

# De la globalización a la interconectividad: reconfiguración espacial en la iniciativa Belt & Road e implicaciones para el Sur Global



Javier Vadell

Departamento de Relaciones Internacionales, Pontificia Universidad Católica de Minas Gerais, Brasil.

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-5398-6083>

Daniela Secches

Departamento de Relaciones Internacionales, Pontificia Universidad Católica de Minas Gerais, Brasil.

Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-4682-4665>

Mariana Burger

Departamento de Relaciones Internacionales, Pontificia Universidad Católica de Minas Gerais, Brasil.

Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-7400-0909>

Recibido: 31 de octubre de 2018. Aceptado: 28 de junio de 2019.

## Resumen

El término globalización quizás sea uno de los más controvertidos, ambiguos y ubicuos del discurso político contemporáneo. No obstante eso, nuestro trabajo parte de ese concepto y de una discusión en torno a los componentes 'espacial' y 'temporal' que su utilización implica. La iniciativa de la República Popular da China (RPC) de la "Franja económica de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda marítima de Siglo XXI" representa, en gran medida, un desafío directo a la globalización neoliberal y una propuesta de interconectividad que surge como iniciativa regional y se expande como proyecto global de China, reconfigurando la geografía económica por medio de masivas inversiones en infraestructura que no tienen precedente. El objetivo de nuestro artículo es analizar este proceso, el rol de la RPC y las implicaciones en: 1) la geopolítica global, con la apertura de nuevas rutas de transporte marítimos y terrestres (corredores), 2) las transformaciones institucionales de la gobernanza económica global, y 3) la importancia para el Sur Global y las potencias emergentes.

### Palabras clave

Globalización  
China  
Infraestructura  
Interconectividad  
Ruta de la Seda

### Palavras chave

Globalização  
China  
Infraestrutura  
Interconectividade

## From Globalization to Interconnectivity: spatial reconfiguration in Belt & Road initiative and implications for the Global South

### Abstract

The term globalization is probably one of the most controversial, ambiguous and ubiquitous of the contemporary political discourse. Nevertheless, the present article starts both from this concept and from a discussion regarding the “spatial” and “temporal” components required by its application. The People’s Republic of China (PRC) initiative “The Silk Road Economic Belt and the 21st-century Maritime Silk Road” represent, to a great extent, a direct challenge to neoliberal globalization and an interconnection proposal that emerges as a regional initiative and expands as China’s global project, reconfiguring the economic geography through unprecedented massive investments in infrastructure. The purpose of our article is to analyze this process, the PRC’s role and the implications in: 1) global geopolitics, considering the opening of new maritime and land transport routes (corridors); 2) the institutional transformations of global economic governance, and 3) the relevance of the Global South and the emerging powers.

### Keywords

Globalization  
China  
Infrastructure  
Interconnection  
Silk Road

### Introducción

Las relaciones internacionales han abordado el debate sobre la globalización de manera más sistemática desde finales de la década de 1990, en un momento crítico del proceso de expansión del capitalismo (Held y McGrew, 2000; Stiglitz, 2002; Martell, 2016). Quizás el término globalización sea uno de los más controvertidos, ambiguos y ubicuos del discurso político contemporáneo. No obstante eso, nuestro trabajo parte de ese concepto y de una discusión en torno a los componentes ‘espacial’ y ‘temporal’ que su utilización implica, con el objetivo de comprender y analizar la iniciativa de la República Popular de China (RPC) la Franja y la Ruta (Belt and Road Initiative), comúnmente conocida como Iniciativa BRI por su sigla en inglés, a la luz de las inversiones en infraestructura realizados y los proyectos en desarrollo.

Las preguntas que orientan nuestro trabajo son: ¿en qué medida la iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR) se diferencia del proyecto de globalización neoliberal? ¿Cuáles son las características principales de esa iniciativa que está basada fundamentalmente en inversiones de infraestructura para estimular las redes de comercio y producción globales? ¿Cuáles son las inversiones más importantes de los principales corredores de la Franja y la Ruta? ¿De qué manera las nuevas rutas de transporte terrestre y marítimas proyectadas facilitarán la interconectividad? ¿Esta transformación y *modus operandi* de la RPC configura un cambio en la globalización contemporánea?

