Las relaciones con Latinoamérica en la década de los noventa”. Geopolítica: Hacia una Doctrina Nacional, Buenos Aires, Editorial Pleamar, No. 67, 1999.
- Staiano, M.; Bogado Bordazar, L.(2017); “Las teorías de las Relaciones Internacionales con características chinas y su implicancia para América Latina”, en Revista Relaciones Internacionales, Dossier: “China y su proyección en el siglo XXI”, Año 26 No. 53, IRI, UNLP.
- Staiano, Maria Francesca, “¿法治还是人治? Una desmitificación del Estado de derecho hacia el ejemplo de la RPC”, Caminhos da História, Brasil, 2016.
- Surasky, J., “La gestión institucional de la Cooperación Internacional al Desarrollo ofrecida por la República Popular China. Buscando claridad en una voz fuerte”. En: Staiano, F., El ordenamiento jurídico de la República Popular China en el marco del Derecho Internacional: planificación familiar, migraciones y cooperación. IRI-Confucio,

UNLP, 2014.

The Berlin Process 2014-2018, Report “Berlin Process Series”, Berlin Process / 3 / 2018, Cooperation and Development Institute, February 2018.

# La travesía polar de China: recorrido histórico y proyección bajo la iniciativa “la Franja y la Ruta”. 中国的极地轨迹：历史路径与“一带一路”倡议下的项目

Martín Rafael López 马丁·拉法埃尔·洛佩斯

## RESUMEN

El presente ensayo se propone describir y analizar la trayectoria histórica de la República Popular China, en las zonas polares, con el objetivo de comprender la construcción de una “Ruta de la Seda Polar” a través del Ártico en el marco de la iniciativa “la Franja y la Ruta” (más conocida como BRI por sus siglas en inglés). Inicialmente, para abordar dicho análisis, se describe la importancia estratégica y el régimen legal vigente en las zonas polares. Luego, se estudian las principales actividades desarrolladas por China en la Antártida y el Ártico.

Finalmente, se describen dos cuestiones: por un lado, los intereses y la posición del gobierno chino respecto a los denominados “asuntos polares”. Y, por otro, su implicancia como un actor polar posicionado en el sistema internacional.

本文将描述、分析中华人民共和国在极地地区的历史脉络，本文的目标是通过“一带一路”倡议（更为人所知的是其英文缩写BRI）背景下北极的情况来理解“极地丝绸之路”项目。首先，为进行上述分析，本文描述了极地地区的重要战略意义和其现行的法律制度。

随后，本文研究了中国在南极和北极的主要活动。

最后，本文描述了两个问题：一个是中国政府在所谓“极地事务”上的利益与立场。另一个则是从国际体系的角度看待中国作为一个极地事务参与者的影响。

## INTRODUCCIÓN

*“En muy pocas ocasiones los dirigentes chinos se arriesgaron a resolver un conflicto en una confrontación de todo o nada; su estilo era más el de elaboradas maniobras que duraban años.*

*Mientras la tradición occidental valoraba el choque de fuerzas decisivo que ponía de relieve las gestas heroicas, el ideal chino hacía hincapié en la sutileza, la acción indirecta y la paciente acumulación de ventajas relativas”.*

(Kissinger, 2012:43)

Desde fines del siglo XX las zonas polares comenzaron a tornarse un tema de mayor relevancia en la agenda internacional.

El fin del bipolarismo, la profundización de la globalización, el desarrollo tecnológico y el crecimiento de la población mundial son algunos de los motivos que tornaron de valor estratégico a estas zonas con vastos recursos naturales<sup>192</sup> y características geográficas particulares para el

---

<sup>192</sup> Energía geotérmica, eólica y otros tipos de energías limpias, como también minerales metalíferos, proteínas y biodiversidad.



desarrollo de una mayor y mejor conectividad en el campo de la comunicación.

La normativa vigente sobre la Antártida, un continente de 14 millones de kilómetros cuadrados, se encuentra contenida en el Sistema del Tratado Antártico. Este incluye: el Tratado Antártico (1959); el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente (1991); la Convención para la Conservación de Focas Antárticas (1972) y la Convención para la Conservación de Recursos Vivos Marítimos Antárticos (1980).

Mientras que para el Ártico, una región del Polo Norte de alrededor de 21 millones de kilómetros cuadrados y pertenecientes a distintos Estados, no existe un sistema único e integral de regulación. Tanto el Océano Ártico como los territorios terrestres continentales e insulares se encuentran regulados por el Tratado de Svalbard (1920); la Carta de Naciones Unidas (1945); la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982); y otros tratados firmados por los ocho países con territorio al norte del Círculo Ártico, a saber: Canadá, Dinamarca, Finlandia, Islandia, Noruega, Rusia, Suecia y los Estados Unidos.

En 1996, estos Estados institucionalizaron sus vinculaciones en cuanto a los asuntos árticos mediante la Declaración de Ottawa, la cual creó un foro intergubernamental denominado “Consejo Ártico”. Además de los Estados signatarios, este Consejo también cuenta con la participación de las comunidades indígenas del Ártico, otros Estados No-Árticos (que se incorporaron como observadores posteriormente), organizaciones internacionales y ONGs.

Aunque en la actualidad se garantiza un orden pacífico, seguro y estable -en ambas zonas -mediante las regulaciones institucionales y jurídicas basadas en los principios del derecho internacional, hay indicios de que pueden ser el escenario de disputas geopolíticas abiertas no lejanas en el tiempo.

Son solo algunos de ellos: la escasez de recursos naturales hacia la segunda mitad del siglo XX, acompañado del continuo deshielo del Ártico<sup>193</sup> -que no sólo facilitará la extracción de recursos naturales sino que también permitirá crear nuevos pasajes marítimos de navegación para promover el comercio reduciendo los costos logísticos- y la renegociación del protocolo ambiental del Sistema del Tratado Antártico, más conocido como Protocolo de Madrid, en el año 2048.

Estos acontecimientos, próximos en el tiempo, permiten reflexionar mediante un análisis prospectivo acerca de las posibilidades de tensión entre los actores que proyectan sus intereses vitales en estas zonas.

China, que institucionalizó sus planes y programas de acción en cuanto a la gobernanza polar con la creación de la Administración Ártica y Antártica China en 1981<sup>194</sup>, no sólo ha emergido y desarrollado eficazmente sus actividades polares desde entonces sino que también ha trascendido y posicionado su presencia mediante el logro de varios hitos en un corto período de tiempo.

Durante el año 2015, en el marco de los debates llevados a cabo en torno a la Ley de Seguridad Nacional en la XII Asamblea Nacional del Pueblo, China determinó aumentar las tareas de seguridad en las “nuevas fronteras estratégicas” que son el espacio exterior, los fondos marinos y las

---

<sup>193</sup> La mayoría de las investigaciones advierten que el Ártico podría quedarse sin hielo antes de finalizada la primera mitad del presente siglo. Se comprobó científicamente que la extensión media anual del hielo marino del Ártico disminuyó significativamente en cada estación y década sucesivamente desde 1979 (cuando empezaron las observaciones por satélite).

Véase “Cambio Climático 2014, Informe de Síntesis”. Disponible en línea: [http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/syr/SYR\\_AR5\\_FINAL\\_full\\_es.pdf](http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/syr/SYR_AR5_FINAL_full_es.pdf) (Consultado 18 de Septiembre del 2018).

<sup>194</sup> Bajo la órbita de la Administración Oceánica Estatal, esta agencia es la encargada de gestionar el programa científico chino para la Antártida y el Ártico.

zonas polares<sup>195</sup>.

En este contexto, una de sus grandes apuestas a futuro es integrar estratégicamente, de forma prudente y coherente, las zonas polares a su proyecto de conectividad global “Iniciativa La Franja y La Ruta”, el cual fuera presentado por el presidente Xi Jinping en el año 2013.

