

Transformaciones económicas, sociales y políticas del Belt and Road Initiative en las ciudades Estambul y Xi'an con respecto a la antigua Ruta de la Seda

Fernando Funke Cuesta, Hanno Hartmann, Max Wakulat

Universidad Pontificia Bolivariana

Escuela de Economía, Administración y Negocios

Facultad de Negocios Internacionales

Negocios Internacionales - CALA

Medellín

2020

Transformaciones económicas, sociales y políticas del Belt and Road Initiative en las ciudades Estambul y Xi'an con respecto a la antigua Ruta de la Seda

Fernando Funke Cuesta, Hanno Hartmann, Max Wakulat

Para obtener el título de Negociadores Internacionales

Asesora

**Lady Gaviria Ochoa
MSc. En Desarrollo**

Universidad Pontificia Bolivariana

Escuela de Economía, Administración y Negocios

Facultad de Negocios Internacionales

Negocios Internacionales - CALA

Medellín

2020

Tabla de Contenido

Lista de figuras	4
Resumen	5
Introducción.....	6
Revisión de la literatura.....	9
Antecedentes teóricos	11
Metodología.....	13
Resultados.....	15
Objetivo I.....	15
Objetivo II.....	25
Objetivo III	43
Conclusión	46
Referencias	49

Lista de figuras

Figura 1:	Las rutas principales de Eurasia	p. 15
Figura 2:	Plan de la ciudad Chang'an en el siglo 1 a.C.	p.18
Figura 3:	Los seis corredores económicos	p.28
Figura 4:	La ruta de Xi'an hacia Praga	p.33
Figura 5:	Populación de Estambul	p.35

Resumen

El núcleo temático en que se concentra esta investigación es el megaproyecto “Belt and Road Initiative” (BRI), iniciado por el gobierno chino. En este contexto se describirán las transformaciones económicas, sociales y políticas en las ciudades Estambul y Xi’an con el apoyo de la historia, es decir, la antigua Ruta de la Seda. La investigación se desarrollará desde lo histórico hacia lo contemporáneo, concluyendo la política exterior de China.

El alcance de esta investigación será enfocado en las transformaciones de las ciudades mencionadas de manera descriptiva y lógica inductiva. La conclusión se basa en la teoría de Hans J. Morgenthau con su obra sobre el realismo y la lucha por el poder y la paz de las naciones (1949).

Los resultados indican que tanto Xi’an como Estambul tuvieron un impacto de transformaciones económicas, sociales y políticos sumamente debido a la Antigua Ruta de Seda. En su actualidad las transformaciones en las ciudades Estambul y Xi’an, debido al BRI se reflejan en los proyectos Marmaray (Marmaray) y el Parque de Comercio Internacional y Logística (Xi’an), el cual aporta un impacto en la economía y una mayor calidad de vida para sus ciudadanos.

Palabras claves: Cooperación internacional, Desarrollo económico y social, Infraestructura de transportes, Política internacional, Ruta comercial

Introducción

Belt and Road Initiative - BRI, es un megaproyecto a nivel internacional, el cual fue introducido por Xi Jinping, actual presidente de la República Popular de China en el 2013. Se trata de constituir e implementar proyectos de infraestructura desde China hacia Europa a través de países euroasiáticos, el continente africano y vías marítimas con el fin de desarrollar y aumentar la cooperación de gobiernos, el intercambio de cultura, tecnología y conocimiento y el comercio de bienes económicos (The State Council, 2015).

BRI también se conoce como la nueva ruta de seda, que está asociada con la históricamente conocida antigua Ruta de la Seda, una red de rutas comerciales terrestres y marítimas que unía las regiones occidentales y orientales entre los años 130 a.C. y 1453 d.C. Se extendía desde el este de Asia, el sudeste asiático, el este y oeste de África y el sur de Europa (Waugh, 2017). Durante su época de uso, la seda era un producto altamente lucrativo a lo largo de sus rutas; se puede decir que entretejió regiones en términos de negocios e intercambio cultural (Waugh, 2010).

En septiembre del 2013, el actual presidente de China Xi Jinping visitó Asia Central y el sudeste asiático y destacó la idea de construir conjuntamente para el BRI, acordando a la antigua Ruta de la Seda (The State Council, 2015). A continuación, el gobierno chino subrayó la necesidad para una vía marítima y terrestre entre Asia y Europa con la involucración del continente africano. Desde entonces se han declarado muchos países a

favor de una cooperación a nivel internacional con el fin de realizar la BRI (The State Council, 2015).

La BRI representa uno de los mayores programas de infraestructura, comercio y economía de la historia, que, en un contexto de decrecimiento mundial y aumento de las tensiones comerciales, exige la máxima atención. De hecho, el impacto económico positivo que puede tener la BRI se ha convertido en un tema de debate considerable, ya que varios estudios del Banco Mundial estiman que puede dar lugar a un aumento del 4,1% de las corrientes comerciales en 71 países participantes, reducir los costos del comercio mundial en un 1,1% hasta el 2,2%, y aumentar el PIB de los países en desarrollo de Asia oriental y el Pacífico en un promedio de 2,6 a 3,9% (KPMG, 2019).

La ciudad Xi'an, la cual es la capital de la provincia de Shaanxi, se encuentra ubicado central en el noreste de la China. No solamente juega un papel en este trabajo por el hecho que era la primera capital (históricamente Chang'an) de China unificada y el comienzo de la antigua Ruta de la Seda, sino también por su transformación hoy en día a una metrópolis internacional, debido a inversiones masivas (UNESCO, 2020; Belt & Road News, 2019). En el año 2008, el Parque Comercial y Logística de Xi'an se convirtió en el puerto interior más grande de la China (Belt & Road News, 2019). En los años siguientes, la expansión de la infraestructura ha seguido, en forma de un amplio sistema de trenes, metro, autobuses y transporte aéreo (Belt & Road News, 2019). El terminal de trenes en Xi'an se convirtió en unos de los más grandes en Asia (Belt & Road News, 2019). La expansión de la infraestructura favorece a los planes del gobierno en promocionar el turismo en Xi'an y capitalizar la riqueza cultural de la región (Belt & Road News, 2019). Sin embargo, las expansiones conllevan consecuencias negativas

como la contaminación, la cual se volvió un problema grave en la ciudad (Belt & Road News, 2019).

Nombrando al otro extremo de la antigua Ruta de la Seda, Estambul (históricamente Constantinopla), centro histórico, económico y cultural de Turquía, país de relevancia geoestratégica-

De hecho, el nuevo aeropuerto ha sido promocionado como puente aéreo entre Oriente y occidente para la nueva Ruta de la Seda, convirtiendo Estambul en uno de los mayores transportadores en el mundo. En especial las rutas hacia Asia han sido aumentadas (Belt & Road News, 2019).

En julio de 2019 los presidentes de la China y de Turquía se reunieron con el objetivo de involucrar el proyecto “Middle Corridor” al BRI (Middle East Institute 2018). El “Middle Corridor” es un proyecto de infraestructura conectando Turquía con Asia Central, es decir es una parte muy importante de la BRI (Korybko A., 2019).

En este artículo, se analizará las transformaciones económicas, sociales y políticas de la BRI en el pasado, presente y futuro, a través de las dos ciudades claves mencionadas anteriormente. Además, se destacará la agenda política de China en contexto a sus relaciones internacionales. La estructura de este trabajo seguirá con una revisión de la literatura específica, la teoría utilizada y la metodología usada antes de presentar los resultados con respecto a los tres objetivos específicos.

Revisión de la literatura

Entrando al núcleo temático de este trabajo se encuentran muchas investigaciones en el contexto histórico, es decir, al respecto de la antigua Ruta de la Seda y también en el contexto del BRI y la política exterior de China.

Comenzando con la antigua Ruta de la Seda y su influencia en el desarrollo de las ciudades Xi'an y Estambul, la literatura describe mayormente eventos y el fenómeno de la Ruta de la Seda en sí misma como por ejemplo las investigaciones de Hansen *The Silk Road* (2012). Las fuentes primarias que se encuentran son del tiempo exacto como por ejemplo las bibliografía y obras de los exploradores Marco Polo con *Libro de las Maravillas* (aprox.1400) y de Siam Qian con su obra *Records of the Grand Historian of China* (Siglo I a.C.).

Con respecto al desarrollo contemporáneo de las dos ciudades mencionadas anteriormente el centro de discusión es el Belt and Road Initiative, demostrando los efectos que se pueden comparar en la antigüedad de la Ruta de la Seda y el Belt and Road Initiative, la investigación de Irene (E.) Anastasiadou (2019) también se refiere al tema geopolítico entre China, Europa y los países euroasiáticos. Asimismo, el artículo redactado por Sila Kulaksız (2019) tiene como propósito describir el efecto que tienen el BRI en Turquía. Enfocándose en las ciudades ya se pueden tener en cuenta las investigaciones de John Gibson y Chao Li (2018) que se concentran en la región de Xi'an y los efectos económicos del BRI en la región alrededor. La investigación *Trade impacts of China's Belt and Road Initiative* de Robert Bleischwitz de 2019 presenta una vista crítica desde la perspectiva ecológica al Belt and Road Initiative. Sin embargo,

todavía no se encuentran investigaciones con respecto a los impactos directos a las ciudades Xi'an y Estambul.

Analizando la política exterior de China y su influencia en el BRI, especialmente en Estambul y Turquía en el tercer objetivo específico, se encuentran aún más documentos críticos como *China's Foreign Policy and Critical Theory of International Relations* de Serafettin Yilmaz (2015). También se encuentran documentos que analizan la política exterior de china desde una vista más histórica *Contemplating Chinese Foreign Policy* de Jean-Marc F. Blanchard and Kun-Chin Lin (2013) o la investigación *The Study of Chinese Foreign Policy* de Bin Yu (1994). Conectando las políticas extranjeras con el tema del BRI se encuentra la investigación *China's "Asia Dream": The Belt Road Initiative and the new regional order* de William A. Callahan (2016).

Sin embargo, el fin de esta investigación es obtener resultados específicos con enfoque en las ciudades Xi'an y Estambul, teniendo en cuenta la historia, pero analizando el camino de China en el futuro.

Antecedentes teóricos

Para el análisis que se desarrollará en este trabajo se utiliza la teoría del realismo que Hans J. Morgenthau ha creado en su obra “Política entre naciones: la lucha entre el poder y la paz” (1949). Con su obra destaca los principios claves que se encuentran en la política internacional, empezando con el principio básico de la lucha por el poder de cada una de las naciones. Según él, es el objetivo final de cada nación de volverse más poderoso para poder mejorar su propio bienestar. (Morgenthau, 1949) Para llegar a esta conclusión, Morgenthau (1949) implementa seis diferentes principios claves. El primer principio define las leyes de cada nación en el contexto de la política internacional. Según él, son racionales y tienen su origen en la naturaleza humana. (Morgenthau, 1949) Su segundo principio define la política en sí, a nivel nacional o internacional como una aspiración al poder. De esa manera Morgenthau (1949) logra separar el núcleo temático política de los otros temas como la economía que por ejemplo se concentra en la aspiración al bienestar. En tercer lugar, Morgenthau (1949) describe el concepto de los intereses de las naciones. Estos intereses motivan las naciones involucrarse en la lucha por el poder porque son necesarios, ya que existen rivales con mismos intereses. Cuarto, Morgenthau (1949) destaca en su teoría de la lucha por el poder la perspectiva de la moral. Cada acción política crea consecuencias morales que no se excluyen en su teoría. Según Morgenthau (1949) su quinto principio se concentra en que cada nación tiene su propia moral y se diferencian a la moral universal. Esto implica que naciones también aspiran a ser egoístas. De acuerdo con Morgenthau (1949), su sexto principio explica que el realismo tiene que

subordinar los pensamientos de otros estudios para poder enfocar el pensamiento político.