En este sentido, el objetivo general de este artículo es contribuir con el debate teórico y con la investigación empírica del proyecto de ambición global de la IFR, que tiene características diferentes de la globalización neoliberal y que es considerado por importantes investigadores como una “globalización abierta e integradora” (Liu y Dunford, 2016) basada en la interconectividad. Los objetivos más específicos se orientan al rol protagónico de la RPC en el proyecto BRI y sus implicaciones en: 1) la nueva configuración espacial de la iniciativa, con la apertura de nuevas rutas de transporte marítimos y terrestres (corredores), 2) las transformaciones institucionales de la gobernanza económica global, vinculadas a la cooperación financiera para financiar el proyecto; y, finalmente; 3) la importancia del Sur Global y las potencias emergentes en este proyecto.

En la Figura 1 se observa la ciudad de Shanghái con distancias aproximadas para puntos geopolíticamente estratégicos de la IFR en Asia, África y Europa.

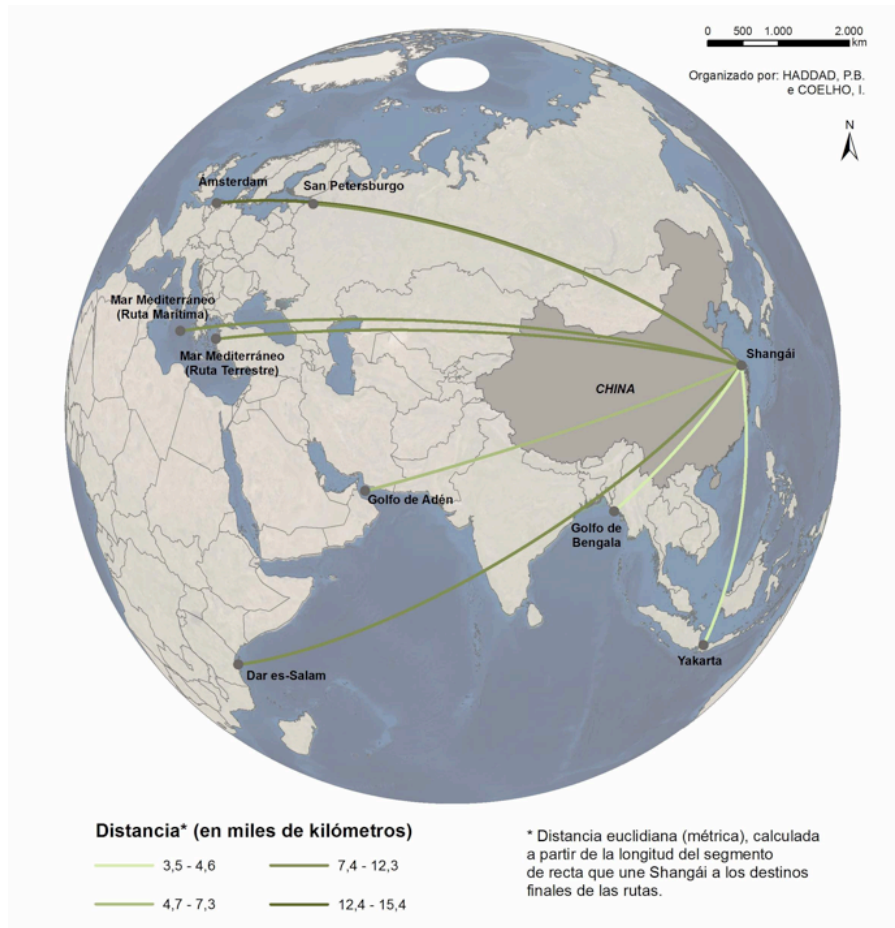


Figura 1. La Nueva Ruta de la Seda China: distancia de las rutas a partir de Shanghái. Fuente de datos: Reconnecting Asia (2018). Fuente Cartográfica: GADM 3.6/ESRI. Organizado por Coelho, I; Haddad, P. (2018).

