

中国  
共产党  
百年

(1921-2021)

# El Centenario del Partido Comunista de China (1921-2021)

María Francesca Staiano  
Norbert Molina-Medina  
Coordinadores

司美兰 / 梁中来

Biblioteca Avech

Colección Estudios



**Avechula**  
委内瑞拉中国研究会  
Asociación Venezolana de  
Estudios sobre China

DEPARTAMENTO DE ASIA Y EL PACÍFICO



INSTITUTO DE RELACIONES INTERNACIONALES  
Universidad Nacional de La Plata - Argentina



LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA  
DESDE UNA MIRADA GEOESTRATÉGICA.  
EL DISCURSO POLÍTICO CHINO Y SUS IMPACTOS  
EN EL SISTEMA MUNDIAL

地缘战略视角看“一带一路”倡议：  
中国的政治话语及其在世界体系中的影响

SEBASTIÁN SCHULZ  
塞巴斯蒂安·舒尔茨

INTRODUCCIÓN

Desde que fue presentada oficialmente en septiembre de 2013 la *Iniciativa de la Franja y la Ruta* (IFR, también conocida como “nueva Ruta de la Seda”) ha ido ganando protagonismo en el discurso político chino. La misma no solo es una referencia recurrente en los documentos oficiales y en los discursos gubernamentales, sino que ha ido incorporándose en la agenda de organizaciones internacionales:

中国  
共产  
党百  
年  
1921  
2021

Organización de las Naciones Unidas, el G20, el BRICS, la Organización para la Cooperación de Shanghái o el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura.

En esta sintonía, cada vez más países alrededor del mundo han decidido incorporarse a la Iniciativa firmando Memorándums de Adhesión en los cuales se establecen los principios básicos de cooperación acordando la realización de proyectos de infraestructura y proyectando a la República Popular China como un país emergente, en desarrollo y en ascenso que plantea un nuevo tipo de relaciones internacionales para la era actual.

中国  
共产  
党  
百年  
1921  
2021

En este contexto, el presente artículo analiza la coyuntura geopolítica actual a partir de las transformaciones estructurales que atraviesa el sistema mundo contemporáneo impulsadas por una crisis de hegemonía de los Estados Unidos y un reposicionamiento de las potencias emergentes y en desarrollo en el tablero del poder mundial. Entre estas últimas, se destaca un aumento del protagonismo económico y político de la República Popular China y un rebalanceo del centro de gravedad de la economía mundial hacia el Asia Pacífico.

A partir de ello, se analiza la proyección de la *Iniciativa de la Franja y la Ruta* planteándola como una de las principales herramientas de la geoestrategia de China para la consolidación de su poder a nivel internacional, analizando la forma en el que discurso político del gobierno chino presentan la misma de manera oficial, así como sus impactos en un sistema mundial convulsionado y en proceso de transformación.

En el marco del aniversario del centenario de la fundación del Partido Comunista de China, la *Iniciativa de la Franja y la Ruta* parece ser una de las principales herramientas para la concreción del “sueño chino de rejuvenecimiento nacional” y la construcción de un país “socialista moderno”, en el marco del intento de proyectar un mundo armonioso y bajo relaciones internacionales de nuevo tipo.

Los primeros veinte años del siglo XXI nos muestran un proceso de profundización de las disputas hegemónicas en el sistema mundial en el que se producen realineamientos geopolíticos que traerán consecuencias estructurales a nivel mundial (Serbin, 2019). Varios autores señalan la existencia de una crisis de grandes magnitudes en el sistema mundial contemporáneo. Una crisis que expresa que un determinado orden mundial ha dejado de expresar la correlación de fuerzas que le dio origen, expresando, asimismo, cambios en el orden internacional (Schulz, 2018). Atravesamos una crisis de múltiples dimensiones combinadas y articuladas que abarcan lo tecnológico, lo económico, lo comercial, lo político, lo social, lo climático, lo cultural, lo ético, lo moral, lo sanitario, etc., y en donde los efectos de unas son las causas de otras, hasta formar un verdadero sistema; es decir, que nos encontraríamos ante una crisis sistémica del orden mundial configurado luego de la Segunda Guerra Mundial (Ramonet, 2011).

La crisis sistémica actual articula tres procesos simultáneos: en primer lugar, la crisis de hegemonía de la potencia dominante desde 1945 hasta la fecha, los Estados Unidos (Wallerstein, 2007); en segundo lugar, una crisis del neoliberalismo y de la globalización financiera como horizontes civilizatorios para la humanidad (García Linera, 2016), ambos golpeados a partir de los efectos de la crisis financiera global de 2008 y aún más luego de la pandemia de la COVID-19; y, en tercer lugar, un cambio del centro de gravedad del sistema mundial el cual se desplaza paulatinamente desde el occidente hacia el oriente y desde el Norte global hacia el Sur global, en un proceso no exento de conflictos y tensiones en distintos planos, tanto nacionales como internacionales-globales (Torrijos Rivera y Pérez Carvajal, 2013). El ascenso del protagonismo de la República Popular China es quizás el fenómeno más visible.

Estos tres procesos combinados y simultáneos contribuyen a reestructurar la institucionalidad global contemporánea y las relaciones de poder internacional que le dieron origen.

Esta situación de gran convulsión, donde se observan conflictos, tensiones y realineamientos geopolíticos a gran escala, da lugar a una situación de “caos sistémico” (Martins, 2014), y el mundo que se (des) estructura hacia fines del siglo XX y principios del siglo XXI se cristaliza en una nueva situación estratégica mundial (Merino, 2014). Como señalan diversos autores, no se trata de una crisis coyuntural del sistema capitalista ni de una “crisis-señal” (Arrighi, 2007), sino de una crisis estructural, sistémica y de carácter civilizatorio que afecta la totalidad de las aristas no solo del sistema internacional, sino la propia forma de organización capitalista de lo social.

Partiendo de estas transformaciones, distintos autores van a conceptualizar el momento geopolítico actual como un proceso de “transición” que tiene diferentes escalas, características y posibles devenires. Sanahuja (2007) afirma que esta transición está relacionada con los cambios de naturaleza estructural del orden mundial, así como de las fuentes del poder y de los actores que operan en el sistema. El creciente peso económico de las potencias emergentes, transformado paulatinamente en protagonismo político y geopolítico, ha alentado un cambio de la configuración de fuerzas en el escenario internacional que ha hecho que el centro de gravedad mundial ya no esté en los países del centro capitalista (Rodríguez, 2014). Merino (2014), a su vez, afirma que, como en toda gran crisis mundial, nos encontramos frente a un cambio de época la cual constituye una transición hacia la configuración de un nuevo orden mundial. Una transición histórica y espacial que redefine la situación estratégica actual.

De este modo, atravesamos actualmente un proceso de transición hacia un nuevo ciclo sistémico de acumulación en donde un nuevo complejo particular de agencias gubernamentales y empresariales conducen

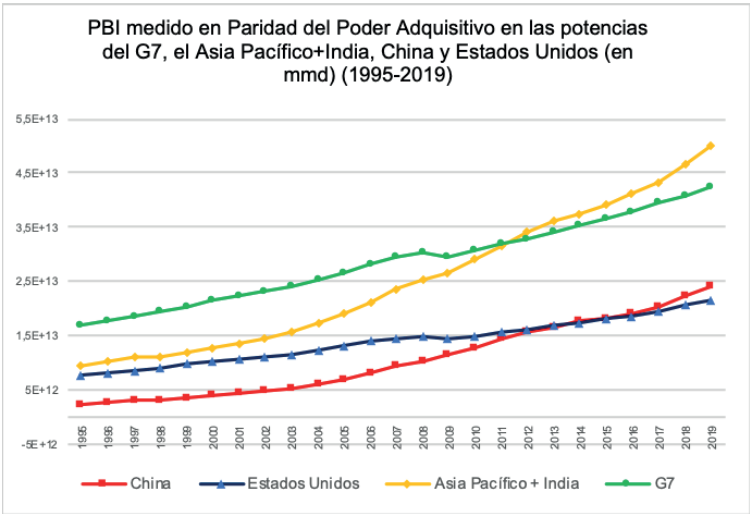


el sistema mundial hacia un nuevo tipo de expansión material y financiera. Como ha sucedido en los anteriores ciclos sistémicos de acumulación,<sup>1</sup> nos encontramos en un momento de solapamiento entre el final de un ciclo y el comienzo de otro, en el “otoño” que señala el cierre del proceso de expansión financiera norteamericana (Arrighi, 2007).

Como se observa en el Gráfico n°1, en 2017 la República Popular China superó a los Estados Unidos como primera economía mundial, medido en términos de PBI-Paridad del Poder Adquisitivo. Este proceso también puede observarse si comparamos el desempeño económico de las potencias del G7 y la zona del Asia Pacífico+India.

GRÁFICO N°1.

PBI MEDIDO EN PARIDAD DEL PODER ADQUISITIVO EN LAS POTENCIAS DEL G7, EL ASIA PACÍFICO+INDIA, CHINA Y ESTADOS UNIDOS (EN MMD) (1995-2019)

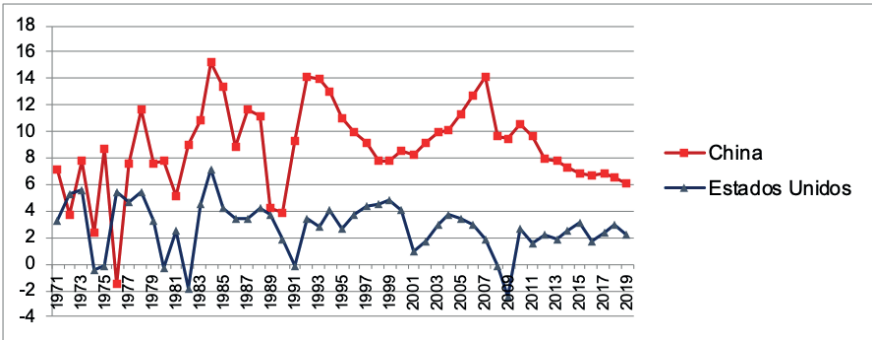


FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS DEL BANCO MUNDIAL.

