

LAS RUTAS COMERCIALES EN LA EXPANSIÓN POLÍTICA-ECONÓMICA DE
CHINA

MARÍA ALEJANDRA CABAS CARDONA

ANDREA ISABEL CÁCERES RODRÍGUEZ

SUSANA CASTAÑO RÍOS

UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA

ESCUELA DE ECONOMÍA, ADMINISTRACIÓN Y NEGOCIOS

FACULTAD DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

MEDELLÍN

2020

LAS RUTAS COMERCIALES EN LA EXPANSIÓN POLÍTICA-ECONÓMICA DE
CHINA

MARÍA ALEJANDRA CABAS CARDONA

ANDREA ISABEL CÁCERES RODRIGUEZ

SUSANA CASTAÑO RÍOS

Trabajo de grado para optar al título de Negociador Internacional

Asesor
LADY GAVIRIA OCHOA
MSc. En Desarrollo

UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA
ESCUELA DE ECONOMÍA, ADMINISTRACIÓN Y NEGOCIOS
FACULTAD DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

MEDELLÍN

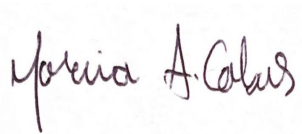
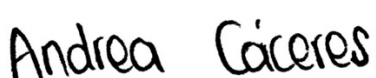

2020

Septiembre 16, 2020

María Alejandra Cabas Cardona
Andrea Isabel Cáceres Rodríguez
Susana Castaño Ríos

“Declaro que este trabajo de grado no ha sido presentado con anterioridad para optar a un título, ya sea en igual forma o con variaciones, en ésta o en cualquiera otra universidad”.

Firma

Scanned with CamScanner

CONTENIDO

RESUMEN	5
INTRODUCCIÓN	7
REVISIÓN DE LA LITERATURA.....	10
ANTECEDENTES TEÓRICOS	12
METODOLOGÍA	13
LA RUTA DE LA SEDA, HISTORIA DE SU EXPANSIÓN	14
<i>BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI), EL RENACER DE LA RUTA</i>	21
EXPECTATIVAS DE LA NUEVA RUTA	29
RUTA DE LA SEDA VS. <i>BRI</i>.....	34
CONCLUSIONES.....	39
REFERENCIAS	40

RESUMEN

China ha contado con la Ruta de la Seda y el Belt and Road Initiative como ayuda en su expansión política y económica en momentos históricos estratégicos, ya que estas rutas comerciales tienen influencia internacional desde la conectividad de ciudades mediante el tránsito de bienes y el intercambio de información y experiencias culturales. La Ruta de la Seda tuvo su origen hace 202-8 años a.C aproximadamente y termina hacia el siglo XV; mientras que el Belt and Road Initiative fue presentado al mundo en el 2013 y su implementación sigue hasta el día de hoy. El objetivo principal de este artículo es comparar la ruta de la seda y el Belt and Road Initiative, especialmente sus similitudes y diferencias. Para esto, el artículo describe el fenómeno de la ruta de la seda para la expansión de China en su época; mostrar condiciones político-económicas antes y durante la implementación del Belt and Road en China; y, analiza expectativas del Belt and Road Initiative a la luz del posible desarrollo político y económico para China, y relaciona ambas rutas a nivel estratégico para mostrar cómo estas han influido en la expansión política-económica del país. La metodología utilizada en la investigación es de tipo cualitativo, con alcance descriptivo y lógica inductiva, el instrumento de recolección utilizado es la ficha de lectura, y el instrumento de análisis utilizado es el análisis de contenido por medio de inferencias institucionales. Los resultados encontrados acerca de la Ruta de la Seda muestran que existieron múltiples dinámicas y espacios de intercambios políticos, comerciales y culturales desde las primeras dinastías y poblaciones conocidas hasta el momento y por el lado del BRI

se tiene que actualmente ya es una iniciativa global y se especula que China planea expandir su influencia en términos de política y cultura a los demás continentes.

Palabras Claves: Comercio Internacional, Poder Político, Relaciones Económicas Internacionales, Ruta Comercial.

ABSTRACT

China has counted on the Silk Road and the Belt and Road Initiative to help on its political and economic expansion in strategic historical moments, since these commercial routes have an international influence from the connectivity of cities through the transit of goods and the exchange of information and cultural experiences. The Silk Road had its origin approximately 202-8 years BC and ends around the 15th century; while the Belt and Road Initiative was presented to the world in 2013 and its implementation continues until today. The main objective of this article is to compare the Silk Road and the Belt and Road Initiative, especially its differences and similarities. This paper aims to describe the Silk Road phenomenon for China's expansion at that time; show political-economic conditions before and during the implementation of the BRI in China; analyzes the expectations of Belt and Road Initiative considering the possible political and economic development for China and compare both routes at a strategic level to demonstrate how these have been influenced in the political and economic expansion of the country. The methodology used in research is qualitative in nature, with descriptive scope and inductive logic, the collection instrument used is the reading sheet, and the analysis tool used is content analysis through institutional inferences. The results found about the Silk Road show that there were multiple dynamics

and spaces for political, commercial and cultural exchanges since the firsts known dynasties and population to date, and on the BRI side it has to be now a global initiative and there is a speculation that China plans to expand its influence in terms of politics and culture to other continents

Key words: International Trade, Political Power, International Economic Relations, Commercial Route.

INTRODUCCIÓN

La Ruta de la Seda fue una ruta comercial para el mundo, ya que permitió que se produjera un intercambio más allá de lo comercial como obras de arte, artefactos culturales, religiones, idiomas y formas nuevas de entender el mundo (WD Documental, 2019). El intercambio que se producía en esta ruta ayudaba a la solvencia económica de China en su época. La ruta se extendía por todo el continente asiático para así unirlo con Europa y el norte de África por trayectos terrestres y marítimos, “por occidente, esta ruta empezaba en Antioquía y Tiro, pasaba por Baalbeck y Palmira, atravesaba Mesopotamia, tocando el Nisibis, Ctesifonte y Seleucia y Tigris, penetraba en la meseta del Irán, pasando por Ecbatana (hoy Hamadan), Ragas (después Dura Europos), a 9 Kms.” (Llagostera, 2004, p.253).

Los viajes inicialmente se daban con la finalidad de realizar actividades políticas y comerciales, pero luego pasaron a ser exclusivamente comerciales (Niglio, 2012). En la época, China era una región enorme que estaba más avanzada cultural y materialmente que

el mundo mediterráneo con el cual China tenía conexión mediante la ruta, lo que ayudó al desarrollo de los imperios que estaban involucrados (Amador, 2012).

En la actualidad China tiene un proyecto llamado *Belt and Road Initiative* (BRI), también conocido como One Belt One Road, esta no es sólo una iniciativa de regionalización económica, el mundo se encuentra ante un proyecto con consecuencias geopolíticas y geoeconómicas las cuales le permitirán a China consolidarse como una potencia regional en Asia. Esta propuesta abarca proyectos diseñados para promover el flujo de bienes, ciudadanos e inversiones, asimismo, le brindará a China la oportunidad de utilizar sus medios económicos para financiar proyectos de infraestructura en todo el mundo. “El Banco Asiático de Desarrollo (BAD) estima que los países en desarrollo de Asia requerirán colectivamente \$26 billones en inversión en infraestructura para sostener el crecimiento.” (Kratz, 2015, pág. 18).

Con la implementación del BRI, China intentará obtener resultados similares o mejores a los que consiguió con La Ruta de la Seda, la cual facilitó la expansión política y económica de la región en la época en la cual estuvo vigente. La nueva ruta presentada por el presidente de la República Popular de China Xi Jinping une continentes, océanos, regiones, países, ciudades, organizaciones internacionales y regionales, instituciones financieras y tratados multilaterales y bilaterales (Müller-Markus, 2016). Es una ruta estratégica que comenzará a reforzar e impulsar el comercio internacional; mejorar las estrategias de desarrollo económico y planes de cooperación regional; fortalecer planes de infraestructura y mejorar conectividad de redes y sistemas de transporte; fomentar el desarrollo de acuerdos comerciales mejorando la integración financiera y por último cultivar los intercambios de

estudiantes para consolidar conexiones de persona a persona (China Power Project, 2019). Todo lo anterior se da a la vez que se plantea que la nueva ruta retome la antigua Ruta de la Seda extendiendo su longitud y las ciudades que atraviesa para aprovechar todos los beneficios que se obtuvieron en tiempos pasados (Belt and Road Initiative [BRI], s.f.).

El Presidente Xi Jinping por otro lado propuso desarrollar las relaciones de China y los países centro asiáticos, consolidando una relación de cooperación y la promoción de la prosperidad en aras de procurar el bienestar para los países del continente (OECD, 2018). La importancia estratégica que tienen estas rutas para China es sin duda el mejoramiento de la confianza con los demás países, el fortalecimiento de la colaboración y el impulso al crecimiento y prosperidad económica (The State Council of People 's Republic of China, 2015).