Teniendo en cuenta los seis principios de Morgenthau (1949) intenta identificar porque y como se mantiene la paz en la política nacional. Según el, el marco de la anarquía a nivel internacional, ya que no existe una institución o un gobierno internacional que puede controlar a competencia internacional, es lo que arregla un equilibrio del poder. Cada nación luchando por el poder y decisiones racionales apoyan a la paz internacional, (Morgenthau, 1949) Para finalizar la teoría del realismo, Morgenthau (1949) destaca la calidad de la diplomacia entre los países como causa del éxito de las naciones.

El realismo describe, en general, una perspectiva racional de la política internacional que a través de observación del pasado y acciones de las naciones facilita hacer un análisis de una política internacional de una nación. Es decir, facilita a hacer las acciones más tangibles que normalmente se ven de carácter subjetivo.

En este artículo, la teoría se usa para poder analizar la influencia de la política internacional de China en el contexto del BRI, enfocándose en el país Turquía y la ciudad Estambul, pero también teniendo en cuenta los otros países involucrados.

Metodología

La presente investigación es de tipo cualitativo y documental, cuyo objetivo es analizar y entender la forma en que los individuos perciben y exploran los fenómenos que los rodean (Sampieri, 2014). Su alcance es descriptivo, ya que especifica características de los fenómenos analizados (Sampieri, 2014, p.92); y, aplica la lógica inductiva la cual permita transformar fenómenos particulares a una perspectiva general (Sampieri, 2014).

El análisis documental en este trabajo consiste en varios pasos determinados. En primer lugar, se rastrean los datos y se registra un inventario de los documentos en un archivo de Excel, el cual se organiza cronológicamente por fecha de la publicación, autor, teoría y resumen del documento. El siguiente paso es clasificar a los datos dependiendo de su relevancia y seleccionar a los documentos más pertinentes para responder a los objetivos de la investigación. Se triangula, se lee cruzada, se compara, se destaca indiferencias y se profundiza la información para extraer elementos de análisis, con los cuales se realizan hallazgos con el fin de construir una síntesis comprensiva, dentro del marco teórico y para explicar el fenómeno.

El primer objetivo específico tiene un carácter descriptivo. De esta manera se podrán hacer medidas cualitativas de los cambios en las ciudades. Este enfoque se investigará con el apoyo de fuentes primarias como los textos escritos por Sima Qian (aprox. 1300), como por ejemplo el libro “Shiji” que cuenta de los viajes del primer explorador Zhang Qian. Las fuentes secundarias utilizadas serán las fuentes de historiadores como el libro “The Silk Road: A new History” (2012) de Hansen y Valerie.

En el segundo objetivo específico se identificarán las transformaciones en las mismas dimensiones en las dos ciudades con el enfoque hacia lo más contemporáneo y hacia el futuro. Principalmente se utilizarán fuentes primarias como la información pública del gobierno chino (The State Council, 2015) o en el caso de Estambul, del ministerio de relaciones exteriores de la República de Turquía, para se extrae la información al respecto de los planes del BRI. A continuación, se busca identificar los efectos ya conocidos o los futuros aspectos a través de fuente secundarias que miden estos efectos económicos y sociales cualitativamente, entre otros con el libro “Impacts of The “Marmaray” Project (Bosphorus Tube Crossing, Tunnels and Stations) on Transportation and Urban Environment in Istanbul” de Efe, R., & Cürebal, I. (2010). Además, se describirán los proyectos que ya se han realizados en las ciudades o su entorno se utiliza artículos de periódicos los cuales cuentan con informaciones actuales.

El tercer objetivo específico describe la transformación de las ciudades a partir de la agenda política internacional de los dos países China y Turquía. Los cambios se identificarán de la misma dimensión como anterior. El estudio se enfocará en las relaciones políticos exteriores se utilizan fuentes primarias (Morgenthau, 1949) y secundarias como Zhang Zhexin (2019).

Resultados

Objetivo I

Las transformaciones en las ciudades Xi'an y Estambul en el contexto histórico de la antigua Ruta de la Seda.

La iniciativa del gobierno chino para construir el BRI se funde en una conexión histórica entre el mundo antiguo occidente y oriente. Es decir, en la antigua Ruta de la Seda que se extendía desde China central hasta Europa Occidental de 130 a.C. hasta 1453 d.C. (Ancient History Encyclopedia, 2018). Sin embargo, no fue una sola ruta, sino era una red compleja de muchas rutas terrestres, marítimas y ciudades. Estas ciudades crecieron durante estas épocas por haber sido cruces de caminos y lugares de comercio (The Silk Road in History, 2010).

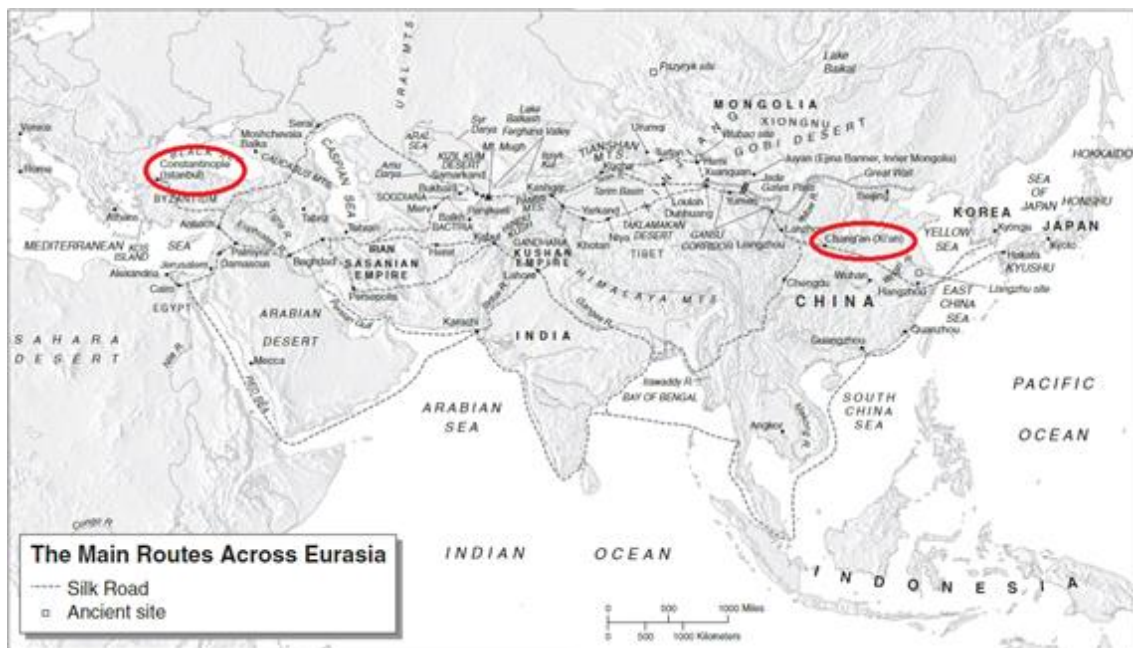


Figura 1 Las rutas principales de Eurasia. Hansen, V. (2012). *The Silk Road: A new history*. New York: Oxford University Press. Obtenido en agosto 29, 2020, obtenido de <https://eds-b-ebshost.com.consultaremota.upb.edu.co/eds/ebookviewer/ebook/bmx1Y>

Xi'an (Chang'an) y Estambul (Constantinopla) son dos ciudades que no solo en la actualidad son metrópolis, sino también fueron lugares de comercios en la antigüedad.

Sus ubicaciones geográficas juegan un papel importante en su transformación histórica (UNESCO,2020). La Ilustración 1 muestra las rutas principales y la ubicación de las ciudades mencionadas.

Desde el comienzo de la antigua Ruta de la Seda se puede decir que la ciudad Xi'an ha participado en el contexto histórico. Durante el siglo I a.C., la ciudad Xi'an se llamaba Chang'an y fue la capital de la dinastía Qin (221-206 a.C.), el primer imperio unido de China (UNESCO, 2020). Los Qin fueron seguidos de la dinastía Han en 206 a.C. y su emperador Wu Di (141-87 a.C.) dio la orden para las primeras misiones chinas hacia el suroeste de Asia, Asia central e incluso hasta Europa (UNESCO, 2020). Estas misiones marcan el comienzo de la Ruta de la Seda en aprox. 130 a.C. (Ancient History Encyclopedia, 2018). Otra fuente para la existencia de la Ruta de la Seda o una conexión comercial entre los continentes se encontraron en Roma. Los romanos, especialmente la clase alta encontraba gusto en vestirse con la seda y durante esa época solamente los chinos tenían el conocimiento y los recursos de producir la seda (UNESCO, 2020).

Una vez que se creó la conexión comercial entre los continentes, la Ruta de la Seda se desarrolló en una red de rutas terrestres y marítimas desde Europa por el medio oriente, regiones euroasiáticas, centroasiáticas y el sureste asiático (UNESCO, 2020). La diversidad de productos aumentó y se comerciaban productos con cada pueblo a través de las rutas. De esa manera, ciudades como Chang'an o Constantinopla empezaron a crecer y florecer (UNESCO, 2020). Sin embargo, el nombre de la Ruta de la Seda fue establecido por un geólogo alemán Baron Ferdinand von Richthofen quién viajó y estudió a través de las rutas en el siglo XIX (UNESCO, 2020).

Chang'an (Xi'an) ya era una de las ciudades más grandes en los comienzos de la ruta con una población de aprox. un millón de habitantes (Ancient History Encyclopedia,

2018). Sin embargo, ya durante la primera época en el siglo I a.C., la ciudad empezó a florecer social y económicamente (Xi'an China, 2020). El emperador Wu dividió su imperio en áreas de administración para mantener el control del territorio enorme en su poder. Similarmente, la ciudad Chang'an no fue una ciudad abierta, sino cerrada (Ancient History Encyclopedia, 2018). La ciudad se dividía en más de 100 barrios separados que solo se podían acceder por entradas controladas (Ancient History Encyclopedia, 2018). La ciudad era claramente planeada y estructurada cómo se puede ver en ilustración 2. Toda la ciudad fue cruzada por avenidas gigantes que conectaban los barrios, la ciudad del palacio, el palacio y los mercados importantes del oeste y este (Ancient History Encyclopedia, 2018).

