

# América Latina: ¿extensión natural de la Ruta de la Seda?

Eduardo Daniel  
Oviedo

---

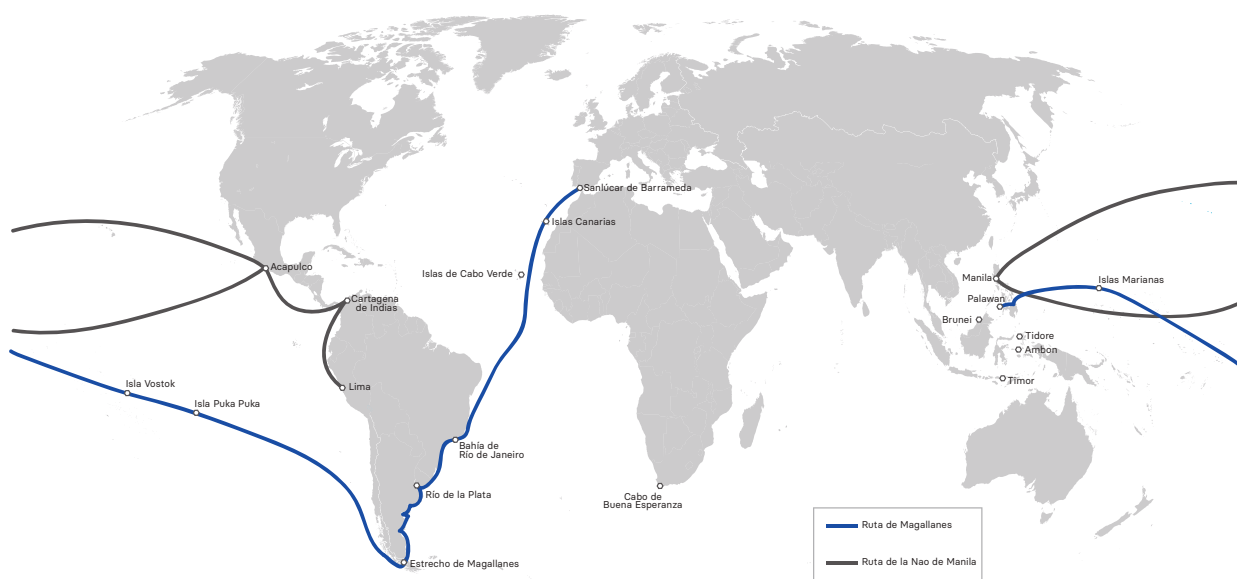
Doctor en Ciencia  
Política. Master  
en Derecho por la  
Universidad de Beijing.  
Es investigador  
del Conicet y  
profesor titular de la  
Universidad Nacional  
de Rosario, Argentina.

En sentido estricto, la denominada Ruta Marítima de la Seda, conocida antiguamente como Ruta de las Especias, unía los puertos de China con los de Asia, la costa este de África y el Mediterráneo: ahí finalizaba. Fue Fernando de Magallanes —con el descubrimiento de una nueva ruta de navegación— quien erosionó el monopolio que por aquel entonces detentaba Portugal de esta vía comercial. La ruta alternativa de Magallanes bordeaba los estrechos meridionales del continente americano hasta llegar a las islas de las Especias. Con la firma del tratado de Tordesillas entre Portugal y España en 1494, las dos grandes potencias delimitaron sus áreas de navegación en el mundo, quedando Madrid en poder de la ruta directa hacia las islas de las Especias a través del Pacífico.

A diferencia de los contactos entre China y Europa a través de la ruta terrestre de la Seda y la ruta marítima de las Especias, los vínculos entre China y América Latina se desarrollaron bajo la tutela e intereses coloniales de España y Portugal. Bajo estos lineamientos, entre 1565 y 1815 se habilitaron travesías indirectas con un primer tramo que cubría la ruta entre China y Filipinas, y un empalme a través del Océano Pacífico que unía a Manila con el puerto de Acapulco en la costa oeste del Virreinato de Nueva España.

Tras las Guerras del Opio, la conexión comercial que indirectamente enlazaba a China y América mediante viajes de cabotaje del Galeón de Manila, se transformó en directa a medida que el tráfico de *coolies* entre China y América, emprendido por portugueses e ingleses, acabó con el monopolio de los españoles sobre el comercio exterior de los países latinoamericanos de habla hispana.