Para comprender el poder anterior de esta ruta, este artículo identifica las similitudes y diferencias entre la iniciativa Belt and Road y la antigua Ruta de la Seda en los campos políticos y económicos de China, para ilustrar cómo estas rutas afectan la expansión política y económica de China y el éxito de esta ruta en diferentes momentos, analizando así los contextos en los cuales las rutas estaban presentes.

Este artículo en primera instancia presenta la revisión de la literatura la cual recopila los artículos relacionados con temas de cultura, Belt and Road Initiative, Ruta de la Seda, estrategia, aspectos macroeconómicos y microeconómicos, desarrollo económico y política exterior. Seguido del antecedente teórico referente a Morgenthau (1948), la metodología y posteriormente el desarrollo del artículo con La ruta de la seda, historia de su expansión, *Belt and Road Initiative* (BRI), el renacer de la ruta y Expectativas de la nueva ruta.

REVISIÓN DE LA LITERATURA

La información estudiada y presentada en las investigaciones analizadas, comprenden periodos de tiempo desde 1987 y años posterior a este. Se evidencia concentración de artículos entre los años comprendidos de 2015-2020, años posteriores al 2013 cuando se declaró en Kazajistán la estrategia *del Belt and Road Initiative*. Adicionalmente la mayor cantidad de artículos que se publicaron entre el periodo de los años 2018-2019, y siguen tendencia en el 2020..

Las diferentes investigaciones cambiaron su enfoque de estudio. Inicialmente, se observó una relevancia en el tema de la relación entre China y América Latina con autores como Wu Baiyi (2018), Xu Shicheng (2006), Julio A. Díaz Vázquez (2013), Guo Cunhai (2018), Jorge Kam Ríos (1999), Gustavo Geirola (2015), Yrmina Eng (2012), Yildiz Nilay, paralelamente otros autores como Jon W. Huebner (1946), Kenneth D. Johnson (2009), Sebastien Goulard (2018), Pui Sun Tam (2019), Iqbal Badar Alam (2020); Rahman Nida (2019); Elimimian Jonathan (2019), desarrollaban temas de la relación entre Estados Unidos y China. Posterior a estos estudios, se concentraron las investigaciones de los autores Yuan Li & Hans-Jörg Schmerer (2017), Xi'an Municipal Government (2019), Irene (E.) Anastasiadou (2017), Hepeng Jia (2017), Ewa Cieślik (2020), Georgina Higuera (2019), Antonio Oliver Martí (2018) en el tema del Belt and Road analizando sus propuestas e incentivando el estudio de la Ruta de la Seda. El estudio se toma como base o referencia para desarrollar la

investigación. Actualmente existe una tendencia a estudiar el fenómeno del Brexit relacionado con China.

El resultado está enfocado en los diferentes artículos planteados por Llagostera, E. (2004), Gosset, D. (2006), Quiroga, G. (2012), Pino, M. D. (2016); en relación con el tema de interés de estudio, se puede inferir que en lo observado de La Ruta de La Seda se encuentra información general de dicha ruta pues no se existen textos de la época en la cual estaba vigente. Según Baiyi (2018), la iniciativa del BRI tiene un notable peso en la expansión de China. Desde que se da a conocer la propuesta el gobierno ha logrado pactar acuerdos con más de 40 países y 40 organizaciones mundiales que en consecuencia hacen que China tome la relevancia que en el pasado mantuvo con la vigencia de la Ruta de la Seda en cuanto a temas de comercio y poder (Lissardy,G, 2018).

Adicionalmente, se dice que el impacto de esta nueva ruta en el balance comercial de Europa con China es incierto pero podría ser significativo (Kratz, 2015), entendiéndose que este vínculo implica la creación de gran cantidad de proyectos económicos como la creación de nuevas infraestructuras -ferrocarriles, carreteras, puertos, aeropuertos- y asimismo el desarrollo de tecnologías, telecomunicaciones y redes financieras e innovación. Europa será uno de los primeros beneficiados por esta iniciativa ya que está determinado como principal destino de la nueva Ruta de la Seda lo que permitirá el intercambio comercial hacia China y el resto del continente asiático.

Según Antonio Oliver Martí (2018), desde el Plan Marshall no se veía una estrategia relevante diseñada por cualquier gobierno, lo que le aportará a China una ventaja comparativa considerable tanto para su política y comercio exterior, su industria, sus instituciones financieras como para el suministro de materias primas, entre otros que aseguren el desarrollo del país y permitan posicionar a China y consolidarla como primer potencia regional en el continente asiático para permitirle pensar libremente en la construcción de un hegemonía global.

ANTECEDENTES TEÓRICOS

Esta investigación toma a la obra de Hans Joachim Morgenthau, especialmente su obra “Política Entre Las Naciones” (1948) como base para el análisis a desarrollar. La teoría propuesta por Morgenthau del realismo político cuenta con seis principios, los cuales básicamente buscan lograr la paz, la supervivencia de cada Estado y su capacidad de responder frente a los otros en cuanto al poder que posee (Al-Rodhan, 2012). Los principios son: Leyes y razón; interés definido en términos de poder; cambios de contexto, tiempo y espacio; valores morales y acción política; ideas y excesos morales; autonomía de los estudios de política internacional (Morgenthau, 1948).

Desde estos se explica en primer lugar, que tanto la política como la sociedad en general está regida por las leyes objetivas que tienen sus raíces en la naturaleza humana y que la opinión tiene que estar separada de la verdad, segundo el interés de las naciones se encuentra definido en términos de poder indica que la política exterior debe basarse en el interés nacional, así,

las naciones tienen que diferenciar entre su deseo oficial y personal (Vidal, 2013). Adicionalmente, a esto debe existir una política exterior racional entre las naciones (Morgenthau, 1948). El significado de poder que tengan las naciones no es establecido, este puede cambiar con el tiempo según sus intereses y las circunstancias y el lugar, al igual que el uso del poder puede cambiar con el tiempo, de igual forma existe una tensión entre el valor moral y la acción política ya que ambas son necesarias para la gestión de la política (Morgenthau, 1948).

Las naciones están sometidas a la ley moral y se debe ser precavido con el concepto de interés que maneja definido en términos de poder, “Tanto el individuo como el Estado deben juzgar la acción política a la luz de principios morales universales tales como el de la libertad.” (Morgenthau, 1948, p.21), se defiende la autonomía que las naciones tienen para gobernar y las diferentes formas de pensamiento que los líderes realistas tienen con respecto a cómo gobernar una nación.

METODOLOGÍA

La investigación realizada es de tipo cualitativo, con alcance descriptivo y lógica inductiva (Sampieri, 2014). En este artículo el instrumento de recolección utilizado es la ficha de lectura, y el instrumento de análisis utilizado es el análisis de contenido por medio de inferencias institucionales (Krippendorff, 2004), las cuales consisten en comprender la información de manera no explícita mediante propiedades institucionales que requieren instrumentos analíticos y teorías que proporcionan un acceso diferencial a realidades sociales

demasiado complejas para ser accesibles de otro modo. Este artículo utiliza datos e investigaciones relacionadas con el *Belt and Road Initiative* y la ruta de la seda para hacer una comparación entre ambas rutas, detallarlas y entender su relevancia en el ámbito político-económico de China y su importancia a nivel estratégico en la expansión de dicho país en diferentes épocas. La investigación parte del contexto que China tiene actualmente con el *Belt and Road Initiative* y la guerra de potencias que existe en la actualidad y la realidad de China en el pasado, lo que se quiere lograr es contrastar ambas rutas, y por consiguiente poder dar cuenta de las oportunidades que brindará esta nueva iniciativa a todos los países que se convertirán en beneficiarios del Belt and Road Initiative en temas relacionados al flujo de bienes y personas, mayor inversión, mejoramiento de la comunicación, políticas públicas y proyectos de infraestructuras, entre otros.

LA RUTA DE LA SEDA, HISTORIA DE SU EXPANSIÓN

China se ha caracterizado siempre por ser un país comercial, debido a la diversidad de sus provincias y su larga tradición artesanal. El gigante asiático ha entablado relaciones comerciales con los diferentes países y regiones lo cual se mantiene hasta la actualidad. China ha logrado posicionarse como una de las potencias mundiales más importantes del mundo gracias a su dinamismo y desarrollo en torno al comercio exterior de diversos bienes y servicios (Quiroga, 2012).

La ruta de la seda tuvo su origen en la dinastía Han occidental (hace 202-8 años), fue un escenario clave durante la antigüedad para el país y en su momento ayudó a la rápida expansión del mismo, dentro del mandato del emperador Wu de la dinastía Han envió a Zhang Qian fuera de la región occidental; es por ello que la ruta comenzó desde la capital Changan (ahora Xi'an), a través de Gansu y Xinjiang, a Asia central, Asia occidental, y a la tierra de los países mediterráneos en donde la Ruta de la Seda tenía como papel original el transportar la seda producida en la antigua China (Benavent & Espinach, 2018).