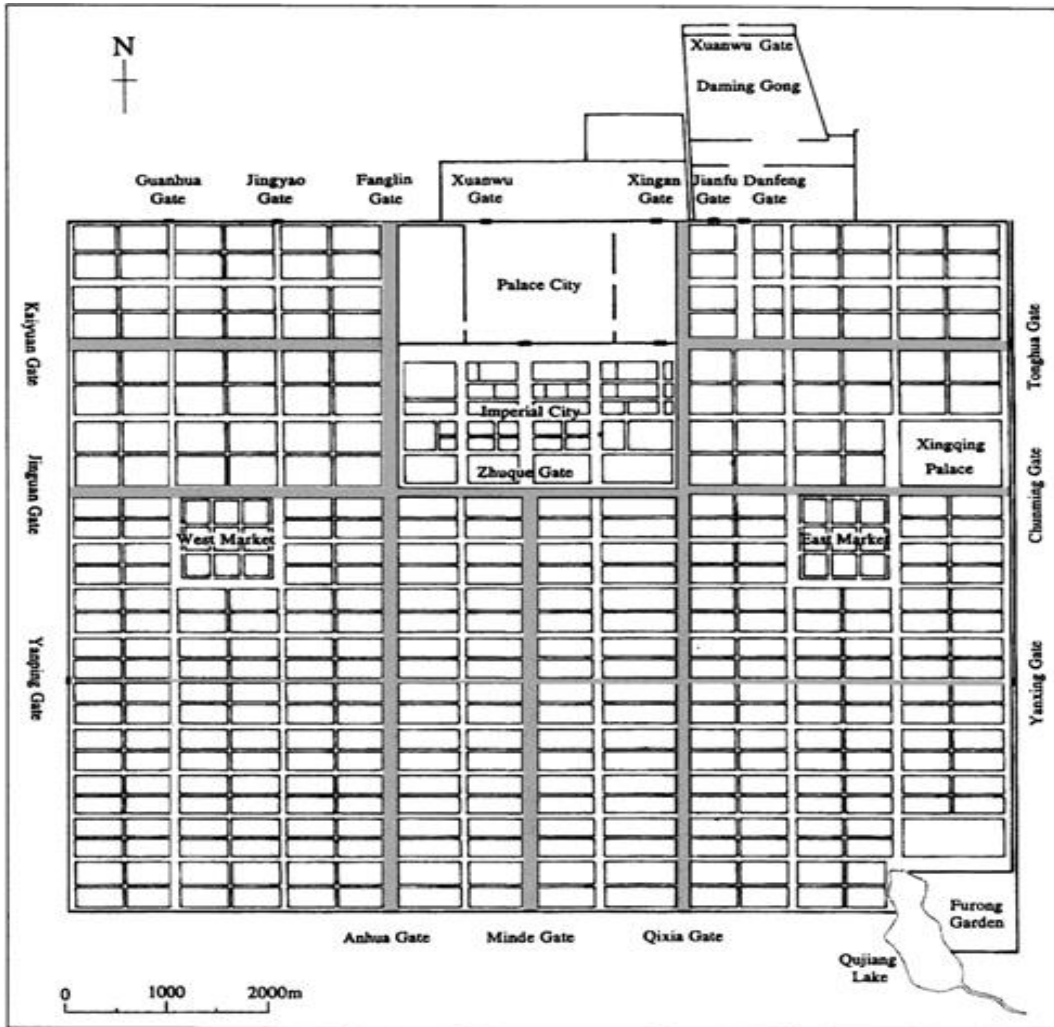


Figura 2 Plan de la ciudad Chang'an en el siglo 1 a.C. Se ven los barrios sparados y los mercados grandes del este y oeste. Heng C.K. (2013). *Cities of aristocrats and bueaucracs the development of medieval Chinese cityspaces*. Singapore: Singapore U

El poder y la soberanía que ganó el emperador Wu Di por haber establecido la nueva orden, le ayudó en la guerra contra el pueblo de los Xiongnu que habitaban el territorio de India. Haber asegurado su poder y ganar la guerra contra los Xiongnu, el emperador decidió aumentar el comercio con el oriente (Xi'an China, 2020). Durante esa época, el comercio en los mercados del oeste y este prosperaba y financiaba la construcción de la ciudad del palacio y el palacio Jianzhang (Ancient History Encyclopedia, 2018).

No solo se podían ver efectos económicos para la dinastía Han, sino también efectos sociales y políticos. De esa manera, el emperador Wu Di estableció el colegio para partes

de los habitantes de Xi'an y incorporaba esas personas en su aparato gubernamental (Xi'an China, 2020). Del mismo modo, el confucianismo fue implementado como la principal ideología política (Xi'an China, 2020). Con el apoyo de la Ruta de la Seda no solo se introdujeron nuevas mercancías a la china, sino también conocimientos y culturas diferentes (Marilyn Shea, 2013).

El fin de la primera dinastía Han en el año 23 d.C. también marca el fin de Chang'an representando la capital de china hasta que Chang'an fue reintroducida como capital durante la dinastía Sui (581-618 d.C.) (Ancient History Encyclopedia, 2018). Para el intervalo temporal entre las dos dinastías no se encontraron fuentes con respecto a la ciudad de Chang'an y solamente se reconocía como una ciudad provincial (UNESCO, 2020). A causa de esto, se sigue con las fases más documentadas y florecidas para la ciudad.

El emperador Wen Di reestructuró la ciudad en los siglos V y VI d.C. y Chang'an se reconoció otra vez como capital del imperio unido de China (Xi'an China, 2020). Fue durante la dinastía Tang (618-907 d.C.) que la ciudad otra vez prosperó a su nivel de siglos anteriores (Ancient History Encyclopedia, 2018). Asimismo, la región metropolitana de la ciudad creció a aprox. 3 millones de habitantes, siendo unas de las ciudades más grandes en su época y la más influyente del continente asiático (Ancient History Encyclopedia, 2018). Bajo control de la dinastía Tang, se implementaron reformas parecidas a las del siglo I a.C. El emperador Taizong implementó políticas internas que aseguraron el poder en el imperio y la ciudad (Xi'an China, 2020). Así, por ejemplo, estableció 13 gobernadores regionales para las provincias que el emperador elegía personalmente (Xi'an China, 2020).

Además, esforzó la ejecución de las leyes controlando la población completa de mejor manera. Resultando de la soberanía del imperio, el líder esforzó el comercio con regiones occidentales (UNESCO, 2020). De esa manera, se aumentó el flujo de bienes occidentales impactando la cultura de la ciudad (UNESCO, 2020). Durante esa época, Chang'an se formó en un centro religioso mayormente influenciado por el budismo. La prosperidad del tiempo llevo a cabo una apertura de la china. Los derechos para extranjeros eran los mismos que para los ciudadanos y se fundió el colegio imperial donde extranjeros y ciudadanos estudiaron sus culturas diferentes (Xi'an China, 2020). El mejor ejemplo para esa época es la Pagoda Big Wild Goose (Dayan), construido en 652 d.C. La pagoda servía como oficina para el monje Xuanzang que colectaba y traducía obras budistas (UNESCO, 2020). Esto demuestra la influencia del occidente en la cultura chino por el hecho de que el budismo antes solo se encontraba en regiones de la India. En general, el tiempo de la dinastía Tang demostraba la apertura de china y el intercambio de culturas en la china. Asimismo, se encuentran pruebas para el intercambio con los persas y sirios que introdujeron el cristianismo y maniqueísmo (UNESCO, 2020). Aunque se puede decir que la ciudad florecía una vez más por haber sido la capital de la dinastía, no se puede evitar el impacto que ha tenido el comercio e intercambio de la Ruta de la Seda (Xi'an China, 2020).

Con el fin de la dinastía Tang en el siglo IX, la ciudad Chang'an otra vez fue dejada y prosperidad se desapareció (UNESCO, 2020).

La última transformación que se llevó a cabo en la ciudad de Chang'an durante la época de la Ruta de la Seda, fue la influencia religiosa del islam que se presenta en la gran mezquita (Qingzhen Dasi) (UNESCO, 2020). Esa misma fue mayormente construida en el siglo XVII, pero impactada por la influencia que tuvieron los comerciantes occidentales

en la continuación del comercio en los mercados de Chang'an como fin o principio de la Ruta de la Seda (UNESCO, 2020).

En contraste, Constantinopla fue una ciudad fundada por el emperador Constantino I cual la dedicó como capital del Imperio Romano en el año 330 d.C., y le dio su nombre, para marcar su conversión al cristianismo y (UNESCO, 2020). Constantino expandió el Imperio Romano y se apoderó de otros territorios, como Bizancio, debido al auge del cristianismo en el Imperio, así como la floreciente economía debido al comercio mundial a lo largo de la Ruta de la Seda (Hovart, 2014). Por varias razones, esta ciudad jugó un gran papel en el intercambio cultural y económico entre Oriente y Occidente.

Una de las mayores razones por las que Constantinopla fue un lugar tan exitoso para el comercio, fue por sus características geográficas. Está casi completamente rodeada de agua, lo que era muy importante para el comercio marítimo. La ubicación de Constantinopla proporciona un acceso militar al Mediterráneo, al Mar Negro, al río Danubio y al río Dniéper. Esta ubicación proporcionaba un fácil acceso para el comercio a lo largo de la Ruta de la Seda, al tiempo que separaba Europa de Asia. Constantinopla pronto se convirtió en el nuevo centro del poder imperial, y fue la ubicación perfecta para la nueva capital. La ubicación de Constantinopla también era estratégica porque era más fácil de proteger de los ataques, debido a los cuerpos de agua que la rodeaban.

La ciudad creció exponencialmente, en importancia, riqueza y tamaño, convirtiéndose en una de las ciudades más grandes del mundo. En el siglo V, tenía alrededor de 300.000 habitantes; a mediados del VI, alrededor de medio millón (UNESCO, 2020). Mantener el suministro de alimentos era una de las principales preocupaciones del gobierno de la ciudad y requería que se importaran grandes cantidades de grano (UNESCO, 2020).

Además, una ciudad de ese tamaño e importancia se convirtió en un centro comercial, con una gran demanda de lujos caros, y sirvió como uno de los principales puntos de tránsito de las mercancías que se enviaban a Europa Occidental desde el Este y, por lo tanto, un centro de comercio e intercambio (UNESCO, 2020).

La ruta comercial de la Ruta de la Seda viajaba a través de Constantinopla, y los comerciantes y mercaderes compraban y vendían muchos bienes y artículos de lujo (Podolsky, 2016). Las mercancías de África, India y China se trajeron a Constantinopla y luego se enviaron más al oeste. Los puertos permitieron a Constantinopla participar en el comercio marítimo, lo que a su vez trajo riqueza y bienes. Mercancías como especias, pieles, artículos de cuero, miel, cera y marfil fueron traídos a la ciudad para ser comercializados por comerciantes de diferentes países (Podolsky, 2016). Constantinopla fue también uno de los primeros territorios de Europa en crear la seda, la cual fue usada como mercancía de venta, y generadora de ganancias (UNESCO, 2020).

Otro punto interesante acerca de Constantinopla es que jugó un gran papel a lo largo de la Ruta de la Seda, no sólo por su ubicación geográfica y la gran exportación de seda, también fue un imperio que prosperó a partir de la difusión del cristianismo (Podolsky, 2016). Constantino se apoderó de Bizancio y la rebautizó como Constantinopla con la visión de que se convertiría en una nueva capital cristiana.

El cristianismo unió la autoridad imperial, y en Constantinopla permitió una estrecha relación entre los comerciantes y los aristócratas, así como industrias monopolizadas (Podolsky, 2016). El cristianismo en el Imperio Bizantino dio forma a los viajes y al comercio de la Ruta de la Seda, ya que vinculaba a los comerciantes y a los viajeros y los unía (Podolsky, 2016). La unidad del cristianismo condujo entonces a la

unidad política, que llevó a Constantinopla a ser política y económicamente estable, y a prosperar en el comercio a lo largo de la Ruta de la Seda (Podolsky, 2016).

La historia política de la ciudad cambiaría radicalmente cuando, en mayo de 1453, Constantinopla cayó ante los turcos otomanos (Mark, 2018). El último emperador murió en las murallas y el Patriarca, el jefe de la Iglesia Bizantina, fue llevado cautivo (Hovart, 2014). La ciudad fue rebautizada como Estambul y se convertiría una vez más en una de las ciudades más importantes del mundo, esta vez como capital del Imperio Otomano, con muchas de sus iglesias convertidas en mezquitas (Hovart, 2014).

