

# UACM

Universidad Autónoma  
de la Ciudad de México

---

*Nada humano me es ajeno*

COLEGIO DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES

LICENCIATURA EN CIENCIA POLÍTICA Y ADMINISTRACIÓN URBANA

**DIPLOMADO EN ANÁLISIS GEOPOLÍTICO  
COMO OPCIÓN DE TITULACIÓN**

**LA NUEVA RUTA DE LA SEDA  
PROYECTO DE EXPANSIÓN Y DOMINACIÓN DEL SIGLO XXI**

TRABAJO FINAL QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
LICENCIADO EN CIENCIA POLÍTICA Y ADMINISTRACIÓN URBANA

PRESENTA

**Cristóbal Daniel Buendía Vázquez**

Comité del Diplomado

**Mtro. Raúl Armando Villegas Dávalos**

**Dr. Hassan Dalband**

**Mtro. Óscar González César**

Ciudad de México, abril de 2021

## SISTEMA BIBLIOTECARIO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN



## UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO COORDINACIÓN ACADÉMICA

### RESTRICCIONES DE USO PARA LAS TESIS DIGITALES

### DERECHOS RESERVADOS<sup>©</sup>

La presente obra y cada uno de sus elementos está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor; por la Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, así como lo dispuesto por el Estatuto General Orgánico de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; del mismo modo por lo establecido en el Acuerdo por el cual se aprueba la Norma mediante la que se Modifican, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones del Estatuto Orgánico de la Universidad de la Ciudad de México, aprobado por el Consejo de Gobierno el 29 de enero de 2002, con el objeto de definir las atribuciones de las diferentes unidades que forman la estructura de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México como organismo público autónomo y lo establecido en el Reglamento de Titulación de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Por lo que el uso de su contenido, así como cada una de las partes que lo integran y que están bajo la tutela de la Ley Federal de Derecho de Autor, obliga a quien haga uso de la presente obra a considerar que solo lo realizará si es para fines educativos, académicos, de investigación o informativos y se compromete a citar esta fuente, así como a su autor ó autores. Por lo tanto, queda prohibida su reproducción total o parcial y cualquier uso diferente a los ya mencionados, los cuales serán reclamados por el titular de los derechos y sancionados conforme a la legislación aplicable.

## Agradecimientos

Le agradezco a Dios por haberme acompañado y guiado a lo largo de mi carrera, por ser mi fortaleza en los momentos de debilidad y por brindarme una vida llena de aprendizajes, experiencias y sobre todo de felicidad.

Le doy gracias a mis padres Eusebio Buendía y Norma Vázquez por apoyarme en todo momento, por los valores que me han inculcado, y por haberme dado la oportunidad de tener una excelente educación en el transcurso de mi vida.

Agradezco a mi hermano Ernesto Buendía por ser parte importante de mi vida y ser un ejemplo de desarrollo profesional a seguir.

Agradezco a mi esposa Xochitl Vicente y a mi hijo Yuuban Buendía por ser el motor que me impulsa a seguir a través de las adversidades de la vida, son mi fortaleza y mi vida, los amo.

Le agradezco a mi suegra Florencia por brindarme su apoyo para culminar e iniciar este nuevo proyecto de vida.

Por último, pero no menos importante, agradezco a mi alma mater la Universidad Autónoma de la Ciudad de México por permitirme crecer intelectualmente y guiarme durante todos estos años para conducirme con honor, honestidad y justicia. Así mismo agradezco a la UACM por el apoyo en la impresión y empastado de este trabajo.

# ÍNDICE

Introducción.....	3
<b>CAPITULO I. REPÚBLICA POPULAR CHINA</b>	
1.1.- La república popular china a partir de la segunda guerra mundial.....	10
1.2.- China, ventajas que permitieron su crecimiento y desarrollo.....	12
<b>CAPITULO II. LA ANTIGUA RUTA DE LA SEDA</b>	
2.1.- Antecedentes históricos de la Antigua Ruta de la Seda.....	16
2.2. Surgimiento.....	18
2.3.- Apogeo .....	19
2.4.- Declive.....	21
<b>CAPITULO III. LA NUEVA RUTA DE LA SEDA</b>	
3.1.- La nueva ruta de la seda, el proyecto.....	22
3.2.- Los seis corredores de la Nueva Ruta de la Seda.....	26
3.3.- Beneficios del proyecto.....	29
3.4.- Riesgos.....	32
3.5.- Posibles dificultades de la ruta de la seda.....	33
<b>CAPITULO IV. LA NUEVA RUTA DE LA SEDA, PROYECTO DE EXPANSIÓN Y DOMINACIÓN</b>	
4.1.- Análisis estratégico de la Nueva Ruta de la Seda.....	35
4.2.- Dominar el Heart Land.....	36
4.3.- 5G. La ruta de la seda digital, herramienta de expansión hacia los mercados.....	39
4.4.- Análisis, puerto de Pireo Grecia y la Nueva Ruta de la Seda proyecto de dominación.....	41
4.5.- Análisis, puerto de Sihanoukville Camboya y la nueva ruta de la seda como proyecto de expansión y corrupción.....	46
4.6.- Análisis Kasgar, los Uigur y la Nueva Ruta de la Seda.....	49
4.7.- La nueva ruta de la seda y América Latina.....	51
<b>Conclusión.....</b>	<b>54</b>

## Introducción

Durante este breve lapso de menos de 20 años, dos procesos económicos que responden a doctrinas diferentes, tuvieron oportunidad de probar en la realidad sus tesis. Me refiero a los procesos históricos que tienen lugar en Estados Unidos y en la República Popular China. Los dos estados que ahora se enfrentan por el dominio mundial, fueron activos impulsores de la globalización desde hace 40 años. La globalización que, como todos sabemos, fue un dinámico proceso expansivo de la economía mundial, guiado por principios básicos como: liberalización, privatización, desregulación y flexibilización laboral. (Villegas, 2020)

El mundo en el que habitamos se encuentra en un proceso de constante cambio, transformación y lucha por el control del mismo, como se hace mención en un principio, los procesos históricos que han suscitado e incitado a los países a buscar la estabilidad y la fortaleza de sus economías han generado una constante lucha económica, política, cultura y militar por el control del mundo, no obstante, han surgido proyectos que precisamente son derivados de la expansión económica global, cuyo objetivo es ingresar en los espacios más recónditos del planeta para abarcar el mayor territorio posible y sobre salir.

Los cambios que se avecinan tienen que ver con un nuevo orden geopolítico, el cuestionamiento a la globalización neoliberal, el cambio del paradigma tecnológico y la visibilización global de un nuevo patrón de acumulación cuyo referente estará en Asia, especialmente en China, asentado en la aceleración del cambio tecnológico y una relación ciudadano-Estado-mercado basada en una nueva ingeniería social distinta a la de Occidente. (CLACSO, 2020)

El nuevo orden geopolítico que se está suscitando, hace referencia a las disputas por el control de espacios y territorios que el neoliberalismo puro ha iniciado. Como sabemos estos conflictos

han sido muy duros y crueles para muchos proyectos de crecimiento puestos en marcha por países en desarrollo que han fracasado en el intento.

China como actor global importante, es un claro ejemplo de un proceso de transformación que se venía sucintando desde tiempo atrás.

Cabe mencionar que los cambios mundiales no se dan de la noche a la mañana, es necesario todo un proceso histórico y de transformación que le permitan al actor global consolidarse y dejar huella dentro del proceso de cambio mundial.

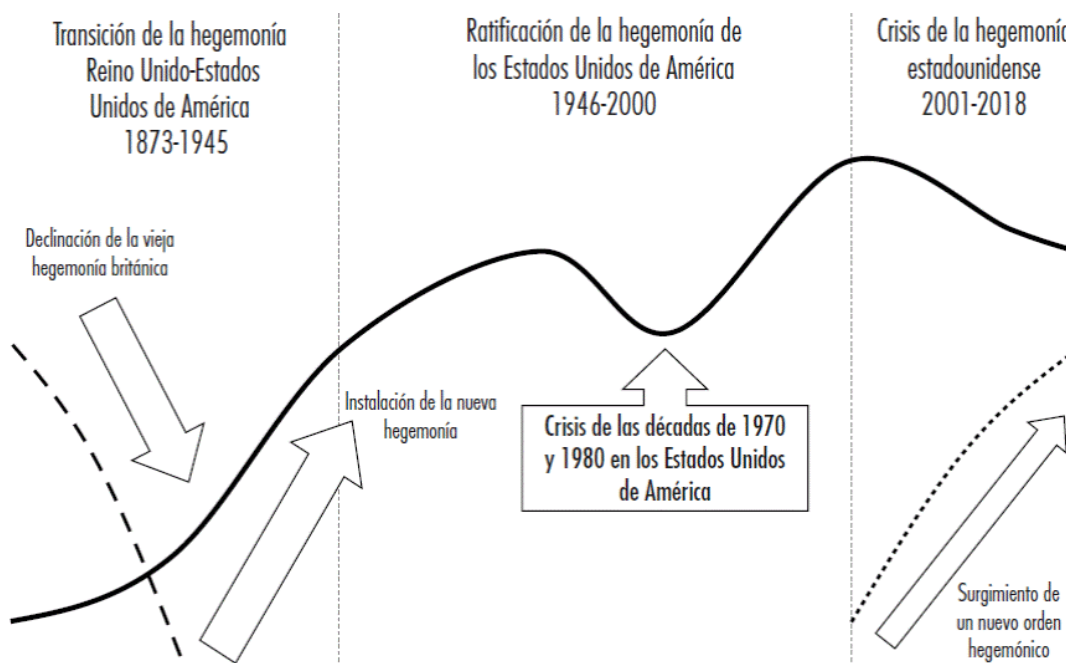
Durante todo el tiempo que transcurre entre la decadencia de un orden y la emergencia de uno nuevo, deben resolverse una gran cantidad de temas, no hablo en términos institucionales (derecho), sino en los hechos que están vinculados a las relaciones entre los estados, entre estos y otros actores internacionales, como los organismos internacionales, las empresas multinacionales, como los organismos internacionales, las empresas multinacionales, los actores transnacionales, las organizaciones no gubernamentales (ONG's); entre estos últimos entre sí; etc. (Dalla Negra, 1998)

Hoy en día en pleno siglo XXI podemos hablar de la decadencia de uno de los países hegemónicos que permaneció en la cúspide mundial por más de 70 años, y que fue el creador de un nuevo orden mundial surgido en 1945 a finales de la segunda guerra mundial, el coloso de norte América.

Estados Unidos mantenía hasta ese momento el poder económico y militar que no existía en ningún otro país y que no podía ser igualado. A diferencia de Europa, los Estados Unidos no sufrieron ningún daño causado por la devastación de la Guerra. Su economía no había sido afectada y era próspera. Esta nación era el proveedor mundial

del 50% de la manufactura y el 75% de las exportaciones. Su arsenal militar era inigualable y era el único poseedor de la bomba nuclear. (Pérez. 2012)

Al convertirse Estados Unidos en súper potencia Hegemónica del capitalismo, como anteriormente se mencionó, tuvo que pasar por etapas de involucramiento total en los asuntos internacionales, así como su prolongado ascenso después de la segunda guerra mundial y parte de la década de los noventas, todo este proceso de gloria y crecimiento fue mermado por las crisis que sacudieron al país en la década de los treinta, los setenta y parte de los ochentas. Lo esencial de esto es que Estados Unidos de América se encuentra sumido en un proceso de declive hegemónico de la cual difícil mente se recuperara. (Véase Figura 1)



Edición, "Ascenso y declive de estado unidos en la hegemonía mundial", problemas del desarrollo. Revista latino americana de economía, vol. 50, número 199, octubre - diciembre 1999 (Consultado el 22 de septiembre de 2020)

El 2001 resulta ser central en el proceso de declinación de la hegemonía absoluta de EUA, pues marca el fin de su fase de expansión económica; el ataque terrorista de septiembre de ese año fue un claro desafío a su hegemonía militar y la entrada de China a la OMC conformó en conjunto una serie de hechos históricos que marcaron el inicio del proceso de transición hegemónica. (Dabat; Leal, 2020)

Para ese año Estados Unidos ya contemplaba y había reconocido a China como un rival estratégico que lo orillo a implementar relaciones de cooperación para contener el rápido crecimiento tecnológico y de mercado de este país asiático. A su vez China entre los años 2008 y 2009 lanzo uno de los muchos proyectos geoestratégicos y políticos, ocultos bajo la manga, que le permitieron mantener su ventaja ante estados unidos y el mundo, los BRICS, este proyecto conformado por los países Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica le permitieron catapultarse hacia un creciente futuro de constante expansión económica.