En su época de mayor lustre, la ruta de la seda generó una cultura internacional que enlazaba a grupos tan diversos como los magiares, armenios y chinos (Cuenca, 2008). La ruta experimentó períodos principales de popularidad y actividad en diferentes épocas y lugares a lo largo de su longitud: en el oeste, su auge fue la época del Imperio bizantino; en la sección del Nilo-Oxus, desde el período del Imperio sasánida al del Ilkanato; y en la zona sinítica desde el período de los Tres Reinos hasta el de la dinastía Yuan (Benavent & Espinach, 2018). El comercio entre Oriente y Occidente se desarrolló también por mar, entre los puertos de Alejandría, en Egipto, y de Guangzhou, en China, siendo fomentado a lo largo de todo el Océano Índico (Ferrero, 2016).

Esta ruta se extendía de manera considerable por todo el continente asiático, conectando a China con Mongolia, el subcontinente indio, Persia, Arabia, Siria, Turquía, Europa y África (Pedregal, 2018). Sus diversas rutas comenzaban en la ciudad de Chang'an (actualmente Xi'an) en China, pasando entre otras por Karakórum (Mongolia), el Paso de Khunjerab

(China/Pakistán), Susa (Persia), el Valle de Fergana (Tayikistán), Samarcanda (Uzbekistán), Taxila (Pakistán), Antioquía en Turquía, Alejandría (Egipto), Kazán (Rusia) y Constantinopla (actualmente Estambul, Turquía) a las puertas de Europa, llegando hasta los reinos hispánicos en el siglo XV, en los confines de Europa y a Somalia y Etiopía en el África oriental (Ortiz, 2019).

Las ciudades que se mencionan anteriormente conectaban comercialmente a China con todo el mundo antiguo conocido hasta ese momento, facilitando así los procesos comerciales del Imperio Chino; puesto que aunque esta ruta fue creada en un principio para el transporte y comercialización de seda, esta también dio origen a que muchos productos transitaran en estas ruta tales como piedras y metales preciosos (diamantes de Golconda, rubíes de Birmania, jade de China, perlas del golfo Pérsico), telas de lana o de lino, ámbar, marfil, laca, especias, porcelana, vidrio, materiales manufacturados, coral, etc (Gosset, 2006).

El comercio de la ruta de la seda ayudó a construir imperios, impulsó exploraciones y forjó el vínculo entre diferentes naciones (Documentalia, 2020). Permitiendo de esta manera conectar el Occidente con el Oriente. En Asia oriental, la Ruta de la Seda se consagró como símbolo de intercambios transculturales de religiones, mercancías y tecnología (Franck and Brownstone 1986). China contaba con avances tecnológicos para el momento en que la ruta empezó a ser, momento donde ayudó en el progreso de adelanto de los imperios de la época (Huecas, 2011). El intercambio que se daba entre las naciones que constituían la ruta ayudó

a nivel económico y político a la expansión de China pues tomaba de las demás naciones lo que necesitaba para crecer (Pedregal, 2018).

El desarrollo de la Ruta de la Seda tuvo un conjunto de precedentes, así como de eventos futuros que fueron cambiando la dinámica de la misma y que respondían a las necesidades propias del momento histórico que se vivió en ese entonces (Huecas, 2011). Es por ello que el comercio prehistórico y los viajes a través de Eurasia son poco conocidos, pero hay evidencia de comercio y viajes a Xinjiang incluso hace 4.000 años (Llagostera, 2004). En el Reino Shang (1600-1046 a. C.), el jade era valorado e importaron jade de un área de Xinjiang en el primer milenio antes de Cristo, la gente llevaba seda a Siberia a través del Corredor Gansu sobre la rama norte de la Ruta de la Seda (Llagostera, 2004).

Se encontró seda en una tumba en Egipto que data de alrededor de 1070 a. C., lo que sugiere que incluso en esta época temprana, la seda se comercializaba en Eurasia (Llagostera, 2004). Lo que podría considerarse como la antesala del desarrollo de la Ruta de Seda, ya que también se sabe que alrededor del año 600 a. C., el oro, el jade y la seda se comercializaban entre Europa y Asia occidental y los estados avanzados de la dinastía Zhou (Ferrero, 2016). Para llegar a Asia occidental y Europa, los productos fueron transportados a través de los territorios de Sogdian al oeste de Xinjiang en la actualidad en Uzbekistán y Tayikistán, y desde el siglo II a. C. hasta el siglo X, los sogdianos dominaron el comercio de la Ruta de la Seda (Pino, 2016).

Fueron los comerciantes e intermediarios más destacados de la Ruta de la Seda durante más de 1,000 años. Establecieron una red comercial a través de 1,500 millas desde Sogdia¹ hasta los imperios chinos (Huecas, 2011). El comercio de la Ruta de la Seda comenzó de manera excelente a través de la misión de trabajo de Zhang Qian (Robert, 1996). Originalmente, los comerciantes en el Imperio Han (206 a.C.-220 d. C.) intercambiaba seda dentro del imperio desde el interior hasta las fronteras occidentales, pero el comercio interno se vio obstaculizado por los ataques de pequeñas tribus nómadas en las caravanas comerciales (Robert, 1996).

De forma paralela a esto, se daría el surgimiento de la ruta marítima a veces considerada la segunda Ruta de la Seda, esta unía el Mar de China Meridional con el Océano Índico y, a través del Golfo Pérsico o el Mar Rojo (Needham 1954, p.176-80). Así mismo conectaba con el Mediterráneo, esta sacó la seda china casi desde la ruta terrestre, en donde los barcos primitivos y las herramientas de navegación y la falta de conocimiento geográfico permitieron a los marinos cubrir sólo distancias cortas, permaneciendo cerca de las líneas costeras (Robert, 1996). “Paralelamente a la ruta terrestre, la ruta marítima sirvió como una alternativa eficaz” (Needham 1954, p.176).

Hacia fines del siglo XII, los comerciantes chinos dominaban las aguas del Pacífico (Needham 1954, p. 180). “La dinastía Mongol Yuan siguió una política comercial expansiva

¹ La lengua franca común de la ruta comercial era Sogdian, Muchos documentos de Sogdian fueron descubiertos en Turpan durante la era de la dinastía Han, grandes caravanas de cientos de personas viajaron entre Chang'an y Occidente (Ferrero, 2016).

y extendió enormemente el comercio exterior chino en el mar de China Meridional y el Océano Índico” (Needham 1954, p.176). La supremacía marítima china culminó con la grandiosa expedición liderada por el eunuco musulmán de la dinastía Ming, Zheng Ho, durante 1400-1431, quien navegó en juncos marítimos hacia Borneo, Filipinas, Ceilán, Malabar e incluso África Oriental (Li, J.-M. 1990; Robert, 1996). Si bien el gobierno Ming participó activamente en el comercio tributario oficial, su política hacia el floreciente comercio privado solía ser restrictiva e inconsistente (Li, J.-M. 1990; Robert, 1996).

Los sogdianos desempeñaron un papel importante en el comercio de la dinastía Tang “y saltaron a la fama especial en el ejército y el gobierno de la corte de la dinastía Tang (618-907 DC)” (Needham 1954, p.176). Los comerciantes y diplomáticos de “Sogdian viajaron hasta el oeste hasta el Imperio Bizantino, y establecieron una red comercial que se extendía a unos 1.500 kilómetros desde Sogdiana hasta el territorio Tang” (Needham 1954, p.176).

Luego, en 1127, la corte Song fue forzada al sur del río Yangtze, y el Imperio Song del Sur restante estaba aún más lejos de la Ruta de la Seda (Huecas, 2011). Luego, en 1200, los mongoles los atacaron (Huecas, 2011). Sin embargo, a medida que el Imperio Mongol se expandió en Asia Central y Europa antes de la caída del Imperio Song del Sur, promovieron y protegieron el comercio en las rutas occidentales de la Ruta de la Seda (Robert, 1996).

También se dio otro trato preferencial a los comerciantes, y el comercio se acrecentó (Llagostera, 2004). La seda fue cambiada por medicinas, perfumes, esclavos y piedras preciosas (Pedregal, 2018). Los cambios tecnológicos, los cambios políticos en el Imperio

Ming y la producción europea de seda, porcelana y otros productos tradicionales de exportación causaron el declive de la Ruta de la Seda (Parker, 2018). En el siglo de 1500, los barcos comerciales europeos navegaban regularmente por las aguas costeras del Imperio Ming, y a medida que los viajes por mar se volvieron más fáciles y populares, el comercio a lo largo de la Ruta de la Seda disminuyó (Parker, 2018).