Tras su conquista, el sultán otomano Mehmed II se propuso inmediatamente reconstruir la ciudad y restablecer su vivacidad económica y social (UNESCO, 2020). Reubicó a personas de todo el Imperio Otomano en la capital y construyó el Gran Bazar en el mercado de la ciudad, dominando el centro de Estambul (UNESCO, 2020). Aunque el comercio había disminuido y la población se había agotado en el momento de la conquista, ahora se recuperó y se restablecieron muchas alianzas comerciales tradicionales (UNESCO, 2020). Estambul también se haría famosa por su espectacular arte y arquitectura islámicos, en particular bajo el reinado de Solimán el Magnífico (1520-1566), que ordenó la construcción de muchos puentes, palacios y mezquitas, incluida la impresionante mezquita Süleymaniye, construida entre 1550 y 1557 (UNESCO, 2020). De hecho, el control otomano sobre gran parte de Asia y el Cercano Oriente facilitó el intercambio no sólo de bienes sino también de ideas, artesanías, habilidades y costumbres a lo largo de las rutas comerciales que pasaban por Estambul, reuniendo nuevas influencias y culturas y promoviendo la innovación en las artes otomanas de la cerámica, la caligrafía y los vitrales (UNESCO, 2020). El paso de comerciantes, viajeros, artistas y artesanos de Oriente y Occidente que atracaron en los puertos de la ciudad es

un componente vital de la historia y la identidad de la ciudad, y ha garantizado que Estambul siga siendo un centro de comercio e intercambio a lo largo de las Rutas de la Seda (UNESCO, 2020).

A través de nuestra investigación sobre el primer objetivo específico: “Xi'an y Estambul, transformaciones en la antigua Ruta de la Seda”, llegamos a la conclusión de que la antigua Ruta de la Seda tuvo una enorme influencia en la transformación histórica (social, económico y político) en ambas ciudades mencionadas.

Objetivo II

Las transformaciones en las ciudades Estambul y Xi'an en el contexto contemporáneo con el Belt and Road Initiative

Reflexión de la visión china del proyecto “Belt and Road Initiative”.

“The Belt and Road Initiative” (BRI) es un proyecto chino transcontinental de inversión y comercio a largo plazo que tiene por objetivo el desarrollo de infraestructura y la aceleración de cooperación de los países que se encuentran a lo largo de la histórica Ruta de la Seda (The State Council, 2015). Las inversiones en los proyectos tienen un valor de aproximadamente 1 billón de dólares (Nadège Rolland, 2019) y se estima como la fecha límite de la finalización en el año 2049, la cual coincide con el centenario de la República Popular China. (China’s Belt & Road Initiative, 2016).

La Iniciativa BRI fue puesta en marcha en 2013 por el presidente de China, Xi Jinping. En septiembre 2013, Xi propuso en un discurso en la Universidad Nazarbayev de Kazajstán, la idea de “Silk Road Economic Belt”, la cual es conectar China con Europa por tierra con el fin de profundizar la cooperación y el desarrollo en la región euroasiática (Nadège Rolland, 2019). Un mes después, en octubre 2013, el presidente Xi propuso en un discurso ante del parlamento indonesio en Yakarta, la idea de “21st Century Maritime Silk Road”, la cual implementa conectar China con Europa por mar, con el fin de aumentar la cooperación marítima con la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) (Nadège Rolland, 2019). Los proyectos “Silk Road Economic Belt” y “21st Century Maritime Silk Road” se juntaron en “One Belt, One Road” para abreviar. El gobierno chino estandarizo la traducción al inglés y de esta manera “One Belt, One Road” se convirtió en “Belt Road Initiative”, mientras en chino sigue con el nombre de origen (Nadège Rolland, 2019).

El 28 de marzo de 2015, el plan de acción oficial del BRI fue publicado por la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, el Ministerio de Asuntos Exteriores y el Ministerio de Comercio de la República Popular China, con la autorización del Consejo de Estado. (The State Council, 2015). El dicho papel, determina que la iniciativa fue revelada como respuesta a las complejas situaciones internacionales y regionales, principalmente por el impacto de la crisis financiera mundial y su lenta recuperación de la económica, y también por el desarrollo desigual en el mundo. Además, destaca que el siglo XXI está marcado por una nueva era en la cual la paz, el desarrollo, la cooperación y el beneficio mutuo, que forman parte del espíritu de la antigua Ruta de la Seda, son temas indispensables para salir adelante (The State Council, 2015). Los objetivos del proyecto BRI, según los oficiales se formulan en el plan de acción como lo siguiente: "promover la prosperidad económica de los países del BRI, fomentar la cooperación económica regional, fortalecer los intercambios y el aprendizaje mutuo entre las civilizaciones y promover la paz mundial y el desarrollo" (The State Council, 2015). El papel se concreta en la visión de una mayor conectividad entre los continentes asiático, europeo y africano y sus mares. Además, se busca establecer y fortalecer, las asociaciones y redes entre los países que forman parte del BRI. Sin embargo, se debe lograr un desarrollo diversificado, independiente y sostenible en los países asociados (The State Council, 2015). Según el plan de acción el BRI aporta a la globalización económica, la diversidad cultural, aplicación de tecnologías de información, el libre comercio y la cooperación regional abierta (The State Council, 2015).

En el papel oficial del gobierno chino se describen los planes de desarrollo y medidas para incentivar la cooperación entre los países que participan en el BRI. Según, el plan de acción, la iniciativa BRI se basa en cinco prioridades de cooperación. Por primero la

“coordinación de políticas”, la cual se refiere a la promoción de la cooperación intergubernamental, intercambio de macro políticas intergubernamentales a varios niveles y el mecanismo de comunicación entre los países a través del BRI. Segundo, la “conectividad de las instalaciones” con el objetivo de la mejora de la conectividad de los planes de construcción de infraestructuras y sistemas de normas técnicas, lo cual es un punto esencial para la implementación de la iniciativa. Tercero, el “comercio sin trabas”, significa incentivar y facilitar las cooperaciones de inversiones y comercio con la reducción de las barreras. Además, promocionar de la integración económica regional de los países del BRI. Cuarto, la “integración financiera”, esto implica la coordinación y cooperación en materia de política monetaria y la creación de instituciones de financiación. Por último, los “vínculos entre personas” con respecto al intercambio y diálogo cultural y académico de las personas involucradas (The State Council, 2015).

El alcance geográfico del BRI esta creciente continuamente. El número de países asociados fue nombrado por parte de oficiales con 64 en su comienzo (OECD, 2018). A partir de ahí el numero sigue aumentando a más que 70 países lo que representan más que un tercio del PIB mundial y más que la mitad de la población mundial (OECD, 2018) Un anuncio oficial del año 2019 cuenta con 123 países de cooperación por parte del BRI (Nadège Rolland, 2019).

Un factor importante en el modelo de desarrollo chino, son las inversiones en la infraestructura a lo largo de los corredores económicos (OECD, 2018). Según el plan de acción, se conecta China con Asia sudoriental, Asia meridional, Asia central, Rusia y Europa por tierra, aprovechando las rutas de transporte internacional, utilizando los principales ciudades, parques industriales y plataformas de cooperación. (The State Council, 2015). Los seis corredores económicos por tierra son los siguientes:

1. “New Eurasian Land Bridge Economic Corridor“
2. “China-Mongolia-Russia Economic Corridor”
3. “China-Central Asia-West Asia Economic Corridor”
4. “China-Indochina Peninsula Economic Corridor“
5. China-Pakistan Economic Corridor
6. Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor”

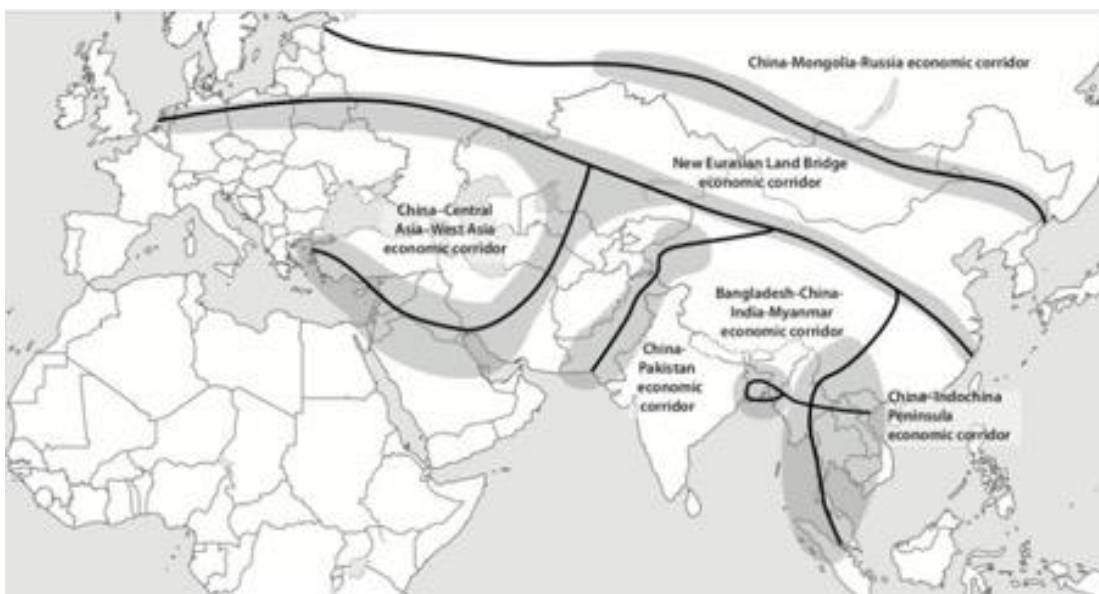


Figura 3: Los seis corredores económicos, Rolland, N. (2019). *A Concise Guide to the Belt and Road Initiative*. Retrieved October 13, 2020, from <https://www.nbr.org/publication/a-guide-to-the-belt-and-road-initiative/>

El plan de acción aborda que la iniciativa por mar se concentra en rutas de transporte que conectan los puertos principales a lo largo del BRI. “21st Century Maritime Silk Road” tiene dos rutas, la primera empieza a partir de la costa de China, hacia el Mar de la China Meridional y el Océano Índico para llegar a Europa, y la otra de la costa de China a través del Mar de la China Meridional hacia el Pacífico Sur (The State Council, 2015).

En 2017, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma y la Administración Oceánica

Estatad, declaro en un documento con el nombre “Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative” la propuesta de la creaci3n de tres pasajes econ3micos marinos que conectan Asia con 1frica, Oceanía y Europa para acelerar la cooperaci3n marítima (The State Council, 2017).

1. “China–India Ocean–Africa–Mediterranean Sea Blue Economic Passage”
2. “China–Oceania–South Pacific Blue Economic Passage”
3. “China–Arctic Ocean–Europe Blue Economic Passage”

El enfoque del BRI es el desarrollo de la infraestructura en los países asociados. Los proyectos de infraestructura principalmente en los sectores como en el transporte ahí en particular la construcci3n de carreteras, ferrocarriles y puertos. La energía la cual requiere la creaci3n de oleoductos, gasoductos, redes eléctricas o plantas hidroeléctricas. En la tecnología de informaci3n y comunicaci3n la cual cuenta con la instalaci3n de redes de fibra óptica o centros de datos. Otros proyectos son la creaci3n de zonas francas, acuerdos de libre comercio, acuerdos de intercambio de divisas y reducci3n de aranceles (Nadège Rolland, 2019).

La Comisi3n de Supervisi3n y Administraci3n de Activos de Propiedad Estatal de China, destaca que más de 3.100 proyectos de BRI han sido emprendido de 80 empresas estatales chinas, desde el año 2013 (Nadège Rolland, 2019).

En el plan de acci3n chino no se encuentran cifras al respecto del financiamiento del BRI. Segú la estimaciones del Banco Asiático de Desarrollo, se requiere 26 billones de dólares en inversiones de infraestructura solamente en Asia, hasta el año 2030 (OECD, 2018). Esto demuestra el potencial para inversiones por parte de China. Las estimaciones varían al respecto del presupuesto del proyecto del BRI. Segú Nadège Rolland, (2019) se estima el proyecto con un valor de inversiones de aproximadamente 1 bill3n de dólares

y se puede entender como suma de los anuncios por parte de los oficiales. Entre otros, se anunció en 2014, la creación del fondo “Silk Road Fund” dotado con 40 mil millones de dólares. En 2015, el Banco de Desarrollo de China anunció que invierte 890.000 millones de dólares en 900 proyectos de BRI. En 2016, el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructuras (AIIB) empezó de operar con un presupuesto de 100 mil millones de dólares (Nadège Rolland, 2019).