1 El ciclo ibérico-genovés, desde el siglo XV hasta mediados del XVII; un ciclo holandés, desde finales del siglo XVI hasta finales del XVIII; un ciclo británico, desde mediados del siglo XVIII hasta principios del XX; y el ciclo estadounidense, desde finales del siglo XIX hasta la actual fase de expansión financiera (Arrighi, 2007).

A su vez, como se observa en el Gráfico n°2, entre 1971 y 2019 la economía de la República Popular China creció en promedio 6 puntos por encima de la de Estados Unidos, llegando en algunos años a crecer entre 10 y 12 puntos por encima de la misma.

GRÁFICO N°2.  
% DE CRECIMIENTO DEL PBI ANUAL (1971-2019)



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS DE EXPANSIÓN.

En este marco, es importante analizar el protagonismo adquirido por la República Popular China que desde 2017 no solo se posicionó como la primera economía del mundo (medido en PBI-PPA), sino que también es la principal exportadora e importadora mundial de mercancías. A su vez, China es desde hace años el motor industrial del mundo: es el principal importador de petróleo del mundo, usó más cemento entre 2011 y 2013 que Estados Unidos durante todo el siglo XX, y en los últimos 40 años sacó de la pobreza a más de 850 millones de personas, entre muchos otros datos impresionantes.

Según datos publicados por el Ministerio de Industria y Tecnología Informática de China (2021), en 2020 el gigante asiático consolidó su participación como el mayor centro manufacturero del mundo por onceavo año consecutivo, representando casi el 30% de la producción manufacturera global. En los últimos cinco años, el valor agregado de la producción industrial de China se ha incrementado de 3.63 a 4.84

billones de dólares. Durante este mismo período, que coincide con el del XIII Plan Quinquenal (2016-2020), la tasa media de crecimiento del sector manufacturero de alta tecnología del país alcanzó un 10,4%, lo que representa un aumento de 4,9% en comparación con la producción industrial general.

Una de las industrias que ha registrado avances notables ha sido la de transmisión de información y software, cuyo valor agregado aumentó de 28 mil millones a 59 mil millones de dólares, lo que significa un aumento de su participación en el producto interno bruto del 2,5 al 3,7 %. En términos del desarrollo de 5G, para finales de 2020 China había construido un total de 718.000 estaciones base 5G, mientras el número de las terminales móviles conectadas a la red superó los 200 millones. Un dato importante es que el 96% de los hogares chinos cuenta con banda ancha fija.

Estos datos refuerzan algunas de las tendencias estructurales del sistema mundial contemporáneo. En primer lugar, la República Popular China se consolida como el motor industrial del mundo, muy por encima de otras potencias como Estados Unidos, Alemania o Japón. Según un informe elaborado en 2020 por HowMuch<sup>2</sup> con datos de Naciones Unidas, el Asia Pacífico representa el 52% de la producción manufacturera global, mientras que Europa es el 22% y Norteamérica el 18%. En términos de países, China encabeza el listado con el 30% de la producción industrial, muy por encima de Estados Unidos (16%), Japón (7%), Alemania (5,7%) o Corea del Sur (3,2%).

En segundo lugar, estos datos nos muestran que la pandemia de COVID-19, que ha tenido efectos devastadores para las economías centrales, ha reafirmado la tendencia hacia un mayor dinamismo económico en China y el Asia Pacífico. Por tanto, que China sea el centro de acumulación más importante del sistema internacional actual no es

2 “Mapping Countries Manufacturing Output: China's Superpower vs. the World”. Disponible en: <https://howmuch.net/articles/map-worlds-manufacturing-output>



un hecho coyuntural sino que refleja una tendencia estructural del orden mundial: un acelerado proceso de financiarización en los Estados Unidos (Gowan, 2009), cuya economía se encuentra inflada por una burbuja especulativa de un tamaño varias veces mayor a la de 2008, y una preponderancia de la economía real en China.

En tercer lugar, estos datos nos indican que la producción manufacturera China no es solo impresionante en términos cuantitativos, sino que la misma está especializada cualitativamente en áreas de vanguardia tecnológica global. En 2020, las empresas chinas alcanzaron el 34% de las patentes de 5G y, además, siete de las diez mayores fabricantes de smartphones son chinas. Es decir, China no solo es asiento de la mayor parte de la producción industrial del mundo, sino que además está a la cabeza de la cuarta revolución industrial.

Esta situación contrasta con la de los Estados Unidos que ha dejado de ser el principal centro de la expansión capitalista. Ha dejado de ser la principal economía mundial y el principal centro industrial del mundo, se ha visto imposibilitado de obtener triunfos militares en sus últimas incursiones en Irak y Afganistán, ha perdido la capacidad de disciplinar al mundo emergente y se encuentra atravesando un proceso de financiarización acelerada de su economía que ha sido expuesto con crudeza en la crisis financiera global de 2008 (Wallerstein, 2007).

Frente a la pérdida de iniciativa estratégica de las elites norteamericanas para conducir el proceso de acumulación capitalista, su posición hegemónica y su capacidad de garantizar una estabilidad internacional se han puesto en crisis, lo que está siendo aprovechada por las potencias emergentes para reclamar un mayor protagonismo en los espacios de decisión globales.

*LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA*  
*DESDE UNA PERSPECTIVA GEOPOLÍTICA*

Una de las iniciativas más importantes de la República Popular China es la de reconstruir la Ruta de la Seda, ahora diseñada y proyectada para abarcar los cinco continentes, contemplando no solo las relaciones económicas, sino también las políticas, sociales y culturales con el resto de las naciones del mundo.

El término “Ruta de la Seda” hace referencia a la red de rutas organizadas a partir de la comercialización de la seda china desde el siglo I a.C. La Ruta se extendía por todo el continente asiático, conectando a China, con Mongolia, el subcontinente indio, Persia, Arabia, Siria, Turquía, Europa y África. A lo largo de estas rutas comerciales se intercambiaban diversos productos como especias, algodón, té, etc., pero el término que le dio nombre a la Ruta fue popularizado por el explorador alemán Ferdinand von Richthofen, ya que a los europeos era la seda lo que principalmente les llamaba la atención del comercio chino (Diez, 2015).

Gernet (1991), señala algunos aspectos importantes a la hora de interpretar los orígenes e impacto que tuvo la llamada “Ruta de la Seda”, que son fundamentales de recuperar para no hacer lecturas apresuradas que simplifiquen el análisis. En primer lugar, la “Ruta de la Seda” no era un solo camino ni una sola vía, sino que eran un conjunto de redes de comercio compuesto de varios corredores (quizás por ello, sería mejor hablar de “las Rutas de la Seda”). En segundo lugar, la Ruta de la Seda tampoco conectaba la actual China solamente con Asia Central, Europa y África, sino que el comercio de la seda china se extendió de hecho por toda Asia y se han encontrado tejidos de seda en Mongolia Interior, en Siberia y en Crimea. En este sentido, la “Ruta de la Seda” nos habla no solo de una conexión entre la civilización china y la civilización europea, sino que expresa que China fue desde principios del Siglo I en adelante un actor fundamental del comercio y el

intercambio para la mayoría de sus zonas aledañas. Finalmente, como expusimos arriba, el comercio chino con sus poblados vecinos no se limitaba a la seda, aunque es cierto que era uno de los productos más demandados.

En este sentido, también es importante mencionar que el tránsito de la Ruta de la Seda era bidireccional. Si es cierto que China permitió a las regiones vecinas conocer la seda, la porcelana, la laca y los artículos de ferretería, no menos cierto es que China conoció la pimienta, el lino, las especias, la uva o las granadas provenientes de regiones vecinas. Esta misma situación se dio en relación al conocimiento y los avances tecnológicos de la época: mientras que China exportó al mundo sus “cuatro grandes inventos” (el papel, la imprenta, la brújula y la pólvora) y la técnica de la cría del gusano de seda, China importó la astronomía árabe, el sistema del calendario y la medicina árabe.

Como puede observarse, estas políticas son una muestra de las formas en las que tomó la expansión china en la región, caracterizada por el peso del factor económico y comercial en el aumento de su capacidad de influencia y liderazgo entre sus vecinos. La prosperidad que caracterizó a los orígenes de la Ruta de la Seda fue la expresión de un período de estabilidad interior y de expansión exterior (expansión que debe ser leída no solo -ni principalmente- en términos militares, sino comerciales, diplomáticos y culturales) (Gernet, 1991). La expansión de los vínculos comerciales produjo una retroalimentación que contribuyó a enriquecer tanto a la civilización china como a sus vecinos.

Los vínculos que se establecieron a lo largo de la Ruta de la Seda no solo contribuyeron al conocimiento mutuo de adelantos tecnológicos, instrumentos o artefactos desconocidos por otras culturas, también aportó a diseminar modos de vida, idiosincrasias y creencias.

La asunción de Xi Jinping con presidente de la República Popular China el 14 de marzo de 2013 representó un cambio cualitativo en la

política interna y externa de dicho país. El 7 de septiembre de 2013, seis meses después de asumir como presidente, durante una visita oficial a la República de Kazajistán, Xi Jinping anunció la propuesta de crear un corredor económico que emulara a la milenaria “Ruta de la Seda”. El 3 de octubre del mismo año, en un discurso ante el Parlamento de Indonesia, Xi llamó a construir lo que llamó la “Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI”.