El artículo está dividido en cuatro partes incluyendo la introducción y las conclusiones. La segunda parte presenta un primer debate sobre la globalización y las características específicas de la globalización neoliberal para contraponerla al proyecto de la RPC que denominamos de globalización institucionalizada por China (GIC). La tercera parte, de carácter empírico, enfoca directamente en la materialización de la GIC, es decir, la iniciativa BRI, que es la gran apuesta de China para el siglo XXI. La última parte es dedicada a las conclusiones.

## Globalización versus globalización institucionalizada por China (GIC)

Dos obras importantes se destacan en el análisis y evolución del concepto polisémico de globalización. David Held y Anthony McGrew (2000), así como Luke Martell (2016) posteriormente promovieron el debate y otorgaron peso académico al concepto globalización. Estos autores contextualizan la metamorfosis del concepto, que inherentemente implica una transformación (Held et al., 1999:1). Siendo más precisos, globalización significa una “ampliación y profundización y aceleración de la interconectividad del

mundo en todos los aspectos de la vida social contemporánea, desde lo cultural a lo criminal, desde lo financiero a lo espiritual” (Held et al., 1999:2). En este debate, Held, McGrew, Goldblatt y Perraton, identifican tres grandes perspectivas. Hiperglobalistas, que entienden que el proceso es irreversible, inédito y que el poder de los Estados se tornaría “innatural” (Held et al., 1999; Ohmae, 1995). Los argumentos que privilegian la lógica económica de los mercados globales y la inevitable “desnacionalización de las economías a través del establecimiento de redes transnacionales de producción, comercio y finanzas” (Held et al., 1999:2). No sólo autores liberales se encuadran en esta visión, el libro de Susan Strange, *The retreat of the State* (Strange, 1996), argumenta en este sentido. Un segundo grupo es denominado de escépticos de la globalización, fundamentalmente porque no reconocen que sea un proceso inédito, fundamentados en argumentos históricos, y no adhieren a la idea de la erosión o pérdida de poder de los Estados nacionales (Hirst y Thompson, 1996). Finalmente, los “transformacionistas” conciben la globalización como una “poderosa fuerza transformativa que es responsable por una intensiva sacudida de las sociedades, economías e instituciones de gobernanza del orden global” (Held et al., 1999:7).

Desde la crisis económica de 2008, la globalización económica está en una encrucijada política y económica (Sheppard, 2016; Liu y Dunford, 2016). La literatura de Economía Política Internacional (EPI) crítica reconoce que los ciclos expansión de capitalismo pueden caracterizarse como procesos de globalización, es decir, una mayor interdependencia de actores estatales y no estatales producto de una acelerada expansión e intensificación de la acumulación capitalista. Por esa razón, el marco conceptual dialéctico de Karl Polanyi (2000) y su tesis del doble movimiento como respuestas y oposición a los mercados autorregulados globales es crucial para comprender el movimiento globalizante y el contra-movimiento. Como afirma Overbeek (2016:61), la expansión se refiere a la ampliación espacial de las relaciones capitalistas, incorporando regiones al circuito del capital. La intensificación es la profundización de las relaciones mercantiles (commodification) en las esferas de la vida humana. Esta definición no difiere mucho de la enunciada inicialmente, sin embargo, con Polanyi se quiebra la linealidad histórica y metodológica.

La historia social del siglo XIX fue, de esta manera, el resultado de un doble movimiento; la ampliación de la organización del mercado en relación a las mercancías genuinas fue acompañada por su restricción en relación a las mercancías ficticias. Mientras que de un lado los mercados se difundían sobre toda la faz del globo y la cantidad de bienes implicados asumió proporciones increíbles, por otro lado, una red de medidas y políticas se integraban en poderosas instituciones destinadas a cercenar la acción del mercado relativa al trabajo, a la tierra y al dinero. Mientras que la organización de los mercados mundiales de mercancías, de los mercados mundiales de capitales y de los mercados mundiales de monedas, bajo la égida del patrón oro, le dio un impulso sin paralelo al mecanismo de mercados, surgió un movimiento bien estructurado para resistir a los efectos perniciosos de una economía controlada por el mercado. La sociedad se protegió contra los peligros inherentes a un sistema de mercado auto-regulable, y este fue el único aspecto amplio en la historia de ese período. (Polanyi, 2000:173).