Ante lo anterior, y a causa de la desesperada decisión de Estados Unidos para limitar el crecimiento del gigante asiático, China también puso en marcha decisiones que harían ver al país hegemónico en decadencia, su determinación por tomar el control del mundo, una de estas fue reducir la compra de bonos del Tesoro de Estados Unidos, otra activar la adquisición de empresas globales, y la más importante y ambiciosa de la cual se tratara esta investigación, lanzar a la luz la puesta en marcha del proyecto denominado “la Nueva Ruta de la Seda”.

Si bien, estas decisiones fueron desafiantes ante el viejo orden mundial, permitieron observar la vulnerabilidad que trae consigo la decadencia de los países hegemónicos ante los constantes movimientos geopolíticos.

“Estos movimientos son parte de la lucha por la reconfiguración del Orden Mundial que exacerbaban las reacciones imperiales de Estados Unidos y alimentan la guerra mundial híbrida y fragmentada y la disputa geopolítica.” (Dabat; Leal, 2020)

Como bien sabemos, ante una reconfiguración del orden mundial es necesario precisar que no se da de la noche a la mañana, es decir, es un proceso constante de cambio político, económico y social que permite el control total del mundo.

En la actualidad, China basada en un fuerte movimiento nacional y revolucionario, se ha convertido a pasos agigantados en una gran potencia, aprovechando su amplia mano de obra y sus recursos naturales para la generación de manufacturas, incrementando su presencia en el mundo a partir de una estrategia de exportaciones y de Inversión Extranjera Directa.

China emprendió un ascenso a partir de su planteamiento de "socialismo de mercado", resultado de un largo y complejo proceso de grandes pugnas internas que culminaron a mediados de los años setenta con el triunfo de la línea pragmática de industrialización moderna e integración al mercado mundial de Deng Xiaoping. El resultante fue una economía mixta dirigida por el Partido Comunista Chino, con un sector público dominante sobre múltiples tipos de empresa (estatales, transnacionales, mixtas, privadas, cooperativas, campesinas, municipales, etcétera) y a partir de 2001 una inserción competitiva en la globalización basada en el aprendizaje tecnológico y la innovación, que ha llevado a la emergencia tendencial de una nueva bipolaridad mundial y su consecuente crisis de la hegemonía estadounidense. (Dabat; Leal, 2020)

Dierckxsens en su libro “La Geopolítica de la crisis mundial” (2016) refiere que China a través de su reestructuración política, busco estratégicamente remontar mundialmente con su nueva política disciplinaria que adopto en cuestión de exportación, ahorro, superávit comercial e

inversión y que tomo fuerza de las alianzas estratégicas que le permitieron alcanzar poco a poco la expansión de sus proyectos económicos como el surgimiento de los BRICS y la Nueva Ruta de la Seda.

China en su carrera por la hegemonía mundial, en el año 2014 propone un proyecto con el que pretende ganar peso en su ascenso como potencia del mundo, denominado la Nueva Ruta de la Seda, a su vez dicho proyecto busca expandir una visión geoestratégica de mercado que le permitirán obtener a este país asiático beneficios económicos y comerciales, trayendo desarrollo económico en los países que integran el proyecto.

La Nueva Ruta de la Seda anunciada por el presidente Xi Jinping en noviembre de 2014, implica la creación de dos grandes rutas comerciales, una marítima y otra terrestre, que comenzarían en China, recorrerían Asia central, llegarían hasta el corazón de Europa e incluso conectarían con ciertos enclaves comerciales de África. Así, China invoca con este proyecto el espíritu de la antigua Ruta de la Seda, la legendaria ruta comercial por la que fluyó el comercio entre China y Europa a través de Asia central durante las dinastías Han y Tan, los tiempos más gloriosos de la China imperial, al tiempo que reafirma su vocación de restaurar su tradicional lugar como superpotencia. (Ramos, 2016)

La Nueva Ruta de la Seda es un ambicioso proyecto que no solo pretende realizar conexiones comerciales, sino que también es una visión multisectorial con trasfondo geopolítico, compuesto por acuerdos de infraestructura que supone la construcción de aeropuertos, puertos marítimos, carreteras, gasoductos y la ampliación del panorama energético, financiero.

Este proyecto es definido por algunos estudiosos del tema como el plan maestro chino que le permitirá ascender al poder mundial y es criticado por otros por considerarse un instrumento

de expansión y dominación más que un proyecto de desarrollo, así mismo es defendido por otros que consideran la oportunidad de adquirir una forma viable para el resurgimiento de las regiones olvidadas.

Con base en lo anterior, esta investigación se centrará en el trasfondo que la Nueva Ruta de la Seda trae consigo, para tratar de esclarecer las intenciones que china pretende para el mundo, analizando las condiciones en las que actualmente viven los países miembros de la ruta, y si en verdad este proyecto traerá consigo el bienestar mundial o solo es un proyecto geoestratégico de expansión y dominación que será perjudicial para el bienestar global.

## **CAPITULO I. REPUBLICA POPULAR CHINA**

### **1.1- La República popular China a partir de la segunda guerra mundial**

Desde una perspectiva histórica amplia, a partir de la Segunda Guerra Mundial se produjo una modificación profunda de la geopolítica, que consistió en que los dos centros del poder fueron los Estados Unidos y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. Durante la contienda fueron definitivamente desplazados los centros de poder anteriores, encabezados por Londres, Berlín y París, y detrás de ellos Roma. Ya no contaban Madrid ni Estambul. (Patiño, 2020)

China, siempre fue la cabeza de su propio sistema internacional, este país había dejado su lugar de líder después de que en 1894 perdiera una feroz guerra contra Japón y, a mitad del siglo, después de los estragos que dejó la segunda guerra mundial, volvió a sufrir un terrible derramamiento de sangre con el surgimiento de la guerra civil que culminó con la victoria del Partido Comunista Chino, liderado por Mao Zedong.

El planeta comenzaba a ser gobernado por políticas y acciones militares puestas en marcha por Washington y Moscú en 1946, las cuales dieron surgimiento de un nuevo orden mundial comandada por una dimensión formal, representada por las Naciones Unidas, y una informal, figurada en la Guerra Fría. Esta última, dio vida al orden internacional y permitió una geopolítica específica la cual dio fin en el año de 1991.

Para 1992, Washington surgía como el poder mundial al que muchos identificaron, como el nuevo orden mundial.

Por otra parte, casi 30 años después del término de la segunda guerra mundial La República Popular de China se fue transformando rápidamente, desde las reformas de gobierno

introducidas por Deng Xiaoping a partir de 1978, en una creciente potencia económica. China se reformó industrialmente, con cimientos fuertes basados en la industria y en el desarrollo científico derivado de la reforma Universitaria implantada en 1979, la cual tuvo como punto principal la implementación de los principales desarrollos científicos y tecnológicos mundiales.

A este crecimiento económico tan acelerado, China incorporo y apostó por una modernización militar, una diplomacia con visiones de expansión y un tradicional manejo de sus divisas y la recepción controlada de inversión extranjera directa.

En el año 2001, posteriormente a los atentados del 11 de septiembre a las torres gemelas, Estados Unidos inició una expansión global sin precedentes bajo la idea de que podría controlar los cambios y el rumbo político de Asia Central, a través de dos guerras, la de Afganistán, más enmarcada en la necesidad de una venganza rápida contra Al Qaeda, red terrorista protegida por el régimen de los talibanes, y la guerra de Irak, con la que pretendía mostrar una posible vía de democratización de Oriente Medio, abriéndole un camino de adhesión al mundo occidental, entre otras razones. (Patiño, 2020)

Si bien cabe mencionar que estas dos guerras fueron un fracaso estratégico y dejaron en claro que se había producido actividad del centro geopolítico de aquel momento hacia el mundo asiático.

En las últimas dos décadas el centro del desarrollo económico mundial se ha inclinado hacia el Asia del Pacífico junto con las rutas que hacen conexión con el Océano Índico concentrando a tres grandes economías del mundo, Japón, India y China.

A su vez, estas tres se encuentran entre los países que han adquirido una gran importancia en el desarrollo científico y la utilización de la tecnología en el planeta, así mismo, concentran la mayor población del mundo.

Con base en esa dinámica de desarrollo, China lanzó un proyecto de expansión de comercio y de influencia geopolítica llamada 'la Nueva Ruta de la Seda', el cual pretende a través de ferrocarriles, carreteras y puertos marítimos, realizar una red de interconexiones que podrán agilizar el intercambio y distribución de mercancías tomando como centro del proyecto a China. (Patiño, 2020)

Esta red de comercio ha permitido, además, darle un sentido global renovado a la modernización militar de ese país que, si bien no está a la par de los niveles y las capacidades de Estados Unidos, marcha aceleradamente a convertirse en un importante competidor estratégico.

## **2.2.- China, ventajas que permitieron su crecimiento y desarrollo**

Después de haber analizado exhaustivamente el comportamiento geopolítico de Estados Unidos y China desde el surgimiento y declive del primero, hasta los procesos históricos y aciertos del segundo, podemos Visualizar las ventajas que permitieron a China su crecimiento económico y su rápido desarrollo comercial y tecnológico. Pero a qué se debe este rápido crecimiento, quizá se deba a la mano de obra barata que existe en china, o el tamaño del país y su gran población de más de 1.300 millones de habitantes.

Cuando Deng Tsiao ping asumió el poder en China, en el año de 1978, tres años después de la muerte de Mao Tse Tung, el país venía creciendo a tasas elevadas, es decir con el 6 %

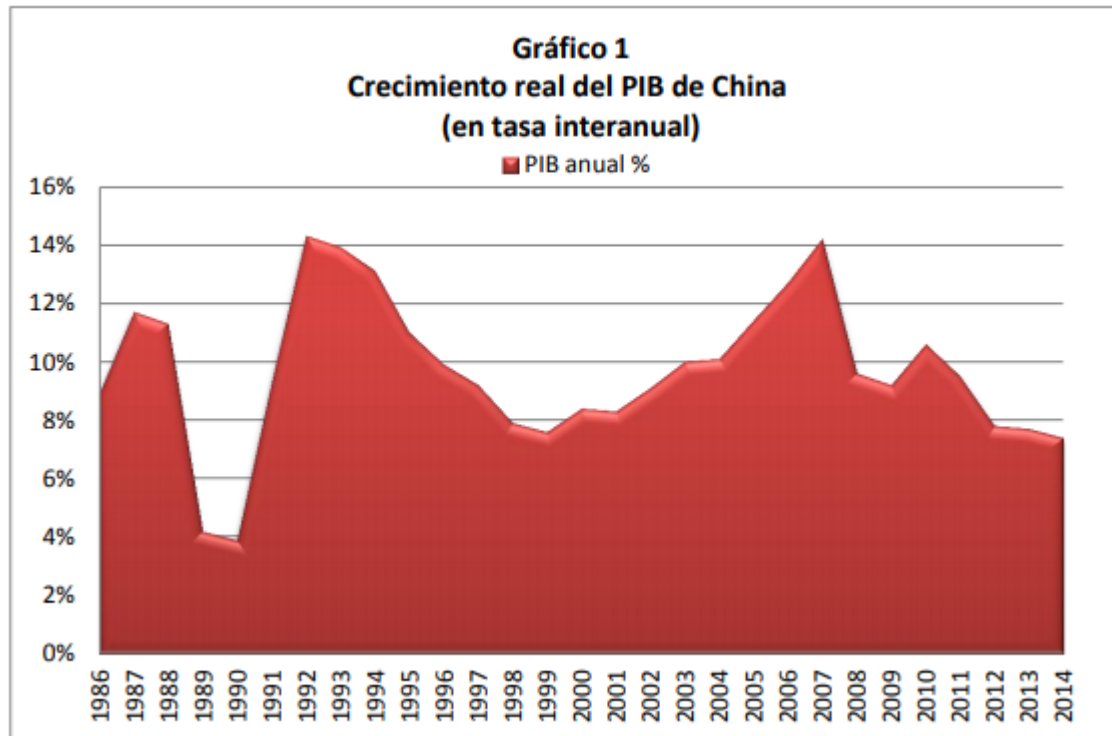
anual desde la revolución de 1949, además de tener propiedad social de los medios de producción volcada hacia adentro, con poco comercio exterior.

Los acuerdos geopolíticos con Estados Unidos que le permitieron el ingreso creciente a ese mercado, le abrió la puerta al proyecto de crecimiento hacia afuera, basado en las exportaciones industriales simples que en un inicio fueron textiles y de confecciones. El mismo esquema que tras la Segunda Guerra Mundial habían seguido, con gran éxito, las economías de Japón, Corea, Hong Kong, Taiwán y Singapur.

El tamaño de la reserva de mano de obra en campo era de tan grande que aun con más de treinta años de crecimiento, por sobre el 10 % anual, se podía mantener el flujo de campesinos a las ciudades, con crecimiento de los salarios lento en los primeros años. Aun hoy, la población rural en China rebasa más del 45 % de su población, la cual representaba 80 % de la población en 1975 durante la guerra civil. (Dell atorre, 2021)

Sin embargo, los dirigentes del Partido Comunista chino entendieron que la abundancia de mano de obra barata era la forma de arrancar el proceso de industrialización, pero que éste al hacerse más complejo iría encareciendo los salarios, a esto fueron adaptando las estrategias de desarrollo anticipándose a esa dinámica.