La estimación de aproximadamente 1 billón está conforme con el pronóstico de la OECD, que destaca que los proyectos de inversión del BRI agregan más de 1 billón de dólares de financiación externa para infraestructuras extranjeras en el período de 10 años a partir del año 2017. Además, declara el informe que la mayor parte de la financiación china para los proyectos vienen de bancos comerciales y de desarrollo dirigidos por el Estado (OECD, 2018).

En esta parte se identifican a las transformaciones en las ciudades Estambul y Xi’an. Se examina un proyecto de cada ciudad con su vinculación al respecto del BRI.

Estambul, la ciudad más grande de Turquía, corazón del comercio, tecnología e innovación del país. Por su ubicación geográficamente importante desde el pasado y también para el futuro del proyecto BRI.

En la ciudad Estambul ya se logra encontrar indicadores que muestran transformaciones a través del BRI. Un proyecto clave es el Marmaray, un sistema de transporte suburbano ferroviario, lo cual incluye un túnel ferroviario submarino bajo del estrecho de Bósforo, para conectar Europa y Asia, y también la modernización de las líneas suburbana ya existente por ambos lados (Railwaygazette, 2009). El proyecto Marmaray tiene un alcance

de 76.3 kilómetros, entre Halkali por la parte europea y Gebze por la parte asiática. El túnel Marmaray posee una longitud de 13.6 kilómetros y se encuentra en una profundidad 60m bajo el nivel del mar, lo cual le convierte en el túnel sumergido más profundo del mundo (Railwaygazette, 2009).

Las propuestas para conectar Europa y Asia, usando un enlace ferroviario bajo la estrecha del Bósforo se plantearon por primera vez ya en 1860. El concepto fue revivido ocasional pero no se hicieron más progresos hasta el año 1985, donde salieron estudios de viabilidad del proyecto como investigaciones geológicas, las cuales fueron revisados en el 1997 que forman base del proyecto actual (Railwaygazette, 2009). En el año 2014 empezaron las construcciones de Marmaray, lo cual fue gestionado por la Dirección General de Ferrocarriles, Puertos y Aeropuertos del Ministerio de Transporte. El proyecto tiene un valor de 3.5 mil millones de dólares y se financia con préstamos del Banco de Cooperación Internacional del Japón, el Banco Europeo de Inversiones y el Banco de Desarrollo del Consejo de Europa (Railwaygazette, 2009). La apertura pronosticada para el año 2009 fue remplazado, debido a retratos por importantes descubrimientos arqueológicos. El proyecto fue inaugurado y abrió público en una primera fase en 2013 (Railwaygazette, 2013).

Un momento histórico ocurrió el 06. de noviembre 2019, cuando un tren de alta carga llevo desde China a Turquía, pasando por debajo de la estrecha de Bósforo, utilizando por primera vez el túnel de Marmaray, marcando la realización de la plena integración al megaproyecto BRI de China (Xinhuanet, 2019). El tren organizado por China Railway Express partió desde Xi'an, cruzando Kazajstán antes de ser cargado en un ferry de trenes para cruzar al Mar Caspio hacia Bakú, la capital de Azerbaiyán (Railwaypro, 2016). Desde allí, sigue el camino a Turquía a través de la ruta ferrocarril Bakú-Tiblisi-Kars

(BTK). En continuación el tren pasa por Ancara y el Marmaray en Estambul, siguiendo el camino hacia Praga, la capital de la Republica Checa (Dailysabah, 2019). El sistema de ferrocarril reduce el tiempo de transporte entre China y Turquía de un mes a 12 días y con la integración del túnel de Marmaray se recorre el camino total de 11.483 kilómetros entre Xi'an y Praga en 18 días (Xinhuanet, 2019).

"Este es un momento histórico para el comercio mundial y regional. Este tren simboliza el comienzo de una nueva era en el transporte ferroviario", menciona el Ministro de Transporte e Infraestructura de Turquía (Dailysabah, 2019). El ministro destaca la importancia de la línea cual se refleja en el volumen de comercio de 21 billones entre Asia y Europa y en la población beneficiada de aproximadamente 5.000 millones de habitantes en 60 países (Dailysabah, 2019).

El proyecto Marmaray pone de relieve el creciente potencial de la ruta ferroviaria "The Middle Corridor", lo cual es la visión de Turquía de conectar China con Europa a través de Asia y el Cáucaso meridional. El origen del corredor se remonta al año 2015, cuando durante la Cumbre de Dirigentes del G-20, Turquía y China firmaron un memorando de entendimiento sobre la alineación de la iniciativa "The Middle Corridor" de Turquía con la iniciativa China BRI, coordinando la cooperación en infraestructura y transporte (Rep. of Turkey Ministry of Foreign Affairs).

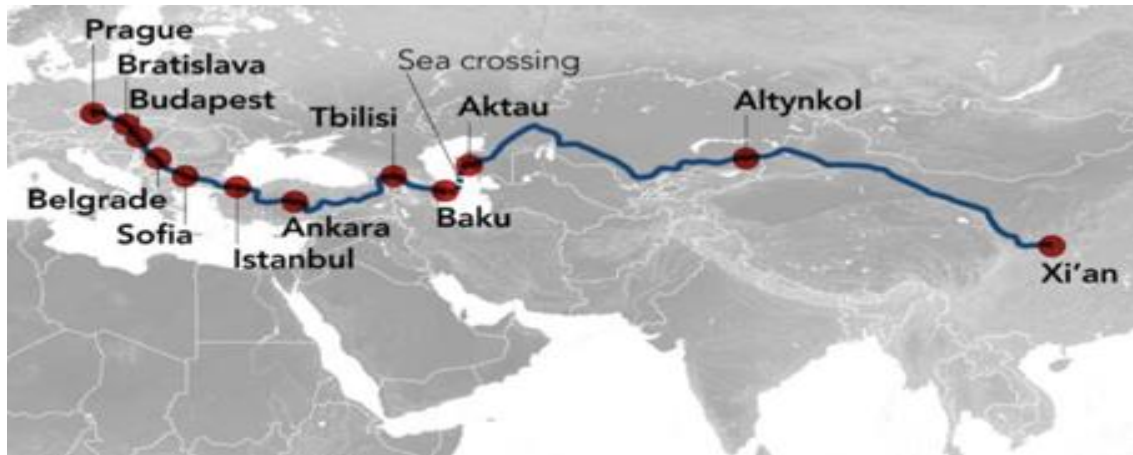


Figura 4: La ruta de Xi'an hacia Praga, Retrieved October 13, 2020, from <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/Chinese-freight-train-skirts-Russia-on-new-route-into-Europe>

La ruta comienza en Turquía y pasa por la región del Cáucaso a través de Georgia, Azerbaiyán, cruza el Mar Caspio, y llega a China a través de la ruta Turkmenistán-Uzbekistán-Kirguistán o Kazajistán. Los puertos principales involucrados son Bakú/Alat (Azerbaiyán), Aktau/Kuryk (Kazajistán) y Turkmenbashi (Turkmenistán) (Rep. of Turkey Ministry of Foreign Affairs).

El ministerio declara que, de aproximadamente 10 millones de contenedores anualmente transportados desde China hacia Europa, el 96% utiliza el mar y solamente 4% restante usa la ruta de ferrocarril “Northern Corridor” (Rep. of Turkey Ministry of Foreign Affairs).

El ministerio argumenta que “The Middle Corridor” es más económico y rápido en comparación con el “Northern Corridor”. Se ahorran 2000 kilómetros y se encuentra en condiciones climáticas más favorables. Sin embargo, el tiempo de transporte se reduce por un tercio en comparación con la ruta marítima.

Una componente importante de “The Middle Corridor” es la línea ferrocarril Bakú-Tbilisi-Kars (BTK), la cual fue inaugurado en el año 2017. Brindando una capacidad de transporte entre China y Europa, inicialmente de 1 millón de pasajeros y 6,5 millones de toneladas de carga. Pronosticado con un aumento a 3 millones de pasajeros y 17 millones

de toneladas de carga anualmente para el año 2034 (Rep. of Turkey Ministry of Foreign Affairs). El éxito de “The Middle corridor”, depende en grandes cantidades de la línea ferroviaria Bakú-Tbilisi-Kars (BTK), igual como del Marmaray en Estambul, lo cual es un punto clave en el proyecto de la expansión del transporte de mercancías y el aumento de la conectividad entre China y Europa conforme del BRI. Estadísticas confirman que en 2014, sólo se transportaron 100 TEU¹ a través de “The Middle Corridor”. El transporte de carga a través de esta ruta aumentó a 15.000 TEU en 2018 y 60.000 TEU¹ de carga en 2019 (Middle Corridor, 2020). El túnel de Marmaray, "no es sólo un túnel ferroviario para conectar Europa con Asia, sino también una contribución turca al BRI que trata de la integración de Asia en la economía mundial", refleja Guven Sak, jefe del Centro de Estudios del Comercio Multilateral del Instituto de Investigación de Política Económica de Turquía (TEPAV) (Xinhuanet, 2019).

El proyecto Marmaray brinda un gran potencial económico, no solamente para la ciudad e Estambul, sino aporta para el desarrollo de toda la región hasta el nivel nacional. El éxito del proyecto puede estimular nuevas inversiones en la infraestructura ferrocarril turca por parte de China, en particular la línea Kars-Edirne (Xinhuanet, 2019).

Igual a las inversiones de 275 millones de euros por parte de la Unión Europea, para la construcción de una línea ferrocarril entre Estambul y Kapikule (frontera con Bulgaria), un proyectcon un volumen total de mi millones de euros (Dailysabah, 2019).

El proyecto de infraestructura Marmaray tiene un gran impacto económico a la ciudad de Estambul como ya abordado, pero más allá el objetivo general de este proyecto es también

¹ TEU: Las siglas TEU (acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies) representa una unidad de medida de capacidad inexacta del transporte marítimo expresada en contenedores. ¿Qué es un TEU? (n.d.). Retrieved October 13, 2020, from <https://www.palosgarza.com/que-es-un-teu-twenty-foot-equivalent-unit/>

mejorar las condiciones de transporte y brindar mejores condiciones de vida para los ciudadanos en el área metropolitana (Efe, R., & Cürebal, 2010). Estambul es el centro de finanzas y cultural de Turquía. La ciudad más grande de Turquía, alberca una población de 15,2 millones (2020) de habitantes (Macrotrends, 2020). Estambul está ubicado en dos continentes Europa y Asia, los cuales están divididos por el Bósforo (Efe, R., & Cürebal, 2010). El centro de comercio e industria se encuentra en la parte europea. Sin embargo, ha crecido la población que vive en la parte asiática de 20% en 1950 a 40% en 2009, debido al mejor acceso por nuevos puentes y ferris modernos. El crecimiento de la población ha sido muy rápido, teniendo en cuenta que en 1945 solamente eran 967.000 habitantes, en 2010 existían en Estambul casi 9 millones de habitantes y se estima que esa cifra aumenta a aproximadamente 18 millones en los próximos 15 años (Macrotrends, 2020). El transporte urbano se ha convertido en uno de los retos más grandes para la ciudad. La congestión del tráfico y la polución del aire relacionado con el transporte, afectan la sostenibilidad de la ciudad y a sus ciudadanos (Efe, R., & Cürebal, 2010).