### EL CAMINO CHINO HACIA LA ANTÁRTIDA: HISTORIA Y PRINCIPALES HITOS

Anne-Maria Brady, actualizando la cronología establecida por el experto Zou Keyuan, divide las actividades antárticas de China en cuatro etapas:

1. 1978-1984: China aprende de la experiencia de los demás países con el fin de establecer su programa antártico.
2. 1985-1989: China es capaz de crear sus propias bases y comienza a lanzar sus primeras expediciones independientes.
3. A partir de 1900: China comienza a cambiar sus prioridades en la investigación científica.
4. 2005 - hasta el presente (2010): China está buscando algo más que un papel de liderazgo en los asuntos antárticos.

En un contexto signado por la Guerra Fría, durante los años 1958-1959, China se rehusó a participar de los proyectos científicos emprendidos en la Antártida durante el Año Geofísico Internacional (IGY por sus siglas en inglés). Esto, debido a que el comité organizador del IGY no brindó garantías de que su rival político, la República de China, no participe de tal expedición.

Esto fue motivo suficiente para que Estados Unidos -quién ejercía una gran influencia en el comité organizador- vetara la participación China en la firma del Tratado Antártico de 1959. Sin embargo, esto no resultó de mayor trascendencia ya que aunque muchos científicos chinos fueron nuevamente invitados a participar, el gobierno chino desestimó la oferta.

A fines de la década de 1970s, mediante la implementación de la “Reforma y Apertura”, comenzará a gestarse la política antártica china. Es así que se emprendieron las primeras investigaciones y expediciones en conjunto con otros países. De esta forma, entre 1979-1980 dos científicos chinos se sumaron a la Expedición de Investigación Antártica Australiana.

En 1981 China establece el Comité Nacional de Expedición Antártica con el fin de coordinar la investigación antártica, a nivel nacional, y facilitar la cooperación con otros países. El 8 de Junio del año 1983 se adhiere al Tratado Antártico y, tiempo después, obtiene el estatus consultivo (7 de Octubre de 1985). Un año después, en 1986, China pasa a formar parte del Comité Científico para la Investigación Antártica (SCAR).

En la segunda mitad de la década de 1980s, China comienza a construir sus propias bases científicas antárticas. Es así que en 1985 inaugura su primera base llamada “Changcheng Zhan” (Estación Gran Muralla) en la Isla Rey Jorge localizada en la Antártida Occidental.

En 1989 se construye una nueva base llamada “Zhongshan Zhan” (Estación Zhongshan) en el sector oriental de las Colinas Larsemann, cerca de una base rusa. En octubre, del mismo año, se establece el Instituto de Investigación Polar de China (Zhongguo Jidi Yanjiusuo) en Shanghai, bajo la dirección de la Administración Oceánica Estatal de China.

Sin embargo, esta expansión por el continente antártico se detiene durante la década de los

---

<sup>195</sup> Véase “El proyecto de ley de seguridad nacional pretende aumentar las tareas de mantenimiento de seguridad en áreas nuevas como el espacio”. Traducción propia. Disponible en línea: <http://www.chinanews.com/gn/2015/06-24/7363693.shtml> (Consultado 19 de Octubre del 2018).

1900s para comenzar una etapa de consolidación. Por lo tanto, se torna primordial el desarrollo de un significativo programa de investigación científica.

Por ello, se profundizan las investigaciones en el marco del Instituto de Investigación Polar de China. Dicho organismo tiene tres tareas principales (Brady, 2010: 764):

- I. La supervisión de la investigación polar de China.
- II. La organización de las expediciones polares de su país.
- III. La organización de la logística de las expediciones (incluye la gestión de las bases polares chinas y el mantenimiento del rompehielos “Xue Long” o Dragón de Hielo).

En 1994 se estableció un nuevo órgano administrativo polar adicional, llamado Comité Asesor para la Investigación Polar de China (Zhongguo Jidi Kaocha Zixun Weiyuanhui), dirigido por la Administración Oceánica Estatal de China. El mismo está encargado de asesorar a todos los departamentos gubernamentales así como de desarrollar conferencias académicas sobre temas polares y evaluar el contenido y los resultados del Programa de Investigación Polar de China.

Por otro lado, en 1996 el Comité Nacional de Expedición Antártica se renombró como Administración Ártica y Antártica China (CAA).

Sumado a ello, encontramos que China ha impulsado la creación de una serie de centros especializados para la investigación de la Antártida, en el marco de universidades, como el Centro de Topografía y Cartografía de la Antártida de la Universidad de Wuah o el Centro para Astronomía Antártica de la Universidad de Nanjing.

Luego de varios intentos fallidos, el 18 de Enero de 2005 un equipo de exploradores chinos llega al pico de “Domo A”, más conocido como “Domo Argus”, una región de difícil acceso y hasta entonces inexplorada. Este logro marca un punto de inflexión para la presencia China en el continente antártico. Luego de concretar su objetivo, se iniciaron una serie de exploraciones para identificar distintos puntos de importancia geológica que fueron bautizados con nombres propios de la tradición e historia china como Gui Shan (Montaña de la Tortuga) o She Shan (Montaña de la Serpiente).

En esta nueva etapa, de su política antártica, China incrementó exponencialmente sus gastos presupuestarios con miras a liderar las investigaciones en asuntos antárticos. Los estudios realizados en “Domo A” tienen como objetivo obtener resultados innovadores que permitan un reconocimiento internacional que posicione el liderazgo de China dentro del Sistema del Tratado Antártico.

Sin embargo, a pesar de proyectar su “diplomacia antártica” a largo plazo, China también posee intereses mediatos. Uno de ellos, es seguir impulsando el turismo en el continente antártico. De hecho, el número se ha incrementado exponencialmente en los últimos años: pasando de menos de cien turistas chinos en el año 2008 a casi cuatro mil en el 2016. Actualmente, constituye la segunda fuente de turistas a la Antártida luego de Estados Unidos<sup>196</sup>.

### **LA CONSOLIDACIÓN ANTÁRTICA: AMBICIONES Y CAPACIDADES ACTUALES.**

En base a lo expuesto en el apartado anterior y aggiornando la periodización expuesta por Anne Brady<sup>197</sup> consideramos posible sumar una quinta etapa:

---

<sup>196</sup> Véase “Chile atraerá más turistas chinos a Antártida”. Disponible en línea: [http://spanish.xinhuanet.com/2018-05/27/c\\_137210163.htm](http://spanish.xinhuanet.com/2018-05/27/c_137210163.htm) (Consultado 4 de Octubre del 2018).

<sup>197</sup> Desarrollada en el apartado anterior.

- I. 2012 - actualidad: China comienza a consolidar su presencia en la Antártida permitiendo vislumbrar atisbos de una altamente probable hegemonía de la tecnología china en el continente.

Según la autora, para el año 2010 China no era un Estado antártico vigoroso. Lo demuestra al analizar que, a pesar del exponencial crecimiento de inversiones que el país estaba realizando, los resultados de sus investigaciones científicas eran relativamente pequeños, sobre todo, cuando se tiene en cuenta que sus contribuciones se encontraban por detrás de la de países como Italia o Sudáfrica.

Por ello, Brady concluía que a pesar del gran esfuerzo chino entre los años 2005-2010, su programa antártico chino se encontraba por detrás de los poderes dominantes como Estados Unidos, el Reino Unido, Francia, Australia y Japón. (Brady, 2010: 781).

Sin embargo, más allá del incipiente desarrollo científico, la presencia de China en la Antártida también se reviste de una lógica “política” vinculada a los intereses del dragón asiático en el continente antártico. Y, en este sentido, los desafíos y logros superados y alcanzados a partir del año 2012 no son un dato menor.

Luego de una exitosa expedición, llevada a cabo durante ese año, China logro el arribo de un telescopio especial a su base Kunlun que, de ser complementado según lo proyectado, posicionará la astronomía china en un primer lugar a nivel mundial. Así también, Iván Witker agrega que:

*“[...] varias de sus investigaciones fueron ejecutadas por equipos multinacionales numerosos lo que significó el traslado de científicos de varias potencias centrales incluyendo EE.UU., pero igualmente, a dos de Taiwán, lo que le da a la expedición del 2012 una connotación política muy relevante [...]”* (Witker, 2015: 47).