Durante los últimos 30 años se han conseguido unas espectaculares tasas de crecimiento económico. Desde el año 1980 la tasa del PIB se ha encontrado en torno a un 10% la mayoría de los años, estando solo 3 años por debajo del 7% (años 1981,1989 y 1990) y no estando en ninguno de los casos por debajo del 3%. (Echave, 2016)



Edición: El desarrollo económico de china, en línea:

<https://addi.ehu.es/bitstream/handle/10810/20629/TFG%20desarrollo%20economico%20de%20China%20Deposito.pdf?sequence=2&isAllowed=y> (Consultado el 19 de marzo de 2020)

La pregunta entonces es ¿a qué se debe ese crecimiento del PIB tan elevado y durante un periodo tan largo? La respuesta es clara y como ya se había mencionado anteriormente, es derivado de las reformas que se iniciaron en China tras la muerte de Mao Tse-Tung, que provocaron la liberalización de grandes zonas del país y crearon los cambios estructurales necesarios para un buen desarrollo económico a largo plazo.

Un elevado crecimiento económico en tan poco tiempo, ha dado a China una importancia considerable en el peso del PIB mundial. Si tenemos en cuenta su PIB en paridad del poder adquisitivo (ajustando las diferencias de precios), pasó del 3,4% en 1980 al 16,6% en 2014, lo que supone una impresionante evolución (Echave, 2016).

De hecho, en el año 2014 China superó a Estados Unidos como primera potencia mundial, en términos del PIB en paridad del poder adquisitivo, superando con su 16,6% al 15,9% de Estados Unidos.

En la actualidad China apuesta en sus proyectos, implementados y distribuidos estratégicamente para adquirir peso dentro del área comercial mundial.

## **CAPITULO II. LA ANTIGUA RUTA DE LA SEDA**

### **2.1.- Antecedentes históricos de la Antigua Ruta de la Seda**

La ruta de la seda fue una de las vías con mayor importancia durante la edad media, ya que, durante muchos años, los comerciantes principalmente de origen chino, transportaban mercancía que para la época era novedosa y de buena calidad, entre las que destacaban pieles, especias, té y seda, todo ello destinado al intercambio de oro, plata, lana y piedras preciosas.

La ruta recorría aproximadamente 4.000 kilómetros desde China al Este de Europa, cruzando por el Sur de Asia y el Próximo Oriente. Desde la ciudad china de Xi'an, pasaba por otras ciudades chinas como Lanzhou y Turphan, recorría algunas de las ciudades de Kazajstán, al Norte de Afganistán, como Tashkent, Samarkanda y Bukhara, para llegar a Teherán, Tabriz y Ankara, como antesala de su destino final, Constantinopla.  
(Ministerio de Educación Política Social y Deporte, 2020)

Dicho recorrido contribuyo al más grande flujo económico en la historia del mundo, y permitió que muchas de las pequeñas poblaciones que se encontraban en esta ruta se desarrollaran, culturalmente, tecnológicamente y políticamente, permitiéndoles estabilidad y un futuro prometedor.

A lo largo de esta gran franja de comercio antiguo Famosos navegantes como Zheng He, Marco Polo y Battuta provenientes de China, Italia y Marruecos, realizaron largos viajes que marcaron sus culturas. Así como innumerables viajeros que lograron la hazaña de cruzar largos desiertos, sabanas y empinadas cordilleras con caravanas de camellos, contribuyendo así a desarrollar vínculos de intercambio comercial y cultural entre Oriente y Occidente.



Edición, “La nueva ruta de la seda pasara por Irán” [En Línea] Real Instituto alcano, 21 de julio de 2017, Dirección URL: <https://blog.realinstitutoelcano.org/el-espectador-global-la-nueva-ruta-de-la-seda-pasara-por-iran/> (Consultado el día 04 de Octubre de 2020)

Al paso de los años, la Ruta de la Seda se fue extendiendo gradualmente. Así llegó a abarcar las regiones de El Valle del Nilo, del Tigris y del Éufrates, del Indo y del Ganges, del río Amarillo y del Yangtsé formando una línea de interconexión cultural. Los mercaderes distribuidos a lo largo de la franja comercial funcionaban como pequeños sistemas interrelacionados entre si para cumplir un fin común, el cual era el intercambio de mercancías.

Cabe destacar que el nombre “Ruta de la Seda” fue inventado por el geógrafo de origen alemán Ferdinand Freiherr von Richthofen, quien en el año 1877 lo utilizara por primera vez en su obra “Viejas y nuevas aproximaciones a la Ruta de la Seda”. La idea del nombre surgió debido a que la seda era la mercancía más comerciada que circulaba por dicha ruta, cuya fabricación era un secreto que solo los chinos poseían. (Higueras, 2015)

En consecuencia, mucho más que intercambio comercial, la ruta también fue causa de importantes innovaciones como la creación del dinero y fue una abundante fuente para el intercambio cultural, de información, conocimientos y creencias. A lo largo y ancho de estas vastas extensiones se activaron vasos comunicantes entre la civilización egipcia, babilónica, india y china, cuestión que amplió el margen de coexistencia entre distintas creencias como el budismo, el cristianismo y el islam.

Esta ruta existió como un espacio de intercambios de diferentes tipos desde el paleolítico, siendo un remanente de lo que fue la Ruta de jade, la cual existió hace 7000 años aproximadamente. Se cree que estos caminos surgen como resultado de la curiosidad del emperador chino Wu de la dinastía Han por las civilizaciones lejana, que poblaban las regiones occidentales. (Álvarez, 2018)

## **2.2- Surgimiento**

La Ruta de la Seda se originó en la dinastía Han occidental (206 a.C – 220 d. C.) El emperador Wu de la dinastía Han (200-114 a. C.) envió a Zhang Qian fuera de la región occidental. El comenzó desde la capital Chan Han (ahora Xi'an), a través de Gansu y Xinjiang, a Asia central, Asia occidental, y a la tierra de los países mediterráneos. La Ruta de la Seda, su papel original era transportar la seda producida en la antigua China. (Álvarez, 2018)

Es a base de la venta y distribución de la seda que se comenzaron a originar puntos de distribución comercial a lo largo de la línea comercial, lo cual permitió que las culturas en toda Eurasia se desarrollaran económica, tecnológica y culturalmente, propiciando que las religiones y sus ideologías se extendieran hacia el este y el oeste de la misma. Cabe mencionar que varios imperios como el Han, Tang y Yuan prosperaron gracias al comercio, pero durante

otras épocas, el comercio se detuvo debido a los constantes saqueos, robos y conflictos políticos.

La seda era para la época un objeto muy valioso ypreciado, tan valioso que su demanda era prospera en Asia Central y codiciada en Europa. Al surgimiento de la ruta de la seda la mercancía era pagadas con metales preciosos, pieles de animales y productos manufacturados en las regiones comerciales de la ruta.

Las telas de seda chinas eran mercancías ligeras y fáciles de transportar, además de ser un artículo de exportación muy valioso.

“Como dato relevante para el surgimiento de la ruta y su antigüedad, se sabe que se encontró seda en una tumba en Egipto que data de alrededor de 1070 a. C., lo que sugiere que incluso en esta época temprana, la seda se comercializaba en Eurasia.” (EcuRed.CU, 2014)

### **2.3- Apogeo**

Durante la era de la dinastía Han, comenzó el florecimiento de grandes caravanas de cientos de personas que viajaban hacia Chang Han y Occidente para la distribución de mercancías.

El comercio de la Ruta de la Seda comenzó de manera excelente a través de la misión de trabajo de Zhang Qian (200-114 a. C.). Originalmente, la gente en el Imperio Han (206 a. C.220 d. C.) intercambiaba seda dentro del imperio desde el interior hasta las fronteras occidentales, pero el comercio interno se vio obstaculizado por los ataques de pequeñas tribus nómadas en las caravanas comerciales. (Nélida, s, f)

Para proteger sus rutas comerciales internas, la corte de la dinastía Han enviaba tropas comandadas por el general Zhang Qian, el cual era enviado para construir relaciones con los estados de Asia Central y encontrar a sus antiguos aliados del pueblo Yuezhi.

A partir de Chang han, la capital de la dinastía Han occidental, y cruzando las vastas regiones occidentales, Zhang llegó a los importantes pequeños reinos de Loulan, Qiuzi y Yutian y estableció el comercio y relación con ellos, estas pequeñas expediciones permitieron relaciones políticas que beneficiaron el intercambio de mercancías entre estas poblaciones que al paso del tiempo lograron un gran apogeo por considerarse una ruta económica factible para el comercio.

Las expediciones fueron aún más lejos en Asia Central lo cual permitió que los nómadas comerciantes se establecieran y fundaran nuevos grupos que, gracias a la ruta de la seda crecieron y se desarrollaron, tal fue el caso de la región del Valle de Fergana quienes tuvieron un alto nivel de civilización, artesanía y riqueza. La gente del pueblo operaba una red comercial rica con India, el Cercano Oriente, Medio Oriente y los países del mundo antiguo.

Los comerciantes comenzaron a recorrer las rutas comerciales para llevar seda y cerámica a otras partes del mundo. El imperio Han importó cristalería y oro romano, platería de Persia y mucha plata, oro y piedras preciosas de los países de Asia Central, entre muchas otras importaciones.

El comercio en la Ruta de la Seda alcanzó su máximo esplendor durante la dinastía Yuan, cuando los mongoles promovieron el comercio en su enorme imperio que se extendía por Eurasia. Cabe mencionar como dato curioso que Genghis Khan conquistó todos los estados pequeños, unificando a China y construyendo un gran imperio bajo su gobierno.

Marco Polo (1254–1324) viajó a lo largo de la Ruta de la Seda visitando la capital de Yuan, Dadu (hoy Beijing). En su famoso libro sobre Oriente, menciona un pasaporte especial en forma de tablero que le fue emitido por el gobierno de Yuan a los comerciantes para proteger su comercio y libre circulación dentro del país. (Nélida, s, f)

También se dio otro trato preferencial a los comerciantes, y el comercio se disparó. La seda fue cambiada por medicinas, perfumes, esclavos y piedras preciosas.

#### **2.4- Declive**

Los cambios tecnológicos y los cambios políticos en el Imperio Ming y la producción europea de seda, porcelana y otros productos tradicionales de exportación causaron el declive de la Ruta de la Seda.

En la década de 1500, los barcos comerciales europeos navegaban regularmente por las aguas costeras del Imperio Ming, y a medida que los viajes por mar se volvieron más fáciles y más populares, el comercio a lo largo de la Ruta de la Seda disminuyó.

Al mismo tiempo, se hizo más difícil viajar por tierra debido a los bandidos que también surgieron con la ruta de la seda. El transporte de barcos fue más rápido y más económico debido a que no representaba tantos peligros en sus mercancías y les permitía transportar grandes cantidades de productos para su comercialización.

La conquista del Imperio Bizantino y el control Otomano de Asia occidental mantuvieron a Europa y los imperios de Ming y Qing separados de Occidente, y los viajes por tierra se volvieron peligrosos. Si bien el comercio de seda por pieles con los rusos al norte de la Ruta de la Seda original continuó, a fines del siglo XIV, el comercio y los viajes a lo largo de la ruta habían disminuido significativamente debido a la transportación marítima.

En la década de 1400, la política de la corte Ming detuvo el comercio de la Ruta de la Seda. Además, había menos demanda de seda y porcelana en Occidente porque estos producían para sí mismos. En la década de 1100, los italianos comenzaron a producir seda y textiles, y en la década de 1400, Lyon era un importante centro de producción de textiles de seda para el mercado europeo. En la década de 1700, los europeos también producían porcelana y una demanda interna parcialmente satisfecha. (Higueras, 2015)

Después de esto, algunas de las rutas de la Ruta de la Seda de Asia Central, especialmente aquellas en áreas de alta montaña en Tayikistán, Afganistán, China, Pakistán e India continuaron siendo utilizadas hasta principios del siglo XX.

Para 1939, los japoneses controlaban las aguas costeras chinas, y el gobierno de Kuomintang le pidió a la URSS que construyera una carretera de automóviles que coincidiera parcialmente con la ruta norte de la Ruta de la Seda. La carretera corría unos 3.000 kilómetros desde el ferrocarril Turquestán-Siberia (Turk-Sib) hasta Lanzhou.

En 1940, Gran Bretaña volvió a cerrar la Ruta de Birmania a China a instancias de Japón, y la Ruta de la Seda soviética se convirtió en la única vía por la cual China podía recibir ayuda del mundo exterior. De 1937 a 1941, los soviéticos entregaron armamentos y esto ayudó a los ejércitos Kuomintang y comunistas a sobrevivir. Después de 1945, el comercio marítimo revivió y los aviones también ayudaron a transportar mercancías.