Karl Polanyi nos ofrece un escenario magistral de la evolución de lo que él denomina utopía liberal (Polanyi, 2000:18) de finales del siglo XIX a la catástrofe de la década de 1930 del siglo XX, “ligando las dimensiones nacionales del funcionamiento destructivo de los mercados de trabajo, de la tierra y de la moneda a su dimensión mundial (Amin, 2006:130).

El proceso de contra-movimiento no ocurre en linealidad y sin contradicciones. Scholte, retomando un debate de los transformacionistas, destaca la diferencia entre globalidad

y globalización. Globalidad se relaciona con espacialidad y “describe un lugar, un dominio (...) la globalidad identifica al planeta – el mundo como totalidad – como un lugar de relaciones sociales” (Scholte, 2005:3). Lo global es una condición que indica que las personas viven en un lugar, que no es sólo nacional o regional, sino también que transborda espacios territoriales, que trasciende las fronteras.

Según Scholte, la globalización se refiere a un proceso creciente de interconectividad “transplanetaria” que afecta todas las esferas de la vida, “en términos de alteración de la espacialidad social, transformando el estado nacional y el capitalismo” (Scholte, 2005:3).

Cairo Carou afirma que “territorios y territorialidad humana son construcciones sociales y no han tenido siempre la disposición y características actuales” (Cairo Carou, 2018:27). Este autor adhiere al concepto de Sack (1986), que define territorialidad como “una conducta humana que intenta influir, afectar o controlar acciones mediante el establecimiento de un control sobre un área geográfica específica: el territorio” (Cairo Carou, 2018:26). Este esclarecimiento nos aproxima al abordaje teórico que caracteriza a la globalización neoliberal. David Harvey (2011) explicita que “las formas de asociación humana con base en el territorio (...) precedieron la ascensión del capitalismo” (Harvey, 2011:159). Es decir que “territorio y lugar siempre fueron utilizados por las instituciones para organizar las poblaciones y las relaciones de poder” (Harvey, 2011:159).

La globalización neoliberal posee características particulares. En primer lugar, el adjetivo neoliberal, en segundo, la idea “supraterritorialidad” Scholte (2005). Así pues, el neoliberalismo constituye “una manifestación histórica específica de la economía capitalista” (Cahill, 2014:X), un proceso acelerador de expansión e intensificación de las relaciones capitalistas basada en tres pilares: privatizaciones, liberalización financiera y comercial y re-reglamentación (desregulación) de las economías nacionales. En segundo lugar, se trata de un proyecto de clase (Harvey, 2005; Cahill, 2014), específicamente liderado por el segmento financiero.

El movimiento neoliberal, siguiendo la dialéctica de Polanyi, tiene su inicio a fines de la década de 1970 con desintegración del sistema de Bretton Woods y la crisis económica del período. La importancia en la promoción de las bondades del mercado autorregulado y del rol protagonista del segmento empresarial financiero en ambos períodos es crucial. Es verdad que Polanyi rechazó abiertamente las explicaciones y teorías basadas en las clases sociales en su gran obra (Polanyi, 2000:184), no obstante, él se preocupa en destacar el rol articulador de la Haute Finance, como “el enlace principal entre la organización política y económica del mundo” (Polanyi, 2000:24) entre 1870 y 1929.