Un año y medio después el Ministerio de Relaciones Exteriores chino publicó el documento titulado: *“Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI”*, en cual el gobierno chino presentó formalmente los objetivos de la iniciativa:

(...) la aceleración de la construcción de Una Franja y Una Ruta es favorable para fomentar la prosperidad de los diversos países a lo largo de las rutas y la cooperación económica regional, reforzar el intercambio y la toma de referencia entre las civilizaciones distintas, promover el desarrollo pacífico del mundo, por lo que constituye una gran causa que crea felicidad a los pueblos de todos los países del mundo. (Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2015)

La *Iniciativa una Franja una Ruta* (IFR) tiene distintas dimensiones, aunque la más conocida es la económica y comercial: en el marco de la Ruta de la Seda, se contemplan la construcción de carreteras, vías ferroviarias, puertos y aeropuertos que faciliten la conexión comercial entre las distintas zonas del planeta. Sin embargo, la IFR también se propone como objetivos específicos favorecer la interconexión cultural, educativa, social, institucional, digital y espacial.

Por otro lado, la nueva “Ruta de la Seda” tiene dos grandes formatos. Las Rutas terrestres (que abarcan los proyectos que se realizan en tierra, como ferrocarriles, autopistas, etc.) y las rutas marítimas, compuestas principalmente por puertos donde las empresas chinas tienen inversiones consistentes en refacciones o construcciones desde cero.

La IFR, en este marco, es una iniciativa a gran escala que se enmarca en un contexto geopolítico particular presentado en el apartado anterior. Tomando como base la enorme cantidad de recursos destinados a poner en funcionamiento las economías de terceros países, algunos autores suelen compararla por el Plan Marshall llevado adelante por los Estados Unidos entre 1948 y 1952. Sin embargo, esta podría ser una lectura anacrónica y equivocada, ya que el Programa de Reconversión Europea llevado adelante por los Estados Unidos y la *Iniciativa de la Franja y la Ruta* tienen diferencias estructurales tanto de forma como de fondo, en relación a la cantidad de recursos aportados, la escala geográfica del plan y los objetivos últimos de cada iniciativa (González y Molina, 2020).

Como es sabido, la *Iniciativa de la Franja y la Ruta* comprende una serie de corredores económicos y proyectos de infraestructura que se proponen fortalecer la conectividad entre los distintos países implicados. Entre los corredores más importantes se destaca: el Puente Terrestre Euroasiático, un conjunto de ferrocarriles que unen la localidad china de Yiwu con Madrid y Londres en Europa, realizando un viaje de 13.000 kilómetros, atravesando diez países (China, Kazajistán, Rusia, Bielorrusia, Polonia, Alemania, Bélgica, Francia, España y Gran Bretaña) y completando un 32,5% del perímetro total del planeta. A su vez, podemos mencionar también el Corredor Económico China-Pakistán, un proyecto con un costo proyectado de 51.000 millones de dólares, contempla la cesión por parte de Pakistán al gobierno chino del puerto de Gwadar, en las costas del sur de ese país, un enclave estratégico al ser un puerto de aguas profundas (permite el acceso de barcos de gran tamaño), al ser una salida natural al océano Índico y al conectarse a escasos kilómetros con el estrecho de Ormuz, en la península arábiga. Gwadar se localiza a 72 kilómetros de la frontera con Irán, a unos 400 kilómetros del más importante corredor de transporte de petróleo, y la región circundante contiene dos tercios de las reservas mundiales de petróleo; además, por allí pasa el 30 por ciento del petróleo del mundo y está en la ruta más corta hacia Asia (Zibechi,

2014). Igualmente, la salida al Índico a través de Gwadar posibilitaría evitar en algunas ocasiones el paso por el estrecho de Malaca, de gran conflictividad geopolítica debido a las disputas existentes en el Mar del Sur de China por diversas islas en la zona. Esto se complementa con la construcción de “la carretera de la amistad” que une la ciudad de Kasgar (por donde pasa también el tren Yiwu-Madrid-Londres) con Gwadar, y que recorre más de 1.300 kilómetros a través del paso de montaña más alto del mundo.

El Corredor Económico China-Mongolia-Rusia, por su parte, consiste en un conjunto de gasoductos y obras de infraestructura en materia energética que conectan los tres países. En chino, este corredor es conocido como 草原之路 (cǎoyuán zhī lù, camino de la pradera), y fue acordado en junio de 2016 en el marco de la cumbre de la Organización de Cooperación de Shanghái (OCS).

Por otro lado, el Corredor Económico Península Indochina-China se compone de una red de ferrocarriles que interconectan la República Popular con el sudeste asiático. Para ello, el gobierno chino construyó una línea de alta velocidad entre Shanghái y Kunming (en la frontera con Laos), la cual permite conectar los 2.252 kilómetros que separan ambos puntos en once horas. A partir de allí, el Corredor se divide en tres grandes rutas, que en conjunto conforman la Red Panasiática. La primera, desde Kunming hasta Laos y Tailandia; la segunda, hacia Vietnam y Camboya; y la tercera, hacia Myanmar. Por otro lado, China acordó la construcción de un ferrocarril de alta velocidad entre Yakarta y Bandung (Indonesia).

El Ferrocarril hacia Irán también cumple una función estratégica, en tanto Asia Central posee grandes reservas de recursos energéticos y minerales de suma importancia para el desarrollo productivo de cualquier polo de poder emergente, además de una ubicación geográfica que permite conectar Asia con Europa. Ya el geógrafo inglés Halford Mackinder (1996) hablaba de Mesopotamia y Arabia como “la puerta



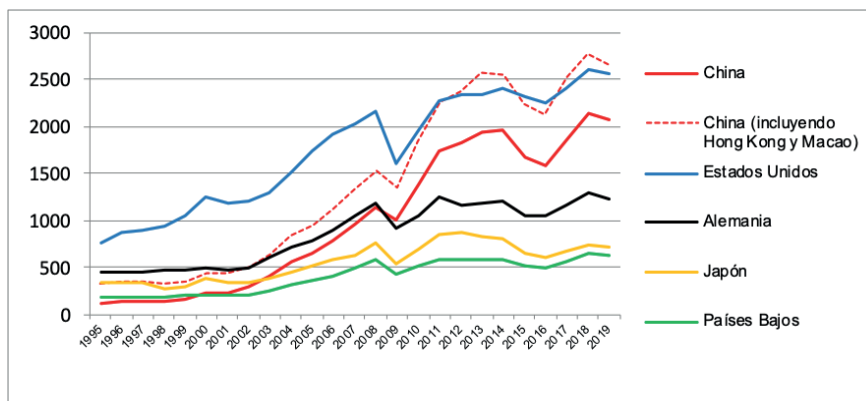
de entrada al ‘hearthland’” y el “paso terrestre de Europa a las Indias”, ya que lo consideraba un territorio estratégico.

La República de Irán cuenta con el 10% del total de las reservas probadas de petróleo a nivel mundial, cifra que asciende a casi el 50% si tomamos la totalidad de los países del Medio Oriente. Si sumamos que el 20% de las reservas se encuentran en Venezuela (país de estrecha relación con China y Rusia, pero que está siendo víctima de una fuerte inestabilidad geopolítica) y el 15% se encuentran en los países del NAFTA (bajo la esfera de influencia directa estadounidense), vemos cómo la articulación con Medio Oriente, fundamentalmente con Irán, es uno de los objetivos clave de China.

También existen otros corredores económicos secundarios como el que une las ciudades de Baku, Tiflis y Kars, inaugurado en 2017. El Corredor une las Repúblicas de Azerbaiyán, Kazajistán, Georgia y Turquía, en un trayecto de 846 kilómetros.

La Ruta de la Seda Marítima, por su parte, comprende la inversión en modernización y construcción en más de 25 puertos alrededor del mundo. En 2009, China se posicionó como el principal exportador del mundo, por encima de Estados Unidos y Alemania (ver Gráfico n°3). Las exportaciones chinas representaron en 2019 el 16% de las exportaciones globales, las estadounidenses el 8% y las alemanas el 7%. Según datos del Observatorio de Complejidad Económica (OEC), las exportaciones chinas son lideradas por equipos de transmisión (\$ 224B), computadoras (\$ 147B), piezas de máquinas de oficina (\$ 100B), circuitos integrados (\$ 90.9B) y teléfonos (\$ 55.3B). Los principales destinos de las exportaciones que salen desde china son Estados Unidos (\$ 499B), Japón (\$ 155B), Corea del Sur (\$ 107B) y Alemania (\$ 96.9B).

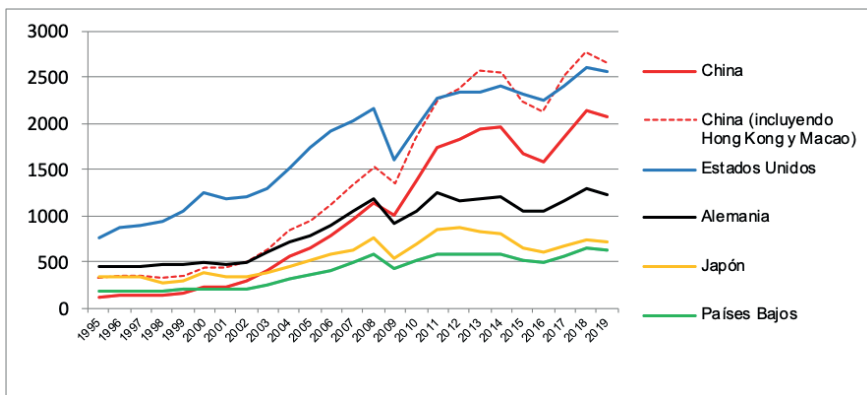
GRÁFICO N°3:  
EXPORTACIONES DE MERCANCÍAS POR PAÍS (1995-2019) (EN MMD)



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS DE DATOSMACRO  
([HTTPS://DATOSMACRO.EXPANSION.COM/COMERCIO/EXPORTACIONES?ANIO=2019](https://datosmacro.expansion.com/comercio/exportaciones?anio=2019))

En relación a sus importaciones, China se posicionó en 2009 como el segundo importador mundial de mercancías y desde entonces ha acortado progresivamente la diferencia que lo separa con el principal importador mundial: Estados Unidos. Lo que es interesante aclarar es que, según el Observatorio de Complejidad Económica, el 20% de las importaciones norteamericanas corresponden a productos fabricados en China.