Es de resaltar que muchas culturas se vieron beneficiadas por la ruta de la seda, no solo China, puesto que diversos reinos e imperios utilizaban dicha ruta un ejemplo de ello es el papel de intermediarios que ejercían los comerciantes islámicos (Schirokauer & Brown, 2011). Éstos, conscientes de los beneficios económicos que dejaba este trasiego comercial, no permitieron la entrada de comerciantes europeos o asiáticos en la ruta, convirtiéndose en los elementos que hacían funcionar el sistema (Schirokauer & Brown, 2011). Las caravanas procedentes de Siria y Mesopotamia cruzaban todo el continente asiático para adquirir -a bajo precio- los productos que después venderían a los comerciantes o intermediarios europeos (Pedregal, 2018). Para ello, las caravanas hacían uso de una red de albergues urbanos llamados caravasares para pernoctar, protegerse y proveerse (Robert, 1996).

Para el mundo islámico, la ruta supuso una excelente fuente de ingresos que se convirtió en la base de su economía. Para Europa, una sangría económica irrenunciable -los productos eran insustituibles-. Como respuesta a este hecho, Europa se lanzó a buscar nuevas rutas marítimas, originando la era de los descubrimientos (Parker, 2018).

Todos los fenómenos ocurridos en torno a la Ruta de la Seda permitieron que China se convirtiera en el centro del comercio de la época, puesto que el aprovechamiento que se dio de las rutas establecidas tanto terrestres como marítimas abrieron paso al comercio de nuevos productos e impulsaron a la integración de otras culturas (Pedregal, 2018). Las cuales también utilizaron dichos caminos para sus labores comerciales, de igual forma el auge de los comerciantes que veían a China como un destino para comprar diversos productos y llevarlos a Europa o a otra parte de Asia para su reventa y comercialización (Schirokauer & Brown, 2011). Esto convirtió a China en un centro de distribución mundial que permitió mejorar las condiciones económicas de los habitantes chinos e impulsó diferentes industrias las cuales gracias al interés vivido en todo el camino de la ruta de la seda dinamizaron la economía china; es por ello que en la actualidad se habla incluso de crear una nueva ruta de la seda por parte de China, puesto que el auge económico en el que se encuentra actualmente solo es comparado con el que se vivió en las mejores épocas del desarrollo económico y comercial de la Ruta de la Seda (Higueras, 2015). Puesto que los siglos XVII a XX representaron diferentes dificultades en este aspecto para el continente asiático (Higueras, 2015). Para ello, es necesario que China establezca condiciones políticas y económicas para formar alianzas o relaciones estratégicas que cooperen en el desarrollo del BRI.

BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI), EL RENACER DE LA RUTA

La iniciativa del BRI constituye un elemento esencial en el desarrollo económico del oeste de China y a nivel geopolítico internacional, ya que impacta significativamente en el

comercio, inversión, flujo de personas e infraestructura (China Power, 2019). BRI es un programa que busca desarrollar infraestructuras en el sector transporte, energía, minería, TI y comunicaciones, todas estas financiadas por China, también incluye parques industriales, Zonas Económicas Especiales (ZEE), turismo y desarrollo urbano; igualmente, busca acelerar la integración económica de los países a lo largo de la antigua Ruta de la Seda (China Power, 2019).

Hace 40 años en China, el modelo económico existente se basaba en una preferencia a la industria pesada sobre la liviana y la utilización de medidas de redistribución para igualar el crecimiento regional, no permitiendo la inversión extranjera (Ramon-Berjano, 2016). A partir de 1978, China se centra la estrategia de desarrollo llamada “desarrollo escalonado” ya que el objetivo era realizar un proceso de apertura económica al resto del mundo de manera gradual y por etapas, o escalones, donde el desarrollo económico fue trasladándose gradualmente hacia el interior del país en un proceso conocido como la estrategia del “Go West” (Ramon-Berjano, 2016).

Según Hirst (2015), el país ha pasado de ser una sociedad mayoritariamente agraria a una potencia industrial. En el proceso, experimentó fuertes aumentos en la productividad y los salarios que han permitido que China se convierta en la segunda economía más grande del mundo. En 1979, luego de que se introdujera la ley de empresas conjuntas de capital extranjero chino, el PIB pasó de tener un promedio anual del 6% entre 1953-1978 a un 9,4% entre 1978-2012 además de que se aumentara el ritmo de urbanización a medida que los

trabajadores se trasladaban del campo a las ciudades en busca de empleos con una mejor remuneración (Hirst, 2015).

Fue en la década de 1980, cuando el gobierno chino decidió aliviar gradualmente las restricciones de precios y permitir a las empresas retener las ganancias y establecer sus propias estructuras salariales, lo que condujo a China a convertirse en un exportador mundial luego de este proceso de liberalización del mercado, *“It eventually allowed for the reopening of the Shanghai stock exchange in December 1990 for the first time in over 40 years and, ultimately, to China’s accession to the World Trade Organisation”*² (Hirst, 2015, s.p.).

Desde mediados de la década de 1990, China demostró un activismo sin precedentes y un creciente liderazgo en las iniciativas multilaterales inter y extrarregionales (Deng, 2008). La República Popular China bajo el discurso de la igualdad hace referencia a la defensa de la soberanía de todos los Estados tanto “grandes y pequeños, occidentales y no occidentales, ricos y pobres, democráticos y autoritarios, (sea que) cada uno siga su propio sistema, (sea que) sus métodos se adapten a los estándares occidentales o no” (Booth & Trood, 1999, pág. 104). Desde dicha postura, China abre las puertas de su política exterior a todos los sistemas políticos y económicos. Generando varios tipos de acciones, entre ellas acciones de alcance multilateral, donde se erige como un “país potencia”³ en escenarios de primer orden como

² Nota de los autores: Finalmente, permitió la reapertura de la bolsa de valores de Shanghai en diciembre de 1990 por primera vez en más de 40 años y, en última instancia, la adhesión de China a la Organización Mundial del Comercio. (Hirst, T. 2015)

³ El concepto de “país potencia” (se traduce literalmente como “gran país”), durante la presidencia de Hu Jintao. Scott (2010, pp. 72-96) & Zhang (2013)

las Naciones Unidas; y acciones de ámbito bilateral, donde se efectúan las relaciones con numerosos Estados de Asia, África y América Latina, incluidos aquellos estados cuyas conductas no cumplen con las normas internacionales de comportamiento, como lo son Zimbabue, Sudán, Angola y Chad (Alden, 2008). Así, la postura política abierta de China no presenta incongruencias para sus intereses económicos.

China le da inicio al siglo XXI, con importantes activos económicos y políticos. En diciembre de 2001, China es aceptada como parte de la Organización Mundial de Comercio (OMC), en 2007, China se convirtió en el mayor exportador mundial y en el segundo importador, posicionándose como segunda economía global (Li, 2017). En 2008, la crisis financiera contribuyó a fortalecer la imagen de China como potencia global, mientras el mundo experimentaba la contracción económica, China se estimulaba económicamente y se expandía en el ámbito crediticio (CEPAL, 2010). De esta manera, China adquirió un notable peso en la economía mundial donde sus políticas comerciales y financieras actualmente impactan en el resto del mundo (Li, 2017, p. 19).

Desde el año 2013, el presidente de China Xi Jinping tiene como proyecto el *Belt and Road Initiative*, además de insertar a China en la economía mundial, impactando significativamente las economías de la región y por ende del mundo ((Li & Taube, 2019). Sus cinco objetivos principales son la coordinación de políticas, la conectividad de las instalaciones, el comercio sin trabas, la integración financiera y los bonos entre las personas (Hielscher & Ibold, 2020). Estos objetivos buscan enriquecer la comunicación

intergubernamental, coordinar los planes de infraestructura necesarios, reforzar las conexiones de persona a persona y desarrollar el intercambio comercial entre Asia, Europa, África y América Latina (China Power, 2019).

La primera se refiere a promover la cooperación intergubernamental, intercambio intergubernamental de macropolíticas a varias escalas y mecanismos de comunicación; la segunda va orientada a la mejora de la conectividad de los planes de construcción de infraestructura y los sistemas de normas técnicas; la tercera es acerca de la reducción de los obstáculos a la inversión y al comercio y promoción de la integración económica regional; la cuarta es la coordinación y cooperación en materia de política monetaria y la creación de instituciones de financiación, finalmente la quinta es acerca del intercambio y diálogo cultural y académico y la cooperación con los medios de comunicación (Hielscher & Ibold, 2020), además, busca construir asociaciones entre empresas nacionales y extranjeras, promoviendo la tecnología, la inversión, proyectos de construcción y el desarrollo industrias y mercados de terceros países para sostener el crecimiento de China (China Policy, 2017). Este es considerado como el proyecto de infraestructura más grande en la historia del país. Consiste en una red de nuevos puertos, ferrocarriles, carreteras y parques industriales, que además de integrar a Europa y Asia, contempla desarrollos en África y América Latina (Escobar, G.D., 2018). Se compone de un *“Silk Road Economic Belt”* a través de Asia Central y un *“Maritime Silk Road”* que se extiende a través del Océano Índico hasta Oriente Medio (China Policy, 2017, p.6).