## CAPITULO III. LA NUEVA RUTA DE LA SEDA

### 3.1- La Nueva Ruta de la Seda, el proyecto

El proyecto, anunciado por el presidente Xi Jinping en noviembre de 2013, implica la creación de dos grandes rutas comerciales, una marítima y otra terrestre, que comenzarían en China, recorrerían Asia central, llegarían hasta el corazón de Europa e incluso conectarían con ciertos enclaves comerciales de África. Así, China invoca con este proyecto el espíritu de la antigua Ruta de la Seda, la legendaria ruta comercial por la que fluyó el comercio entre China y Europa a través de Asia central durante las dinastías Han y Tan, los tiempos más gloriosos de la China imperial, al tiempo que reafirma su vocación de restaurar su tradicional lugar como superpotencia. (Ramos, 2016)

El proyecto también contempla la creación de infraestructuras que incluyen a 65 países con una población de 4.400 millones, es decir el 30 % del PBI mundial. China será el principal financiador de las obras en la mayoría de los países involucrados y para dar una idea de la magnitud, los acuerdos firmados sólo con Kazakstán alcanzan los 23.000 millones de dólares

Lo antes mencionado no solo es un ambicioso proyecto que pretende realizar conexiones comerciales, sino que también es una visión multisectorial con trasfondo geopolítico, compuesto por acuerdos de infra estructura que supone la construcción de aeropuertos, carreteras, puertos marítimos, gasoductos y la ampliación del panorama energético, financiero y tecnológico.

Por otra parte, la nueva ruta de la seda, considerada como el plan maestro chino, permitirá que este país ascienda al poder mundial, y traiga consigo grandes beneficios para las regiones miembros de este proyecto, de igual manera, existen especulaciones y críticas que vociferan

y aseguran que dicho proyecto puede ser considerado como un instrumento de dominación más que un proyecto de desarrollo, a la vez que es defendido por otros que consideran la oportunidad de adquirir una forma viable para el resurgimiento de las regiones olvidadas.

Adicionalmente, el presidente Xi Jinping planteó la necesidad de crear un marco legal y entorno institucional transparente y equitativo que promueva las inversiones y facilite el desarrollo económico y el bienestar social entre los países que conforman la ruta: “Lo que queremos crear es una gran familia que conviva en armonía. Lo que esperamos lograr es un nuevo modelo de cooperación ganar-ganar”. (Jinping, 2013)

Igualmente, el presidente Xi Jinping, anunció que China ha destinado \$ 124 mil millones para crear la nueva Ruta de la Seda. El objetivo es construir una colosal red de infraestructuras que facilite el transporte, el comercio, la integración monetaria y cooperación de los gobiernos para el bienestar de sus pueblos. La gran mayoría de los fondos serán invertidos en la red de infraestructura como columna vertebral para facilitar el tránsito de personas, el intercambio comercial y las relaciones diplomáticas entre más de 60 países en Asia, África y Europa.

La Nueva Ruta de la Seda involucrará a más del 65 % de la población y generará un tercio del PIB mundial. La propuesta tiene defensores y detractores. Para los críticos se trata de un plan del gigante asiático para expandir su influencia en el mundo y así poder convertirse en una superpotencia. Para sus partidarios, supone el inicio de nuevas relaciones de complementación y cooperación que ayudará a superar el malestar que dejó una etapa de la globalización que favoreció sobre todo a los países más poderosos.

Este megaproyecto está dirigido especialmente al transporte ferroviario y marítimo y, supondría una inversión total de unos 500.000 millones de dólares aportados por las propias reservas

chinas, diversos bancos y empresas públicas del país asiático y una gran variedad de inversores privados.

Los principales proyectos incluidos en el plan son un corredor comercial entre China y Pakistán, nuevas infraestructuras portuarias en Colombo o Sri Lanka, una conexión ferroviaria directa entre China y las principales capitales europeas y una mejor comunicación por tren entre países asiáticos, así como nuevos proyectos de transportes en Kenia, Etiopía y Yibuti.

En Europa destaca el proyecto para mejorar la vía del tren más largo del mundo, que une la ciudad china de Yiwu con Madrid, pasando por China, Kazajistán, Rusia, Bielorrusia, Polonia, Alemania, Francia y España. Además, se pretende mejorar tanto las rutas comerciales áreas como marítimas con las grandes ciudades europeas.

La parte de desarrollo de infraestructuras, con la dimensión colosal que implica, es sin embargo la parte más simple del ambicioso proyecto. La parte fundamental es cambiar la visión de los países involucrados respecto a China y entender el proyecto como un plan de desarrollo integral de toda la región involucrada, que incluye la integración financiera con la expansión de acuerdos de monedas sin utilización del dólar. Ello será reforzado con la internacionalización del Yuan en 2020. El proyecto será llevado adelante por el Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) y el Silk Road Fund y eventualmente por un mecanismo financiero administrado por la Shanghai Cooperation Organization. (Jinping, 2013)

Por último, recordemos que el proyecto antes mencionado, no es sólo el vehículo de exportación de mercaderías chinas a esos países, con llegada a Europa por dos vías (por tierra hasta Rotterdam, Holanda, y por mar hasta puertos italianos), sino que al mismo tiempo es un

acceso a fuentes de energéticas como el petróleo en Medio Oriente, entre otros de los objetivos geopolíticos del proyecto.

El objetivo geoestratégico es ofrecer el desarrollo económico, tecnológico y político a esas áreas y garantizar vías de acceso a los materiales críticos que pueden frenar su propio desarrollo, en especial el petróleo.

### **3.2.- Los seis Corredores de la Ruta de la Seda**

Dentro de este proyecto existen corredores que permitirán la interconexión entre países y la distribución de mercancías. El analista José Ricardo Báez González, miembro de la revista 100Years (2019), menciona que los corredores por lo que estará compuesto el proyecto chino son los siguientes:

#### a) Corredor económico China- Mongolia- Rusia

La idea del Corredor Económico China-Mongolia-Rusia (CMREC, según siglas en inglés) fue propuesta por China en septiembre de 2014 durante la primera reunión trilateral de los jefes de Estado respectivos en Dushanbe, capital de Tayikistán. El 23 de junio los tres países firmaron un plan de desarrollo sobre la propuesta, el primer plan de cooperación multilateral que formó parte en la Iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda.

El CMREC cuenta con dos arterias de tráfico claves: una se extiende desde la región china de Beijing-Tianjin-Hebei pasando por Hohhot con rumbo a Mongolia y Rusia; la otra va de Dalian, Shenyang, Changchun, Harbin y Manzhouli de China a la ciudad rusa de Chita.

Las siete áreas principales de cooperación incluyen: la infraestructura y la conexión del tráfico de mercancías, la construcción portuaria, los servicios de inspección y cuarentena de aduanas

y fronteras, la capacidad industrial y la inversión, el comercio, los intercambios culturales y entre pueblos, la protección ambiental y la cooperación con las regiones adyacentes. El transporte es el foco principal.

#### b) Nuevo enlace terrestre euroasiático

El nuevo enlace terrestre euroasiático (NELB, según siglas en inglés) es un nuevo pasillo que une el Pacífico y el Atlántico. A diferencia del enlace terrestre siberiano, que parte del puerto oriental ruso de Vladivostok, atraviesa Siberia para llegar a Moscú con rumbo a los países occidentales europeos, este "segundo" enlace terrestre se extiende desde las ciudades costeras chinas de Lianyungang y Rizhao a la urbe holandesa de Rotterdam y la belga de Amberes. La vía de 10.800 kilómetros de largo atraviesa Kazajistán, Rusia, Bielorrusia, Polonia y Alemania, y presta servicio a más de 30 países y regiones.

Hasta la fecha, varias rutas transcontinentales, que muestran el potencial de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, han entrado en servicio. Éstas incluyen la línea ferroviaria Chongqing-Xinjiang-Europa (que llega a la localidad alemana de Duisburg vía Polonia), la línea ferroviaria Chengdu-Xinjiang-Europa (que llega a Polonia) y el ferrocarril Yiwu-Xinjiang-Europa (que llega a Madrid). La construcción de carreteras relacionadas, líneas de transmisión eléctrica, y puertos se ha puesto en marcha de manera estable.

#### c) Corredor económico China-Asia Central-Asia Occidental

El corredor económico China-Asia Central-Asia Occidental (CCWAEC, según siglas en inglés) une China y la península arábiga. La vasta región que cubre generalmente sigue la trayectoria de la antigua Ruta de la Seda.

El corredor se inicia en la región autónoma Uigur de Xinjiang de China y atraviesa Asia Central antes de llegar al golfo Pérsico, el mar Mediterráneo y la península arábiga. La vía cruza cinco países de Asia Central (Kazajistán, Kirguizistán, Tayikistán, Uzbekistán y Turkmenistán) y 17 países y regiones en Asia Occidental (se incluye Irán, Arabia Saudí y Turquía).

#### d) Corredor económico China-Península Indochina

El corredor económico China-Península Indochina (CICPEC, según siglas en inglés) se extiende desde el delta del río de la Perla de China hacia el oeste a lo largo de la autopista Nanchong Guang'an y la vía ferroviaria de alta velocidad de Nanning Guangzhou vía Nanning y Pingxiang con rumbo a Hanói y Singapur.

Este corredor, que enlaza China con la Península Indochina y cruza el corazón de Vietnam, Laos, Camboya, Tailandia, Myanmar y Malasia, espera mejorar la cooperación de China con los países antes mencionados.

#### e) Corredor económico China-Pakistán

El corredor económico China-Pakistán fue propuesto por el primer ministro chino, Li Keqiang, durante una visita a Pakistán en 2013.

El corredor, que es de 3.000 kilómetros de largo, se inicia en la ciudad china de Kasgar y termina en la pakistaní de Gwadar, y conecta la Franja Económica de la Nueva Ruta de la Seda en el norte y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI en el sur. Es una red comercial de carreteras, vías ferroviarias, oleoductos y cables ópticos, y un proyecto principal bajo la Iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda.

#### f) Corredor económico Bangladesh-China-India-Myanmar

La propuesta del corredor económico Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIMEC, según siglas en inglés) fue presentada por China y la India durante una visita del primer ministro chino, Li Keqiang, a la India en mayo de 2013, con el fin de vincular sus dos enormes mercados y mejorar la conexión regional.

En diciembre de 2013, la primera reunión del grupo conjunto de trabajo del BCIMEC se celebró en Kunming, y todas las partes firmaron un plan de estudio conjunto, que llevó al establecimiento de un mecanismo para la cooperación entre los cuatro gobiernos.

La información mencionada fue publicada por la Editorial del Mundo Nuevo bajo la Administración Editorial de Lenguas Extranjeras de China.

### **3.3.- Beneficios del proyecto**

De todos los beneficios de este nuevo proyecto el más importante será sin duda la mejora de la red de transportes en Europa y Asia, con el consiguiente aumento de la competitividad de las economías implicadas. En este sentido, es importante recordar que la ruta de transporte de mercancías más convencional entre China y sus socios europeos es el trayecto marítimo Shanghái-Rotterdam, que actualmente lleva unos 36 días, mientras que la ruta terrestre Chongqing-Duisburg (Alemania) puede recorrerse en solo 16. Por lo tanto, puede esperarse que una mejora de estas comunicaciones por vía ferroviaria suponga un importante ahorro en costes logísticos, lo que podría repercutir en una mayor competitividad de las exportaciones chinas. (Caballero, 2017)

Por otra parte, la diversificación de las vías comerciales entre Oriente y Occidente podría aliviar los riesgos estratégicos derivados de concentrar el transporte de mercancías en muy pocas

rutas (como actualmente ocurre con el estrecho de Malaca), además de mejorar el acceso de muchos países subdesarrollados a los mercados internacionales. Todos estos factores podrían traducirse en un efecto multiplicador del comercio, facilitando la creación de economías de escala y la internacionalización de muchos procesos productivos.

Por último, las grandes inversiones proyectadas supondrían la creación de miles de puestos de trabajo y una fuerte inyección de capital en países cuyas tasas de crecimiento son aún insuficientes, mientras que sus empresas podrían beneficiarse de importantes contratos de licitación.

El titánico plan de transportes puede cambiar la economía mundial y encumbrar a China como hiperpotencia. Por tierra y por mar, de Asia a Europa, África y América Latina, la nueva Ruta de la Seda global tiene el potencial de transformar a su paso el pensamiento y la cultura.