GRÁFICO N°4:  
IMPORTACIONES DE MERCANCÍAS POR PAÍS (1995-2019) (EN MMD)



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS DE DATOSMACRO  
([HTTPS://DATOSMACRO.EXPANSION.COM/COMERCIO/IMPORTACIONES?ANIO=2019](https://datosmacro.expansion.com/comercio/importaciones?anio=2019))

Según datos del OEC, las importaciones más importantes de China son el petróleo crudo (\$ 208B), los circuitos integrados (\$ 133B), el mineral de hierro (\$ 59.2B), los automóviles (\$ 45.2B) y el gas de petróleo (\$ 44.2B). A su vez, según el portal ruso Vzglyad, el 90% del comercio chino se realiza por vía marítima. A partir de ello, siete de los diez puertos más grandes del mundo se encuentra en China y doce de los quince más grandes en la zona del Asia-Pacífico.<sup>3</sup> Esto hace que el comercio marítimo sea uno de los ejes centrales de la Ruta de la Seda.

3 Los 20 puertos más grandes del mundo son: 1) **Puerto de Shanghái, China;** 2) Puerto de Singapur, Singapur; 3) **Puerto de Shenzhen, China;** 4) **Puerto de Ningbo-Zhoushan, China;** 5) **Puerto de Guangzhou, China;** 6) Puerto de Busan, Corea del Sur; 7) **Puerto de Hong Kong, China;** 8) **Puerto de Qingdao, China;** 9) **Puerto de Tianjin, China;** 10) Puerto de Jebel Ali, Emiratos Árabes; 11) Puerto de Róterdam, Países Bajos; 12) Puerto Kelang, Malasia; 13) Puerto de Amberes, Bélgica; 14) Puerto de Kaohsiung, Taiwán; 15) **Puerto de Xiamen, China.** Fuente: <https://www.icontainers.com/es/puertos-mas-importantes-del-mundo/>

Ya mencionamos arriba la modernización del puerto estratégico de Gwadar en las costas de Pakistán. Pero Gwadar no es el único puerto del Índico donde China tiene inversiones. El gobierno chino acordó la concesión por 99 años del puerto de Hambantota en Sri Lanka, a cambio de 5.000 millones de dólares en créditos para proyectos de carreteras, plantas de energía, puertos y aeropuertos. A su vez, también ha financiado la modernización del puerto de Chittagong en Bangladesh.

En la costa occidental africana China ha inaugurado una base militar en Doraleh, cerca del principal puerto y terminal de contenedores de Yibuti, en el cuerno de África.<sup>4</sup> La base fue financiada por el Estado chino, con un costo de US \$ 590 millones, tiene un tamaño de 0,5 kilómetros cuadrados y cuenta con aproximadamente 300 empleados. A pocos kilómetros de allí también existen bases militares norteamericanas (en Camp Lemonnier) y japonesas.

Por otra parte, en marzo de 2019 el gobierno chino anunció que la Zona Económica del Canal de Suez (ZCS) en Egipto se integraba a la Ruta de la Seda (Xinhua, 2019), un *choke point* estratégico al ser el nexo entre el Índico y el Mediterráneo. Ya en 2008, COSCO había invertido \$185.6 millones de dólares para operar y administrar la Terminal de Contenedores en Port Said East Port, ubicado en la península occidental del Sinaí en el extremo norte del Canal, y China Harbor Engineering Company (CHEC) invirtió mil millones de dólares para construir un muelle en el puerto de al-Adabiya en la entrada sur del Canal (Jamestown Foundation, 2014).

La región del Mediterráneo es una de las claves para la propuesta del Cinturón Marítimo de la Ruta de Seda. Allí China proyecta un conjunto de obras de infraestructura para interconectar el comercio y la

4 El ciclo ibérico-genovés, desde el siglo XV hasta mediados del XVII; un ciclo holandés, desde finales del siglo XVI hasta finales del XVIII; un ciclo británico, desde mediados del siglo XVIII hasta principios del XX; y el ciclo estadounidense, desde finales del siglo XIX hasta la actual fase de expansión financiera (Arrighi, 2007).

relación en el Asia Pacífico y Europa, complementando al ferrocarril Yiwu-Londres. En 2019 Israel se sumó a la Ruta de la Seda, cediendo a la República Popular China la operación por 25 años del puerto de Haifa y acordando la construcción del primer puerto privado en Ashdod a la empresa China Harbour Engineering Company. El Puerto de Haifa es el mayor puerto de Israel, es un puerto de aguas profundas por donde pasan más de 22 millones de toneladas de mercancías, además de realizarse en él distintas actividades militares.

En abril de 2016, el gobierno griego acordó la cesión por 36 años de dos tercios del puerto del El Pireo (el mayor puerto del país) a la empresa estatal COSCO Shipping Corporation, a lo que se sumó el anuncio de la inversión de 230 millones de euros para aumentar su capacidad hasta los 6,2 millones de contenedores.

A su vez, en abril de 2019 Italia se convirtió en el primer país del G7 en incorporarse formalmente a la Ruta de la Seda, cuando el primer ministro italiano Giuseppe Conte y el presidente chino Xi Jinping firmaron el Memorandum de Entendimiento para la adhesión de Italia a la iniciativa. En este marco, la República Popular China acordó otorgar el financiamiento necesario para la modernización de los puertos de Trieste (en la costa este) y Génova (en la costa oeste).

En enero de 2016, el gobierno de Argelia firmó un protocolo junto con dos empresas chinas (CSCEC y CHEC) para crear un consorcio mixto con el fin de modernizar el puerto de Cherchell y convertirlo en el mayor puerto comercial de país (Peregil, 2016).

En junio de 2017, COSCO también acordó la compra del 51% de los puertos de Valencia y Bilbao en España por 203 millones de dólares, además de las terminales ferroviarias de Madrid y Zaragoza, con el objetivo de mejorar su posición comercial con Europa desde el sur (Hernández, 2017). Si bien el gobierno español se ha negado a firmar el Memorandum de Entendimiento para adherir a la Ruta de la Seda,

Javier Serra Guevara, agregado Económico y Comercial de la embajada de España en China, afirmó que: “España no se debe conformar con ser un extremo del corredor euroasiático, sino que debe proponerse como puente para enlazar este corredor con el norte de África y América Latina” (La Rouche, 2017). A través de las terminales de Madrid y Zaragoza, la empresa china COSCO tendrá acceso al Mar Mediterráneo en el sur (Puerto de Valencia) y al Mar Cantábrico en el norte (Puerto de Bilbao).

Por otro lado, en 2018 el presidente de Portugal, Marcelo Rebelo de Sousa, junto con Xi Jinping, firmaron un acuerdo para modernizar el puerto de Sines (cerca de Lisboa) y convertirlo en la “puerta del Atlántico” de la Ruta de la Seda.

Aunque inicialmente la IFR contemplaba proyectos para Asia, Europa y África, ya en 2015 el presidente chino Xi Jinping señaló la importancia de incorporar a América Latina y el Caribe formalmente en el proyecto. En 2018, durante la segunda Cumbre del Foro China-CELAC, se señaló que nuestra región era una “extensión natural” de la Ruta de la Seda, invitando a los países a adherir a la misma. Desde ese momento a esta parte, un total de 19 países han firmado el Memorándum de Entendimiento para ser parte de la Ruta de la Seda y se espera que ese número pueda seguir creciendo en el futuro (por ejemplo, con la incorporación de Argentina que ya manifestó públicamente su deseo de adherirse).

Entre las obras de infraestructura más importantes se encuentran la ampliación del canal de Panamá, la modernización de dos puertos en Perú, del puerto de Santiago de Cuba, obras portuarias en México y Bahamas, obras de infraestructura en Trinidad y Tobago, Jamaica, República Dominicana. Pero también hay que decir que más allá de la firma formal del Memorándum, China viene realizando importantes obras en toda la región. En Argentina, por ejemplo, China está financiando las dos represas hidroeléctricas en Santa Cruz, hay un acuerdo



para financiar una tercera central nuclear, la reactivación del Belgrano Cargas y el Parque Solar Cauchari (el más grande de Latinoamérica), por mencionar algunas. Es cierto también, por otro lado, que la oferta de inversiones le ha permitido a China limitar la influencia de Taiwán en la región. En estos últimos años, Costa Rica, Panamá, El Salvador y República Dominicana rompieron relaciones con la Isla y reconocieron a la República Popular.

Sin embargo, como señalamos anteriormente, los Corredores Económicos y los proyectos de infraestructura son solo una de las dimensiones de la IFR, pero también existen otros formatos como: la Ruta de la Seda digital, la Ruta de la Seda espacial e incluso la Ruta de la Seda Polar, que transita a través del Polo norte. Por otro lado, también se han mencionado otras variables de la iniciativa, por ejemplo la “Ruta de la Seda de la Salud” (que ha ganado protagonismo en el marco de la pandemia de COVID-19), la “Ruta de la Seda verde”, entre otras.

Por último, debemos mencionar también que la *Iniciativa de la Ruta de la Seda* tiene un objetivo específico para el desarrollo del interior de China el cual cuenta con grandes desigualdades en relación con la costa este. A través del financiamiento de proyectos de infraestructura, el gobierno chino busca incentivar el desarrollo de provincias tales como Xinjiang y el Tíbet.