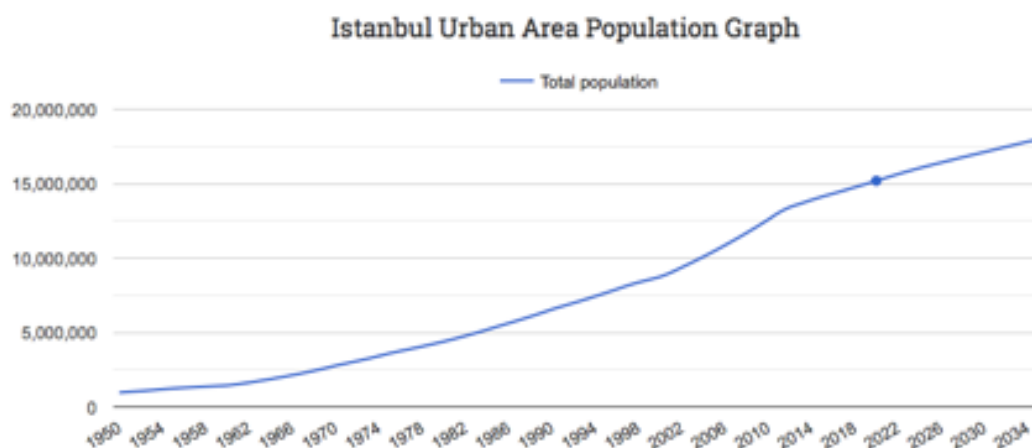


Figura 5: Población de Estambul Retrieved October 13, 2020, from <https://populationstat.com/turkey/istanbul>

De 14 millones de vehículos en Turquía, 2.8 millones circulan en Estambul. La cantidad de vehículos que pasan por los dos puentes del Bósforo son aproximadamente 400.000, diariamente (Efe, R., & Cürebal, 2010). El tráfico se caracteriza muy denso en ambas partes de los dos puentes. Esto causa pérdida tiempo y de recursos. Los puentes no son capaz de disminuir la congestión del tráfico. Se requiere nuevos proyectos del transporte público para resolver el problema de la capacidad del transporte en Estambul para satisfacer las necesidades sociales (Efe, R., & Cürebal, 2010).

El proyecto Marmaray conecta las vías férreas de ambos lados de Estambul entre a través de una conexión de túnel ferroviario bajo el Bósforo. El transporte ferroviario es de alta capacidad y técnica de alta velocidad (Efe, R., & Cürebal, 2010).

Según las estimaciones, el proyecto Marmaray brinda una capacidad de 65.000 pasajeros por hora en cada dirección y busca beneficiar 1.5 millones de pasajeros diariamente. Con su finalización completa de proyecto Marmaray se pronostica que el uso del transporte ferrocarril aumenta de 3.6 % a 27.7 %, lo que pone a Estambul al tercer lugar en el mundo, atrás de Tokio y Nueva York (Efe, R., & Cürebal, 2010). Aparte de la capacidad, se incrementa la accesibilidad, puntualidad y seguridad para los pasajeros. Además, se disminuyen problemas ambientales relacionados con el transporte, como polución y ruido (Efe, R., & Cürebal, 2010).

Se pronostica que la cantidad de contaminantes y gases de efecto invernadero se reduce entre 15.000 y 25.000 toneladas, entre 2010 y 2025. No obstante, se disminuye la reducción de CO₂ de 225.000 toneladas en 2010, y 400.000 toneladas para el año 2025 (Efe, R., & Cürebal, 2010). El proyecto Marmaray aporta para resolver las dificultades del transporte urbano que tiene Estambul. La conexión moderna y directa ferroviario entre Europa y Asia, aumenta la calidad de vida en Estambul para ciudadanos y turistas. El

transporte es de forma más fiable, seguro y confortable. La disminución de la congestión mejora la calidad del medio ambiente.

Los pronósticos para la transformación a través del BRI en la ciudad de Estambul, se basan en primer lugar en planteamientos generales del impacto del virus Covid19 a la economía de Turquía.

La enfermedad coronavirus (COVID-19) la cual fue notificado por primera vez en Wuhan (China) el 31 de diciembre de 2019 (WHO, 2020) ya ha tenido un impacto significativo a la economía al nivel mundial, afectando a las industrias, las cadenas de suministro y el transporte bienes y personas. Esto incluye el ritmo y el alcance de las actividades del BRI a corto y a largo plazo (Weforum.org). Los países que son involucrados al proyecto chino BRI, se ven confrontados con las con la incertidumbre de una crisis económica mundiales que causada por la pandemia (Nortenrosefullbright, 2020). En primer lugar, las caídas de las cadenas de suministro, debido a las encierres y las restricciones transporte personas. Esto incluye trabajadores extranjeros, como en la mayoría de los proyectos trabajan empleados chinos, lo cual puede causar una deceleración o suspensión de los proyectos del BRI. A largo plazo se va a mostrar si los bancos de desarrollo chinos son capaces de seguir financiando ciertos proyectos comprometidos del BRI. En particular, por el hecho que muchos de los proyectos de BRI están ubicados en países en desarrollo en donde la recuperación de la pandemia puede causar más dificultades que países más desarrollados. Esto depende de grandes cantidades de las medidas todos por el estado y de los recursos médicos y salud, para disminuir la curva de infecciones (Nortenrosefullbright, 2020). En Turquía se cuentan más de 323.000 mil casos y más de 8.000 muertos por el coronavirus y están en lugar 18. del ranking mundial (Worldometer, 2020).

El PIB de Turquía es 754 mil millones de dólares para el año 2019, en comparación con el pronóstico para el año 2020 son solamente 650 mil millones de dólares, esto demuestra el impacto causado por el coronavirus a la economía turca (Tradingseconomics, 2020) teniendo en cuenta que el aporte de la ciudad Estambul a la economía turca son aproximadamente 40% (257.000 mil millones de dólares) (Istanbul Fact Sheet, 2019). Las tasas de desempleo se encuentran altas, 13.8% en enero 2020 y se estima 17.4% para septiembre 2020 (Trendingeconomics, 2020). A corto plazo la economía turca va a caer y es muy probable que se ve efectos negativos a los proyectos del BRI. La pandemia podría empeorar aún más la situación económica de Turquía. El riesgo de una crisis de pagos de la balanza por el brote de coronavirus ha aumentado, como se demuestra la aceleración de las salidas de capital y la disminución de las reservas de divisas, analiza la agencia calificadora Moody's (Pierini, M., 2020).

En particular, las exportaciones de manufacturas, el turismo y las inversiones extranjeras son de gran importancia para la economía del país (Açikgöz, Ö, & Günay, A., 2020). Sin embargo, si se logra controlar al virus, existen chances para una recuperación de la económica después de la pandemia.

Xi'an no sólo es la ciudad donde comenzó la ruta de la seda originalmente, sino que su transformación en los últimos años también supera algunas de las dificultades que presenta una iniciativa tan masiva.

Aunque la ciudad había sido un cruce clave entre China, Oriente Medio y Europa durante milenios y fue la primera capital de una China unificada, su historia reciente fue de relativo estancamiento. Al estar situada directamente en el interior del país, se perdió en los primeros pasos de la liberalización económica, que benefició principalmente a las

ciudades costeras que estaban mejor conectadas con los mercados internacionales (Belt & Road News, 2019).

El gran punto de inflexión se produjo varios años antes del anuncio oficial del BRI. En 2008, el Parque de Comercio Internacional y Logística de Xi'an se convirtió en el mayor puerto interior de China (Belt & Road News, 2019). Situado en la región del delta entre el río Bahe y el río Weihe en el noreste de Xi'an, capital de la provincia de Shaanxi, el Parque de Comercio Internacional y Logística de Xi'an ocupa 120 kilómetros cuadrados (China Daily, 2018). Está dividido en ocho áreas funcionales, que incluyen una zona de operación de contenedores, una zona franca integral, una zona de comercio interno, una zona integral de servicios, una zona residencial, un parque logístico de emergencia, una zona de transferencia industrial y una zona de desarrollo urbano-rural (China Daily, 2018).

El parque ha establecido un sistema de transporte eficiente que incluye ríos, transporte aéreo, ferrocarriles y autopistas, reforzado por el centro logístico de la Estación de Carga de Contenedores de Ferrocarril de Xi'an, la Zona Franca Integral de Xi'an y el Puerto de Carreteras de Xi'an (Xi'an China, 2020).

Busca convertirse en el puerto internacional interior más grande de China y en el centro logístico más importante de la cuenca alta y media del río Amarillo, así como en una ciudad moderna impulsada por la industria de servicios (Xi'an China, 2020).

También tiene previsto convertirse en un influyente puerto interior internacional de China para los mercados nacionales e internacionales, mejorando el entorno de inversión y estableciendo una sólida plataforma para la transferencia de la producción industrial de la zona costera oriental de China al mundo (China Daily, 2018). La ciudad ha consolidado su lugar en el BRI en los últimos cinco años desarrollando ampliamente su red de

transporte de carreteras, ferrocarril y rutas aéreas (China Daily, 2018). Basándose en un sistema de transporte multidimensional que incluye carreteras, ferrocarriles y aviación, Xi'an ha utilizado su ventaja geográfica para construir nuevas rutas para el BRI que se están abriendo (China Daily, 2018). También se han puesto en marcha más de 10 rutas de carga, que transportan mercancías entre Xi'an y ciudades como Ámsterdam y Chicago (China Daily, 2018).

Los servicios ferroviarios internacionales también han conectado a Xi'an por tierra con regiones del extranjero (China Daily, 2018). En 2018, el tren de carga de Chang'an operó 1.030 veces, transportando más de 1,05 millones de toneladas de mercancías (China Daily, 2018).

La Zona de Desarrollo Económico y Tecnológico de Xi'an, establecida por primera vez en 1993, fue aprobada como zona de desarrollo a nivel nacional por el Consejo de Estado en 2000 (Xi'an China, 2020).

Beneficia de condiciones de tráfico únicas y es la única zona de Xi'an que tiene las ventajas de un aeropuerto, frentes de río, intercambiadores de alta velocidad y líneas de metro (Xi'an China, 2020).

En 2018, se clasificó en el 17º lugar entre las zonas de desarrollo económico nacional del país (Xi'an China, 2020).

Es la primera base manufacturera avanzada de la provincia de Shaanxi, con un valor de producción anual de más de 100.000 millones de yuanes (China Daily, 2018). Con la aplicación a fondo del BRI y la aceleración del proceso de construcción de una ciudad central nacional en Xi'an, la ciudad se enfoca por construir una zona de desarrollo de primera clase con competitividad internacional y crear un entorno empresarial más favorable para las empresas (China Daily, 2018).

Plataformas como la zona piloto de libre comercio (“Pilot free trade zone”) han hecho de Xi'an una región interior más importante en los últimos cinco años (China Daily, 2018). El Consejo de Estado aprobó un plan en 2016 para Xi'an para promover sistemáticamente la innovación y la reforma integral, y la ciudad ha utilizado sus proyectos piloto como una oportunidad para convertirse en un centro innovador que participa en el BRI (China Daily, 2018). Las estadísticas muestran que las autorizaciones de patentes de invención en Xi'an llegaron a 7.902 en 2017, un 34,5 por ciento más que en 2015 (China Daily, 2018). El volumen de transacciones en el mercado tecnológico ascendió a 84.840 millones de yuanes (12.240 millones de dólares) en 2017, un 28,4% más que en 2015 (China Daily, 2018).

En 2013, se inició la excavación de una gran red de metro. Ese mismo año, el aeropuerto de la ciudad se amplió significativamente y se abrió la estación de ferrocarril Xi'an Norte (Belt & Road News, 2019). Atendida por el ferrocarril de Longhai, la estación de tren se convirtió rápidamente en una de las mayores terminales ferroviarias de Asia, que ahora atiende a 82 millones de pasajeros cada año (Belt & Road News, 2019).