Es bueno hacer referencia al hecho de que unos 2.300 años atrás, avezados mercaderes a lomos de camellos instauraron una vía, a través de Asia Central y Oriente Próximo, por la que intercambiar los productos de los dos extremos del continente euroasiático. Esta senda de las caravanas, que solo recibió el nombre de Ruta de la Seda en el siglo XIX, cuando hacía ya tiempo que había caído en desuso, permitió el florecimiento del comercio, la cultura y el descubrimiento de avances como el hierro fundido y el tejido de seda de Oriente o el vidrio de Occidente. (Caballero, 2017)

No obstante, a la ruta terrestre original, Pekín ha sumado una marítima con la que adentrarse por África y otra transoceánica con la que involucrar a Suramérica y conectar el Atlántico con el Pacífico a través de una línea ferroviaria. El conjunto de este titánico proyecto tiene el potencial de renovar el comercio, la industria, la innovación, el pensamiento y la cultura, al

igual que sucedió con la Ruta de la Seda. Su puesta en marcha alterará el mapa económico mundial.

En este contexto el presidente del Banco de China, Tian Guoli, destacó que solo las rutas terrestre y marítima afectan a 4.400 millones de personas y 65 países, lo que brinda “grandes oportunidades” para todos, incluida Europa. La UE, que es el principal socio comercial de Pekín, quiere coordinar esta estrategia con el Plan Juncker de reactivación económica y ha abierto las puertas a la inversión china, que en los cinco primeros meses de 2015 ha crecido un 367,8%. Pekín solo comenzó a invertir en el exterior en 2010

Lo que está cada vez más claro es que Estados Unidos está perdiendo influencia en Asia y, a medida que avance la Nueva Ruta de la Seda, los países que forman parte de esta nueva alianza fortalecerán sus lazos de cooperación entre si y serán cada vez más independientes de la influencia y dominio de las grandes corporaciones estadounidenses.

América Latina aún tiene pendiente su integración física y comercial, mas no cuenta con los cuantiosos recursos para la construcción de la infraestructura necesaria. Ante el desdén de los Estados Unidos hacia la región, los gobiernos y pueblos del continente pudiera priorizar sus intereses comunes y promover una iniciativa semejante a la nueva Ruta de la Seda. Con base en los principios de complementación y cooperación, y mucha capacidad de negociación, es posible propiciar acuerdos ganar-ganar con China que le abran paso a una nueva etapa del crecimiento económico y del desarrollo humano integral en Latinoamérica.

### 3.4.- Riesgos del proyecto

Sin embargo, no son pocas las dudas que se plantean en torno a la viabilidad de la iniciativa china. En primer lugar, los pocos detalles aportados sobre la financiación privada generan incertidumbre sobre la capacidad del gobierno chino para atraer inversores que hasta hoy han mostrado poco interés en proyectos similares. En este sentido no ayuda el reciente historial de fracasos, como el puerto inacabado de Hambantota (que dejó al gobierno de Sri Lanka con una deuda de unos 8.000 millones de dólares, casi un 10% de su PIB), los últimos proyectos ferroviarios en Myanmar y Laos (ambos en proceso de renegociación de las deudas contraídas) y la conexión por tren de alta velocidad entre Belgrado y Budapest (actualmente sometida a una investigación de la UE por presuntas irregularidades en la concesión de licitaciones). Todos estos proyectos también prometieron movilizar grandes inversiones, crear miles de puestos de trabajo y mejorar la competitividad de las economías regionales, pero sus beneficios económicos acabaron siendo muchos más modestos de lo esperado y su resultado más visible fue un aumento insostenible de la deuda. (Migueliche, 2019)

Existe además otro riesgo potencial sobre la viabilidad del proyecto, ligado al impacto de una mayor apertura comercial con China por parte de las economías regionales. Teniendo en cuenta que el principal objetivo es una mejora en la red de transportes, es lógico esperar la llegada de un mayor volumen de productos chinos (y con precios más competitivos) a los países implicados. Este aumento de la competencia quizás pueda tener un efecto menor en Europa (donde muchas industrias ya han sido deslocalizadas y las economías se dedican a actividades de mayor valor añadido), pero podría traer problemas a países que son competidores directos de China como India, cuyo gobierno ya ha expresado sus preocupaciones al respecto. Los potenciales riesgos irían ligados a una posible saturación de

los mercados locales y a la destrucción del tejido industrial, reduciendo a largo plazo el poder adquisitivo de los mismos consumidores a los que se pretendía llegar.

### **3.5- Las posibles dificultades de la nueva ruta de la seda**

Pero como todo proyecto no todo es miel sobre hojuelas, la nueva ruta de la seda no se salva de los posibles conflictos y dificultades que traería consigo su implementación.

A pesar de todo, amansar los recelos estadounidenses y europeos podría ser el menor de los problemas en el largo camino que el proyecto tiene por delante. La ruta atravesaría a uno de sus vecinos más conflictivos, Afganistán, a través de la región autónoma de Xinjiang. Esta es una de las más pobres del gigante asiático y una de las razones que azuzan el interés de China por la seguridad y el desarrollo afganos: la región, que vive con cierta frecuencia episodios de terrorismo y violencia debido a sus reclamaciones de independencia, no se beneficia de la mala situación en sus fronteras. Aunque ya dedica cuantiosas ayudas e inversión al país, la Ruta de la Seda supondría un impulso económico tanto para la reconstrucción de una economía más independiente en Afganistán como para aliviar la situación de Xinjiang y calmar sus aspiraciones separatistas. (Ramos, 2016)

Por otra parte, se habla de la inexperiencia de china a la hora de lidiar con conflictos extranjeros lo que de igual manera traería conflictos en la puesta en marcha de la ruta de la seda. No obstante, y a pesar de los contra tiempos previstos, sigue siendo un proyecto viable que permitirá el crecimiento y desarrollo de más un país.

Por otra parte, el tsunami que ha provocado la emergencia sanitaria del COVID-19 en todo el mundo va a tener un impacto muy significativo en la actitud de los países hacia el potencial de determinadas tecnologías en función de cómo resulte la comparación de

su actual ecosistema digital con el de las potencias tecnológicas de esta pandemia, Corea del Sur y China, principalmente. Sin embargo, la capacidad de influencia geopolítica del gigante asiático supera a la del vecino asiático al tener ya desplegada la mayor estrategia de diplomacia a través de las conexiones establecidas en la nueva Ruta de la Seda. De Oriente a Occidente, desde Asia hasta América Latina, pasando por Oriente Medio, África y Europa, la nueva Ruta de la Seda es la mayor iniciativa de infraestructuras mundial y, a su vez, la herramienta diseñada por China para desplegar diplomacia globalmente. (Li; Yanfei, 2020)

Dicho lo anterior y como se mencionó con antelación, china apuesta en su proyecto por la construcción de corredores económicos en los espacios terrestres y marítimos no solo en las antiguas regiones de la ruta de la seda, si no también busca ampliarla hasta Latinoamérica.

## **CAPITULO IV. LA NUEVA RUTA DE LA SEDA, PROYECTO DE EXPANSIÓN Y DOMINACIÓN**

### **4.1.- Análisis estratégico de la Nueva Ruta de la Seda**

En este futuro se puede observar que el gigante asiático está teniendo éxito en su transformación económica y está adquiriendo una notable influencia política global. Sobre todo, a través de sus proyectos como la Nueva Ruta de la Seda, los cuales pretenden articular el mundo de una forma diferente a la que se dio en el siglo XX.

Por lo tanto, sería, un desarrollo y crecimiento pacífico sin precedentes, pero el cual tendría distintos escenarios que posiblemente evidencian la visión de una estrategia de expansión convertida en proyectos salvadores.

Como primer escenario, el gigante asiático no estaría exento de desacuerdos con aquellos que consideran a China como un país que tiene ambición colonialista, y que protagoniza una expansión económica que puede derivar en la imposición de condicionantes políticos. Como segundo escenario, que se lleva proponiendo décadas y aún no se ha materializado, apunta a una crisis económica.

Con base en lo anterior, los datos que sustentan esta posibilidad son los siguientes, el crecimiento económico cerca del umbral en el que China no será capaz de crear los puestos de trabajo que requiere el proceso de migración urbana, la deuda de las familias tradicionalmente ahorradoras se está incrementando, es ya del 54% del PIB, y la inversión en bienes inmuebles deja de crecer y la vivienda comienza a perder valor en las ciudades de segundo orden. Suena conocido porque algunos de esos elementos desencadenaron la crisis estadounidense de 2007. (Aldama, 2020)

No obstante, a diferencia de lo que sucedió en Washington durante la crisis, el gobierno de Pekín tiene en su poder los mecanismos de la economía planificada para reducir el impacto negativo de esa coyuntura. Puede incrementar el gasto público y las inversiones en infraestructuras, y las empresas estatales son capaces de absorber cierta masa laboral para evitar que se expanda el descontento.

Eso último es vital porque la legitimidad del Partido Comunista reside, precisamente, en su capacidad para empujar al país hacia un futuro cada vez más próspero. En cualquier caso, una China herida por males económicos sería un lastre para todo el planeta y podría desencadenar una nueva crisis global.

#### **4.2.- Dominar el HEART LAND**

Antes de seguir con el texto es importante abordar un tema que, de ser puesto en marcha, posicionara automáticamente al país que logre dominar dicha teoría en la cima del mundo, el Heart Land.

Como es sabido los grandes cambios globales han permitido el desarrollo y la trascendencia de los países a nivel mundial, principalmente los que están en vías de desarrollo, permitiéndoles adquirir condiciones favorables para la implementación de estrategias económicas, políticas y sociales potenciando su presencia en el ámbito global. Precisamente es esta situación la que está repercutiendo y mermando la estrategia hegemónica de Norteamérica para seguir en la cabeza mundial.

En el texto de “La geopolítica del declive mundial de Estados Unidos” de Alfred W. McCoy (2015), menciona que Sir Halford Mackinder, precursor de la Geopolítica, sostuvo una teoría la cual menciona que el poder mundial no radica en solo controlar las vías marítimas

mundiales, sino en dominar simplemente una extensa masa de tierra que Mackinder denominó Eurasia.

Esta teoría permitió apartar la atención que el mundo tenía hacia Estados Unidos como principal dominador de territorios para colocar a Asia Central como región estratégica en el mundo. Esta situación permitió re conceptualizar y realizar un nuevo mapa que consiste en puntos estratégicos que permiten desarrollar y potencializar el poderío de quien logre dominar e interrelacionar estas regiones.

Este nuevo mapa estratégico muestra a África, Asia y Europa no como tres regiones separadas, sino como una sola región compuesta por el 60 % de la superficie terrestre, lo que Mackinder denominó como "HEART LAND".

El "HEART LAND", es una "región pivote" que se extiende desde el golfo Pérsico hasta el río Yangtzé en China, sigue siendo nada menos que el punto arquimédico del poder mundial futuro. "Quien gobierne el Corazón Continental dominará la Isla Mundial", resumió más adelante Mackinder. "Quien gobierne la Isla Mundial dominará el mundo". Más allá de la vasta masa de esa isla mundial, que conforma el 60% de la superficie terrestre del planeta, se encontraba un hemisferio de menor importancia cubierto de grandes océanos y unas pocas "islas más pequeñas" lejanas. Se refería, por supuesto, a Australia y las Américas. (McCoy, 2015).

Es importante entender el nuevo sentido y la trascendencia de los grandes cambios globales que se han ido suscitando, y que han permitido a Eurasia desarrollarse. Esta situación está repercutiendo y mermando la estrategia hegemónica de Norteamérica para dominar al mundo.

Ante lo anterior se logra observar la importancia que tiene el proyecto la Nueva Ruta de la Seda implementado por China, sobre el comercio y la economía mundial, ya que busca a través

de la articulación de países miembros, fortalecer su mecanismo de producción y expansión, económico, político y militar, lo que le permitirán situarse en la cabeza del mundo, no obstante, y al contrario de Estados Unidos, su proyecto flexible está diseñado para beneficiar el desarrollo de los países involucrados, haciendo mención que dicho proyecto no pretende someter o amenazar militarmente a nadie.

Cabe mencionar que en esta investigación se han encontrado contradicciones en los argumentos de ser un proyecto flexible, impulsor del desarrollo y de crecimiento económico, lo cual ha puesto a países como: el puerto del Pireo en Grecia, el puerto de Camboya y Kasgar en desventaja frente a china y su proyecto antes mencionado, ya que ha repercutido gravemente en el desarrollo económico de su población, tema del cual se hablara más adelante.

Retomando la investigación, se hace mención que China está poniendo toda la carne en el asador por dominar el Heart Land, curiosamente situado a través de la antigua ruta de la seda, quizá a sabiendas y como lo menciona Mackinder de que, quien gobierne el Corazón Continental dominará la Isla Mundial y quien gobierne la Isla Mundial dominará el mundo.