En este sentido, el movimiento neoliberal contemporáneo, a partir de la década de 1980, provoca un cambio desigual de la balanza de fuerzas entre las clases sociales (trabajadores/empresarios) en el interior de los países desarrollados y en los países en desarrollo. Como expresa Harvey, “el proyecto neoliberal es liberar al capital de sus constreñimientos” (Harvey, 2005:11) y obstáculos en el proceso de acumulación capitalista. La restauración del poder de la elite empresarial, disciplinando las clases trabajadoras en el interior de los Estados con programas atractivos de modernización, libertades individuales, etc. y un programa de liberalización financiera estimulado por los gobiernos Ronald Reagan en los EEUU y Margareth Thatcher en Gran Bretaña fueron los catalizadores de procesos cada vez más dinámicos de movilidad geográfica del capital, en su forma productiva (especialmente hacia Asia) o financiera. Así como Polanyi destacaba las características peculiares de la Haute Finance a finales del siglo XIX e inicios del XX, y su accionar en red transnacional, la globalización neoliberal contemporánea potencializa este proceso expansivo con algunas características novedosas.

De esta manera, la noción de “supraterritorialidad” refuerza el entendimiento de la globalización neoliberal, “que substancialmente trasciende la geografía territorial” (Scholte, 2005). Supraterritorialidad significa trascender la geografía por la: 1) la “simultaneidad transmundo” (Oke, 2009:320) donde los fenómenos sociales se extienden a través del planeta al mismo tiempo y en un mismo marco de referencia temporal y; 2) la “instantaneidad”, donde “los fenómenos se mueven entre dos puntos del planeta anulando el tiempo” (Scholte, 2005:4), es decir, que la compresión del espacio anula el tiempo. Ejemplos de este proceso complejo son las comunicaciones vía internet, los patrones y los actitudes de consumo, donde los productos son coordinados por grandes corporaciones transnacionales con estrategias globales. Las finanzas son el sector de la economía que refleja esa supraterritorialidad de manera más cabal. Es el sector más dinámico/instantáneo y simultáneo del proceso de expansión capitalista. Según Scholte, “estas interconexiones supraterritoriales están relativamente desvinculadas del espacio territorial” (Scholte, 2005:4).

No obstante, la reproducción del capitalismo no puede depender de la “supraterritorialidad” y de las contradicciones inherentes a la globalización neoliberal. De esta manera, David Harvey, destaca el aspecto espacial de la globalización y subraya la intensidad de la relación tiempo y espacio (Harvey, 2010 y 2006). La globalización, para este autor, no puede ser desvinculada de las crisis cíclicas del capitalismo, como parte de característica esencial. El capitalismo promueve, en su dinámica como proceso contradictorio, la “compresión del tiempo-espacio” (Harvey, 2010:58). En otros términos, un mundo donde el capital se mueve cada vez más velozmente y donde las distancias geográficas se comprimen. Como destaca Oke (2009), siguiendo a Marx, la globalización es un proceso de “aniquilación del espacio por el tiempo” para evitar las crisis sistémicas del capitalismo. Sin embargo, frente a los obstáculos en el proceso de acumulación de capitalista, cada uno de ellos debe ser transpuesto, “toda barrera debe ser superada” (Harvey, 2010:47), y la superación ocurre en la geografía del capitalismo. Si bien la lógica de acumulación destacada por Harvey es una característica del sistema capitalista, la supraterritorialidad (instantaneidad + simultaneidad) son particularidades de la globalización neoliberal actual.

En el escenario de la crisis económica global de 2008, ¿cómo superar el obstáculo frente a la crisis financiera de la globalización neoliberal y su impacto en el sector productivo? Para responder a esta cuestión, no podemos dejar de lado el rol de los actores estatales, así como de las clases transnacionales. El protagonismo de la RPC es crucial para comprender las contradicciones del capitalismo neoliberal y la superación de las barreras en un potencial nuevo ciclo hegemónico. El proceso de reproducción del capitalismo no congela la “supraterritorialidad”, la absorbe y la adapta en una nueva interconectividad geográficamente localizada en inversiones de infraestructura, transporte y energía, ampliación de redes comerciales y finanzas al servicio de estas inversiones.