Hasta el momento, las oportunidades ofrecidas por China a los más de 60 países que se encuentran involucrados en la iniciativa son varias, pues el BRI no es sólo para las empresas chinas; BRI plantea oportunidades para las empresas internacionales. Por tanto, la colaboración voluntaria es fundamental para un socio, proveedor, inversor o asesor (Wong & Jia, 2017), el país se embarca en un complejo esfuerzo para mejorar drásticamente la infraestructura que sirve a las tres cuartas partes de la población mundial aumentando la dependencia económica entre China y las demás ciudades que pertenecen al BRI (Djankov & Miner, 2016). Un claro ejemplo de estas oportunidades según Baker McKenzie (2017) se encuentran en las inversiones, alianzas, ofertas, prestación de servicios profesionales y adquisiciones. Con la creación de la ruta terrestre, se busca una mayor integración económica con países del sur y Asia Central y Medio Oriente *“The next batch of free-trade zones—in Liaoning, Zhejiang, Henan, Hubei, Chongqing, Sichuan and Shaanxi—are intrinsic to the strategy, linking coastal to inland provinces and on to Central Asia”*⁴ (China Policy, 2017, p.6).

China afirmó que el BRI ha alcanzado varios logros; en primer lugar, se ha logrado un mayor consenso para una mayor coordinación de las políticas con la presencia de 130 países y 70 organizaciones internacionales. *“In this regard, China scored a public relations coup with the unexpected participation of delegates from the United States, Japan, South Korea and*

⁴ Nota de los autores: El siguiente lote de zonas francas -en Liaoning, Zhejiang, Henan, Hubei, Chongqing, Sichuan y Shaanxi- son intrínsecas a la estrategia, vinculando las zonas costeras con las provincias interiores y con Asia Central.

North Korea.”⁵ (Gong, 2017). En segundo lugar, se han identificado áreas de cooperación a través de foros regionales. “*Outsiders gained a better understanding of the BRI and the potential cooperation, going forward*”⁶(Gong, 2017). Además de la inversión en infraestructura y la cooperación comercial, “*outsiders realised that the BRI also included the setting up of free trade zones, cooperation on ecological civilisation, and the development of technology and innovation*”⁷ (Gong, 2017).

Para llevar a cabo el BRI, China estableció criterios para la creación de los tipos de relación estratégica con las diferentes ciudades y países; donde se examina el tipo de relaciones bilaterales con cada país al que pertenecen las ciudades, la estabilidad política de las mismas, nivel de libertad económica, estabilidad monetaria, nivel de internacionalización financiera, tendencias de la tasa de crecimiento de la población urbana para la próxima década, ciudades hermanas, frecuencia de vuelos a China y procedimientos para obtener la visa en cada país (Deng et al., 2018). Dichos criterios se dan mediante un debate entre los representantes de los países relacionados junto a las organizaciones internacionales en busca de un entendimiento común. Esta iniciativa se desarrolla en base a los debates de la sesión temática,

⁵ Nota de los autores: En este sentido, China obtuvo un golpe de estado de relaciones públicas con la inesperada participación de delegados de Estados Unidos, Japón, Corea del Sur y Corea del Norte.

⁶ Nota de los autores: Los extranjeros obtuvieron una mejor comprensión del BRI y de la cooperación potencial, en el futuro.

⁷ Nota de los autores: los extranjeros se dieron cuenta de que el BRI también incluía la creación de zonas de libre comercio, la cooperación en materia de civilización ecológica y el desarrollo de tecnología e innovación

a la que se suman países y organizaciones internacionales de forma voluntaria (Belt and Road Portal, 2017).

Múltiples beneficios han sido reconocidos explícitamente en los comunicados de política oficiales de China, como la expansión de los mercados de exportación de China, la promoción del renminbi (RMB) como moneda internacional y la reducción de fricciones comerciales como aranceles y costos de transporte (China Power, 2019). Aumentar la cantidad de comercio, inversión y conectividad entre China y los países de Eurasia también hará que estos países dependan más de la economía china, lo que aumentará su influencia (China Power, 2019). Estos beneficios, pueden empoderar a China lo que hace que los demás países se sientan amenazados. Como en el caso de India, país aledaño a China con el que existe cierta tensión política.

India tiene preocupaciones respecto al BRI, las cuales se resumen en tres razones. Primero, BRI le otorgará a China mayor poder sobre el Océano Índico; Segundo, India considera que BRI viola la soberanía y la integridad territorial del país; y, tercero, BRI va a desigualar la balanza a favor de China, en la larga disputa entre ambos países, más aun cuando China tiene como gran aliado a Pakistán, lo que hace que incremente su tensión con India. Las preocupaciones de India se basan en las implicaciones geopolíticas del proyecto (Bhumitra Chakma, 2019), asimismo, *Belt and Road* atraviesa muchos territorios políticamente inestables, incurriendo en amenazas de terrorismo o rivalidades regionales (China Policy, 2017) (p.10), no obstante un punto a favor para el país, en busca de volverse más proactivo

es la base naval en construcción de Djibouti (China Policy, 2017, p.10), y las demás obras que fomentarán el desarrollo urbano, marítimo, infraestructural y económico de la región involucrada.

El sudeste asiático es un socio estratégico en el BRI, la región tiene un enlace clave para la conexión marítima, la cual tiene como objetivo conectar la costa de China con el sur de Asia, Oriente Medio y Europa a través del Mar de China Meridional y el Océano Índico (Vineles, 2019). Para evitar que los proyectos en el sudeste asiático se expongan a riesgos operativos, riesgos de políticas y cancelaciones de proyectos, BRI adoptará reglas multilaterales y mejores prácticas internacionales (Vineles, 2019). Una de las obras clave en esta región es el proyecto ferroviario de la Franja y la Ruta en el norte de Malasia denominado como East Coast Rail Link (ECRL), consiste en un enlace ferroviario de 640 km que conecta diferentes partes de la región de la costa este con la región de la costa oeste de Malasia (ALJAZEERA, 2019). Actualmente las obras de *BRI* están en construcción y se prevé su finalización para diciembre de 2026 (ALJAZEERA, 2019), no obstante presenta múltiples dificultades y retos en términos de implementación.

EXPECTATIVAS DE LA NUEVA RUTA

BRI tiene a Beijing como ciudad estratégica pues pretende fortalecer su liderazgo económico través de un vasto programa de construcción de infraestructura en las regiones vecinas de China (Cai, 2017). Este proyecto es la combinación de dos iniciativas: Una ruta marítima del siglo XXI y el cinturón económico (terrestre) de la Ruta de la Seda (Wong & Jia, 2017). La

propuesta de China promueve la inversión en la infraestructura y la cooperación económica. La ruta planea conectar mediante el cinturón económico de la Ruta de la Seda a China con Europa a través de Asia Central, y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, une a China con el Sudeste Asiático, Oriente Medio y África a lo largo de rutas marítimas (Djankov & Miner, 2016). Tiene proyectos, instituciones y políticas involucradas para llevar a cabo la iniciativa (Hielscher & Ibold, 2020).

A pesar de ser una estrategia económica, diversos estudios se han referido a esta como una estrategia política para la expansión de China donde se indica que la política exterior china se ha vuelto más asertiva en los últimos años y que todos los niveles del gobierno chino se esfuerzan por participar en la iniciativa, casi todas las provincias del país han elaborado su propio plan interno para complementar el plan nacional y además de esto diferentes bancos comerciales y políticas de propiedad estatal han sido anunciadas como fuente de financiación para cumplir la propuesta (Cai, 2017).

Entre las expectativas que China tiene con el BRI se encuentran que el país espera que sus propias empresas planifiquen, construyan y suministren los proyectos que financia; además de esto China quiere que el renminbi⁸ logre el estatus de una moneda de reserva global influyente; como tercero el país quiere asegurar el suministro energético a través de nuevos oleoductos en Asia Central, Rusia y los puertos de aguas profundas del sudeste asiático ya

⁸ Nota de los autores: Renminbi es el nombre oficial de la moneda de China, mientras que el Yuan es la unidad de esta.

que desde el 2014 es el país que consume mayor energía en el mundo; por último, se tiene que el desarrollo de infraestructura de los diferentes países involucrados a través del Belt and Road Initiative aumenta el crecimiento de sus economías y contribuye así a una creciente demanda de bienes y servicios de China (Djankov & Miner, 2016).