Sobre la base de lo antes planteado, la inauguración de su cuarta base llamada “Taishan”, en el año 2014, no debe pasar desapercibida. Ello debido a que, gracias a este nuevo punto de apoyo logístico, China es capaz de acceder a regiones remotas inaccesibles para los investigadores de otros países como Australia, cuyos científicos hasta entonces lideraban los proyectos de investigación de la región.

Además, China ya ha realizado prospecciones de suelo y ha escogido el lugar para la instalación de su quinta base de investigación científica que estará ubicada la Isla Inexpresable, en la Bahía de Terra Nova, en el Mar de Ross. Una vez aprobado, el ambicioso proyecto, la construcción de la nueva base tardará entre 3 y 5 años.

Así también, hizo público a nivel mundial la noticia de la apertura de una división dedicada al estudio de los recursos, derecho, geopolítica y gobernanza, en la Antártida y el Ártico, dentro del Instituto de Investigación Polar de China.<sup>198</sup>

En el año 2015, China envió por primera vez un avión de ala fija al Polo Sur. El Xue Ying 601 aterrizó en la base Zhongshan superando, satisfactoriamente, todas las pruebas de vuelo y es utilizado como apoyo logístico en las actividades de investigación<sup>199</sup>.

---

<sup>198</sup> Véase ‘China, Pursuing Strategic Interests, Builds Presence in Antarctica’. Disponible en línea: [http://www.nytimes.com/2015/05/04/world/asia/china-pursuing-strategic-interests-builds-presence-in-antarctica.html?mc=edit\\_th\\_20150504&nl=todaysheadlines&nid=67867441&r=0](http://www.nytimes.com/2015/05/04/world/asia/china-pursuing-strategic-interests-builds-presence-in-antarctica.html?mc=edit_th_20150504&nl=todaysheadlines&nid=67867441&r=0)

(Consultado 6 de Mayo del 2015).

<sup>199</sup> Véase ‘China's first polar fixed-wing aircraft arrives at research station in Antarctica’. Disponible en línea: <http://en.people.cn/n/2015/1202/c98649-8984747.html> (Consultado 10 de Julio del 2018).

Por último, datos más recientes sirven como argumento para justificar y complementar lo descrito hasta el momento para esta nueva etapa que hemos catalogado como de “consolidación”.

En este sentido, el 13° Plan Quinquenal de Desarrollo Económico y Social Nacional (2016-2020), incrementó significativamente el presupuesto para investigaciones polares a través del proyecto Xue Long Tan Ji<sup>200</sup>.

Desde 1999, hasta 2016, la producción de artículos académicos aumentó significativamente pasando de 19 a 157 publicaciones, ubicándose entre los diez países más importantes del mundo<sup>201</sup>.

Asimismo, y para finalizar, el año 2017 fue clave en dos sentidos. Por un lado, se celebró por primera vez una Reunión Consultiva del Tratado Antártico en China; y, por el otro, la Administración Oceánica Estatal de China publicó un libro blanco sobre actividades antárticas que recoge la posición del gobierno y los logros alcanzados desde los inicios de su presencia en el continente antártico.

## CHINA Y SU TRAVESÍA HACIA EL POLO NORTE

China comienza a participar formalmente, en los asuntos árticos, en 1925 cuando ingresa al Tratado de Svalbard. Dicho tratado se firma en 1920 en el contexto de las negociaciones de paz de la Primera Guerra Mundial y, aunque establece la soberanía de Noruega sobre el archipiélago, garantiza la realización de actividades económicas en la región a los ciudadanos y empresas de los países firmantes.

Desde entonces, y por cuestiones propias de su política doméstica, el Ártico no ocupó un lugar en su agenda hasta las postrimerías del siglo XX. Es así que, en 1996, comienza a participar activamente en la investigación científica del Ártico obteniendo su membresía en el Comité Internacional de Ciencia del Ártico.

Desde 1999 ha organizado sucesivas expediciones científicas utilizando como plataforma su buque de investigación “Xue Long”<sup>202</sup>.

Comenzado el siglo XXI, en el año 2003 China instala la “Estación Río Amarillo” en Ny Alesund, Noruega, y en el 2005 se convierte en el primer país asiático en organizar la Cumbre de Ciencia del Ártico.

A partir de este momento, además de seguir alentando el avance tecnológico para la obtención de capacidades que le permitan profundizar sus investigaciones científicas en la región, el gobierno chino comienza a acercarse a los Estados Árticos a través de acuerdos y proyectos de cooperación económica.

Por caso, la firma de un Tratado de Libre Comercio con Islandia en el año 2013 o los acuerdos alcanzados por parte de empresas chinas para la extracción de recursos minerales en Canadá y Groenlandia son solo algunos ejemplos de ello.

En este sentido, también es pertinente destacar la firma de un contrato por una participación

---

<sup>200</sup> Este proyecto contempla varias iniciativas descritas a lo largo del presente trabajo, tales como la construcción de la quinta base de investigación en la Antártida, el mejoramiento de la capacidad logística de aviación del Xue Ying 601 y la construcción del rompehielos Xue Long 2.

<sup>201</sup> Datos publicados en White Paper ‘China’s Antarctic Activities’. Disponible en línea: [http://www.china.gov.cn/caa/gb\\_news.php?modid=01001&id=1983](http://www.china.gov.cn/caa/gb_news.php?modid=01001&id=1983) (Consultado 25 de Julio del 2018).

<sup>202</sup> Desde entonces hasta mediados de septiembre del 2018 ha realizado exitosamente nueve expediciones científicas en el Océano Ártico.

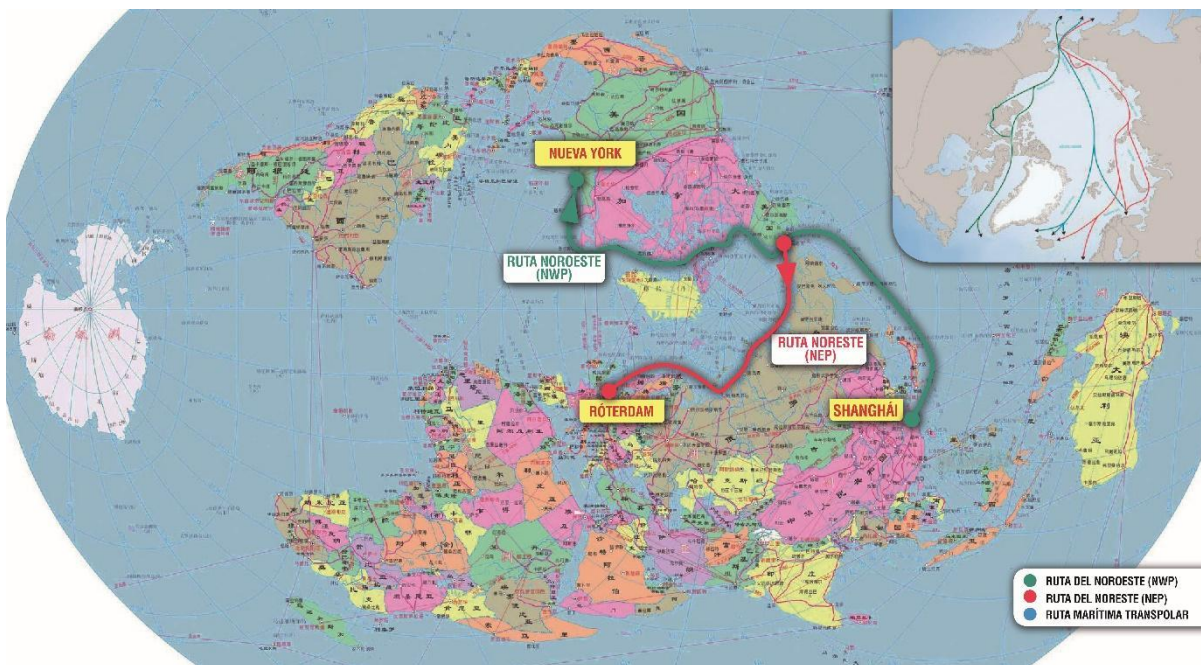


del 20% de la Corporación Nacional del Petróleo de China (CNPC) por parte de la empresa rusa Novatek para la instalación y el desarrollo de una planta de gas natural licuado en la península de Yamal, localizada en el ártico ruso. Esta, posteriormente recibió mayores fondos provenientes tanto de bancos chinos como del Fondo de la Ruta de la Seda<sup>203</sup>.