La ciudad está acelerando proyectos para ayudarla a convertirse en un nuevo centro mundial de aviación con el Aeropuerto Internacional Xi'an Xianyang, que ofrecerá 58 rutas aéreas de salida al extranjero (47 ciudades), entre ellas París, Moscú y Sídney (China Daily, 2018).

Todo esto se presta a otro aspecto central de los planes del gobierno chino para Xi'an: la promoción del comercio turístico. Estimaciones predicen que China será el país más visitado del mundo en 2030 y el rico patrimonio cultural de Xi'an significa que está bien situado para capitalizar esta nueva área de crecimiento (Belt & Road News, 2019). Junto con el famoso ejército de terracota contenido en el mausoleo del siglo II a.C. construido

para el primer emperador de China, Qin Shi Huang, Xi'an alberga una gran mezquita del siglo XIV y muchas otras atracciones. Con el apoyo activo del gobierno y tal plétora de atracciones, puede realizarse una gran afluencia de visitantes extranjeros a la ciudad en los próximos años.

Este cambio hacia el turismo y la integración de la infraestructura es sugerente de la forma en que muchas ciudades chinas han estado cambiando en el siglo XXI: menos énfasis en el comercio exterior, mayor integración logística e infraestructura y un enfoque tanto en el consumo como en la producción en masa (Belt & Road News, 2019).

Concluyendo el segundo objetivo, se puede destacar que existen notables transformaciones en ambas ciudades a través del impacto de los proyectos del BRI. En particular, el Marmaray incentiva a la economía de Estambul y todo Turquía. Gracias a este proyecto se abre el potencial para nuevas inversiones extranjeras en la infraestructura del país. Una mayor capacidad del transporte y una mejora de la calidad del aire, aumentan la calidad de vida para los ciudadanos de Estambul. En contraste, los proyectos en Xi'an a través del BRI tienen efectos similares. El impacto de los proyectos está fundamentado, no obstante, existen incertidumbres económicas hacia el futuro del BRI causados por las consecuencias del Coronavirus.

Objetivo III

Análisis de las políticas exteriores de China en el contexto del BRI con Turquía y especialmente Estambul

Los grandes objetivos esperados por parte China que resultarán de la construcción del BRI forman parte de su política exterior. Como ya mencionado en el objetivo anterior, China se enfoca en cinco factores claves de la cooperación entre las naciones asociadas (The State Council, 2015). Entre estos factores claves se encuentran la coordinación de políticas, el comercio sin impedimentos, la integración financiera y los vínculos entre personas (The State Council, 2015). Estos pilares se reflejan en las políticas exteriores chinas que fueron mencionados por el viceministro de extranjería de China Le Yucheng en el octavo foro de la paz mundial en Tsinghua en 2019 (Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2019). En este contexto, Le Yucheng destacó que China sigue apoyando el libre comercio internacional a pesar de los movimientos en contra de la globalización durante los últimos años. Asimismo, el BRI se reconoce como un apoyo a la cooperación internacional, los beneficios compartidos y la consultación extensa (Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2019). En su discurso, Le Yucheng enfoca los beneficios que conllevará el Belt and Road Initiative no solo para la economía, sino también los efectos sociales y el apoyo chino a otras sociedades. De esa manera, menciona proyectos chinos en Malawi donde se construyeron pozos para poder establecer el abastecimiento de agua de más de 150.000 habitantes locales (Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2019). Siguiendo con la presentación de los objetivos de su política exterior, el viceministro destaca que China en ese tiempo estaba mejorando sus relaciones multilaterales con Rusia, la Unión Europea,

Japón, Corea del norte y India (Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2019).

Para concluir la perspectiva china se puede decir que el BRI se funde en las ideas políticas exteriores de China tanto como en el apoyo del comercio internacional, pero también la creación de beneficios sociales para todos sus socios comerciales (The State Council, 2015).

Al contrario, se encuentran evidencias de que los hechos de China son más dudosos en el contexto del beneficio de cada uno de sus socios y la influencia geopolítica china en general. Dicho eso, claramente se encuentran evidencias de los problemas bilaterales que tiene China en este momento con los Estados Unidos, especialmente desde la elección del presidente Trump y con India (BBC, 2020). En la batalla de comercio, los EE. UU acusan China de haber cambiado hacia una línea política de agresión económica y aumentando sus fuerzas militares en vez de mantener su línea política de modernización interna (A. Lukin, 2019). La batalla comercial de las economías más grandes del mundo no es el único conflicto en el cual China juega un rol importante. Llegando hacia el núcleo temático del BRI y las regiones que participan, se encuentra el conflicto actual entre China e India en su frontera común (BBC, 2019). Para aclarar, India no está involucrado en el BRI, mejor dicho, India está negando la participación por dudas en contexto a la soberanía e integración regional (The Diplomat, 2019). Un proyecto clave del BRI es el China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) que está planeado a ser construido en la región Kashmir de Pakistán, una región que forma parte de un conflicto histórico entre India y Pakistán (The Diplomat, 2019). Esto causa un boicoteo de India en la participación del BRI (The Diplomat, 2019). Este año el conflicto entre los países resulto en muertes de 20 soldados indios en la frontera con China, pero no se sabe oficialmente si fueron

causados por China (BBC, 2020). Los conflictos muestran que el BRI está reconocido con dudas e incertidumbre desde los poderes internacionales y regionales con Estados Unidos y India.

Una de las críticas más fuertes es el tema del neocolonialismo que se expresa con el rol tan dominante que China obtiene no solo en la planeación, sino también acción del BRI (Zhang Zhexin, 2019). En este contexto, el financiamiento de los proyectos presenta la acusación central. Es decir, el financiamiento mayormente chino de proyectos regionales conectados al BRI como por ejemplo en Pakistán, Djibouti, pero también en Turquía pueden crear dependencias de cada país hacia China (The Geopolitics, 2018; The Diplomat, 2020). Asimismo, inversiones extranjeras directas chinas causaron la adquisición de 48% del Kumport, el tercer puerto más grande en Turquía (The Diplomat, 2020). De igual manera, empresas chinas financiaron la construcción del puente de Yavuz Sultan Selim que fue financiado por inversiones chinas de 2,7 mil millones de dólares. El mismo puente fue vendido a una compañía china por la insolvencia de una empresa turca (The Diplomat, 2020).

Un segundo punto crítico con respecto al BRI y su influencia en especialmente países menos desarrollados, es el desbalance comercial entre los países (Mao-xing Huang, Shi-yuan Li, 2020). Con esto se refiere al riesgo de que China aprovechará de países como mercados para su exportación de bienes y no importa productos del país (Mao-xing Huang, Shi-yuan Li, 2020). Aunque esto es un típico problema en el contexto de tratados de libre comercio, se espera el BRI apoyará a este efecto especialmente en países africanos (Mao-xing Huang, Shi-yuan Li, 2020).

Conclusión

El “Belt and Road Initiative” es una estrategia de desarrollo transnacional ambiciosa incentivada por parte del gobierno chino. El BRI no se entiende como un proyecto en general, sino como un conjunto de proyectos internacionales todos relacionados con la política exterior de China. Aplicando la teoría de Hans Morgenthau, es decir la idea del realismo en la política exterior de países, China está cumpliendo con el pensamiento de que quiere aumentar su poder y jugar un papel más importante en la política internacional. También se puede notar que China se presenta fuerte confrontando sus rivales regionales como India, pero también a nivel mundial con los Estados Unidos. Según Morgenthau las políticas exteriores de cada nación regularán hacia la paz mundial. De esta manera, se

puede esperar que, aunque existan conflictos e incertidumbres con respecto al BRI, se va a equilibrar el poder entre China y sus asociados, pero también a nivel mundial. Asimismo, se verán desarrollos y transformaciones económicas y sociales en las ciudades Estambul y Xi'an.

El objetivo es una mayor cooperación a través de un aumento de conectividad entre los continentes, Asia, Europa y África. Con un presupuesto de aproximadamente 1 billón de dólares de inversiones en carreteras, ferrocarriles y puertos, con operaciones en más que 120 países, es uno de los programas de desarrollo de infraestructura más grandes de la historia.

Transformaciones económicas y sociales ya son visibles en las ciudades Xi'an y Estambul, debido al impacto del BRI. La construcción del proyecto Marmaray en Estambul, que forma parte de la ruta "The Middle Corridor", la cual es una iniciativa por parte de Turquía, es un punto clave en el transporte y comercio de China hacia Europa. La alineación oficial con el BRI demuestra la importancia del dicho corredor. El impacto económico creciente, se nota y en la cantidad de carga transportada y en la reducción en tiempo de viaje. En Xi'an se puede observar una tendencia similar con el desarrollo del mayor puerto interior y su sistema de transporte eficiente que incluye ríos, transporte aéreo, ferrocarriles y autopistas. Estambul y toda la región están beneficiados por el aumento de inversiones extranjeras, en particular de China, en las rutas del transporte, lo que puede liberar nuevos potenciales económicos para todo el país. La calidad de vida forma parte de las transformaciones sociales en Estambul. Las transformaciones actuales son reales, pero la cuestión es si son sostenibles. No es seguro, si el virus Covid19 ha mostrado todas sus consecuencias, pero ya se ve el impacto en la desaceleración de la economía. Los encierres, las restricciones de viaje, las caídas de las cadenas de suministro

y disminución de inversiones por parte de los bancos chinos, tiene la suspensión o aceleración de los proyectos del BRI como consecuencia. El futuro de las ciudades asociados con los proyectos del BRI depende también del transcurso del virus, por esta razón no se puede concretar si las transformaciones son sostenibles.

Referencias

Açikgöz, Ö, & Günay, A. (2020). The early impact of the Covid-19 pandemic on the global and Turkish economy. *Turkish Journal Of Medical Sciences*,50(SI-1), 520-526. doi:10.3906/sag-2004-6

Action plan on the Belt and Road Initiative. (2015). Retrieved October 13, 2020, from http://english.www.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm

About the Silk Roads. (2020). Retrieved August 31, 2020, from <https://en.unesco.org/silkroad/about-silk-roads>

Azerbaijan and Kazakhstan to launch new rail ferries. (2016, August 03). Retrieved October 13, 2020, from <https://www.railwaypro.com/wp/azerbaijan-and-kazakhstan-to-launch-new-rail-ferries/>

BBC News. 2020. Is The World Entering A New Cold War?. [online] Available at: <<https://www.bbc.com/news/world-us-canada-54244011>>

Belt and Road News (2019). Cities on the New Silk Road: Xi'an. Recuperado de <https://www.beltandroad.news/2019/01/09/cities-on-the-new-silk-road-xian/>.

Belt and Road News (2019) The New (Sky) Silk Road to Istanbul. Recuperado de <https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-and-turkeys-middle-corridor-question-compatibility>

BELT ROAD INITIATIVE & MIDDLE CORRIDOR. (n.d.). Retrieved October 15, 2020, from <http://www.asianpacificcenter.org/belt-road-initiative---middle-corridor.html>

Belt & Road: Opportunity & Risk - Baker McKenzie. (n.d.). Retrieved September 1, 2020, from https://www.bakermckenzie.com//media/files/insight/publications/2017/10/beltroad/baker_mckenzie_belt_road_report_2017.pdf?la=en

BRI Update 2019: Recalibration and New Opportunities. (2019, April 24). Retrieved September 01, 2020, from <https://www2.deloitte.com/cn/en/pages/soe/articles/bri-update-2019-recalibration-and-new-opportunities.html>

Cai, Peter. 2017. Understanding China's Belt and Road Initiative. Lowy Institute For International Policy. <http://hdl.handle.net/11540/6810>

Cartwright, M. (2020, August 30). Chang'an. Retrieved August 31, 2020, from <https://www.ancient.eu/Chang'an/>

China's Belt and Road Initiative and the global chemical industry. (2019, Dezember 12).