Al esperar que las empresas chinas sean quienes lleven a cabo los proyectos involucrados en la iniciativa, lo que quiere el país es reducir la dependencia de la economía de la inversión en infraestructura interna y el crecimiento asociado, para esto tiene tácticas, si se otorga un préstamo del Banco de Desarrollo de China y el Banco de Exportación de China condicionan a que ese préstamo se use para comprar maquinaria China o involucrar a mano de obra del país (Djankov & Miner, 2016). China se une en 2015 al Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo y fundó el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura como medida para que su moneda crezca (Djankov & Miner, 2016). China promoverá la cooperación con otros países participantes los oleoductos y gasoductos, el suministro de energía y las comunicaciones en red, a fin de lograr la conectividad terrestre, marítima, aérea y ciberespacial (Belt and Road Portal,2019). En 2015 el presidente de China dijo que en países pequeños los proyectos financiados por la iniciativa pueden aumentar el crecimiento económico anual en un 1,5 por ciento para la próxima década y que el comercio anual con los países involucrados superaría los 2,5 billones de dólares para 2025 (Djankov & Miner, 2016).

La construcción conjunta con los países participantes permite que estos alineen sus estrategias de desarrollo y adapten sus puntos fuertes, liberando así el potencial de desarrollo de esos países y aportando beneficios tangibles a sus naciones (People's Daily Online,2020). Las expectativas que se tienen con la iniciativa no son solamente en aspectos tangibles, en temas tecnológicas también se espera que se expanda en materia de mejorar las conectividad de las comunicaciones internacionales ya que las empresas tecnológicas chinas han experimentado un crecimiento excepcional debido al tamaño del mercado interno, el acceso sin precedentes a los datos y la aceptación social de las nuevas innovaciones, desde el 2015 a este aspecto no tangible se le llama "Ruta de la Seda de la Información" (Stec, 2018).

La implementación de la iniciativa se esfuerza por promover una cooperación abierta, inclusiva, práctica y efectiva con el objetivo de impulsar las ventajas de las empresas chinas y extranjeras y materializar así un beneficio mutuo, la construcción conjunta de esta ruta es una cooperación recíproca, de ganancia mutua, múltiple y compartida (Belt and Road Portal, 2019). La ruta está abierta de China a Europa y a todos sus socios en el mundo para forjar una plataforma de cooperación diversificada, integrar las estrategias de desarrollo de China con las estrategias de desarrollo de otros países y generar sinergias entre las políticas gubernamentales (Magri, 2017). Según el modelo cuantificado de comercio del Grupo de Investigación del Banco Mundial, gracias a la construcción conjunta del *Belt and Road*, el PIB de los países en vías de desarrollo del Este de Asia y del Pacífico crecerá de media entre el 2,6% y el 3,9% (Belt and Road Portal, 2019).

Si tiene éxito, la iniciativa restablecerá a Eurasia como el mayor mercado económico del mundo y podría provocar un cambio del sistema financiero global basado en el dólar. Sus intenciones geográficas y de desarrollo la ponen en competencia con los pactos económicos regionales promovidos por los Estados Unidos, la Asociación Transatlántica de Comercio e Inversión, que presentan a los Estados Unidos como el centro económico y tratan a Asia y Europa por separado (Djankov & Miner, 2016). China dice estar preparada para aprovechar la oportunidad que ofrece la iniciativa, promover la apertura, la comunicación y la integración entre los países en un ámbito más amplio, con normas más estrictas y a niveles más profundos, teniendo en cuenta los intereses y aspiraciones de todas las partes (The State Council of People 's Republic of China, 2015).

Sin embargo, todo esto estaba previsto sin el COVID-19, aspecto que afectó a la economía y comercio mundial. Por tanto, el desarrollo y alcance de la iniciativa a corto y largo porque es vulnerable a la crisis económica provocada por el coronavirus, hay sectores que a pesar de esto se vieron beneficiados y esto se ve reflejado en un incremento en la inversión hacia las empresas de tecnología chinas y en la industria sanitaria general ya que fue en China que empezó la pandemia (Boo, 2020). La iniciativa se ve afectada no por la parte de la construcción de la infraestructura, pues realmente la crisis por el coronavirus no es algo que afecte a este sector, sin embargo afecta al *Belt and Road Initiative* de alguna manera pues el carácter transfronterizo explícito principalmente corredores de automóviles y ferrocarriles, y proyectos de generación y distribución de energía eléctrica se dan entre naciones y la

ejecución de estos actualmente es algo complicado para todos los países debido a la crisis (Vinokurov, 2020). Se espera que con esta nueva realidad el impulso continuo de los fabricantes privados chinos en invertir en el sudeste asiático aumente (Simpfendorfer, 2020).

Ruta de la Seda vs. *BRI*

Tanto la Ruta de la Seda como *BRI* son rutas y propuestas que ayudaron con la expansión y reconocimiento internacional de China. Esto puede conllevar la consecución de más poder, aunque su concepción sea diferente en ambos momentos históricos. Según Morgenthau, el significado de poder y su uso no está establecido, este puede cambiar según intereses, circunstancias o lugares como es el caso de este estudio (Morgenthau, 1948). “El tipo de interés determinante de las acciones políticas de un período particular de la historia depende del contexto político y cultural dentro del que se formule la política exterior” (Morgenthau, 1990: 52; 1986: 20). Para el autor, el concepto de interés no puede desligarse del de poder, ambos permanecen en el tiempo y se asocian de manera eventual “la conexión entre interés y Estado nacional es un producto histórico” (Morgenthau, 1990:101). En ocasiones, los Estados tienden a extinguirse, pero las relaciones de poder y el interés permanecen y legitiman nuevas formas políticas (Oro Tapia, 2009).

El término de poder es incierto y cambiante debido a las circunstancias; la Ruta de la Seda es considerada como el primer camino comercial entre China y el Occidente, siendo precursor en el comercio y la cultura aportando gran valor para la política y economía, ayudando en la solvencia económica de China. El poder que esta ruta transmitió está basado

en el incremento de su importancia y peso en asuntos de política y economía de la región. En cuanto al BRI, al planear retomar la antigua Ruta de la Seda y al extender su longitud donde busca impactar la infraestructura de las ciudades que atraviesa, de esta manera busca mejorar condiciones socioeconómicas en la región y desarrollar el intercambio comercial entre Asia, Europa, África y América Latina. China demuestra la autonomía de su gobierno y transmite el interés en llevar al cabo la iniciativa del BRI, de esta manera define su poder.

Para China, la expansión de su influencia territorial prima a través de la historia, y se materializa en ambas rutas. Antiguamente, el poder y la mediación del interés en la ruta de la seda antigua era la expansión de la interacción e interdependencia entre diferentes ciudades, y las posibilidades que esto generaba. Mientras que el despliegue de infraestructura y la conectividad, permite a China generar rupturas en el orden global por medio de mecanismos de cooperación, gana-gana y respeto de la autonomía de los gobiernos. Por tanto, la expansión territorial y de influencia bajo mecanismos de comunicación existentes, se trasladan en el tiempo a espacios sofisticados tecnológicamente, en los cuales el poder y su interés de China inician un cambio en un orden global establecido y aceptado.

La Ruta de la Seda, fue un escenario clave durante la antigüedad para el país y en su momento ayudó a la rápida expansión del mismo. Tenía como papel original el transportar la seda producida en la China antigua (Benavent & Espinach). Sin embargo, según James A. Millward (2013), este término 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”.

A lo largo de su expansión, la ruta fue obteniendo popularidad, fue el establecimiento y la continuidad de las relaciones políticas con los estados de Asia central los que favorecieron más adelante el comercio e influenciaron la cultura entre las regiones occidentales (Villagran, 2019). El comercio de la ruta de la seda ayudó a construir imperios, impulsó exploraciones y forjó el vínculo entre diferentes naciones (Documentalia, 2020). Permitiendo de esta manera conectar el Occidente con el Oriente, es por ello que, en Asia oriental, la Ruta de la Seda se consagró como símbolo de intercambios transculturales de religiones, mercancías y tecnología (Franck and Brownstone 1986).

Asia central, se convertía cada vez en una región más poblada y era el centro de grandes imperios (Fabelo, S., Rodríguez, A., 2014). Es de resaltar que muchas culturas se vieron beneficiadas por la ruta de la seda no solo China puesto que diversos reinos e imperios utilizaban dicha ruta un ejemplo de ello es el papel de intermediarios que ejercían los comerciantes islámicos (Schirokauer & Brown, 2011).

Los fenómenos ocurridos en torno a esta ruta convirtieron a China en un centro de distribución mundial y potencia comercial de la época, que permitió mejorar las condiciones económicas de los habitantes chinos e impulsó diferentes industrias las cuales dinamizaron la economía china; y se conoce como una de las mejores épocas para el desarrollo económico y comercial de la Ruta de la Seda (Higueras, 2015). Asimismo, los cambios de contexto, y la

concepción de tiempos y espacios permiten comprender las relaciones internacionales (Morgenthau, 1948) de China tanto en la ruta de la seda como en BRI.