En el año 2013 se produce otro gran avance. El carguero “Yong Sheng” perteneciente a la Compañía de Navegación Oceánica de China (COSCO), utiliza una nueva ruta de navegación surgida como producto del deshielo del Océano Ártico.

De esta forma, el navío chino recorrió 5.400 kilómetros uniendo satisfactoriamente el puerto de Dalian (provincia de Liaoning) con el puerto de Rotterdam (Holanda). Esto le permitió reducir hasta en un 40% la duración del viaje entre Asia y Europa.<sup>204</sup>

China tiene un gran interés en el transporte marítimo del Ártico debido a que sus actuales y potenciales rutas de navegación reducen exponencialmente los costos logísticos del envío de sus mercancías a otras partes del mundo.



Entre los distintos recorridos proyectados para navegar el Ártico, se destacan tres grandes pasos, a saber: Paso del Noroeste (NWP), que bordea Norteamérica y Canadá; la Ruta Marítima del Norte o el Paso del Noreste (NEP), aledaño a territorio ruso y las costas de Noruega y la Ruta Marítima Transpolar, que transcurre por aguas internacionales.

La realización exitosa de distintas travesías, a lo largo de las actuales y potenciales rutas de navegación del Polo Norte, se traduce como un ejemplo claro del liderazgo chino en la configuración de un “nuevo corredor polar”. No solo, como ya señalamos, por el aporte de sus investigaciones científicas y la aplicación de tecnología para la apertura de nuevos pasos. Sino también,

<sup>203</sup> Véase ‘China and Russia want to develop Arctic energy resources together, and US disapproval may not deter them’. Disponible en línea: <https://www.scmp.com/comment/insight-opinion/asia/article/2163719/china-and-russia-want-develop-arctic-energy-resources> (Consultado 25 de Septiembre de 2018).

<sup>204</sup> Véase ‘China mulls routine navigation through Arctic to Europe’. Disponible en línea: [http://europe.chinadaily.com.cn/china/2015-10/26/content\\_22289246.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/china/2015-10/26/content_22289246.htm) (Consultado 20 de Septiembre del 2018).



por la implementación de una diplomacia multilateral activa en la búsqueda de consensos, con los Estados Árticos y demás actores de la comunidad internacional, con el fin de adecuar la normativa internacional para regularizar la actividad en la región.

Es por ello que China brindará oportunidades para que todos los actores interesados en el Ártico puedan participar en la construcción de una “Ruta de la Seda Polar” que facilitará la conectividad y generará las condiciones necesarias para un desarrollo económico y social sustentable en la región<sup>205</sup>.

Continuando con la descripción de los logros alcanzados por China, en el año 2013 es aceptada su solicitud para ingresar en el Consejo Ártico y obtiene el estatus de miembro observador.

Asimismo, el gobierno continúa impulsando las investigaciones relacionadas a lograr avances en la navegación del Ártico, por lo que se destaca la publicación de una “Guía sobre navegación ártica en la ruta noroeste 2015”, la cual brinda información necesaria para los barcos que naveguen la ruta que une el Océano Atlántico Norte con el Pacífico.<sup>206</sup>

En el año 2017, el buque de investigación Xue Long logra un hito al convertirse en la primera embarcación china en recorrer las tres grandes vías de navegación del Polo Norte.

Sumado a ello, al año siguiente dos embarcaciones rusas cargadas con gas natural licuado que partieron de Yamal, lograron atravesar con éxito y sin la ayuda de rompehielos la Ruta Marítima del Norte, llegando a China en sólo 19 días (en comparación a los 35 días que tardaba para navegar su tradicional ruta a través del Canal de Suez).

En marzo del 2018, comenzó la construcción del primer crucero de expedición polar chino (se espera que sea terminado en agosto del 2019) y en septiembre, del mismo año, se botó el primer rompehielos de construcción nacional china llamado Xue Long 2, que entrará en funcionamiento el próximo año<sup>207</sup>.

En el mes de septiembre, el Xue Long amarró en Shanghai luego de concluir con éxito una nueva expedición de investigación al Ártico durante 69 días de travesía. Una de las peculiaridades de esta misión fue la instalación de un sistema de estación polar no tripulada desarrollada con tecnología completamente china.

Finalmente, en octubre del mismo año, se inauguró el Observatorio de Ciencia del Ártico China-Islandia, localizado en Karholl, en el norte de Islandia. Este observatorio permitirá profundizar las investigaciones científicas de instituciones de ambos países<sup>208</sup>.

## POSICIONAMIENTO CHINO EN EL ÁRTICO

El 26 de enero del año 2018, la Oficina de Información del Consejo de Estado de la República Popular de China publicó su primer libro blanco relativo al Ártico<sup>209</sup>.

<sup>205</sup> Véase ‘China’s Arctic Policy’. Disponible en línea: [http://english.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm) (Consultado 18 de Septiembre de 2018).

<sup>206</sup> Véase ‘China issues guidance on arctic navigation’. Disponible en línea: [http://www.china.org.cn/china/2016-04/22/content\\_38300880.htm](http://www.china.org.cn/china/2016-04/22/content_38300880.htm) (Consultado 20 de Septiembre de 2018).

<sup>207</sup> Véase ‘China launches first domestically built icebreaker’. Disponible en línea: <http://www.globaltimes.cn/content/1119098.shtml> (Consultado 20 de Septiembre del 2018).

<sup>208</sup> Véase ‘Inauguran en norte de Islandia Observatorio Científico para Ártico China-Islandia’. Disponible en línea: [http://spanish.xinhuanet.com/2018-10/19/c\\_137542587.htm](http://spanish.xinhuanet.com/2018-10/19/c_137542587.htm) (Consultado 19 de Octubre del 2018).

<sup>209</sup> Véase ‘China’s Arctic Policy’. Disponible en línea: [http://english.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm) (Consultado 18 de Septiembre de 2018).

En su introducción, haciendo una breve descripción del escenario actual, sostiene que la situación del Ártico involucra mucho más que los Estados Árticos originales o la naturaleza regional. Todas las actividades desarrolladas en ese territorio tienen una influencia vital en los intereses del resto de los Estados y de la comunidad internacional en su conjunto.

Tal es así que, según este documento, su influencia afecta la supervivencia, desarrollo y el futuro compartido de la humanidad.

China se define geográficamente como un “Estado cercano al Ártico”<sup>210</sup> o “Estado casi-Ártico”, haciendo alusión a que geográficamente su territorio continental es uno de los más próximos al Círculo Polar Ártico e intentando marcar una diferencia con el resto de los Estados No-Árticos.

En el tercer apartado, China define que sus objetivos políticos en el Ártico son:

*“[...] comprender, proteger, desarrollar y participar en la gobernanza del Ártico, a fin de salvaguardar los intereses comunes de todos los países y la comunidad internacional en el Ártico, y promover el desarrollo sustentable del Ártico”.*<sup>211</sup>

En este sentido, el gobierno -siempre de conformidad con la ley y el derecho internacional- se propone mejorar la capacidad y efectividad de las investigaciones científicas en el Ártico; brindar una respuesta constante al cambio climático; proteger su medioambiente y sistema ecológico; respetar la cultura y tradiciones de los pueblos indígenas que habitan la región; fortalecer la innovación tecnológica y mejorar su aplicación; proteger sus recursos naturales y mejorar las rutas de navegación.