Desde 2013, la RPC por medio de La Iniciativa BRI, por un lado, cuestiona los fundamentos de la globalización neoliberal y, por otro, se presenta como una respuesta a este proceso en el contexto de una crisis del sistema capitalista. China, sin estar desafiando directamente al modelo liderado por Occidente, está proponiendo un proyecto de capitalismo global con una superestructura institucional paralela, principalmente financiera por medio de las iniciativas multilaterales y plurilaterales: Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura (BAII), Nuevo Banco de Desarrollo (NBD), Acuerdo de Reservas de Contingencias (ARC) y el Fondo de la Ruta de la Seda (FRS). Estas instituciones incorporan también los principios de un nuevo régimen de cooperación internacional (Domínguez Martín, 2016 y 2018). Este modelo que denominamos de GIC y que Liu y Danford (Liu y Dunford, 2016) definen como “globalización inclusiva”, está basada en la interconectividad, las inversiones en infraestructura y una superestructura institucional financiera controlada por los Estados.

Después de la crisis de 2008, se evidenció que la interconectividad financiera y el ‘dominio’ de la “supraterritorialidad” no podían tener una dinámica aislada y propia (¿ficticia?) en el proceso acumulación capitalista global. Ella precisa del retorno a la “territorialidad”, a la soberanía estatal y a la “interconectividad productiva”, de los transportes marítimos y terrestres y del comercio. En otros términos, de fuertes inversiones en infraestructura de puertos, ferrocarriles y carreteras. La RPC, con excedente en recursos, está apostando a una política externa más asertiva en lo económico y en lo político desde la llegada al poder de Xi Jinping (Xuetong, 2014; Qin, 2016) con mayores inversiones dentro de China y en el exterior.

## La franja y la ruta: características e implicaciones

La iniciativa de la RPC de la “Franja económica de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda marítima de Siglo XXI”, BRI, implica, en gran medida, un desafío directo a la globalización neoliberal y una propuesta de interconectividad que surge como iniciativa regional y se expande como proyecto global y abierto de China, reconfigurando la geografía económica por medio de masivas inversiones en infraestructura que no tienen precedente.

### *Origen y características: la formación de los Corredores*

En 2013, el presidente de la RPC Xi Jinping, en su visita a Asia Central, introdujo por primera vez el término: “Franja económica de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda marítima de Siglo XXI” en la Universidad de Nazarbayev, Astana en Kazajistán. Se trata de un proyecto de infraestructura e interconectividad a través del comercio, transporte e infraestructura en una escala inédita. En un primer momento ligaría China a Europa por transporte terrestre y marítimo. Posteriormente pasó a denominarse “Una Franja, una Ruta” (One Belt, One Road - OBOR) y luego se consolidó como en sus expresión en inglés como Belt and Road Initiative - BRI.

El BRI está dividido en dos componentes fundamentales. En primer lugar, la Franja de la ruta económica de la Seda (Silk road economic belt), que es una serie de rutas terrestres que conectarán la RPC con Europa. En segundo lugar, la ruta de la seda marítima del siglo XXI (21st Century Maritime Silk Road) que contempla la reorganización de las rutas marítimas que atravesarán e interconectarán China, el Sudeste Asiático, Sur de Asia, África Oriental hasta llegar al mar Mediterráneo.

La iniciativa apunta a la construcción de rutas, ferrocarriles, gasoductos y oleoductos, puertos y nuevas rutas aéreas con el objetivo de crear lazos de cooperación comercial y estimular la producción y la interconectividad. Por otro lado, también se pretende estimular la “Ruta de la Seda digital” (Digital Silk Road) por medio de la cooperación en economía digital, inteligencia artificial, computación en la nube y ciudades inteligentes (ECLAC, 2018).

El financiamiento de la iniciativa de la Franja y la Ruta será realizado por medio de la red multilateral de Bancos liderada por China. Las principales entidades bancarias son: 1) Fondo de la Ruta de la Seda (Silk Road Fund); 2) Banco de Desarrollo de China (China Development Bank); 3) El Cexim de China (Export-Import Bank of China); 4) El Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura – BAI (Asian Infrastructure Investment Bank); 5) Nuevo Banco de Desarrollo de los BRICS (NBD) junto con el Acuerdo de Reservas de Contingencia (ARC).