El gobierno chino organizó dos Foros de la Franja y la Ruta, en 2017 y 2019, donde reunió a casi 40 presidentes de todas las regiones del mundo para presentar los alcances y los objetivos de la Iniciativa. A su vez, según el Libro Blanco “China y el mundo en la nueva era”, 136 países y 30 organizaciones internacionales ya se han adherido a la IFR. A su vez, la promoción de la nueva “Ruta de la Seda” le permite al gobierno chino predicar un nuevo modelo de relaciones internacionales, afirmando que la *Iniciativa de la Franja y la Ruta*:

(...) se basa en los principios de una amplia consulta, contribución conjunta y beneficios compartidos, y está guiada por el espíritu de la Ruta

de la Seda, caracterizado por la paz, la cooperación, la apertura, la inclusión, el aprendizaje mutuo y el beneficio mutuo. (State Council Information Office of the People's Republic of China, 2019)

## LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA EN EL DISCURSO POLÍTICO CHINO

Desde su presentación pública en 2013, la *Iniciativa de la Franja y la Ruta* ha ocupado un lugar sumamente destacado en los documentos oficiales y discursos políticos del gobierno chino. Recuperar la manera en la que aparece presentada la IFR por parte del Estado chino nos permite analizar la forma de identificarse ante el resto de los actores del sistema internacional y, en consecuencia, los comportamientos, pretensiones y demandas específicas del país, así como también los intentos de constitución de marcos de alianzas con países que se identifican de la misma manera. A su vez, la forma de presentar a la IFR a la comunidad internacional nos habla de las características del orden internacional que el gobierno chino, por lo menos discursivamente, pretende construir y, a su vez, nos habla del orden internacional que el gobierno chino reprocha y pretende desafiar.

Analizando distintos documentos públicos y discursos oficiales del gobierno chino,<sup>5</sup> podemos encontrar cinco ejes centrales que estructuran la propuesta de la IFR: 1) amplia consulta; 2) cooperación económica; 3) prosperidad compartida; 4) diálogo de civilizaciones; y 5) crear felicidad a los pueblos del mundo. Estas cinco dimensiones aparecen recurrentemente en el discurso político chino y organizan la propuesta general de la IFR.

5 Para los fines del presente trabajo se consultaron los siguientes documentos: Xi Jinping (2012); Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China (2015); Gobierno de El Salvador (2018); State Council Information Office of the People's Republic of China (2019); Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China (2019); State Council Information Office of the People's Republic of China (2021); y Comisión Estatal de Desarrollo y Reforma (2021).

1. *Amplia consulta.* El gobierno chino se ha esforzado recurrentemente en resaltar que la IFR no es un proyecto cerrado, sino que está en permanente construcción en función del diálogo político con los participantes y que está en sintonía con las estrategias de desarrollo de cada nación en particular. Es en este sentido que aparecen recurrentemente conceptos como “*contribución conjunta*” y “*coordinación de políticas*”, en referencia a que China no pretende imponer proyectos sino adaptar la IFR a “las necesidades de cada país” (State Council Information Office of the People’s Republic of China, 2021). El gobierno chino ha reivindicado periódicamente la “amplia consulta” como una forma de “fortalecer la confianza mutua” entre las partes, y ha señalado como ejemplos de ello que la IFR ha podido retroalimentarse con:

(...) la Agenda 2063 de la Unión Africana, el Plan Maestro de Conectividad de la ASEAN 2025, la estrategia de conectividad Europa-Asia de la UE, la visión de Pakistán de un nuevo Pakistán, la iniciativa de Laos para transformarse de un país sin litoral en un país conectado por tierra, los proyectos de infraestructura masiva de Filipinas bajo su Programa “Build, Build, Build”, la iniciativa Bright Road de Kazajistán y el programa Development Road de Mongolia. (State Council Information Office of the People’s Republic of China, 2021)

2. *Cooperación económica.* La cooperación económica es quizás el aspecto más destacado públicamente de la IFR, en tanto el gobierno chino ha destinado gran cantidad de recursos a la construcción de obras de infraestructura alrededor del mundo. Esta cooperación económica, sin embargo, se realiza articulada con otras ideas o conceptos que aparecen recurrentemente en el discurso político chino, como las de “*apertura*”, “*comercio sin obstáculos*”, “*conectividad*” e “*integración financiera*”. A su vez, en vinculación con el punto anterior, el gobierno chino ha destacado que los acuerdos de cooperación enmarcados en la IFR se realizarán teniendo en cuenta

las “condiciones, políticas y leyes nacionales de cada país socio” (State Council Information Office of the People’s Republic of China, 2021). Asimismo, la conectividad y la cooperación económica están íntimamente vinculadas con la necesidad de potenciar el desarrollo, elemento recurrente en el discurso político chino.

3. *Prosperidad compartida.* Por otro lado, el gobierno chino ha afirmado recurrentemente que la IFR se propone alcanzar “*beneficios compartidos*” o “*mutuos*” a partir de la “*inclusión*”, la “*innovación*” y el “*desarrollo verde*”. En este marco, la prosperidad compartida contribuiría a alcanzar uno de los objetivos centrales de la IFR que sería para el gobierno chino: “*mejorar la vida de las personas*”.
4. *Diálogo de civilizaciones.* De este modo, la IFR pretende aportar al diálogo de civilizaciones. Esto se ve expresado en los documentos oficiales del gobierno chino, en donde se señala que “la amistad de pueblo a pueblo es la piedra angular de las relaciones sólidas de estado a estado, y la comunicación de corazón a corazón es la clave para una amistad más profunda” (State Council Information Office of the People’s Republic of China, 2021). El diálogo de civilizaciones se expresa en las propuestas de fomentar “*lazos más estrechos entre las personas*”, aumentar los “*intercambios culturales*” y contribuir al “*aprendizaje mutuo*”, como una forma de alcanzar la “*paz y armonía*” entre las civilizaciones a nivel mundial. Según se afirma en el Libro Blanco “China y el mundo en la nueva era”:

La civilización es un atributo esencial de la sociedad humana. La diversidad es una característica principal de la civilización humana. Los intercambios y el aprendizaje mutuo han sido una fuerza impulsora básica para el progreso de las civilizaciones a lo largo de la historia de la humanidad durante miles de años. La civilización prospera en la diversidad. Cada civilización representa la memoria colectiva de una nación o un pueblo. Todas las civilizaciones del mundo, incluida la civilización china, son fruto del desarrollo humano. Todas las civilizaciones son iguales.

Ninguna civilización es perfecta en el planeta. Tampoco carece de mérito. Ninguna civilización puede considerarse superior a otra. La civilización humana es inclusiva. Como fruto del trabajo humano y la sabiduría, toda cultura merece respeto y vale la pena apreciarla. Cada país debe valorar su propia civilización, apreciar la de los demás y facilitar su desarrollo, y esto contribuirá al florecimiento de todas las civilizaciones. (State Council Information Office of the People's Republic of China, 2019)

5. *Crear felicidad a los pueblos del mundo.* En relación a lo anterior se enmarca un propósito más general de la IFR, que el gobierno chino presenta como “*crear felicidad en los pueblos del mundo*”. Es en este punto donde la IFR se articula con la idea de conformar una “comunidad de destino compartido para la humanidad”, la cual tiene como objetivo, según el gobierno chino, “*resolver los problemas prácticos que enfrenta el mundo de hoy y lograr el desarrollo pacífico y sostenible de la humanidad*”, “*lograr la armonía universal y los principios de cooperación y beneficio mutuo*”, “*abrir un nuevo camino de desarrollo basado en la cooperación de beneficio mutuo, la contribución conjunta y los beneficios compartidos*”, abogar por “*el respeto mutuo y la consulta en pie de igualdad*” y construir “*un nuevo enfoque de las relaciones de estado a estado, que presenta el diálogo en lugar de la confrontación y busca asociaciones en lugar de alianzas*” (State Council Information Office of the People's Republic of China, 2019).

#### LA NUEVA RUTA DE LA SEDA COMO PARTE DE LA GEOESTRATEGIA CHINA EN EL SIGLO XXI

Antes de enmarcar a la *Iniciativa de la Franja y la Ruta* como parte de la *geoestrategia* china, comenzaremos por intentar darle una definición conceptual a este término. Una definición clásica de *geoestrategia* podemos encontrarla en la obra de politólogo polaco-norteamericano Zbigniew Brzezinski (1998), quien afirmó que “la geoestrategia es la

gestión estratégica de los intereses geopolíticos” de un actor político-social (un Estado, una empresa, una organización). Como se observa en la definición de Brzezinski, geopolítica y geoestrategia están íntimamente relacionados, aunque implican dos escalas de análisis distintas. Mientras que la mayoría de los enfoques clásicos (Barrios, 2009; Rosales Ariza, 2005) le dan un carácter preminente e incluso exclusivo a la variable militar en el análisis geopolítico, aquí entendemos por “variables geopolíticas” aquellas que hacen al incremento del poder de un actor determinado (ya sea un Estado, una corporación transnacional, una organización sindical, religiosa, etc.) en las relaciones internacionales (Cox, 2016). Retomamos aquí los aportes de Samir Amin (2001), quien engloba estas variables en cinco aspectos que buscan ser monopolizadas por los actores de poder internacional: el control de los mercados financieros mundiales, el acceso monopolista a los recursos naturales del planeta, el desarrollo de ciencia y tecnología, el monopolio de las armas de destrucción masiva y el monopolio de los medios de comunicación.