Para lograr tales objetivos, China adecuará y promoverá su participación de acuerdo a los principios básicos de “*respeto, cooperación, resultados ganar-ganar y sustentabilidad*”.

Respecto a estos principios, el documento sostiene que la base fundamental de la participación China es el *respeto*, el cual debe ser recíproco. Esto significa que todos los Estados deben respetar el derecho internacional y, por lo tanto, respetar la soberanía y jurisdicción de los Estados Árticos, la tradición y cultura de los pueblos indígenas y también los derechos y la libertad de los Estados No-Árticos para llevar adelante sus actividades en esta región.

La *cooperación* es definida como el medio efectivo para la participación china en los asuntos árticos. A su vez, su implementación y desarrollo permitirá la persecución de “*resultados ganar-ganar*”, es decir, beneficiosos para todos los actores.

La puesta en práctica, de lo expuesto anteriormente, permite avanzar hacia la concreción del cuarto y último principio complementario que es la *sustentabilidad*, que implica un desarrollo responsable y armonioso de las actividades que realiza el hombre en el entorno natural. Por lo tanto, se propone lograr un mejor equilibrio y coordinación entre actividades de gestión y protección que garanticen una adecuada protección ecológica, a su vez que un mejor crecimiento económico y progreso social.

El último apartado, previo a las conclusiones, describe la posición y las políticas llevadas adelante por China en los asuntos árticos. Además de profundizar y brindar más detalles, tratados a lo largo de todo el documento, relativos a cuestiones como: la promulgación de las investigaciones científicas; la protección del medio ambiente; la participación en base a los principios del derecho internacional y la promoción de la paz y estabilidad, es dable destacar la pormenorizada

<sup>210</sup> En la versión en inglés de su libro blanco se define como “Near-Arctic State”.

<sup>211</sup> Véase “La política ártica de China”. Traducción propia. Disponible en línea:

[http://english.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm) (Consultado 10 de Septiembre del 2018).

explicación de su posición ante la utilización de los recursos naturales del Ártico.

China alienta a sus empresas a participar, de forma mancomunada, con la comunidad internacional de la exploración y utilización de los recursos del Ártico, dejando en claro que siempre se actuará conforme a los principios del derecho internacional, la jurisdicción de los Estados Árticos y salvaguardando el medio ambiente y los intereses de los pueblos de la región.

Además, el gobierno sostiene que la CONMEVAR debe regular toda gestión o disputa de las rutas marítimas del Ártico, asegurando la libertad de navegación de todos los países.

En este contexto, el documento expresa que China aspira a trabajar, mancomunadamente, en la construcción de una “Ruta de la Seda Polar”. De modo que alienta a sus empresas para la construcción de la infraestructura necesaria y la realización de viajes de prueba comerciales. Asimismo, el Estado continúa incentivando los estudios hidrográficos pertinentes para mejorar las capacidades de navegación, seguridad y logística de las posibles rutas marítimas.

Seguidamente, se detalla la posición del país respecto a la participación en la exploración y explotación de petróleo, gas, minerales y otros recursos no vivos. China respeta los derechos soberanos de los Estados Árticos, es decir, sus jurisdicciones de conformidad con el derecho internacional.

En cuanto a la utilización de recursos pesqueros, y otros recursos vivos, los lineamientos de su política son similares a los anteriores: alienta la actividad siempre y cuando se mantenga en los parámetros de una explotación legal y racional.

Sin embargo, se explicita que China apoya una mayor regulación en esta cuestión a través de un acuerdo internacional que regularice la gestión de la pesca en la alta mar del Océano Ártico y/o también la creación de una organización que gestione la explotación de los recursos marítimos u otro tipo de acuerdo institucional basado en lo estipulado por la CONMEVAR.

Por último, se presenta su posición respecto a una actividad económica emergente en el Ártico: el turismo. Además de incentivar la cooperación con los demás Estados, en el desarrollo de la actividad, China considera necesario mejorar la seguridad y los sistemas de rescate para los potenciales turistas.

## **UNA APROXIMACIÓN A LA POSICIÓN CHINA Y LAS PRINCIPALES TENSIONES EN EL FUNCIONAMIENTO DE LAS ZONAS POLARES**

China promueve la aplicación de los principios de “entender, proteger y utilizar” en la gobernanza polar. Estos principios, expuestos como objetivos en sus respectivos libros blancos del Ártico y la Antártida, fueron enunciados previamente por el presidente Xi Jinping durante su visita a Hobart (Australia) en el marco de la firma de un Memorando de Entendimiento sobre cooperación china-australiana.<sup>212</sup>

En cuanto a los dos primeros principios, y según los lineamientos de su libro blanco del Ártico, a nivel mundial China exhorta a los Estados desarrollados a cumplir los compromisos estipulados en la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, el Protocolo de Kyoto y el Acuerdo de París y solicita colaboración para la regulación de la pesca en alta mar en el Ártico.

A nivel regional, China adhiere a todos los acuerdos sobre cooperación adoptados por el Consejo del Ártico.

---

<sup>212</sup> Véase ‘China, Australia Agree to Strengthen Antarctic Cooperation’. Disponible en línea: [http://www.bjreview.com.cn/special/2014-11/19/content\\_654463.htm](http://www.bjreview.com.cn/special/2014-11/19/content_654463.htm) (Consultado 3 de Septiembre del 2018).

A nivel bilateral y multilateral, el país asiático promueve el diálogo y la cooperación en múltiples temas como: la protección ambiental; las expediciones científicas; el cambio climático; las rutas de navegación; los cables submarinos de fibra óptica; los intercambios culturales, entre otros tantos. En este sentido, a modo de ejemplo, desde el 2010 China mantiene encuentros bilaterales con Estados Unidos. En el año 2012 firma un acuerdo de cooperación con Islandia y desde el 2013 profundiza sus diálogos sobre la cuestión ártica con Rusia.

Respecto a la Antártida, China adhiere y promueve los principios estipulados por el Tratado Antártico. De hecho, como se expuso anteriormente, en el año 2017 China fue anfitrión de una Reunión Consultiva del Tratado Antártico. Sin embargo, desde el ámbito académico se han sugerido críticas en cuanto al alcance del sistema.

Algunos académicos chinos son críticos del Sistema del Tratado Antártico. Consideran que, a pesar de ser un continente “abierto” a todas las naciones, los países con menos recursos se encuentran marginados en su participación al no poder impulsar una campaña de investigación científica. Más aún, las zonas geoestratégicas fueron repartidas y son exploradas por las grandes potencias que cuentan con los recursos económicos y tecnológicos suficientes para ello.

Por ello, la crítica central de China gira en torno a la distribución de recursos y resulta claro que el desarrollo de investigación científica es una condición necesaria para obtener un rol de “gobernabilidad” en la Antártida.

Según académicos chinos, la ONU no tiene poder para resolver las potenciales disputas que surjan en la Antártida. Más aún, debido al exponencial crecimiento de turistas en el continente antártico, sumado a la debilidad para establecer medidas de control frente a las violaciones de los protocolos medioambientales, consideran que el mismo debe regirse por un conjunto de leyes internacionales que abarquen a todas las naciones y no solo a los signatarios del Sistema del Tratado Antártico.

En el año 2007, fuentes de noticias oficiales de China acusaron a Gran Bretaña y otros seis demandantes antárticos acerca de la controversia que suscitó utilizar el Derecho Internacional del Mar para ganar derechos afines a la soberanía del continente antártico. Para ello, se han presentado demandas a la Comisión de la ONU solicitando reivindicar derechos del lecho marino sobre los límites de la Plataforma Continental.