Por el lado del *Belt and Road Initiative*, mayor parte del liderazgo está centrado en la parte económica con la financiación de infraestructuras, aunque también involucra proyectos, políticas e instituciones en su implementación (Hielscher & Ibold, 2020). A pesar de que China propone la iniciativa como de mutuo beneficio, la República Popular es quién recibe mayor beneficio puesto que tomará lo que necesita de cada país para crecer, obteniendo mayor poder sobre las demás naciones. Dicho poder está basado en las expectativas que tiene China con que sus propias empresas sean quienes planifiquen, construyan y suministren los proyectos; que el Renminbi sea una moneda global influyente; aumentar su suministro energético a través de oleoductos y que el desarrollo de las demás economías aumente la demanda por los bienes y servicios del país (Djankov & Miner, 2016). Varios medios se han referido a esta como una estrategia política, puesto que todos los niveles del gobierno chino se esfuerzan por participar en el implemento del proyecto mostrando así el interés nacional que se tiene en este (Cai, 2017).

La iniciativa promueve el flujo ordenado y libre de factores económicos, la asignación de recursos altamente eficiente y la integración profunda de los mercados; una coordinación de políticas económicas entre los países a lo largo de la Franja y la Ruta y llevar a cabo una cooperación regional más amplia y profunda de estándares más altos (The State Council of People 's Republic of China, 2015), todo esto buscando lograr la paz y la supervivencia de

los Estados como lo propone Morgenthau en su obra “Política Entre las Naciones” (1948). En la iniciativa hay una alineación de intereses por parte de todos los países participantes, entendiendo que cada uno de estos poseen una autonomía para gobernar siempre y cuando se respeten los caminos y modos de desarrollo elegidos por los diferentes países, por lo cual el proyecto tiende a crear aspectos que sean de carácter inclusivo, cooperativo y de prosperidad común (The State Council of People 's Republic of China, 2015).

CONCLUSIONES

A partir de la información recopilada acerca de la Ruta de la Seda, se descubre que existieron un sinnúmero de dinámicas y espacios de intercambios tanto políticos, como comerciales y culturales desde las primeras dinastías y poblaciones conocidas hasta el momento. Dinastías como la Qín, Han, Tang, Yuan, Song, Zhou, Imperios Bizantino y Mongol, entre otros, fueron protagonistas y creadores de una variedad de estrategias para negociar su participación y supervivencia en la región, buscando la seguridad de las fronteras y garantizando la administración territorial. “Guerreros, misioneros, nómades, emisarios, y artesanos, a la par que los mercaderes, contribuyeron a la continua inter-fertilización en este espacio, que prosperó en los períodos de unificación imperial y religiosa.” (Millward, 2013).

El *Belt and Road Initiative*, es una de las principales iniciativas estratégicas de Xi Jinping (Baviera, 2016). La iniciativa comenzó siendo regional, afectando a Europa, África y Asia. Luego incorporó a Oceanía y algunos países de América latina, dándole un giro a la esencia de la Ruta de la Seda, abarcando los cinco continentes y transformándose en una iniciativa global (China Power, 2019).

Con el BRI, se especula que China planea expandir su influencia en términos de política y cultura a los demás continentes, por el contrario, lo que realmente quiere el país es crear nuevas relaciones comerciales y fortalecer aquellas que ya existían. China busca articular las estrategias de desarrollo con los miembros de la iniciativa, a través de la diplomacia bilateral (Zhang, 2016).

En la actualidad, China se está convirtiendo en un fuerte actor para la inversión extranjera directa, lo que sumado a su despliegue comercial, está asegurando un papel central en la configuración del orden internacional del siglo XXI (Rodríguez, 2016).

REFERENCIAS

- ASIA NEWS. La nueva Ruta de la Seda recibe el aplauso de 27 países, siembra sospechas en muchos y es boicoteada por la India. Asia News, mayo 15 de 2017. Consultado en Septiembre 24 de 2020 en: <http://www.asianews.it/noticias-es/La-nueva-Ruta-de-la-Seda-recibe-el-aplauso-de-27-pa%C3%ADses,-siembra-sospechas-en-muchos-y-es-boicoteada-por-la-India-40745.html>
- Alden, C., Large, D. & Oliveira, R. S. (2008). China returns to Africa: a rising power and a continent embrace. London: Hurst (Pag. 68).
- ALJAZEERA (2019). China, Malaysia restart Belt and Road rail project after hiccups. Recuperado el 30 de Septiembre de 2020, de <https://www.aljazeera.com/economy/2019/07/25/china-malaysia-restart-belt-and-road-rail-project-after-hiccups/>
- Baiyi, W. (2018). Articulación de estrategias de desarrollo entre China y América Latina desde la perspectiva de la globalización y la franja y la ruta. En *Pensamiento social chino sobre América Latina* (págs. 181-216).
- Baviera, A. (2016). China's strategic foreign initiatives under Xi Jinping. *China Quarterly of International Strategic Studies*, vol. 2, No 1,(págs. 57-79)
- Belt and Road Initiative. (s. f.). Belt and Road. Recuperado el 31 Agosto de 2020, de China Power <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>
- Belt and Road Portal. (2017). Initiative on Promoting Unimpeded Trade Cooperation along the Belt and Road. Recuperado el 20 de septiembre de 2020, de <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/14216.htm>

- Benavent, R. F., & Espinach, G. N. (Eds.). (2018). Las rutas de la seda en la historia de España y Portugal. Universitat de València.
- Bhumitra Chakma (2019) The BRI and India's Neighbourhood, *Strategic Analysis*, 43:3, 183-186, DOI: 10.1080/09700161.2019.1607030
- Boo, B. C. (2020). Understanding How COVID-19 Alters BRI. Chicago: Baker McKenzie.
- Booth, K. & Trood, R. (1999). *Strategic cultures in the Asia-Pacific region*. New York: St. Martin's Press, citado por Andornino, G. B. (2010). China and global governance: ¿status quo power or challenge to the global order? In S. Breslin, *Handbook of China's international relations*. London: Routledge.
- Botton Beja, F. (2010). *Historia mínima de China*. El Colegio de México.
- Bouba Kidakou, A. (2006). África negra en los libros de viajes españoles de los siglos XVI y XVII.
- Cai, P. (2017). *Understanding China's Belt and Road Initiative*. Sidney: Lowy Institute.
- China Policy. 2017: China Going Global between ambition and capacity.
<https://policycn.com/wp-content/uploads/2017/05/2017-Chinas-going-global-strategy.pdf>. Accessed: 24th February 2018.
- ChinaPower. (18 de Octubre de 2019). *How will the Belt and Road Initiative advance China's interests?* Recuperado el Febrero de 2020, de ChinaPower Website:
<https://chinapower.csis.org/china-belt-and-road-initiative/>

- CEPAL (2010). La República Popular China y América Latina y el Caribe: hacia una relación estratégica. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2956/1/RP_China_America_Latina_Caribe.pdf
- Cuenca, E. L. (2008). Historia y leyendas de la seda China: la ruta de la seda/History and legends of the Chinese silk: the way of the silk. *Espacio, Tiempo y Forma*, (21), 13.
- Deng, Y. (2008). *China's struggle for status. The realignment of international relations.* Cambridge University Press.
- Djankov, S., & Miner, S. (2016). *China's Belt and Road Initiative, motives, scope, and challenges.* Washington D.C: Peterson Institute for International Economics.
- Documental, D. (20 de Julio de 2019). *La nueva Ruta de la Seda, Parte 1: De China a Pakistán.* Berlín, Alemania.
- Documentalia . (8 de Marzo de 2020). *Cómo la Ruta de la Seda hizo el mundo 1/3: Guerra - Documental . España*
- Deng, Zhituan, Yubo Liu, Qiyu Tu, and Chuankai Yang (2018). "The Silk Road's Nodal Cities: Recognizing and Leveraging the Pivots of 'BRI's Construction." in *The Blue Book of World Cities*, No. 7. Shanghai: Social Science Academic Press.
- Endrizzi, D. (13 de Julio de 2011). *Un acercamiento complejo al estudio del comportamiento exterior del Estado.* Relaciones Internacionales, Universidad Externado de Colombia, págs. 201-218.

- Escobar, G. D. (3 de Junio de 2018). Biblioteca Digital Unal. Obtenido de <http://bdigital.unal.edu.co/72687/1/lasnuevasrutasdelasedayelvirajegeopolitico.pdf>
- Fabelo Concepcion, S., & Rodriguez Soler, A. (2014). ASIA CENTRAL EN EL CONTEXTO DEL NUEVO GRAN JUEGO. UNA MIRADA DESDE EL REALISMO POLÍTICO HACIA EL DILEMA GEOPOLÍTICO DE LA INTEGRACIÓN CENTROASIÁTICA. *Caribeña de Ciencias Sociales*.
- Ferrero, J. A. (2016). La nueva Ruta de la Seda. *Revista general de marina*, 270(1), 39-51.
- Franck, I. M., & Brownstone, D. M. (1986). *The silk road : a history*. New York: Facts on File.
- Gabuev, Alexander (2016). Crouching Bear, Hidden Dragon: “One Belt One Road” and Chinese-Russian Jostling for Power in Central Asia. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 5: 2.
- GÓMEZ, Diana Andrea (2018). “El mundo no es sólo occidente... En China se reunieron los más poderosos de Eurasia”, *El Espectador*, 16 Junio 2018. Recuperado 14 de Septiembre, 2020, from <https://www.elespectador.com/noticias/el-mundo/el-mundo-no-es-solo-occidente-en-china-se-reunieron-los-mas-poderosos-de-euroasia-articulo-794633>
- García, C. (s.f). *El Imperio Han y la Ruta de la Seda*. Departamento de Historia del Arte III U.C.M.
- Gong, Xue. 2017. China’s Belt and Road Forum: What Now?. © S. Rajaratnam School of International Studies. <http://hdl.handle.net/11540/11043>.