Entonces, mientras que la geopolítica hace hincapié en las dimensiones que permiten aumentar el poder de un actor en el sistema internacional, la (geo) estrategia hace el plan para alcanzar los objetivos últimos de un actor en el sistema internacional. Estrategia supone entonces la construcción por estratos, una formación de capas superpuestas que debería moverse en una dirección concreta sin desordenarse. La Estrategia es el arte de concebir planes de operaciones coherentes con todas las finalidades propias de una colectividad –las políticas, las sociales, las económicas, las judiciales, etc. (Alonso Baquer, 2010). La geoestrategia, en este sentido, contemplará cuáles son los modos más adecuados para lograr los objetivos geopolíticos. A partir de ello, suele llamarse también “Gran Estrategia” o “Estrategia global” (Alonso Baquer, 2010).

Es a partir de aquí que debemos preguntarnos cuáles son los puntos principales de la *geoestrategia* china, en qué medida la *Iniciativa*



*de la Franja y Ruta* se enmarca en ella y cómo se expresa esto en el discurso político del gobierno chino.

El Partido Comunista Chino (PCCh) se ha planeado una “visión de largo plazo” (Rosales, 2019) consistente en materializar el “sueño chino de rejuvenecimiento nacional”. En este sentido, el gobierno chino planteó un horizonte de metas pensando en los “dos centenarios”: el de la fundación del Partido Comunista Chino en 2021 y el de la República Popular en 2049. Para 2021 el PCCh planteó la meta de duplicar el PIB y el ingreso *per cápita* rural y urbano respecto de 2010, eliminando definitivamente la pobreza extrema y construyendo una sociedad modestamente acomodada; para mediados de siglo, en tanto, se planteó “concluir la transformación de China en un país socialista moderno, próspero, poderoso, democrático, civilizado y armonioso, haciendo así realidad el sueño chino de la gran revitalización de la nación china” (Xi Jinping, 2012: 70).

En este marco, podemos señalar que desde la implementación de las políticas de Reforma y Apertura a finales de los años setenta la estrategia china estuvo enfocada en el desarrollo y armonía interna. En relación a su estrategia internacional, consistió en intentar recomponer la relación con las potencias centrales y articular posiciones con el Sur global en los ochenta y noventa, para pasar luego a una política de “going out” (salir afuera) y contribuir en la construcción de un escenario internacional estable, pacífico y cooperativo que contribuyera a su crecimiento interno (Zhang, 2018).

A partir de la crisis financiera global de 2008, y en sintonía con la crisis de hegemonía de los Estados Unidos y el ascenso del protagonismo de China en la arena económica y política internacional, el gobierno chino se propuso desempeñar un papel más activo en los asuntos internacionales. La estrategia de Xi Jinping, en este marco, se estructuró en base a cuatro objetivos principales: 1) promover la estabilidad regional de manera proactiva y con mayor cantidad de recursos inver-

tidos; 2) buscar construir un nuevo tipo de relaciones internacionales recuperando y actualizando los cinco principios de coexistencia pacífica de 1954; 3) incrementar su sentido de contribución y responsabilidad internacional en la provisión de bienes públicos globales; y (4) salvaguardar sus intereses centrales con mayor resolución y mayores esfuerzos (Zhang, 2018).

A su vez, la propuesta de la IFR se monta sobre un diagnóstico internacional elaborado por la cúpula del Partido Comunista Chino que comprende tres desafíos importantes: en primer lugar, un exceso de capacidad industrial y un debilitamiento del impulso para el crecimiento económico de alta velocidad; el segundo, un debilitamiento de la economía mundial y un potencial retroceso de la globalización; y, en tercer lugar, la estrategia de reequilibrio de Asia impulsada por la administración Obama a partir de su propuesta del Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (TPP, por sus siglas en inglés), que incluía a la gran parte del Asia Pacífico exceptuando a China (Zhang, 2018).

Partiendo de esto, en el Informe sobre Seguridad No Tradicional de China de la Academia de Ciencias Sociales se señala que la IFR sirve a objetivos estratégicos de la República Popular China, entre los que se destacan los de salvaguardar la seguridad económica, promover la seguridad energética, facilitar la seguridad fronteriza, promover el desarrollo económico y combatir los “tres males” (el terrorismo, el separatismo y el extremismo religioso), desalentar las estrategias geopolíticas de Estados Unidos y construir un nuevo sistema internacional estable y armonioso (Wang, 2015).

Ríos (2019), por su parte, señala que la IFR es la principal herramienta estratégica de China para afianzar su protagonismo global y para el desarrollo interno de las zonas menos industrializadas. Malena (2020), en tanto, también señala a la IFR como parte de la gran estrategia de la China post-maoista, y que tiene por objetivo inicial hacer

fuerte al país internacionalmente, lograr el protagonismo y aumentar la influencia de China a nivel mundial. Ploberger (2017), por su parte, enmarca la *Iniciativa de la Franja y la Ruta* dentro de un plan mucho más amplio que denomina: “gran estrategia geopolítica contemporánea de China”, la cual permite identificar los intereses específicos de China y, en consecuencia, las esferas de influencia específicas que está intentando establecer.

La IFR, en este sentido, tendría un doble objetivo “ofensivo-defensivo”. En términos defensivos, permite contrarrestar la estrategia estadounidense del “pivot asiático” inaugurada bajo la administración de Barack Obama. Por otro lado, en términos ofensivos, la IFR permite a China tener una política de cooperación activa hacia su periferia más inmediata, principalmente el Sudeste Asiático y Asia Central. A su vez, esto le permite también potenciar el crecimiento de sus provincias occidentales, las cuales tienen un desarrollo mucho menor respecto de las zonas costeras del país.

Ploberger (2017) sostiene que la IFR podría expresar la decisión de China de pasar de un “seguidor de reglas” a un “hacedor de reglas” en el sistema internacional, manifestando su política de transformar la arquitectura institucional internacional, caracterizada por el predominio de los intereses estadounidenses. Esta nueva arquitectura, como señalamos más arriba, intenta garantizar un entorno internacional pacífico y estable el cual es la base para el desarrollo económico. Ramón-Berjano (2019) afirma que esto expresa una política más asertiva y activa de China en la política exterior posicionándola como “jugadora global” y no ya como mera espectadora de los asuntos internacionales.

Ploberger (2017) afirma que la IFR está alineada con un objetivo mucho más general del Estado chino (y por eso su carácter estratégico) de preservar el sistema socialista. Esto se realiza a partir de concebir a la cooperación económica internacional como uno de los temas clave. Pero, además, también juega un rol fundamental la dimensión

militar, ya que la nueva Ruta de la Seda posibilita mejorar sus capacidades de proyección de poder.

En este marco, realizando un repaso de lo expuesto previamente, podemos afirmar que la *Iniciativa de la Franja y la Ruta* se enmarca en un contexto geopolítico específico caracterizado por la crisis de hegemonía de los Estados Unidos y el creciente protagonismo de la República Popular China, y donde se manifiestan tensiones y posibles conflictos que amenazan la paz y la estabilidad internacional. En este sentido, la IFR cumple a distintos objetivos de la *geoestrategia* china, entre los que se encuentran:

1. El aprovisionamiento de materias primas y recursos estratégicos que China no posee (o posee en escasa cantidad) como el petróleo y el gas para sostener su producción industrial; la soja y otros alimentos para alimentar a sus 1.400 millones de habitantes; el litio y otros minerales para su desarrollo tecnológico; el oro para garantizar la sostenibilidad de su moneda, etc. Los Corredores económicos y los proyectos de infraestructura permiten dinamizar el comercio internacional en un contexto de crisis, evitando la posibilidad de la escasez de estos recursos.<sup>6</sup>
2. La Ruta de la Seda permite además diversificar las rutas de ingreso de los recursos estratégicos, con el objetivo de evitar la extrema dependencia de *choke points* como los Estrechos de Ormuz o Malaca, los cuales pueden ser fácilmente cortados con consecuencias catastróficas para la economía china.

6 Sin embargo, ante la continuidad de las situaciones de tensión y potencial conflicto en el ámbito internacional, el gobierno chino afirmó que, a la par de contribuir a construir una economía abierta y dinámica, se propondría como objetivo lograr la autosuficiencia en recursos clave para su estabilidad interna. En la Declaración Final de las Dos Sesiones de 2020, lo expresó de la siguiente manera: “Tenemos el deber de llenar el cuenco chino de 1.400 millones con nuestros propios recursos y podemos hacerlo” (Li Keqiang, 2020).

3. Como mencionamos arriba, la IFR también posibilita a China exportar su excedente económico, evitando que los resultados del crecimiento económico se deriven hacia gastos improductivos o hacia la especulación financiera. El financiamiento de Corredores Económicos y grandes obras de infraestructura permiten utilizar ese excedente en instrumentos que contribuyen a dinamizar el comercio mundial.
4. La IFR contribuye además al objetivo de posicionar al yuan como moneda de referencia e intercambio internacional, disputándole al dólar su estatus de moneda hegemónica en las transacciones internacionales. Aunque el uso del renminbi es aun relativamente bajo en los intercambios comerciales globales este objetivo es particularmente importante para el gobierno y se encuentra plasmado en los propios Memorándums de Adhesión a la Iniciativa, en donde se afirma que las partes acuerdan impulsar “el uso de la moneda local en la inversión y el comercio”.<sup>7</sup>

Por otro lado, la *Iniciativa de la Franja y la Ruta* también se vincula a una mirada específica de China sobre el orden internacional. El actual presidente chino Xi Jinping señaló que la IFR era una Ruta compuesta por “cinco caminos”: 1) la paz; 2) la prosperidad; 3) la apertura e intercambio comercial; 4) la innovación científica y tecnológica; 5) el diálogo de civilizaciones, el intercambio cultural, la coexistencia de culturas, el respeto y la confianza mutua. Los proyectos de infraestructura son uno de los pilares más importantes de la *Iniciativa de la Franja y la Ruta* aunque no son los únicos basamentos de esta, y se puede

7 “Memorando de Entendimiento entre el gobierno de la República Popular China y el gobierno de la Republica de El Salvador sobre cooperación dentro del marco de la *Iniciativa de la Franja Económica de la Ruta de la Seda* y de la *Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI*”, firmado el 01/11/2018. Disponible en: [https://www.transparencia.gob.sv/system/documents/documents/000/270/587/original/RUTA\\_DE\\_LA\\_SEDA.pdf?1547135914](https://www.transparencia.gob.sv/system/documents/documents/000/270/587/original/RUTA_DE_LA_SEDA.pdf?1547135914). Si bien se toma este Memorándum como ejemplo, los mismos tienen una composición estándar, por lo que generalmente poseen las mismas cláusulas y articulados.

afirmar que ni siquiera son los principales. Si repasamos algunos de los documentos oficiales publicados por el gobierno chino que se refieren a la IFR, encontraremos que se menciona menos a los proyectos concretos de infraestructura que a las bases ideológicas y valorativas sobre las que se monta la iniciativa. Esto no es un dato menor, permite suponer que los proyectos de infraestructura son la punta del *iceberg* de una iniciativa que se propone desarrollar un nuevo tipo de relaciones internacionales y la reivindicación de un modelo específico de cooperación a nivel mundial.