El tercer principio promovido en la gobernanza polar, que se refiere a la “utilización”, es el que más incertidumbre y conjeturas genera en la opinión pública internacional. En este sentido, la exploración y explotación de recursos naturales es uno de los temas en debate más polemizados.

Previo a profundizar esta cuestión es dable advertir que, según las normativas vigentes, las actividades mineras y de extracción de recursos se encuentran prohibidas en el continente antártico. Caso distinto es el del Ártico donde, como se explicó previamente, se plantea un uso racional y legal de los recursos naturales.

A pesar de ello, ciertamente se encuentran declaraciones y afirmaciones acerca del interés del país asiático en la exploración y potencial explotación de recursos naturales en ambas zonas polares. Pero esto no significa la violación de la normativa internacional. Al contrario, en todo tipo de documento, o declaración oficial, se deja en claro de forma explícita que China adhiere y promueve todas las normativas vigentes y los principios del derecho internacional.

Más bien, mediante una estrategia pragmática y realista, China apuesta al desarrollo de políticas polares que le permitan posicionarse como un actor relevante y sin condicionamientos a la hora de negociar o renegociar cualquier normativa vinculante a nivel internacional.

Así lo sostienen las declaraciones de diferentes funcionarios y académicos.

Qu Tanzhou, director de la Administración Ártica y Antártica de China, ha efectuado declaraciones en diversos medios que nos brindan un parámetro para entender los potenciales intereses del país asiático.

En un artículo publicado en el periódico australiano, The Sydney Morning Herald, el funcionario sostuvo que su presencia en la Antártida se debía, entre otras cuestiones, al potencial de los recursos naturales y el uso de los mismos.<sup>213</sup>

Sumadas a estas declaraciones, desde el ámbito académico, el profesor de derecho y política de la Universidad Océano de China (ubicada en la ciudad costera de Qingdao), Guo Peiquing, declaró al diario británico The Guardian:

*“La exploración del continente es como jugar ajedrez. Es importante tener una postura en el juego global. No sabemos cuándo se producirá el juego, pero es necesario posicionarse”.*<sup>214</sup>

Otro de los aspectos más controvertidos, en cuanto a la “utilización” de las zonas polares, es debido al empleo de determinadas infraestructuras de soporte logístico que poseen un potencial “uso dual”, es decir, civil y militar (actividad expresamente prohibida en el continente según lo estipulado por el Tratado Antártico).

En este sentido, la utilización de instalaciones que se encuentran tanto en el Ártico como en el continente antártico<sup>215</sup> y que funcionan como soporte a sistemas de posicionamiento global es un debate presente y que genera atisbos de próximas tensiones en el sistema internacional.

En el Ártico, donde no existe ningún tipo normativa o regulación por parte del Consejo Ártico al respecto, uno de los países que más desarrolló este tipo de sistemas es Noruega con el respaldo de la OTAN. De hecho, este país ha desarrollado el sistema satelital “Pole-to-Pole”, mediante el cual une una estación localizada en SvalSat (Ártico) con su estación TrollSat (Antártida).

A fines del año 2014, la Expedición de Investigación Antártica China comenzó los preparativos para la construcción de una base para el sistema de navegación satelital Beidou<sup>216</sup> en la Antártida.

El especialista noruego Bard Wormdal<sup>217</sup>, sostiene que el “*ejército chino pretende utilizar el Beidou para mejorar la precisión de seguimiento de la trayectoria de todo tipo de misiles*”. Por lo tanto, considera, que “*la instalación de este tipo de sistemas es una violación al Tratado Antártico, que prohíbe cualquier actividad militar*”.

Asimismo, este panorama genera preocupación para el Instituto Australiano de Política Estratégica, el cual sostuvo que el arribo de China puede tener implicancias estratégicas y militares ya que científicos civiles y contratistas del sector privado pueden desarrollar investigaciones para

---

<sup>213</sup> Véase ‘Chinese resources chief eyes Antarctica minerals’. Disponible en línea:

<http://www.smh.com.au/world/chinese-resources-chief-eyes-antarctica-minerals-20100106-luel.html> (Consultado 12 de Abril de 2018).

<sup>214</sup> Véase ‘China eyes Antarctica’s resource bounty’. Disponible en línea:

<http://www.theguardian.com/environment/2013/nov/08/china-antarctica-trip-icebreaker-snow-dragon> (Consultado 15 de Mayo de 2018).

<sup>215</sup> Es dable aclarar que la normativa internacional no es precisa en la regulación de este tipo de utilización dual. Sin embargo, su funcionamiento

<sup>216</sup> El Beidou comenzó a funcionar en China con 16 satélites, en el año 2011, prestando sus primeros servicios a clientes de la región a finales del siguiente año.

<sup>217</sup> Entrevista realizada por el autor al periodista noruego Bard Wormdal el día 2 de Abril del 2015.

finés militares.<sup>218</sup>

Desde otra perspectiva, el Dr. Alan Hemmings<sup>219</sup> sostiene que *“la estación de seguimiento de satélites de China es simplemente la última manifestación de un problema mucho más amplio, es decir, las ambigüedades alrededor de las instalaciones y equipos de doble uso. Estas cuestiones no son capturadas por las disposiciones de desmilitarización del Artículo 1 del Tratado Antártico”*.

Frente al *“vacío legal”* que representa este dilema entre el uso pacífico y militar de las instalaciones satelitales, la resolución teórica consiste en definir mejor y actualizar el significado del término *“fines pacíficos”* que contempla el Tratado Antártico.

## CONSIDERACIONES FINALES

En los últimos años, China se ha posicionado como un actor que participa o influye activamente en la gobernanza de las zonas polares. El exponencial crecimiento de sus actividades en la Antártida y el Ártico resultan innegables.

La creación de un sistema legal integral, regulatorio de la Antártida, y del Consejo Ártico posibilitaron una etapa de cooperación multilateral y coexistencia entre todos los actores que componen la comunidad internacional.

En un breve período de tiempo, China ha logrado desarrollar una infraestructura de soporte logístico tanto terrestre, aéreo como marino para operar en las condiciones meteorológicas extremas y de esta forma poder acrecentar sus capacidades para avanzar con sus programas y planes de investigación polar.

Además, habiendo realizado con éxito 34 expediciones al continente antártico y 9 al Ártico, China se afirma como un actor polar con posibilidades de proyectar su estilo de diplomacia colaborativa y cooperativa vinculando sus intereses polares con otras iniciativas, hecho evidenciado, como hemos visto, en la denominada Ruta de la Seda Polar.

Sin embargo, algunos vacíos legales frente a la *“utilización”* de las zonas polares provocan incertidumbre y atisbos de posibles disputas. La basta cantidad de recursos naturales que poseen y los avances tecnológicos en la prospección de los mismos; sumado a la instalación de bases satelitales de uso dual y algunas ambigüedades de los sistemas normativos vigentes, son ejemplo de ello.

En suma, aunque -como en todo proceso- se pueden manifestar signos contradictorios o excepcionales, ciertas tendencias actuales apuntan a la posibilidad de que las zonas polares ocupen un lugar primordial en la agenda internacional.

## BIBLIOGRAFÍA

BECK, Peter: *“The International politics of Antarctica”*, Routledge Revivals, London, 1986.

BERKMAN, Paul Arthur: *“Science into policy: global lessons from Antarctica”*, Academic Press, London, 2001.

BRADY, Anne-Marie: *“China as a Polar Great Power”*, Cambridge University Press, 2017.

---

<sup>218</sup> Véase ‘China expands Antarctica research bases’. Disponible en línea:

<http://www.stuff.co.nz/science/9539609/China-expands-Antarctica-research-bases> (Consultado 13 de Noviembre del 2014).

<sup>219</sup> Entrevista realizada por el autor al Dr. Alan Hemmings el día 9 de Junio de 2015.