Por consiguiente, cada vez que una práctica humana se instala en un determinado espacio, no sólo se está produciendo territorio, con todo lo que ello implica de apropiación física o material y de producción simbólica, sino que además está localizando, situando determinados intereses y estrategias de poder, a través de dichas prácticas. (Rodríguez, 2006)

China actualmente sigue un proceso de cambio y reestructuración Global, actualmente está siguiendo un proceso riguroso por desplazar el Dólar como moneda mundial, apostando por el acopio de reservas de oro e instaurando bancos de distribución regional para promover el

desarrollo de su propia moneda, el Yuan. Esta acción les está permitiendo el acceso a los mercados capitales, permitiendo protegerse de las garras financieras de Estados Unidos.

#### **4.3.- 5G. La ruta de la seda digital, herramienta de expansión hacia los mercados**

La base fundamental en esta nueva era, o dicho por algunos investigadores, de la cuarta revolución industrial, son las nuevas tecnologías en las cuales China ha sido el mayor participante de los desarrollos y proyectos que moverán la economía mundial en un futuro no muy lejano.

Durante mucho tiempo china ha sido el actor principal en cuestión de manufactura y exportación de productos y utensilios de uso básico a nivel mundial, pero en la actualidad China a través de su desarrollo tecnológico se ha posicionado dentro de los primeros lugares, lo cual le permitirá pasar de liderar el mercado nacional a dominar el ecosistema tecnológico mundial. En este sentido, el proyecto de expansión o ruta de la seda Digital pasara a ser la herramienta principal de expansión hacia los mercados internacionales.

En este esquema, los titanes tecnológicos chinos están desempeñando un papel fundamental, convirtiéndose en promotores de la digitalización de los procesos productivos, impulsando el desarrollo de un nuevo modelo de economía digital que ya suponía el 34,8 % del PIB1 de China en 2018. China deja atrás su desarrollo basado en manufactura para afrontar una nueva etapa basada en innovación. Un proceso de transición del Made in China al Designed in China participando activamente del registro de patentes que le permiten ser promotor de innovación tecnológica propia y reducir su dependencia de las potencias extranjeras. (People, 2018)

La metamorfosis de China en potencia desarrolladora, capaz de sustentar la generación de red 5G, ha propiciado un conflicto con Estados Unidos quien mundialmente es potencia en estándares de innovación. El surgimiento de la guerra comercial, cuyas principales causas de

rivalidad son las cuestiones tecnológicas, correspondientes a Huawei quien se posiciona como un excelente proveedor de servicios de telecomunicaciones de redes 5G (Figura 1) sobre la cual se sustentarán las capacidades que aportarán la Inteligencia Artificial (IA), el Internet de las Cosas (IoT), la robótica y el cloud computing para generar nuevos modelos de negocio.

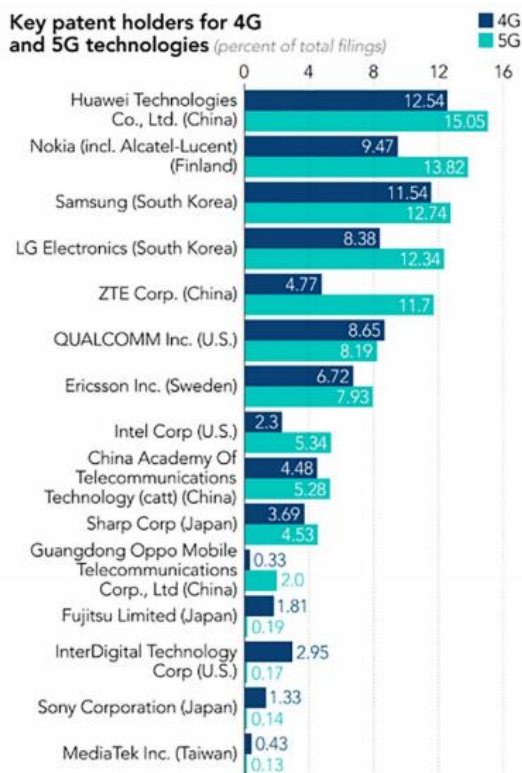


Figura 1. Principales titulares de patentes de tecnología 4G y 5G. Fuente: Asian Nikkei.

Las acusaciones, todavía sin confirmar, de posibles puertas traseras en dispositivos Huawei que puedan suponer un problema de ciberseguridad son parte de la campaña iniciada por Washington para alinear a sus socios en la estrategia de no desplegar 5G con tecnología china, siendo Europa el campo de juego donde se mide la supremacía de ambas potencias. El enfrentamiento entre el lobby norteamericano y la diplomacia china tiene a Europa dividida por el 5G2, mientras destaca el apoyo a Huawei de aquellos países adheridos a la nueva Ruta de la Seda, y varios de los que participan con China en el mecanismo 17+1. (Parras, 2020)

Los países europeos se convierten así en game changers de la geopolítica actual, en un complicado escenario donde aquel país que retrase el despliegue de las redes 5G dilatará la capacidad de monetizar el crecimiento económico que supone la aplicación de las nuevas tecnologías.

De ahí que, una vez controlada la crisis sanitaria provocada por el COVID-19, China haya anunciado la reanudación de los despliegues 5G justo el mismo día en el que el país comunicaba la finalización del período de cuarentena, dando muestra del carácter prioritario de esta tecnología para su futuro desarrollo económico.

#### **4.4.- Análisis, El puerto de Pireo, Grecia y la Nueva Ruta de la Seda como proyecto de imposición.**

Durante mucho tiempo el proyecto la nueva ruta de la seda, fue denominado el proyecto que traería consigo el desarrollo y el crecimiento económico dentro de los países que forman parte del mismo, pero tras el desarrollo de esta investigación, se observaron y analizaron diversos factores que posicionaron a China, desde el punto de vista crítico, como un país con el único objetivo de expandir su hegemonía comercial por el mundo y dominar e imponer reglas en los países que vieron en China la oportunidad de crecer y desarrollarse.

Hoy en día, estos países solo han sufrido transformaciones que de alguna manera le han permitido modernizarse y potencializar su economía, pero no han sido exentos de las consecuencias que el proyecto trae consigo al momento de implementarse en las regiones trazadas a lo largo de la ruta.

Así mismo, China ha respetado los acuerdos que fueron tratados al momento de firmar los pactos de desarrollo, pero no se ha responsabilizado por los cambios negativos que trae

consigo la implementación de sus políticas de desarrollo, violando incluso los derechos humanos de los trabajadores y orillándolos a cambiar su modo de vida e incluso su cultura para encajar dentro de la modernización que vocifera el proyecto la Nueva ruta de la seda. A su vez, las poblaciones son quienes están viviendo una situación de desplazamiento cultural, político y económico por parte del gigante asiático, el cual está causando estragos en el nivel de vida de las poblaciones por la implementación de políticas de desarrollo, que no están beneficiando del todo a los pobladores, si no únicamente a China y su gente.

Dado lo anterior, un ejemplo claro de estos cambios que se han dado es el puerto de Pireo en Grecia, el cual tras la crisis económica que sufrió en el año 2008, dio paso a firmar contratos con China y su proyecto para concesionar el puerto de Pireo y generar ganancia que le permitirían pagar su deuda con la Unión Europea.

Dicha concesión fue firmada el 25 de noviembre del año 2008 y fue otorgado a la empresa Piraeu Container Terminal S.A. (SEP S.A.) como concesionaria para la operación, ampliación y gestión de los muelles II y III durante un periodo de 35 años. La SEP S.A. es una compañía constituida en Grecia como subsidiaria de COSCO PACIFIC LIMITED. (PPA S.A., 2019)

Cabe mencionar que el Puerto del Pireo es el mayor puerto marítimo de Grecia y, por tanto, uno de los mayores puertos en la cuenca del mar Mediterráneo, y uno de los diez mayores puertos de contenedores de Europa. El puerto es también uno de los principales creadores de puestos de trabajo en la región, con más de 1.500 empleos que provén servicios a más de 24.000 buques cada año. El puerto de El Pireo ha sido el puerto de Atenas desde la Antigüedad. Es donde antiguamente se hacían las exportaciones e importaciones de los griegos.

Dicho lo anterior y retomando el tema, se hace mención que el gigante naviero chino Cosco, aprovecho la crisis por la que estaba pasando Grecia en el 2008 para ofrecer su ayuda y prometer crecimiento y desarrollo en el puerto más importante y estratégico en la ruta de la seda el cual es la imagen del mayor puerto griego. Ya que este en un nodo geoestratégico que conecta África, Asia y Europa.

La expansión y desarrollo de los tres muelles que conforman la terminal de contenedores estuvo marcada por la influencia de factores tanto nacionales como regionales. A pesar de que su construcción tuvo lugar desde la década de los setenta, la gestión estatal no logro aprovechar el potencial operativo de los muelles I y II y tuvo que otorgar a concesión la totalidad de la construcción del muelle III. Esta situación se agravaría con la crisis financiera que sufriría Grecia en 2008 culminando con la venta de su mayoría accionaria. (Edición, 2019)



Edición, "Pireaus rompe un nuevo récord, el segundo puerto de contenedores más grande del Mediterráneo" [En Línea] Grecia, Greek Travel Page Headlines, 07 de febrero de 2019, Dirección URL: <https://portalportuario.cl/grecia-puerto-del-pireo-se-convierte-en-el-segundo-mas-grande-del-mediterraneo> (Consultado el 20 de Diciembre de 2020)

La conexión de la terminal con las carreteras lograda en 2013 impulsó de forma significativa la transformación de El Pireo en un centro logístico y de tránsito clave para el creciente comercio entre Asia y Europa, en el contexto de la iniciativa de la nueva ruta de la seda.

De esa misma manera, importantes compañías como HP, Sony, ZTE y Huawei eligieron el puerto griego como su entrada a Europa para ahorrar tiempo y dinero en la distribución de sus productos.

Reflejados en el aumento de las ventas registradas por empresas como Sony (4.8 %), Huawei (14.6%) y ZTE (4.4 %) de productos principalmente enfocados en dispositivos electrónicos y aparatos celulares. Estas ventas se concentran en Reino Unido, Alemania, Italia, Francia y España por lo que es de vital importancia para las empresas chinas y japonesas consolidar corredores logísticos que otorguen un acceso rápido y barato a la región. (Kantar World Panel Comtech, 2017)

Tras la privatización del puerto de Pireo, el investigador del Instituto conservador de Investigación Eliamep, George Tzogopoulos, en una entrevista realizada por el canal DW alemán, menciona que el puerto ha estado incrementando su producción a medida de que fue Privatizado y puesto en las manos de COSCO, no obstante los únicos que no están siendo beneficiados, son los trabajadores Griegos del puerto, debido a que las nuevas normas de trabajo implantadas por la nueva concesionaria China, los ha orillado a quedarse sin los beneficios de los sindicatos, abriéndole paso a la subcontratación.

Esto a generado gran incertidumbre entre los trabajadores del puerto, ya que COSCO llevo con nuevas políticas de trabajo, despojándolos de beneficios como un horario de trabajo adecuado, aumentando jornadas dobles debido a la escasez de personal,

eliminando las pensiones y utilizando contratos temporales a través de out sourcing y la creación de nuevos puestos de trabajo, ninguno con la misma seguridad social de los antiguos empleos.

Indagando en esta problemática, se encontró un testimonio en una entrevista elaborada por Linda Viereke, reportera de Zona Docu de Alemania(2020) , en la cual al entrevista al líder sindical de trabajadores del puerto de Pireo, Giorgio Gogo, menciona lo siguiente: *“la privatización del Puerto de Pireo fue un error estratégico debido a que les quitaron su seguridad social la cual es importante para las familias de los trabajadores Griegos que trabajan en el puerto, además de no podemos pensionarnos, el modelo de trabajo original de trabajo fijo ha sido sustituido por las subcontratación y los empleos temporales, dejándonos a la deriva y en un limbo en donde no se crean más empleos, donde las ganancias solo son para el Propietario Chino y quienes solo traen gente de china para ocupar los nuevos puestos.”*

Visto en lo anterior, se logra observar la maniobra China por apoderarse y aprovecharse de las situaciones amargas de los países, en este caso fue El puerto de Pireo en Grecia, quien al entrar en una crisis económica se vio obligado a aceptar los acuerdos con China para generar recursos y sobre ponerse a dicha crisis económica que la afecto en el 2008.

No obstante, al entrar la concesionaria COSCO con nuevas políticas de trabajo, afecto al personal griego, quienes están luchando, mediante los sindicatos sobrevivientes por un trabajo digno y mejores prestaciones donde las ganancias solo son para la elite al mando del Puerto. De esa manera los trabajadores griegos han sido desplazados por

trabajadores chinos quienes se han posicionado en los nuevos puestos de trabajo y quienes en un futuro no muy lejano acabarían por ser mayoría en el puerto de Pireo.