El impacto del Galeón de Manila fue importante para México, el sur de Estados Unidos, América Central y la costa pacífica de América del Sur, particularmente Perú y Chile; sin embargo, tuvo menor influencia entre los actuales miembros del Mercado Común del Sur (Mercosur), con excepción de Brasil, país conectado directamente con Macao mediante barcos portugueses que llegaban a las costas de San Salvador de Bahía tras la ruptura del monopolio comercial con la metrópoli. Estos datos históricos refutan la idea de América Latina como “extensión natural” de la nueva Ruta Marítima de la Seda.



EL GALEÓN DE MANILA  
CRUZABA EL OCEANO  
PACÍFICO Y UNÍA EL PUERTO  
DE ACAPULCO CON LA  
CAPITAL FILIPINA.

### AMÉRICA LATINA EN LA MIRA DE CHINA

La Franja y La Ruta es una iniciativa estratégica del gobierno chino que, en su proyecto original, retoma las rutas terrestres y navegables hacia Oriente establecidas en el pasado por las grandes potencias para unir tres continentes: Asia, Europa y África.

La posible inclusión de América Latina como parte de la iniciativa La Franja y La Ruta, constituye un giro diplomático del gobierno chino que empezó a gestarse en 2015, cuando el presidente Xi Jinping planteó la posibilidad de incorporar una línea sur para conectar a Oceanía como “extensión natural”.

Más adelante, con el arribo de Donald Trump a la presidencia de Estados Unidos, el gobierno de Xi Jinping decidió aprovechar los espacios geoeconómicos disponibles tras el retiro de aquel país del Tratado de Asociación Transpacífico (TPP) y darle un alcance más global a la iniciativa de La Franja y La Ruta. De esta manera, China se vinculaba a un área lejana en términos geográficos, como lo es América Latina, y desafiaba a Estados Unidos en su “patio trasero”.

Durante la reunión con el presidente argentino Mauricio Macri en Beijing, el líder chino expresó su visión de América Latina como una “extensión natural” de la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI. Las ideas del mandatario chino fueron retomadas por su canciller, Wang Yi quien, en declaraciones a la prensa, destacó el carácter inclusivo de la iniciativa: “China no tiene la intención de establecer un límite geográfico claro para La Franja y La Ruta, y está abierta a todos los países y regiones con ideas afines”. Luego agregó: “Esta iniciativa no es un club de miembros, sino un círculo de amigos que participan abiertamente”.

**La Ruta Marítima de la Seda  
unía los puertos de China  
con los de Asia, la costa este  
de África y el Mediterráneo.**

### DE LA EXTENSIÓN NATURAL Y LAS IDEAS AFINES

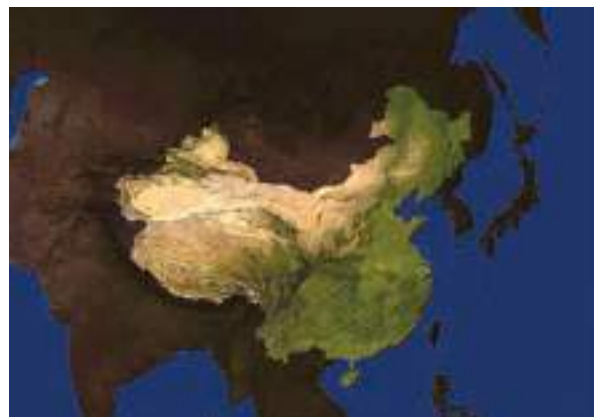
A partir de las declaraciones de los dirigentes chinos se desprenden, al menos, dos interrogantes: ¿de dónde proviene la idea de “extensión natural”? ¿y qué entiende China por “ideas afines”?

La idea “extensión natural” proviene del ámbito diplomático. La cancillería china utiliza esta misma expresión para sustentar sus reclamos soberanos en el Mar de China Oriental, el Mar de China Meridional y las islas próximas a la China continental bajo el principio de “extensión natural” de la plataforma continental. Dicho concepto proviene de la geografía, es utilizado en el Derecho Internacional Público y se menciona de manera reiterada en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

En cambio, “ideas afines” es la traducción más sencilla del refrán *zhitongdaohe* (志同道合) que, según el diccionario de refranes chinos publicado en Henan, significa “apreciar los mismos ideales y seguir el mismo camino”. Es decir, remite a la idea de unificar ideales e intereses en un idéntico camino. Por eso, el ministro Wang invita a asociarse a todos los países afines y que estén de acuerdo con el espíritu de la iniciativa china.