- BRADY, Anne-Marie: *“Diplomatic Chill: Politics Trumps Science in Antarctic Treaty System”*, World Politics Review, *Joining Minds: Science Diplomacy and International Politics*, 2013.
- BRADY, Anne-Marie: *“The Emerging Politics of Antarctica”*, Routledge, 2012.
- BRADY, Anne-Marie: *“China’s Rise in Antarctica?”*, Asian Survey, Vol. 50, Nº 4 (July, August), pp. 759-785, University of California Press, 2010.
- CESARÍN, Sergio: *“Estrategia bipolar: China y sus intereses árticos y antárticos. Factores a considerar”*, I International Workshop on Northern and Southern Circumpolarities, UBA, 2010.
- CHEN, Gang: *‘China’s emerging Arctic strategy’*, The Polar Journal 2, 358-371, 2012.
- DODDS, Klaus, *“La administración del continente polar: los orígenes geopolíticos del Tratado Antártico de 1959”*, Istor: revista de historia internacional, Nº 39, 2009.
- GONZÁLEZ, José Carlos Díaz: *“Las ¿Nuevas? estrategias para el Ártico”*, Revista de Pensamiento Estratégico y Seguridad CISDE, 3(1), 93-103.
- GRIFFITHS, Tom: *“Slicing the silence: voyaging to Antarctica”*, UNSW Press, Sydney, 2007.
- GROB, Jill: *“Antarctica’s Frozen Territorial Claims: A Meltdown Proposal”*, Boston College International and Comparative Law Review, Vol. 30 Issue 2, Digital Commons B.C. Law School, 2007.
- KISSINGER, Henry: *“China”*, Ed. Debate, Buenos Aires, 2012.
- LANTEIGNE, Marc: *“China’s emerging arctic strategies: economics and institutions”*, Institute of International Affairs, Centre for Arctic Policy Studies, University of Iceland.
- MARTIN, Stephen: *“A History of Antarctica”*, Rosenberg Publishing, Sydney, 2013.
- MITCHELL, Barbara: *“Frozen Stakes: the Future of Antarctic Minerals”*, International Institute for Environment and Development, Nottingham, 1983.
- MONETA, Carlos: *“La Antártida en el Sistema Internacional del Futuro”*, Centro Latinoamericano de Estudios Estratégicos, Editorial Gel, Buenos Aires, 1988.
- QUEVEDO PAIVA, Adolfo: *“Antártida: pasado, presente... ¿Futuro?”*, Círculo Militar Buenos Aires, Buenos Aires, 1987.
- RIGOZ, Susana: *“Antártida, la importancia de proteger los recursos”*, en Revista DEF Nº 59, 2010.
- STOKKE, Olav Schram y VIDAS, Davor, *“Governing the Antarctic”*, Cambridge University Press, 1996.
- SUN, Yun: *“The Intricacy of China’s Arctic Policy”*, Stimson, 2018.
- TAMBURELLI, Gianfranco: *“The Antarctic Legal System: the protection of the environment of the polar regions”*, Istituto Di Studi Giuridici Internazionali, Giuffré Editore, 2008.
- WITKER, Iván: *“¿Poder duro o poder blanco? Algunas características de los programas antárticos de India y China”*, Asia Pacífico Nuevos Enfoques de Seguridad y Defensa, Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos, Chile, 2014.
- WORMDAL, Bard: *“The Satellite War”*, Kindle Edition, 2012.
- YILMAZ, Serafettin: *“Exploring China’s Arctic Strategy: Opportunities and Challenges”*, China Quarterly of International Strategic Studies, Vol. 3, No. 1, 2017.

ZOU, Keyuan: “*China’s Interests in and Policy toward Antarctica*”, in Bruce Davis and Richard Herr (eds.), *Asia in Antarctica*, Canberra: Australian National University Center for Resource and Environmental Studies, 1994.

## Nuestros Autores

**Abundio Martín Gadea** es abogado (UNLP). Miembro del Centro de Estudios Chinos, del Departamento de Derecho Internacional y del Centro de Género(s) y Relaciones Internacionales del Instituto de Relaciones Internacionales (UNLP). Actualmente ejerce su profesión en el área del derecho corporativo.

**Andrea Pappier** es arquitecta UNLP (1991). Ha coordinado el Centro de Estudios Chinos IRI UNLP del 2007 al 2011. Miembro del equipo fundador del Instituto Confucio UNLP-XISU se desempeña allí desde el 2009 a la actualidad como Secretaria General y Coordinadora Cultural con una activa labor docente, de investigación y extensión universitaria en la temática de la cultura china participando como expositora en cursos, congresos y conferencias en América Latina, España y Rep. Pop. China.

**Gabriel Esteban Merino**, es Doctor en Ciencias Sociales y Licenciado en Sociología de la Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Es investigador del CONICET, con lugar de trabajo Instituto de Investigación en Humanidades y Ciencias Sociales (IdIHCS). Entre otras funciones docentes de grado y posgrado, se desempeña como Profesor Adjunto de la UNLP en la cátedra Identidad, Estado y Sociedad en Argentina y América Latina y Jefe de Trabajos Prácticos en Geografía de la Región Ártica, Estados Unidos y Canadá. Miembro Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO) e integrante del Instituto de Relaciones Internacionales (IRI-UNLP).

**Gustavo Enrique Santillán** (Licenciado en Historia – Especialista en Estudios de Asia Oriental y Doctor en Historia, Universidad Nacional de Córdoba - UNC) es profesor de Historia de Asia e Historia de China (Escuela de Historia, UNC) y profesor de Historia Social y Política I, Facultad de Ciencias Sociales, UNC. Es además investigador de CONICET, con lugar de trabajo en el Departamento de Estudios Internacionales del Centro de Estudios e Investigaciones sobre Cultura y Sociedad (CIECS – CONICET), Córdoba, República Argentina. Es miembro de la Comisión Directiva de la Asociación Latinoamericana de Estudios de Asia y África (ALADAA) – sección Argentina, miembro del Comité Académico y del Cuerpo Docente de la Especialización en Estudios Chinos (Instituto de Relaciones Internacionales e Instituto Confucio, Universidad Nacional de La Plata). El Dr. Santillán participa asimismo como Miembro Académico del Observatorio Latinoamérica/Asia Pacífico de la Asociación Latinoamericana para la Integración (ALADI-CAF-CEPAL). Ha sido también becario senior de investigación OEA-Consejo de Educación de China, en la Universidad Normal del Centro de China (Wuhan, R. P. China). El Dr. Santillán ha participado en numerosos eventos académicos en Argentina, Brasil, Chile, México y la R. P. China, y ha publicado tres libros (dos obras colectivas y un libro de autoría individual), y numerosos artículos en revistas académicas de Argentina, Chile, España y la R. P. China. Ha sido profesor invitado en México, China y Brasil, donde obtuvo además un grado posdoctoral en Ciencias Sociales, en la Universidad Estadual de San Pablo (UNESP). Sus áreas principales de interés son: Historia de China, Pensamiento político chino.

**Ignacio Villagrán** es Director del Centro de Estudios Argentina-China (CEACh) de la Facultad de Ciencias Sociales (FSOC) de la Universidad de Buenos Aires (UBA) desde el 2018 y Coordinador del Grupo de Estudios del Este Asiático (GEEA) del Instituto de Investigaciones “Gino Germani”

(IIGG) desde el 2016. Fue becario posdoctoral de CONICET entre 2016 y 2018. Es Profesor Adjunto de la materia “China, Corea y Japón: una mirada histórica, política, económica y cultural del Este Asiático” (FSOC-UBA) y docente a cargo de la materia Historia de Asia en la Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS). Es Doctor en Lenguas y Culturas Asiáticas por la Universidad de Michigan (2015), especializándose en Historia de China. Obtuvo su Maestría en Estudios de Asia y África: China en El Colegio de México (2006) y su Licenciatura en Ciencia Política en la UBA (2001). Estudio en la Universidad Normal de Beijing (2010-2011) y participó del Programa Jóvenes Sinólogos Visitantes en la Universidad Normal de Shaanxi (2017). Sus temas de investigación se centran en el pensamiento político y estructura administrativa, las prácticas historiográficas y producción de textos, y los discursos y prácticas religiosas en China antigua e imperial temprana. También se interesa por los procesos de modernización, los debates intelectuales, y las transformaciones del espacio en los siglos XIX y XX en Asia. Recientemente comenzó a investigar acerca del desarrollo de los programas de estudios chinos en las universidades latinoamericanas.