China Railway Express crosses Europe via Marmaray - Turkey News. (2019). Retrieved October 13, 2020, from <https://www.hurriyetdailynews.com/china-railway-express-crosses-europe-via-marmaray-148384>

China's Belt & Road Initiative. (2016). Retrieved October 14, 2020, from <https://www.ebizness.ca/chinas-belt-and-road-initiative/>

Coronavirus Cases:. (n.d.). Retrieved October 13, 2020, from <https://www.worldometers.info/coronavirus/>

Gibson J, Li C. (2018). The "Belt and Road Initiative" and comparative regional productivity in China. *Asia Pac Policy Stud.* 5:168–181. <https://doi.org/10.1002/app5.237>

Daily Sabah. (2019, July 01). Turkey strong supporter of Belt and Road, Erdoğan tells Chinese press. Retrieved October 08, 2020, from

<https://www.dailysabah.com/diplomacy/2019/07/01/turkey-strong-supporter-of-belt-and-road-erdogan-tells-chinese-press>

Daily Sabah., 2020. Turkey Strong Supporter Of Belt And Road, Erdoğan Tells Chinese Press. [online] Daily Sabah. Available at: <https://www.dailysabah.com/diplomacy/2019/07/01/turkey-strong-supporter-of-belt-and-road-erdogan-tells-chinese-press>

Daily Sabah. (2019, November 07). First train from China to Europe makes 'Silk Railway' dream come true in Turkey. Retrieved October 13, 2020, from <https://www.dailysabah.com/business/2019/11/06/first-train-from-china-to-europe-makes-silk-railway-dream-come-true-in-turkey>

Daily Sabah. (2019, September 26). Halkalı-Kapıkule railway line project symbolizes Turkey's connection with EU. Retrieved October 13, 2020, from <https://www.dailysabah.com/business/2019/09/26/halkali-kapikule-railway-line-project-symbolizes-turkeys-connection-with-eu>

Diplomat, B. (2019, May 09). What to Make of India's Absence from the Second Belt and Road Forum ? Retrieved October 15, 2020, from <https://thediplomat.com/2019/05/what-to-make-of-indias-absence-from-the-second-belt-and-road-forum/>

Economic development zones--Xi'an China. (2020). Xi'an China. <http://en.xa.gov.cn/business/settingupabusi/949.htm>

Fmprc.gov.cn. 2020. China's Foreign Policy In A Fast Changing World: Mission And Responsibility. [online] Available at: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t1679454.shtml

From Rep. of Turkey Ministry of Foreign Affairs. (n.d.). Retrieved October 13, 2020, from http://www.mfa.gov.tr/turkey_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa

Gafarli, T., Guida, M., & Politics Today. (2020, May 19). 'A New International Order to Serve the Interests of Humanity': Erdoğan - Xi Jinping Meeting. Retrieved October 08, 2020, from <https://politicstoday.org/a-new-international-order-to-serve-the-interests-of-humanity-erdogan-xi-jinping-meeting/>

George Marshall Lerner for The Diplomat. (2020, July 03). China to the Rescue in Turkey? Retrieved October 15, 2020, from <https://thediplomat.com/2020/07/china-to-the-rescue-in-turkey/>

Goldman, R. (2020, June 17). India-China Border Dispute: A Conflict Explained. Retrieved October 15, 2020, from <https://www.nytimes.com/2020/06/17/world/asia/india-china-border-clashes.html>

Huebner, J. W. (1987). Chinese Anti-Americanism, 1946-48. *The Australian Journal of Chinese Affairs*, 17, 115–125. doi: 10.2307/2158971

H. (Ed.). (2019). Turkey to benefit more from BRI as China-Europe freight trains through subsea Bosphorus tunnel. Retrieved October 13, 2020, from http://www.xinhuanet.com/english/2019-11/08/c_138540302.htm

Emperor Wu Reign Period Xi'an China. (2020). Retrieved August 31, 2020, from <http://en.xa.gov.cn/thisisxian/history/1625.htm>

Hansen, V. (2012). *The Silk Road: A new history*. Oxford: Oxford University Press.

Heng, C. K. (2013). *Cities of aristocrats and bureaucrats the development of medieval Chinese cityspaces*. Singapore: Singapore Univ. Press.

Horvart, R. (2014). A very short history of Merchants and Trade in Constantinople. Retrieved 27 August 2020, from <https://rear-view-mirror.com/2014/08/29/a-very-short-history-of-merchants-and-trade-in-constantinople/>

India-China dispute: The border row explained in 400 words. (2020, September 10). Retrieved October 15, 2020, from <https://www.bbc.com/news/world-asia-53062484>

Istanbul, Turkey Metro Area Population 1950-2020. (n.d.). Retrieved October 13, 2020, from <https://www.macrotrends.net/cities/22691/istanbul/population>

Istanbul, Turkey Population. (2020). Retrieved

Istanbul fact sheet 2019. (n.d.). Retrieved 2020, from https://www.istka.org.tr/media/131523/istanbul_fact_sheet_2019_eng_english-web.pdf

Jean-Marc F. Blanchard for The Diplomat. (2018, February 08). Revisiting the Resurrected Debate About Chinese Neocolonialism. Retrieved October 15, 2020, from <https://thediplomat.com/2018/02/revisiting-the-resurrected-debate-about-chinese-neocolonialism/>

Johnson, K. D. (2009). Chinas strategic culture: a perspective for the united states. Place of publication not identified: Strategic Studies Institute, US Army War College.

Kulaksız, S. (2019). Financial Integration via Belt and Road Initiative: China–Turkey Cooperation. *Global Journal of Emerging Market Economies*, 11(1-2), 48–64. doi: 10.1177/0974910119874632

KPMG. <https://home.kpmg/xx/en/home/insights/2019/12/china-belt-and-road-initiative-and-the-global-chemical-industry.html>

Limited, B. (n.d.). China rolls into heart of Southeast Asia. Retrieved September 01, 2020, from <https://www.bangkokpost.com/thailand/special-reports/1776744/china-rolls-into-heart-of-southeast-asia>

Lowyinstitute.org. 2020. Understanding China’S Belt And Road Initiative. [online] Available at: <<https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative>>

Mark, J. (2020, August 26). Silk Road. Retrieved August 31, 2020, from https://www.ancient.eu/Silk_Road/

Marmaray tunnel opens to link Europe with Asia. (2013, October 29). Retrieved October 13, 2020, from <https://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/marmaray-tunnel-opens-to-link-europe-with-asia.html>

Morgenthau, H. J. (1949). *Politics among nations: The struggle for power and peace*
One Belt One Road Infrastructure Sector - DBS Bank. (n.d.). Retrieved September 1, 2020, from https://www.dbs.com.hk/corporate/aics/pdfController.page?pdfpath=/content/article/pdf/AIO/072017/170724_insights_one_belt_one_road_moving_faster_than_expected.pdf

News, B. (2020, July 05). China to the Rescue in Turkey? - Belt & Road News. Retrieved October 15, 2020, from <https://www.beltandroad.news/2020/07/05/china-to-the-rescue-in-turkey/>

Nuevo coronavirus 2019. (n.d.). Retrieved October 13, 2020, from <https://www.who.int/es/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019>

OECD (2018), "The Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape", in *OECD Business and Finance Outlook 2018*, OECD Publishing, Paris, https://doi.org/10.1787/bus_fin_out-2018-6-en.

Pierini, M. (2020). The Ripple Effects of the Coronavirus in Turkey. Retrieved October 13, 2020, from <https://carnegieeurope.eu/strategieurope/81574>

Podolsky, L. (2016). Constantinople: A Capital that shaped the history of the Silk Road. Retrieved August 31, 2020, from <https://hist1800lpodolsky.wordpress.com/2016/10/10/first-blog-post/>

Politics Today. 2020. 'A New International Order To Serve The Interests Of Humanity': Erdogan - Xi Jinping Meeting - Politics Today. [online] Available at: <https://politicstoday.org/a-new-international-order-to-serve-the-interests-of-humanity-erdogan-xi-jinping-meeting/>

Polo, M., & Bellver, F. (2010). Libro de las maravillas y Fernando Bellver. Madrid: A y N Ediciones.

¿Qué es un TEU? (n.d.). Retrieved October 13, 2020, from <https://www.palosgarza.com/que-es-un-teu-twenty-foot-equivalent-unit/>

Rails under the Bosphorus. (2009, February 23). Retrieved October 13, 2020, from <https://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/rails-under-the-bosporus.html>

Route. (n.d.). Retrieved October 13, 2020, from <https://middlecorridor.com/en/route>

Rolland, N. (2019). A Concise Guide to the Belt and Road Initiative. Retrieved October 13, 2020, from <https://www.nbr.org/publication/a-guide-to-the-belt-and-road-initiative/>

Sampieri, R. H., Collado, C. F., & Lucio, P. B. (2014). Metodología de la investigación. México, D.F.: McGraw-Hill Education.

Shea, M. (n.d.). Xi'an. Retrieved August 31, 2020, from <http://hua.umf.maine.edu/China/xian.html>

The Silk Roads Programme. (n.d.). Retrieved August 31, 2020, from <https://en.unesco.org/silkroad/>

The State Council, (2015). The People`s Republic of China. Action Plan on the belt and Road Initiative. Recuperado de <http://english.www.gov.cn/beltAndRoad>.

The impact of COVID-19 on Belt and Road Initiative infrastructure and construction projects. (2020). Retrieved October 13, 2020, from <https://www.nortonrosefulbright.com/de-de/wissen/publications/1785d344/the-impact-of-covid19-on-belt-and-road-initiative-infrastructure-and>

Turkey GDP1960-2019 Data: 2020-2022 Forecast: Historical: Chart: News. Retrieved October 13, 2020, from <https://tradingeconomics.com/turkey/gdp>

Turkey trade balance, exports and imports by country. (2020). Retrieved October 08, 2020, from <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/TUR/Year/2018/TradeFlow/EXPIMP/Partner/by-country>

Tridivesh Singh Maini New Delhi based Policy Analyst associated with OP Jindal Global University. (2018, July 31). Debt-Trap: China's Invisible Hand Behind the BRI. Retrieved October 15, 2020, from <https://thegeopolitics.com/debt-trap-chinas-invisible-hand-behind-the-bri/>

Wits.worldbank.org. 2020. Turkey Trade Balance, Exports, Imports By Country 2018 | WITS Data. [online] Available at: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/TUR/Year/2018/TradeFlow/EXPIMP/Partner/by-country>

worldbank.org. 2020. [online] Available at: <https://documents.worldbank.org/curated/en/592771539630482582/pdf/>

Writer, S. (2019, November 09). Chinese freight train skirts Russia on new route into Europe. Retrieved October 13, 2020, from <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/Chinese-freight-train-skirts-Russia-on-new-route-into-Europe>

Xian. (2018). Retrieved August 31, 2020, from <http://www.ancientchina.org.uk/xian/>

Xi'an. (2020). Retrieved August 31, 2020, from <https://en.unesco.org/silkroad/content/xian>

Xi'an transport network furthers BRI development. (n.d.). Retrieved September 01, 2020, from <https://www.chinadailyhk.com/articles/170/11/56/1542258398536.html>

Zhenguan Reign Period Xi'an China. (2020). Retrieved August 31, 2020, from <http://en.xa.gov.cn/thisisxian/history/1626.htm>

Zhang, Z., 2018. The Belt and Road Initiative: China's New Geopolitical Strategy?. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 04(03), pp.327-343.

3 sea routes planned for Belt & Road Initiative. (2017). Retrieved October 13, 2020, from http://english.www.gov.cn/state_council/ministries/2017/06/21/content_281475692760102.htm