La “extensión natural” hacia los países latinoamericanos que profesen “ideas afines” con La Franja y La Ruta plantea las siguientes características, beneficios y desafíos:

- a) *Relación emisor-receptor*. La propuesta de la Ruta de la Seda pone de relieve el carácter proactivo de la diplomacia china con miras a incorporar a los países de América Latina en su estrategia global. Caso contrario al de los países latinoamericanos proclives a asumir posiciones pasivas frente a una nueva iniciativa externa.
- b) *Articular estrategias de desarrollo*. Su eje central gira en torno al término *articular* (对接). Es decir, se parte de la idea de que China tiene su propia estrategia de desarrollo y que pretende articularla con las de otros países. Precisamente La Franja y La Ruta viene a cumplir este propósito. En el caso de los países de América Latina, Mauricio Macri, en su carácter de presidente pro *tempore* de la Unión de Naciones Sudamericanas (Unasur), propuso que la IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana) articule proyectos de infraestructura realizables a través de La Franja y La Ruta en América del Sur. Con esta propuesta, se pretende demostrar la capacidad de los países latinoamericanos para adaptar la estrategia china a la iniciativa regional, además de responder las críticas que cuestionan la pasividad de la política exterior de los países del subcontinente.
- c) *Infraestructura latinoamericana*. La iniciativa estratégica china tiende a favorecer la infraestructura vial, ferroviaria y comunicacional, lo cual multiplicaría los contactos entre América Latina, China y otros destinos comerciales de la región. El eje central de la articulación es la necesidad de financiamiento y asistencia técnica para los proyectos latinoamericanos. Sin embargo, dos obstáculos emergen para el desarrollo de la infraestructura latinoamericana proyectada por China: 1) ¿cómo pensar en nuevos proyectos ferroviarios cuando el proyecto del tren México-Querétaro fue cancelado y el del tren bioceánico que une las costas de Brasil y Perú ha quedado, al menos, suspendido?; 2) los virtuales proyectos e intereses de China en la región compiten con iniciativas e intereses de otros actores, como la Unión Europea, así como con el consecuente posicionamiento estratégico de los países de la región hacia las grandes potencias. Cabe destacar los acuerdos que los gobiernos de Bolivia y Suiza suscribieron para

CHINA EN VISTA  
SATELITAL.

la planificación, construcción de infraestructura y suministro de locomotoras y vagones del proyecto boliviano de tren bioceánico; además del memorando de entendimiento firmado por los gobiernos de Argentina y Suiza con el propósito de desarrollar, conjuntamente, actividades relacionadas con la infraestructura ferroviaria.

- d) *Asimetrías y desequilibrios económicos.* La Franja y La Ruta representa una oportunidad para desarrollar la infraestructura de la región, incrementar el comercio y atraer inversiones, sin que necesariamente elimine los desequilibrios estructurales de las relaciones económicas entre China y el subcontinente; por el contrario, puede acrecentarlos. Visto de otra manera, La Franja y La Ruta nada dice respecto a los perdedores de la relación, el esquema centro-periferia, las asimetrías, la concentración comercial en pocos productos y la dependencia financiera que marca la relación entre China y algunos países de la región.
- e) *Reorientación de capitales hacia América Latina.* Si se hubiese mantenido el plan original, América Latina permanecería al margen de las potenciales inversiones y créditos para la infraestructura previstos en la iniciativa de La Franja y La Ruta. Sin embargo, gracias a la presencia de los mandatarios de Argentina y de Chile en el Foro de La Franja y La Ruta para la Cooperación Internacional, celebrado en Beijing en mayo de 2017, los países de la región fueron considerados en dicha iniciativa. De ahí que una parte del capital originalmente previsto para proyectos eurasiáticos pueda reorientarse a América Latina. Dependerá de la decisión de los gobiernos acompañarse o no a este proyecto.

**La Franja y La Ruta es una iniciativa estratégica del gobierno chino que retoma las rutas terrestres y navegables hacia Oriente establecidas en el pasado por las grandes potencias para unir tres continentes: Asia, Europa y África.**

En síntesis, históricamente América Latina no ha sido una “extensión natural” de las tradicionales rutas de la Seda y de las Especias. Sin embargo, el proyecto chino para modernizar y ampliar estas ancestrales rutas comerciales ofrece a los países latinoamericanos la oportunidad de acceder a ingentes recursos financieros que la segunda potencia mundial pretende utilizar para acrecentar su poder global. La iniciativa de La Franja y La Ruta tiene como eje articulador el financiamiento y la asistencia técnica para la ejecución de proyectos de infraestructura. Aunque China consiga poner en marcha todos los proyectos contemplados, persistirán las dudas sobre su capacidad para acotar los riesgos asociados con las asimetrías y otros desequilibrios estructurales inherentes a la iniciativa. Por el contrario, su puesta en marcha, podría tener efectos en sentido inverso e incrementarlos. ■