**Irma Henríquez** es profesora de Historia, Geografía y Ciencias Sociales por la PUCV. Maestranda en RR.II. (IRI-UNLP). Coordinadora académica y profesora en Instituto de Idiomas y Cultura NiHao Chino Mandarín. Miembro del Centro de Estudios Chino IRI-UNLP.

**José Quesada Aramburú** es Magister en Marketing Internacional (UNLP), Licenciado en Economía (UNLP). Alumno de la Especialización en Estudios Chinos (UNLP). Docente de la Universidad Católica de La Plata, del Instituto Terrero de La Plata y de la Asociación de Importadores y Exportadores de la República Argentina (A.I.E.R.A.).

**Juan Cruz Margeliche** es profesor en Geografía de la Facultad de Humanidades y Ciencias de La Educación. UNLP. Magister en Paisaje, Medio Ambiente y Ciudad de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo. UNLP. Cursando actualmente la Especialización en Estudios Chinos del Instituto de Relaciones Internacionales (I.R.I.). UNLP. Jefe de Trabajos Prácticos de la cátedra de Geografía de Asia, África y Oceanía del Departamento de Geografía (FaHCE-UNLP). Integrante del proyecto de investigación: “El atlántico sur y sus relaciones con otras regiones de interés geopolítico mundial. Estudios de casos frente a las actuales tendencias hegemónicas”. 2017-2022

**Laura Bogado Bordazar** es Coordinadora del Departamento de América Latina y el Caribe del Instituto de Relaciones Internacionales (IRI) de la Universidad Nacional de La Plata (UNLP) y miembro del Centro de Estudios Chinos del IRI. Magíster en Relaciones Internacionales, UNLP. Docente e investigadora categorizada de Derecho Internacional Público, de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, UNLP. Secretaria Académica de la Maestría en Relaciones Internacionales (categorizada “A” por la CONEAU) y de la Especialización en Estudios Chinos (acreditada por la CONEAU en 2017).

**Lucas Pavez Rosales** es Profesor de Historia, Geografía y Ciencias Sociales por la PUCV. Maestrando en RR.II. (IRI-UNLP). Academia Diplomática de Chile “Andrés Bello”. Miembro del Centro de Estudios Chino IRI-UNLP. Actualmente se encuentra trabajando en el ministerio de Relaciones Exteriores de Chile

**Maria Francesca Staiano** es Coordinadora del Centro de Estudios Chinos del Instituto de Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de La Plata (IRI-UNLP, Argentina); Doctora en Orden Internacional y Derechos Humanos por la Universidad de Roma “Sapienza” (2013); Máster en Protección Internacional de los Derechos Humanos en la Universidad de Roma “Sapienza” (2009); LL.M. en Derecho, Especialista en Derecho Internacional y Comparado por la Universidad de Roma “Roma Tre” (2007); Miembro del Comité Académico de la carrera de posgrado Especialización en Estudios Chinos en el IRI-UNLP; Investigadora asociada en el Instituto Internacional de Estudios Jurídicos del Consejo Nacional de Investigación de Italia (ISGI-CNR); Profesora de

Relaciones internacionales China-América Latina y Derecho de la RPC para los cursos de Doctorado, Maestría y Especialización en Estudios Chinos de la UNLP; Profesora y experta intercultural en el Instituto Confucio - UNLP; Visiting Scholar en el Programa Visiting Programme for Young Sinologists (VPYS 2018) en el Instituto de Estudios Latinoamericanos de la Academia China de Ciencias Sociales (ILAS-CASS; Becaria de investigación para 3 años del Programa Science and Art Fellowship China (SAF – China) en la Facultad de Derecho de la Universidad de Beijing (2010-2012); Miembro fundador de la Asociación Mundial de Estudios Chinos; Autora de varios artículos científicos sobre Derecho chino, Derecho internacional y comparado, Relaciones internacionales entre China y América Latina.

**Martín Lopez** es licenciado en Ciencia Política y Relaciones Internacionales (UCALP). Jefe de Trabajos Prácticos de la Cátedra de Relaciones Internacionales (UCALP). Miembro del Centro de Estudios Chinos (IRI-UNLP).

**Matías Caubet** es profesor de Historia por la UNLP. Maestrando en RR.II. (IRI-UNLP) y maestrando en políticas del desarrollo (FAHCE-UNLP). Becario Investigador de la UNLP. Sus principales áreas de investigación son las relaciones bilaterales sino-rusas y, por otro lado, la articulación de políticas públicas entre diferentes niveles de gobierno. Miembro del Centro de Estudios Chino IRI-UNLP.

**Matías Remes Lenicov** es Licenciado en Economía. Master en Políticas de Desarrollo (UNLP). Docente de Economía Internacional de la Universidad Católica de La Plata (UCALP). Asesor Económico del Centro Latinoamericano de Estudios Políticos y Económicos de China (CLEPEC). Coordinador Cámara Empresarial China - Argentina (CEC Argentina). Seminarista del “2015 Ministerial Workshop on Financial Cooperation for Latin American Region” en Beijing, China, invitado por la Academy for International Business Officials (AIBO), el Ministerio de Comercio de China y el China Development Bank. Cuenta con dos libros publicados sobre geopolítica y cadenas mundiales de valor.

**Nicolás Trivi** es Doctor en Geografía y Licenciado en Geografía de la UNLP, becario posdoctoral del CONICET y ayudante diplomado de la cátedra de Geografía de Europa y Rusia de la FAHCE-UNLP.

**Ramiro Ordoqui** es Licenciado en Turismo por la Universidad Nacional de La Plata. Actualmente Secretario Relator de la Comisión de Comercio Exterior, Mercosur y Política de Integración Regional del Senado de la provincia de Buenos Aires, y Titular Docente del seminario "Turismo y RRII" en la Universidad Provincial de Ezeiza. Diplomado en Estudios Diplomáticos y RRII del Instituto Internacional de Estudios Globales Para el Desarrollo Humano (España), también cursó posgrados en el Instituto de Relaciones Internacionales de la UNLP y la UTN (Comercio Exterior). Miembro del Departamento de Eurasia del IRI-UNLP y del Grupo de Trabajo sobre Estudios Contemporáneos del Espacio Euroasiático del CARI, Coordinador General de la Red de Observadores Electorales de América Latina y el Caribe.

**Solange Seijas** es integrante del Centro de Estudios Chinos y el Departamento de Asia y el Pacífico (I.R.I.), Abogada, graduada en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional de La Plata, Estudiante de la Maestría de Relaciones Internacionales en el Instituto de Relaciones Internacionales (I.R.I.), Estudiante de Idioma Chino en el Instituto Confucio. Fue becaria de Xi'an International Studies University (XISU) y de Meiji University, International Cooperation Japan Association Student Service Organization (JASSO). Actualmente se desarrolla como asesora legal en el Ministerio de Justicia de la Provincia de Buenos Aires.

**Vicente Teruggi** es politólogo por la Universidad Católica de La Plata, actualmente es candidato a magíster en Relaciones Internacionales por la Universidad Nacional de La Plata y se encuentra cursando la Especialización en Estudios en China Contemporánea en la Universidad Nacional de

Lanús. Realizo cursos de posgrado sobre Gobernabilidad, Gerencia Política y Gestión Pública en la Universidad de San Andrés y Derecho Parlamentario y Técnica Legislativa en el Colegio Público de Abogados de Capital Federal. Como docente ha impartido cursos en la Universidad Nacional de La Plata, Universidad Católica de La Plata y Universidad del Salvador.