En este sentido, la *Iniciativa de la Franja y la Ruta* se enmarca en una mirada china sobre el sistema internacional, una mirada “con características chinas”, que comprende fortalecer las Naciones Unidas como espacio de diálogo internacional y que recupera los cinco principios de coexistencia pacífica. La *Iniciativa de la Franja y la Ruta* se complementa con un andamiaje institucional que contribuye a potenciar sus objetivos estratégicos. Entre ellos, podemos considerar la Organización para la Cooperación de Shanghái, el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura, los BRICS y otros Foros multilaterales (como el 17+1, el Foro China-África, el Foro China-Europa, el Foro China-Asean y el Foro China-CELAC). Además de la propuesta de conformar una comunidad de destino compartido para la humanidad.

Esta política es enmarcada por Ramón-Berjano (2019) en lo que la autora llama “estrategia de tipo dual”, en la cual China no es solo partícipe de las instituciones creadas al calor de los acuerdos de Bretton Woods sino que también propone su propio modelo alternativo y complementario del existente.

Esta estrategia dual permitiría al gobierno chino, a su vez, transitar hacia una relativa *desconexión* (Amin, 1988) del sistema económico-financiero occidental, integrándose parcialmente y de forma controlada en la globalización capitalista, a partir de sostener su sistema bancario enteramente nacional y centrándose en el mercado de cré-



dito interno del país. La gestión del yuan, a su vez, sigue siendo materia de toma de decisiones soberanas de China. Por otra parte, China mantiene una gran reserva para el despliegue de su sistema público de crédito, mientras que su deuda pública es relativamente baja (Quintanar, 2016).

La desconexión de China de la globalización capitalista no implica autarquía o un completo aislamiento de la República Popular de la arena internacional. Como señalamos más arriba, para realizar el sueño chino del rejuvenecimiento nacional y construir un país socialista moderno, China debe contribuir a construir un determinado orden mundial basado en principios como la estabilidad, la cooperación y la prosperidad.

Por otro lado, existen autores que señalan algunos reparos en relación a la idea de considerar a la IFR como parte de una “gran estrategia china”, afirmando que la misma no considera temas críticos de la política exterior del país. Entre ellos, Ploberger (2017) destaca que, si bien es cierto que la estabilidad regional es uno de los objetivos más importantes de la geoestrategia china, en la propuesta de la IFR no hay referencias en relación a la dinámica política y de seguridad dentro del noroeste de Asia y no hay objetivos en relación a actores regionales importantes como Japón, Corea del Sur y Corea del Norte. Sin embargo, en primer lugar, la nueva Ruta de la Seda sí contempla el vínculo con Mongolia (de hecho, como vimos, existe un Corredor Económico que une China, Mongolia y Rusia) y, en segundo lugar, el hecho de que dos actores de gran peso económico como Japón y Corea del Sur no hayan adherido a la iniciativa no significa que China no tenga como objetivo incorporarlas en un futuro.

Por otro lado, Ploberger (2017) también afirma que la IFR no contempla las relaciones con Rusia, aunque esta afirmación es todavía más discutible, ya que tanto el Corredor China-Mongolia-Rusia, como el Ferrocarril China-Madrid-Londres e incluso la Ruta de la Seda polar

en el Ártico están fuertemente coordinadas con el gobierno ruso. Por otro lado, el mismo Ploberger también señala que la Ruta de la Seda tampoco tiene objetivos en relación a Estados Unidos, aunque también afirma que uno de sus objetivos más importantes, como dijimos arriba, es contener la política del “pivote asiático”. Algo similar fue señalado por Shi Yinghong (citado en Malena, 2018), miembro del Consejo de Estado de la RPCh a partir de 2011, quien criticó que el liderazgo de su país tuviera estrategias separadas para la economía, la defensa y el poder blando, lo cual según él conlleva el riesgo de provocar un “desbordamiento estratégico” (Malena, 2018, p. 7).

## CONCLUSIONES

El sistema internacional atraviesa cambios estructurales que reconfigurarán las relaciones de fuerzas geopolíticas para los años venideros. La crisis de hegemonía de los Estados Unidos, sumado al ascenso del protagonismo de poderes (re) emergentes, específicamente de la República Popular China, auguran transformaciones importantes en el sistema internacional. Estos procesos, a su vez, se producen en el marco de una crisis sistémica del orden mundial lo cual traerá aparejado tensiones y conflictos tanto en las potencias centrales como en las periferias del sistema mundo.

Frente a esto, la República Popular China se ha planteado una geoestrategia que comprende dejar de posicionarse como un actor expectante y “seguidor de reglas” a nivel global para pasar a tener una actitud proactiva y protagónica en los debates sobre el nuevo ordenamiento global. En este marco, el gobierno chino no solo se ha planteado tener una participación mas fuerte en las instituciones económicas, políticas y financieras internacionales (reclamando reformas que les den más voz y representación a los países emergentes), sino que ha diseñado (en colaboración con otros estados del Sur global) nuevas instituciones que permitan suplir la falta de respuestas de las potencias centrales a sus reivindicaciones.

La gran estrategia china, además, contempla garantizar la estabilidad regional y fortalecer sus diálogos y asociaciones con los países del Asia Pacífico, además de sostener el crecimiento interno articulado con un desarrollo inclusivo, sostenible y equitativo al interior del país.

Es a partir de esto que la *Iniciativa de la Franja y la Ruta*, entendida como algo más que una suma de proyectos de infraestructura, representa una de las herramientas clave de la geoestrategia china. Como pudimos analizar en este trabajo, la nueva Ruta de la Seda nos habla de un contexto en donde China vuelve a ser protagonista a nivel mundial (al igual que lo fue durante la antigua Ruta de la Seda) y, además, nos indica la pretensión de construir un mundo conectado, cooperativo, armonioso, próspero y articulador de pueblos y civilizaciones en todo el mundo.

Para el aniversario del centenario de la fundación del Partido Comunista Chino, el gobierno se había planteado la meta de construir una sociedad modestamente acomodada, aumentando su PBI y eliminando la pobreza extrema. La *Iniciativa de la Franja y la Ruta* ha aportado fuertemente a estos objetivos, y seguramente lo hará aun más en el futuro, con vistas al aniversario del centenario de la fundación de la República Popular en 2049, año en el que China se propuso concluir su transformación en un país socialista moderno, próspero, poderoso, democrático, civilizado y armonioso, haciendo así realidad el sueño de la gran revitalización de la nación china.

## REFERENCIAS

- Alonso Baquer, M. (2010). "Estrategia, Geoestrategia y Geopolítica". *Documento de Análisis del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 08/2010.
- Amin, S. (1988). *La desconexión. Hacia un sistema mundial policéntrico*. Madrid: IEPALA.
- \_\_\_\_\_ (2001). Capitalismo, imperialismo, mundialización. En: J. Seoane y E. Taddei (Comps.), *Resistencias mundiales (de Seattle a Porto Alegre)*, (pp. 15-29). CLACSO.