#### **4.5.- Análisis puerto de Sihanoukville Camboya y la nueva ruta de la seda como proyecto de expansión y corrupción.**

La corrupción se refiere a los actos delictivos cometidos por funcionarios y autoridades públicas que abusan de su poder e influyen a realizar un mal uso intencional de los recursos financieros y humanos a los que tienen acceso, anticipando sus intereses personales o los de sus allegados, para conseguir una ventaja ilegítima generalmente de forma secreta y privada. (Ramírez; Ramírez, 2015)

La corrupción es algo con lo que siempre hemos convivido, solo que antes no se podía mostrar a la sociedad, ya que, al no poder probarse, no podía condenarse. Con la llegada de las nuevas tecnologías y la globalización, la comunicación y los medios periodísticos han tomado una gran fuerza, llevando la información a cualquier rincón del planeta en cuestión de segundos.

Esta globalización ha permitido que las personas posean información detallada de los hechos que ocurren al momento, así como destapar y probar muchas acusaciones que anteriormente, no podían hacerse. Esto ha llevado a los gobernantes a reducir sus índices de corrupción o, al menos, cambiar el modelo corruptivo, pues correrían el riesgo de ser sorprendidos.

La corrupción tiene un alto grado de impacto en la economía de un país, pese a que existen países en los que sus índices de corrupción reflejan un Estado limpio y transparente, no podemos hablar de transparencia total, pues una simple adjudicación de un proyecto público a una empresa privada, sin haber pasado previamente por concurso, ya representa un acto de corrupción.

China en su ardua carrera por expandir su mercado a través de la ya antes mencionada nueva ruta de la seda, ha promovido el fortalecimiento y cooperación de desarrollo económico en los países miembros de la ruta, no obstante ha iniciado una cobertura total en la construcción y modernización de los espacios destinados a incrementar y generar ganancias que durante esta investigación, permitió observar otra de sus máscaras detrás del proyecto de la ruta de la seda y es expandir su mercado a como dé lugar sin importar el desarrollo de la población del país al que está invirtiendo y su dominio en las áreas que le conlleven a crecer y ganar.

Tal es el caso de Sihanoukville en Camboya donde el presidente Xi Jinping y el primer ministro de Camboya Hun Sen, promovieron un acuerdo en el que se establecía la cooperación bilateral en el marco de las iniciativas de modernización e inversión China que trae consigo la Nueva ruta de la seda.

Los dos países intensificaran la cooperación en la interconectividad de infraestructuras en el marco de las iniciativas de la Franja Económica de la Ruta de la Seda del Siglo XXI, así como mantener la operación adecuada de la Zona Económica Especial del Puerto Sihanoukville.

Camboya espera que la cooperación bilateral bajo las iniciativas propuestas por China impulse la construcción de infraestructura hidráulica y del transporte aéreo, y se pueda extender a otros terrenos como salud, agricultura y mitigación de desastres.

Como anteriormente se había observado con el puerto de Pireo en Grecia, nuevamente China se aprovecha de la situación de los países para proponer contratos de desarrollo que le permitirán dominar la región sin utilizar la fuerza.

En Camboya, el puerto de Sihanoukville es un claro ejemplo de la invasión de los chinos sobre las playas turísticas, las cuales, en los últimos años, han recibido en su mayoría la visita de

gente proveniente de china. En una entrevista realizada por la DW alemana (2020) a un lugareño camboyano de nombre Shianyanu Bizna, refiere lo siguiente: *“Los chinos han estado poco a poco posicionándose de la ciudad, quienes se han comenzado a comportar como los dueños del lugar a sabiendas que su gobierno está invirtiendo en la modernización comercial de la región. China ha comenzado la remodelación de Sihanoukville, y los que se ocupan de ello son trabajadores de china, sin contratar a los pobladores del lugar. Las constructoras chinas traen consigo su propios diseños y planos de las zonas adquiridas por China, por mencionar los materiales que son traídos desde china al lugar de construcción, acciones que no están generando ganancias en la región y que no están siendo regulados por el Estado.”*

Esto da veracidad con la entrevista echa al analista político Camboyano Bhanarek Zhiang, en una entrevista para el documental La Nueva Ruta de la seda de China a Pakistán (2020), quien refiere lo siguiente: *“Los inversionistas chinos están sobornando a las autoridades para otorgarles permisos, lo cual es un crimen donde se involucra la corrupción del Estado, y que ha permitido abrir las puertas a los Inversionistas chinos y competir las licitaciones en las cuales no existe transparencia, especialmente en los megaproyectos que China está implementando en dicha región con la nueva ruta de la seda, refiriendo que como camboyanos sabemos muy poco de lo que está sucediendo con China en nuestro país.”*

Con lo expuesto anteriormente, podemos observar que el proyecto de la nueva ruta de la seda, no es completamente un proyecto que se basa en las buenas acciones y acuerdos que busca dar a conocer, sino que también ha implementado la corrupción para lograr sus objetivos y ha aprovechado las debilidades de los países para realizar y firmar acuerdos de inversión que prometen desarrollo para el país y sus pobladores.

#### 4.6.- Análisis Kasgar, los Uigur y la Nueva Ruta de la Seda

Kasgar es una Ciudad- Oasis en la Región Autónoma Uigur de Sinkiang en la República Popular China. Situada al oeste del desierto de Taklamakán, a los pies de las montañas de Tian Shan y a orillas del río al que da nombre, río Kasgar, la ciudad está a una altura de 1290 metros sobre el nivel del mar. Es una Ciudad- Municipio bajo la administración de la prefectura de Kasgar. (De Xaxas, 2019)

Kasgar se encuentra en el cruce entre las rutas que provienen del valle del Amu Daria, Kokand y Samarcanda, Almaty, Aksu y Jotán, lo que ha convertido a la ciudad en un importante centro político y comercial casi desde su fundación.



Edición, "Kasgar" [En Línea] Wikipedia la enciclopedia libre, 03 de febrero de 2020, Dirección URL: <https://es.wikipedia.org/wiki/Kasgar> (Consultado el 20 de diciembre de 2020)

A unos 200 kilómetros al oeste de la actual ciudad, justo en la frontera con Kirguistán, pasaba la antigua Ruta de la Seda. La autopista del Karakórum une Islamabad, la capital de Pakistán, con Kasgar, atravesando el paso Khunjerab.

Kasgar tiene una importante comunidad musulmana debida a la destacada presencia de Uigures. En la ciudad se celebra cada domingo un importante mercado al que asisten numerosos agricultores y ganaderos de la zona.

“La histórica ciudad comercial de la región autónoma de Xinjiang, en el noroeste de China, ha sido el corazón de la civilización Uigur, un grupo étnico turco, durante siglos.” (De Xaxà, 2019)

Kasgar es ampliamente considerada como la ciudad islámica mejor conservada de Asia central. Sin embargo, durante años, la herencia de la ciudad vieja y la cultura Uigur en general se han visto amenazadas a medida que Pekín ejerce el control, y su proyecto de la Nueva Ruta de la Seda ha puesto en peligro su cultura, ya que ha destruido gran parte de las construcciones antiguas para darle paso a la modernización de la región, invirtiendo miles de millones de dólares en su desarrollo y aplicando estrictas medidas enérgicas contra la religión y las tradiciones.

Kasgar es la ciudad más occidental de China. La región comparte fronteras con Afganistán, Kazajstán, Mongolia y Rusia. Durante más de 1.000 años, Kasgar fue una ciudad oasis en la antigua Ruta de la Seda, que sirvió de cruce de caminos en la ruta que unía el Mediterráneo con Asia

Los Uigures son el grupo étnico más grande de la región, con casi 10 millones de musulmanes Uigures que viven en Kasgar. A principios del siglo XX, el grupo obtuvo la independencia por un breve tiempo, pero la región quedó bajo el control de la China comunista en 1949.

Los Uigures creen que su idioma, religión y cultura tradicionales se ven amenazados por las restricciones impuestas por Beijing y el impacto del creciente asentamiento chino con la aplicación del proyecto de la Nueva Ruta de la Seda. El conflicto ha plagado a la región durante décadas, con levantamientos antigubernamentales, disturbios y ataques terroristas. (Guowen, s.f)

Kasgar es una región clave en la iniciativa la nueva ruta de la seda de Beijing que unirá a China con el este y el oeste. Este enorme proyecto de infraestructura conectara a Asia, Oriente Medio, Europa y África, por ello la enorme importancia de China por modernizar esa región.

Ante lo anterior, nuevamente surgen expectativas negativas sobre los beneficios que el proyecto de la nueva ruta de la seda trae consigo, debido a que, en realidad, beneficia a los actores que se encuentran frente al proyecto o bien frente a los Estados, y no a las poblaciones quienes son las que, en estos contextos, sufren de la marginación y el olvido de sus Países, estos últimos, segados por la modernización y la activación de corredores económicos que les generen riquezas.

Esto puede ser contraproducente para el futuro del Siglo XXI, ya que el proyecto la nueva ruta de la seda, trae consigo una máscara la cual, al caerse, dejará ver el verdadero rostro de China y cuando el mundo quiera despertar, ya será demasiado tarde.

#### **4.7.- La Nueva Ruta de la Seda y América Latina**

No es la primera vez que China muestra interés en proyectos de inversión vinculados a infraestructuras ferroviarias en América Latina. En Venezuela, el ferrocarril Tinaco-Anaco se construyó por la empresa China Railway Engineering Corporation con una inversión estimada en 7.5 millones de dólares. A mediados

de 2014, la corporación China South Railway ganó la licitación para modernizar el entramado ferroviario de Belgrano Cargas en Argentina. (Noyola, 2015)

No obstante, recordemos que la gran Influencia de Estados Unidos se encuentra distribuida a lo largo y ancho de América Latina, donde en la mayor parte de las regiones predomina el transporte terrestre implantadas por las automotrices Norte Americanas y europeas desde finales de los años 50`s y que han representado un obstáculo para China debido a que la gran mayoría de exportaciones hacia ese país, es movilizado antes de zarpar por el pacifico en vías terrestres, retrasando la mercancía hasta 30 días propiciando perdidas y aumentando los costos de exportación.

Mientras tanto, con el objetivo de ayudar a los países asociados al BRICS, el primer ministro de china en su visita a Brasil, aprobó la compra de aviones, así mismo la construcción de un parque industrial automotriz y la extensión de un crédito a la minera denominada "Vale" Por 4 millones de dólares permitiendo un respiro ante el bajo crecimiento del producto interno bruto en ese país.

Una vez puesta en marcha, la Ruta de la Seda permitirá a los empresarios brasileños disminuir los costos de exportar granos a China en aproximadamente 30 dólares por tonelada. En una primera fase, se estima que el tren interoceánico podrá transportar 21 millones de toneladas entre los puertos de ILO (Perú) y Acu (Brasil). Ya en una segunda fase, se prevé que cuente con una capacidad de almacenamiento de hasta 35 millones de toneladas. (Noyola, 2015)

Ante lo anterior se logra observar la importancia del proyecto de la nueva ruta de la seda sobre el comercio y la economía mundial, ya que busca a través de las alianzas fortalecer su mecanismo de producción y desarrollo, económico, político y militar, lo que le permitirán

situarse en la cabeza del mundo, no obstante, y al contrario de Estados Unidos, su proyecto permitiría el desarrollo de los países involucrados, sin que hasta el momento se encuentren sometidos o amenazados militarmente.

China está poniendo toda la carne en el asador por dominar el Heart Land, curiosamente situado a través de la antigua ruta de la seda, quizá a sabiendas y como lo menciona Mackinder de que, quien gobierne el Corazón Continental dominará la Isla Mundial y quien gobierne la Isla Mundial dominará el mundo.

Para finalizar ¿Sería viable que América Latina se uniera al proyecto de la nueva ruta de la seda? ¿Traería beneficios? ¿O Simplemente sería un sueño utópico que permitiría mejorar el desarrollo económico, tecnológico y político de esta región? Ante la gran influencia estadounidense en América Latina y el mundo, el sueño chino de posicionarse como potencia mundial no está muy lejos de hacerse realidad, no obstante, la decadencia del actual país hegemónico no sedera tan fácilmente el poder, y pondrá en práctica artimañas que obstaculicen el ascenso chino ante el mundo.

## Conclusión

Como hemos observado a lo largo de esta investigación, China a través del tiempo se ha posicionado en unos de los primeros lugares en el mundo, desplazando a Estados Unidos, y proponiendo nuevas ideas y conceptos que están transformando la manera de ver a la geopolítica.

Durante su proceso de transformación, China en la actualidad se ha convertido en un actor con ideas de expansión geopolíticas y geoestratégica que le han permitido poner en marcha proyectos, que benefician el desarrollo económico, político y cultural de las regiones miembros de esta ruta estratégica, que le ha permitido posicionarse poco a poco como uno de los países hegemónicos del siglo XXI.

Así mismo, la visión de expansión y dominio disfrazada de buenas acciones, están siendo analizadas debido a que, hasta este momento, se ha llegado a la conclusión de que este proyecto únicamente beneficia a un pequeño sector de la elite política de los países, y ha olvidado nuevamente a las poblaciones, las cuales, a partir de la puesta en marcha de la Nueva Ruta de la Seda, han estado luchando por sus derechos ya sea laborales, culturales y económicos.