- Gosset, D. (2006). Xinjiang y el resurgimiento de la Ruta de la Seda. *Política exterior*, 99-109.
- Harford, T. (6 de Agosto de 2017). La invención de China que más sorprendió a Marco Polo. Recuperado el Septiembre de 2020, de Sitio Web de BBC News : <https://www.bbc.com/mundo/noticias-40777758>
- Hernández Sampieri, R. (2014). *Metodología de la Investigación*. México D.F.: Panamericana Editores S.A de C.V.
- Hielscher, L., & Ibold, S. (14 de Septiembre de 2020). *Belt and Road Initiative*. Obtenido de <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>
- Higueras, G. (2015). La Ruta de la Seda del Siglo XXI. *Política Exterior*, 40-46, 48-52.
- Hirst, T. 2015: A brief history of China's economic growth. World Economic Forum. <https://www.weforum.org/agenda/2015/07/brief-history-of-china-economic-growth/> Accessed: 20th September 2020.
- Huebner, J. W. (1987). Chinese Anti-Americanism, 1946-48. *The Australian Journal of Chinese Affairs*, 115-125.
- Huecas, G. D. (2011). Breve historia de la China milenaria. Ediciones Nowtilus SL.
- Johnson, K. (2009). (Rep.). Strategic Studies Institute, US Army War College. Recuperado Abril 2, 2020, from www.jstor.org/stable/resrep11279
- Kratz, A. (2015). Retórica y estrategias de las nuevas Rutas de la Seda. *Política Exterior*, 29(167), 16-21. Recuperado Abril 1, 2020, from www.jstor.org/stable/43595114

- KACZMARSK, Marcin (2017). Two Ways of Influence-building: The Eurasian Economic Union and the One Belt, One Road Initiative, *Europe-Asia Studies*, 69:7.
- Li, J.-M. (1990). *Ming Dai Hai Wai Mao Yi Shi* (Historia del comercio exterior en la dinastía Ming). Beijing: The Publishing Co. de la Academia China de Ciencias Sociales
- Llagostera, E. (2004). La seda china y la Ruta de la Seda. *Boletín de la Asociación Española de Orientalistas*, 40, 243-265.
- Lissardy, G. (2018, 15 de agosto). Nueva ruta de la seda de China: los países de América Latina que ya se unieron al gigantesco proyecto (y las dudas de que ese proyecto sea en beneficio mutuo). *BBC News Mundo*, Nueva York. Recuperado 14 Septiembre, 2020, from <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-45193332>
- Li, Yuan. & Taube, Markus. (2019). *How China's Silk Road Initiative Is Changing the Global Economic Landscape*. Routledge Studies in the Growth Economies of Asia, N°142. New York: Routledge
- Li, Yuan. (2017). *Belt and Road: A Logic Behind the Myth*. En Amighini, A. (Ed.). *China's Belt and Road: a Game Changer?*, Milano, Italia: Edizioni Epoké
- Magri, P. (2017). *China's Belt and Road: A game changer?* Milán: ISPI.
- MARTÍ, A. (2018). China: La nueva Ruta de la Seda y la recuperación de la sinosfera. De Macartney a Mackinder. *Cuadernos De Pensamiento Político*, (58), 109-119. doi:10.2307/26477389
- Millward, James A., *The Silk Road: A Very Short Introduction*, Oxford: Oxford university Press, 2013.

Morgenthau, H. J. (1948). *Política Entre Las Naciones: La lucha por el poder y la paz*. Buenos Aires, Argentina: Grupo editorial latinoamericano.

Morgenthau, H., & Thompson, K. W. (1948). *Política entre naciones*. Estados Unidos: Universidad de Virginia

Müller-Markus, C. (Mayo de 2016). One Belt, One Road: el sueño chino y su impacto sobre Europa. CIDOB. Obtenido de Sitio Web de CIDOB:
https://www.cidob.org/publicaciones/serie_de_publicacion/notes_internacionales/n1_148_one_belt_one_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa/one_belt_o_ne_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa

Needham, N. I. JTM y Wang, L. (1954). *Ciencia y civilización en China*. Por J. Needham ... Con la asistencia de investigación de Wang Ling (Vol. 1). Cambridge: Cambridge University Press.

OECD. (2018). *China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape*. Recuperado el Febrero de 2020, de OECD Business and Finance Outlook 2018: <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>

Online, P. D. (23 de Junio de 2020). People's Daily Online. Obtenido de <http://en.people.cn/n3/2020/0623/c90000-9703244.html>

Oro Tapia, L. R. (2009). En torno a la noción de realismo político. *Enfoques: Ciencia Política y Administración Pública*, VII(10), 15-46.

Ortiz Zavala, A. (2019). Factores que inciden en la internacionalización de los fabricantes de productos textiles de la confección de Moroleón, Guanajuato, México

Parker, G. (2018). Europa en crisis. 1598-1648 (Vol. 8). Ediciones AKAL.

Pedregal Cortés, R. (2018). Una historia de Asia Oriental. De los orígenes de la civilización al siglo XXI. México y la cuenca del pacífico, 7(19), 123-128.

Pino, M. D. (2016). El cinturón económico de la ruta de la Seda: implicaciones para Asia central. Relaciones Internacionales UNAM, 97-127.

Ramon-Berjano, C., Fiezzoni, K., Girado, G., Malena, J., Moneta, C., Peralta, M., . . . Velloso, M. (2016). CHINA EN 2016: REFORMA POLÍTICA, PROGRAMAS DE DESARROLLO E INSERCIÓN ECONÓMICA INTERNACIONAL (pp. 43-65, Rep.). Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI). doi:10.2307/resrep21030.6

Rodríguez, M. E. (2016). La evolución de la política exterior china. Araucaria, vol. 18, No 35, pp. 301-318

Quiroga, G. (2012). China, 30 años de crecimiento económico. Anuario jurídico y económico escurialense, (42), 463-480.

Robert, J. N. (1996). De Roma a China: por la ruta de la seda en tiempos de la Roma antigua. Herder.

Schirokauer, C., & Brown, M. (2011). Breve Historia de la Civilización china. Eciones Bellaterra.

Scott, D. (2010). China and the “responsibilities” of a “responsible” power. The uncertainties of appropriate power rise language. Asia-Pacific Review, 17, 72-96.

Simpfendorfer, B. (2020). *Understanding How COVID-19 Alters BRI*. Chicago: Baker McKenzie.

Stec, G. (2018). *The Invisible Silk Road: Enter the Digital Dragon*. Bruselas: European Institute for Asian Studies.

The Economist (2015). “Where all Silk Road Lead”, *The Economist*, abril 11 de 2015. Recuperado el 31 de Agosto de 2020 en:
<http://www.economist.com/news/china/21648039-through-fog-hazy-slogans-contours-chinas-vision-asia-emerge-where-all-silk-roads>.

The State Council of People's Republic of China. (30 de Marzo de 2015). *Action plan on the Belt and Road Initiative*. Obtenido de People's Republic of China Website:
http://english.www.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm

Vidal, Josep. (2013). La búsqueda de la realidad o de la verdad: una aproximación a partir de la teoría sociológica. *Cinta de moebio*, (47), 95-114.
<https://dx.doi.org/10.4067/S0717-554X2013000200004>

Vineles, Phidel. (2019). “Making the Belt and Road work for Southeast Asia”, Julio 13 de 2019. EASTASIAFORUM. Recuperado el 28 de septiembre de 2020 en:
<https://www.eastasiaforum.org/2019/07/13/making-the-belt-and-road-work-for-southeast-asia/>

Vinokurov, E. (2020). *COVID-2019 and the Future of the Belt and Road Initiative*. Asian Financial Think Tank.

Wong, A. A., & Jia, S. (2017). Belt & Road: Opportunity & Risk The prospects and perils of building China's New Silk Road. Baker McKenzie, 1-28.

Zhang, Y., & Austin, G. (Eds.). (2013). Power and Responsibility in Chinese Foreign Policy. ANU Press. Recuperado en September 24, 2020, from <http://www.jstor.org/stable/j.ctt5vj73b>

Zhang, J. (2016). China's Belt and Road Initiatives and Its Neighboring Diplomacy. World Scientific. doi.org/10.1142/10050