- Arrighi, G. (2007). *Adam Smith en Pekín*. Madrid: Ed. Akal.
- Barrios, M. Á. (2009). *Diccionario latinoamericano de seguridad y geopolítica*. Argentina: Editorial Biblos.
- Brzezinski, Z. (1998). *El gran tablero mundial: la supremacía estadounidense y sus imperativos geoestratégicos*. Buenos Aires: Ed. Paidós.
- Comisión Estatal de Desarrollo y Reforma (2021). Informe sobre los resultados de la ejecución del Plan de Desarrollo Económico y Social de 2020 y el Proyecto de Plan de Desarrollo Económico y Social para 2021. Disponible en: [http://spanish.xinhuanet.com/2021-03/15/c\\_139812146.htm](http://spanish.xinhuanet.com/2021-03/15/c_139812146.htm)
- Cox, R. (2016). Gramsci, hegemonía y relaciones internacionales: Un ensayo sobre el método. *Relaciones Internacionales*, (31), Grupo de Estudios de Relaciones Internacionales (GERI) – UAM.
- Diez, M. (2015). La legendaria ‘Ruta de la Seda’ se reinventa. *Portal Mercado*. Disponible en: <https://mercado.com.ar/para-entender/la-legendaria-ruta-de-la-sedaae-se-reinventa/>.
- García Linera, A. (31 de diciembre de 2016). La globalización ha muerto. *Página 12*.
- Gernet, J. (1991). *El Mundo Chino*. Barcelona: Crítica.
- Gobierno de El Salvador (2018). “Memorando de Entendimiento entre el gobierno de la República Popular China y el gobierno de la Republica de El Salvador sobre cooperación dentro del marco de la Iniciativa de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI”, firmado el 01/11/2018. Disponible en: [https://www.transparencia.gob.sv/system/documents/documents/000/270/587/original/RUTA\\_DE\\_LA\\_SEDA.pdf?1547135914](https://www.transparencia.gob.sv/system/documents/documents/000/270/587/original/RUTA_DE_LA_SEDA.pdf?1547135914)
- González, R. y Molina, E. (2020). El avance de la iniciativa china la Franja y la Ruta hacia el Gran Caribe: de la teoría a la realidad. *Revista de Estudios Estratégicos*, (1).
- Gowan, P. (2009). Crisis en el corazón del sistema. *New Left Review*, (55).
- Hernández, E. (06 de junio de 2017). Por qué China está comprando los puertos españoles. *El Confidencial*. Disponible en: [https://www.elconfidencial.com/alma-corazon-vida/2017-06-06/por-que-china-compra-puertos-espanoles\\_1394330/#:~:text=El%20Mediterr%C3%A1neo%20es%20una%20zona,ir%C3%ADa%20en%20detrimento%20del%20puerto](https://www.elconfidencial.com/alma-corazon-vida/2017-06-06/por-que-china-compra-puertos-espanoles_1394330/#:~:text=El%20Mediterr%C3%A1neo%20es%20una%20zona,ir%C3%ADa%20en%20detrimento%20del%20puerto)

- Jamestown Foundation. (10 de octubre de 2014). Estrategia de la Ruta de la Seda de China: un punto de apoyo en Suez, pero mirando a Israel. Disponible en: <https://www.refworld.org/docid/543f97124.html>
- Katz, C. (2020). Descifrar a China ¿Desacople o Ruta de la Seda? (I). *Agencia Latinoamericana de Información (ALAI)*. Disponible en: <https://www.alainet.org/es/articulo/208951?language=en>.
- Li Keqiang (2020). Texto íntegro del Informe sobre la Labor del Gobierno. Presentado el 22 de mayo de 2020 ante la III Sesión de la XIII Asamblea Popular Nacional. Disponible en: [http://spanish.xinhuanet.com/2020-05/30/c\\_139100509.htm](http://spanish.xinhuanet.com/2020-05/30/c_139100509.htm).
- La Rouche. (24 de junio de 2017). La fiebre de la Franja y la Ruta llega a España, un Puente hacia África y a Iberoamérica.
- Malena, J. (2018). La Gran Estrategia de China en la era de Xi Jinping. En E., Llenderrozas. (Ed.), *China, Rusia e India en América Latina. Un enfoque multidimensional*. Buenos Aires: UNDEF.
- \_\_\_\_\_ (2020). La evolución de la gran estrategia de China y su impacto en las relaciones con América Latina. *Colección*, 31(1), 37-52.
- Mackinder, H. (1996). *Democratic Ideals and Reality: A Study in the Politics of Reconstruction*. Washington, D.C.: National Defense University Press.
- Martins, C. E. (2014). El sistema-mundo capitalista y los nuevos alineamientos geopolíticos en el siglo XXI: una visión prospectiva. En M. Gandásegui, C. Martins y P. Vommaro. (Coord.), *Soberanía, hegemonía e integración de las democracias en revolución en América Latina*. Quito: Editorial IAEN.
- Merino, G. (2014). *Crisis del orden mundial y encrucijada nacional-latinoamericana. Aportes para el análisis de la situación actual de crisis y oportunidad histórica*. Editorial Universitaria, Universidad Nacional de Misiones.
- Ministerio de Industria y Tecnología Informática de China. (2021). *Conferencia de prensa sobre el desarrollo de la industria y la tecnología de la información*. Disponible en: [https://www.miit.gov.cn/gzcy/zbft/art/2021/art\\_c843d54c61f148878d80ca00fc01f2ab.html](https://www.miit.gov.cn/gzcy/zbft/art/2021/art_c843d54c61f148878d80ca00fc01f2ab.html).
- Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. (2015). *Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI*. Disponible en: <https://www.fmprc.gov.cn/esp/zxxx/t1252441.shtml>

- Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. (2019). *Trabajar juntos por un Mejor Futuro de la Franja y la Ruta. Discurso en la Inauguración del Segundo Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional*. Disponible en: <https://www.fmprc.gov.cn/esp/wjdt/zyjh/t1661366.shtml>
- Peregil, F. (31 de enero de 2016). China construirá y gestionará el megapuerto de Argelia. *El País*. Disponible en [https://elpais.com/internacional/2016/01/29/actualidad/1454069666\\_476184.html#:~:text=Se%20llamar%C3%A1%20El%20Hamdania%20y,a%2070%20kil%C3%B3metros%20de%20Argel.&text=%E2%80%9CEste%20es%20un%20proyecto%20muy.funcionario%20de%20la%20Uni%C3%B3n%20Europea](https://elpais.com/internacional/2016/01/29/actualidad/1454069666_476184.html#:~:text=Se%20llamar%C3%A1%20El%20Hamdania%20y,a%2070%20kil%C3%B3metros%20de%20Argel.&text=%E2%80%9CEste%20es%20un%20proyecto%20muy.funcionario%20de%20la%20Uni%C3%B3n%20Europea)
- Ploberger, C. (2017). One Belt, One Road – China's new grand strategy. *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 15(3), 289-305. doi: 10.1080/14765284.2017.1346922
- Ponomarenko, L., Sidorov, D., y Zabella, A. (2017). China's One Belt One Road Initiative as a method of connecting China with the world. *2nd International Conference on Contemporary Education, Social Sciences and Humanities* (ICCESSH 2017). Atlantis Press.
- Quintanar, S. (2016). El ascenso de China y los teóricos del sistema-mundo. Sus interrogantes y perspectivas. *Revista de Estudios Sociales Contemporáneos*, (14), 27-46.
- Ramon-Berjano, C. (2019). Globalización con “características chinas”. El creciente rol de China en América Latina y el Caribe y sus principales desafíos. *Pensamiento Propio*, 49-50, 31-52.
- Ramonet, I. (2011). El nuevo sistema-mundo. *Le Monde diplomatique* (en español), (192), 1-2.
- Ríos, X. (2019). El estado de las relaciones China-América Latina. Documentos de Trabajo, (1). Madrid: Fundación Carolina.
- Rodríguez, L. (2014). De la unipolaridad a la multipolaridad del Sistema Internacional del siglo XXI. *Revista de Estudios Estratégicos*, (1), 57-83.
- Rosales Ariza, G. (2005). *Geopolítica y geoestrategia, liderazgo y poder*. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada.
- Rosales, O. (2019). El conflicto US-China: nueva fase de la globalización. *Estudios Internacionales*, 51(192).

- Sanahuja, J. A. (2007). ¿Un mundo unipolar, multipolar, o apolar? La naturaleza y la distribución del poder en la sociedad internacional contemporánea. *Cursos de Derecho internacional y Relaciones internacionales de Vitoria-Gazteiz*, Bilbao, p. 297-384.
- Schulz, S. (2018). Aproximaciones al estado de situación geopolítica actual: Nuevos actores, conflictos y escenarios para la construcción de un orden mundial multipolar. *Cuestiones de Sociología*, (19). Disponible en: [http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.9552/pr.9552.pdf](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.9552/pr.9552.pdf).
- Serbin, A. (2019). *Eurasia y América Latina en un mundo multipolar*. Buenos Aires: Icaria Editorial, Coordinadora Regional de Investigaciones Económicas y Sociales (CRIES).
- State Council Information Office of the People's Republic of China. (2021). *White Paper: China's International Development Cooperation in the New Era*. Disponible en: [http://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/202101/10/content\\_WS5ffa6bbbc6d0f72576943922.html](http://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/202101/10/content_WS5ffa6bbbc6d0f72576943922.html)
- State Council Information Office of the People's Republic of China. (2019). *White Paper: China and the World in the New Era*. Disponible en: [http://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/201909/27/content\\_WS5d8d80f9c6d0bcf8c4c142ef.html](http://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/201909/27/content_WS5d8d80f9c6d0bcf8c4c142ef.html)
- Torrijos Rivera, V. y Pérez Carvajal, A. (2013). Repensando la teoría de la polaridad. Una aproximación al papel de Colombia en América Latina. *Revista científica "General José María Córdova"*, 11(11), 29-66.
- Wallerstein, I. (2007). *La decadencia del poder estadounidense. Estados Unidos en un mundo caótico*. Caracas: Monte Ávila Editores Latinoamericanos.
- Wang, Y. (2005). Defining non-traditional security and its implications for China. *Institute for World Economics and Politics Working Paper*.
- Xi Jinping (2012). *La gobernación y la administración de China*. Beijing: Ediciones en Lenguas Extranjeras.
- Xinhua. (20 de marzo de 2019). Zona Económica de Canal de Suez se integra a Franja y Ruta: Ministra egipcia. Disponible en: [http://spanish.xinhua-net.com/2019-03/20/c\\_137908242.htm](http://spanish.xinhua-net.com/2019-03/20/c_137908242.htm)
- Yan, X. (2016). Political leadership and power redistribution. *The Chinese Journal of International Politics*, 9(1), 1-26.

- Zhang, Z. (2018). The Belt and Road Initiative: China's new geopolitical strategy? *China Quarterly of International Strategic Studies*, 4(03), 327-343.
- Zibechi, R. (2014). El comienzo del nuevo orden mundial: Asiacentrismo. *Instituto Argentino para el Desarrollo Económico*. Disponible en: <http://www.iade.org.ar/noticias/el-comienzo-del-nuevo-orden-mundial-asiacentrismo>.