Como se ha mencionado anteriormente, La nueva ruta de la seda China no ha traído mas que preocupaciones para las sociedades que ya están viviendo la realidad de este proyecto.

Cabe mencionar que tanto en el puerto de Pireo en Grecia, como el puerto de Sihanoukville en Camboya y La cultura Uigur en Kasgar, han sido las ciudades que hasta el momento de esta investigación, han sido golpeadas fuertemente por la implementación de la nueva ruta de la seda, la cual más que un proyecto de desarrollo económico y tecnológico, ha probado que se asemeja mayormente a un proyecto de expansión y dominación del siglo XXI, por el simple hecho de aprovechar las situaciones de necesidad de los países antes mencionados para lograr firmar contratos y concesiones que le están permitiendo explotar y aprovechar las regiones con sus recursos naturales para generar riquezas.

De ese mismo modo, los pobladores no han sido con la implementación de esta ruta que, por el contrario, los ha orillado a luchar contra las amenazas que China ha generado con la

apropiación de terrenos y espacios ubicados geoestratégicamente a lo largo de la ruta antes mencionada.

Lo anterior nos indica que efectivamente se está construyendo un poder comercial que le permitirá a China expandirse, primero por la antigua ruta de la Seda, para posteriormente expandirse e invadir estratégicamente la totalidad del mundo.

La entrada del siglo XXI ha profundizado esta situación de incertidumbre ya que no solo nos encontramos en un cambio en la dinámica del sistema internacional, si no de nuestra forma de interactuar con nuestro entorno físico al cual estamos expuestos. En cambio, durante esta transición, el poder se mantiene constante históricamente y puede adoptar diversas formas de manifestarse en función de cada actor político, económico, social quiera darle.

Ejercer el poder en este periodo de transición global, hace fuerte énfasis en la cuestión económica, ya que el estado de interdependencia se ha profundizado gracias a las cadenas productivas y la búsqueda de redes de distribución comercial, humano y tecnológico.

Buscando expandirse a como dé lugar para ganar territorios e implementar tácticas y estrategias que le permitan perpetuar su dominio durante varios años.

Como es natural, el contexto geopolítico del que estamos tratando, nos hace tener una visión no muy herrada sobre la expansión de China a América latina, donde inmediatamente y al haber realizado el análisis correspondiente podemos decir que La nueva ruta de la seda, es un disfraz con el que china pretende tocar puertas disfrazado con piel de oveja para poder expandir su dominio.

Dado lo anterior, podemos pensar en un escenario posible para América latina donde China explotaría al máximo los recursos naturales, desplazando la mano de obra original, para traer consigo a su propia gente e implantar reglas que no beneficiarían en ningún modo a los trabajadores de esta región, poniéndolos en jaque como lo fue con los países antes mencionados y la nueva ruta de la seda China.

La Nueva ruta de la seda en América latina, solo será un disfraz para poder entrar a nuestro territorio y saquear, explotar y sustituir a su población para satisfacer sus necesidades de expansión y dominación mundial.

Para finalizar, se puede acertar que se comprobó la hipótesis respecto a la Nueva Ruta de la Seda como proyecto de expansión y dominación del siglo XXI, ya que constituye un modo de proyección de poder de China sobre los países, y que además vulnera el bienestar y la autonomía de las regiones, es decir, que se aprovecha del momento para actuar y tomar el control.

El desarrollo de esta estrategia deberá ser observada con detenimiento y desde un punto crítico, ya que podría ser contraproducente para el futuro de la economía mundial, este avance comenzará a implementar sus influencias para mantener privilegios dentro de los parámetros comerciales políticos y sociales. De no ser analizado desde una perspectiva crítica, del origen y la naturaleza de la Nueva Ruta de la Seda, aumentaran los casos de Imposición de las nuevas reglas chinas.

La interdependencia de las cadenas de producción son las causantes de que el factor geopolítico este recobrando relevancia respecto al papel que los países juegan en el mundo y en beneficio de quien domine ese papel.

En la medida en la que no se reconozca la necesidad de tomar en cuenta los espacios territorios de las regiones como factores importantes para el desarrollo interno y el bienestar de la población, existirán siempre actores políticos que se querrán aprovechar de la incertidumbre de los países con el afán de generar poder y riquezas.

## Referencias Bibliográficas

Aldama Zigor, 07 de enero de 2020, "*Luces y sombras del futuro de China: ¿cuándo se impondrá su hegemonía?*", El confidencial  
[https://www.elconfidencial.com/mundo/2020-01-07/el-futuro-del-mundo-depende-de-china\\_2388248/](https://www.elconfidencial.com/mundo/2020-01-07/el-futuro-del-mundo-depende-de-china_2388248/)

Álvarez R., Víctor, 19 de Septiembre de 2018, "*La nueva Ruta de la Seda*", Panorama  
<https://www.panorama.com.ve/experienciapanorama/REPORTAJE-La-nueva-Ruta-de-la-Seda-20180712-0022.html>

Báez González José Ricardo, 27 de mayo de 2019, "*La nueva ruta de la seda, la manera en la que China quiere dominar el comercio mundial*", 100Year.  
<https://www.aa.com.tr/es/an%C3%A1lisis/la-nueva-ruta-de-la-seda-la-manera-en-la-que-china-quiere-dominar-el-comercio-mundial/1490463>

Caballero Ferrari Federico J. 17 de mayo de 2017, "*¿Qué podemos esperar de la Nueva Ruta de la Seda?*", Economipedia.  
<https://economipedia.com/actual/podemos-esperar-la-nueva-ruta-la-seda.html>

Cong Li, agosto 1994, "*Evolución y Perspectiva de la reforma y apertura china*", Revista de la CEPAL, Santiago de Chile, Naciones Unidas

De Xaxàs Xavier, 07 de agosto de 2019, "*La ruta de la seda, viaje desde el oasis de Kashgar al techo del mundo*". La vanguardia.  
<https://www.lavanguardia.com/ocio/viajes/20190807/463691186731/kashgar-xinjiang-khunjerab-pamir-uigur-karakoram-highway.html>

Dierckxsens Wim, Formento Walter, 2016, "*Geopolítica de la crisis económica mundial, Globalismo vs Universalismo*." (P.32)  
<https://www.alainet.org/es/articulo/194594>

Echave Palacios Jon, marzo 2016, "El desarrollo económico de China", Escuela Universitaria de Estudios Empresariales de Donostia – San Sebastián. (P. 6- 7)

Edición, 07 de febrero de 2019, "*Pireaus rompe un nuevo record, el segundo puerto más grande del mediterráneo*".  
<https://portalportuario.cl/grecia-puerto-del-pireo-se-convierte-en-el-segundo-mas-grande-del-mediterraneo/>

EcuRed.cu, 2014 La Ruta de la Seda, Ecured  
[https://www.ecured.cu/Ruta\\_de\\_la\\_seda](https://www.ecured.cu/Ruta_de_la_seda)

Expansión, 2020, China: "*Economía y demografía*", Datosmacro.com

<https://datosmacro.expansion.com/paises/china>

General, R. 2017, "Definición de Ruta de la Seda, Concepto definición"  
<https://conceptodefinicion.de/ruta-de-la-seda/>

Guowen Li, "Kashgar el espíritu Uigur", China hoy.  
[http://www.chinatoday.com.cn/ctspanish/se/txt/2010-08/20/content\\_292993.htm](http://www.chinatoday.com.cn/ctspanish/se/txt/2010-08/20/content_292993.htm)

Higueras, Georgina. 2015, "La Ruta de la Seda del siglo XXI". Política Exterior N° 167.  
<https://www.politicaexterior.com/articulos/politica-exterior/la-ruta-de-la-seda-del-siglo-xxi/>

Kantar World Panel Comtech, 13 de septiembre 2017, "Sony y Samsung despuntan en Europa".  
<http://www.kantarworldpanel.com/es/Noticias/Sony-y-Samsung-despuntan-en-Europa>

Li Isabelle y Yanfei Liu, marzo de 2020 "China's Mobile Carriers Double Down on 5G", Caisin.  
<https://www.caixinglobal.com/2020-03-24/chinas-mobile-carriers-double-down-on-5g101533420.html>

Merino. G. Gabriel, 08 de 2020, "China y el nuevo momento Geopolítico mundial", Clacso.  
(P. 4)

Meyer Carmen, Holger Ernst, 11 de junio de 2015, "Privatización del puerto de Pireo"  
<https://www.youtube.com/watch?v=9hdOSFRW2SI>

McCoy W. Alfred, 13 de junio de 2015, "La geopolítica del declive mundial de Estados Unidos", Rebelión.  
<http://www.tomdispatch.com/blog/176007/>

Michael Chossudovsky, 29 de marzo 2020, "Coronavirus: ¿De dónde vino?". GlobalResearch.  
(P.9)

Michael Chossudovsky, 11 de octubre 2020, "La hoja de ruta del Covid-19: hacia el caos económico global y la destrucción social". GlobalResearch. (P.2)

Ministerio de Educación Política Social y Deporte, 2020, "2 Ruta de la seda", Gobierno de España  
[http://www.juntadeandalucia.es/averroes/centros-tic/14700420/helvia/aula/archivos/repositorio/0/77/html/Kairos/temas/Intercambios/intercambios3\\_0102.html](http://www.juntadeandalucia.es/averroes/centros-tic/14700420/helvia/aula/archivos/repositorio/0/77/html/Kairos/temas/Intercambios/intercambios3_0102.html)

- Niño Pérez Ignacio, 16 de febrero de 2017, "*China ante los riesgos de la "Ruta de la Seda", Observatorio de la política China*", Global Reseach  
<https://www.globalresearch.ca/china-ante-los-riesgos-de-la-ruta-de-la-seda/5575746>
- Noyola Rodríguez Ariel, 04 de junio de 2015, "*China abona su influencia en Sudamérica a través de la «Ruta de la Seda»*", Global Reseach.  
<https://www.globalresearch.ca/china-abona-su-influencia-en-sudamerica-a-traves-de-la-ruta-de-la-seda/5453555>
- Nélida Liu, SF, "*La Ruta de la Seda- desmitifica historia*", China Highlights  
[https://www.viaje-a-china.com/viajes-china/aventura-de-ruta-seda/historia.htm#:~:text=Marco%20Polo%20\(1254%E2%80%931324\),libre%20circulaci%C3%B3n%20dentro%20del%20pa%C3%ADs](https://www.viaje-a-china.com/viajes-china/aventura-de-ruta-seda/historia.htm#:~:text=Marco%20Polo%20(1254%E2%80%931324),libre%20circulaci%C3%B3n%20dentro%20del%20pa%C3%ADs)
- News BBC, 18 de diciembre de 2018, "*70 años del triunfo del comunismo: cómo China pasó de ser un país pobre y rural a una superpotencia mundial*," BBC News Mundo  
<https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-46611462>
- Parra Pérez Águeda, enero de 2020, "*Europa, dividida por el 5G*", Agenda Pública El País  
<http://agendapublica.elpais.com/europa-dividida-por-el-5g/>
- Patiño Carlos, 18 de febrero de 2020, "*Así fue como China se convirtió en una potencia económica mundial*", Portafolio  
<https://www.portafolio.co/internacional/asi-fue-como-china-se-convirtio-en-una-potencia-economica-mundial-538082>
- PPA A.S., 2019, "*Estrategia- Visión, Grecia*", Piraeus Port Authority  
<http://www.olp.gr/en/the/-port-of-piraeus/strategy-vision>
- Patiño Carlos, 3 de diciembre de 2019, "*Las claves que llevaron a China a ser una potencia mundial*", El tiempo.  
<https://www.eltiempo.com/mundo/asia/china-las-claves-que-llevaron-al-pais-asiatico-a-ser-una-potencia-mundial-447968>
- People Dayli, "*Economía digital de China alcanza 31,3 billones de yuanes en 2018*", julio de 2019.  
<http://spanish.peopledaily.com.cn/n3/2019/0507/c31620-9575575.html>
- Ramírez Aguilera, Rafael; Ramírez Victoriano, Rafael, 1997. "*Bilbao, ed. Breve Diccionario de la Política*." Mensajero. (P. 69-70)
- Ramos Sandra, 1 de noviembre de 2016, "*La Nueva Ruta de la Seda: iniciativa económica, ofensiva diplomática*", EOM.  
<https://elordenmundial.com/la-nueva-ruta-la-seda-iniciativa-economica-ofensiva-diplomatica/>

Rodríguez Manuel Luis, 09 de mayo de 2006, "Espacios, territorios y poder algunas categorías del análisis geopolítico", Geopolítica cultural (P.12)

Villegas Raúl, 2020, "El mundo que nos ha dominado; su etapa final." (P.1)