En 2015 el Gobierno chino publicó un documento oficial que destaca cinco objetivos básicos de la iniciativa: 1) coordinación de políticas; 2) conectividad de las instalaciones;

3) comercio; 4) integración financiera y; 5) movilidad (Zotelle, 2018). Como fue destacado por el Presidente chino, Xi Jinping, la IFR está inspirada en la antigua Ruta de la Seda, pero no pretende replicar ese espacio geográfico de comercio, sino ampliarlo para el mundo todo y abierto a todos los países, promoviendo la cooperación y las ganancias mutuas:

(...) Belt and Road Initiative está enraizada en la antigua ruta de la seda. Está enfocada en los continentes asiático, europeo y africano, pero está abierta a otras naciones. Todas las naciones, de Asia, Europa, África o de América pueden ser socios de la cooperación internacional en la Belt and Road Initiative. El propósito de esta iniciativa está basado en la consulta extensiva y sus beneficios serán compartidos por todos nosotros. (Xi, 2017a: 7)

El documento del gobierno chino "Vision and Actions" de 2015 destaca que la RPC no quiere restablecer la antigua Ruta de la Seda, sino utilizar la metáfora de: "el espíritu de la Ruta de la Seda", que remite a la antigüedad, como significado cultural para estimular la cooperación internacional (Liu and Dunford, 2016:4). En palabras oficiales, el espíritu de la Ruta de la Seda por siglos se basó en la "paz, cooperación, apertura, inclusividad, aprendizaje mutuo y beneficio mutuo" (National Development and Reform Commission, 2015). Este espíritu, según los documentos, debe orientar el BRI.

En este sentido, el BRI interconectará, en una primera etapa, Asia, Europa y África y, en un segundo momento, llegará a América Latina y el Caribe (Wang, 2018). En palabras oficiales del gobierno chino:

(...) Observando que el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI (The Belt and Road Initiative) pueden crear oportunidades en medio de retos y transformaciones, damos la bienvenida y apoyamos el BRI para promover la conectividad entre Asia y Europa, que está abierto también a otras regiones como África y América del Sur. Al brindar oportunidades importantes para que los países profundicen la cooperación, se han logrado resultados positivos con potencial futuro para ofrecer más beneficios como una importante forma de iniciativa internacional. (Xinhua, 2017)

De esta manera, podemos identificar dos aspectos interesantes que diferencian el proyecto chino en relación a la globalización neoliberal. En primer lugar, observamos un fuerte control estatal de las instituciones financieras que promueven el desarrollo y las inversiones, sean estas chinas: Banco de Desarrollo de China (China Development Bank) o el Cexim de China, como ejemplos paradigmáticos; sean estas multilaterales o minilaterales (Wang, 2015): Fondo de la Ruta de la Seda, NBD y BAIL. En segundo lugar, se observa el fuerte énfasis en las inversiones físicas en infraestructura, característica ausente en la globalización neoliberal, donde prima el principio de la supra-territorialidad y la primacía del capital financiero. La crisis económica de 2008 y el rol protagonista de China promovieron el proceso dialéctico del "doble movimiento", en términos de Polanyi (2000), donde el neoliberalismo económico y su modelo de globalización dio lugar a este proceso de contra-movimiento encabezado por China. En este sentido, nuestra hipótesis es que en esta etapa está ocurriendo un proceso de globalización institucionalizada con características chinas a escala global, que no abandona principios liberales, como fue destacado por Xi Jinping, especialmente después de la radicalización del discurso proteccionista del presidente de los EEUU, Donald Trump (Xi, 2017b).

El GIC tiene un sentido conceptual y empírico muy explícito, cuando observamos el foco infraestructural y físico de las inversiones de la IFR. Esta iniciativa se puede resumir en la fórmula: 5 x 6. Es decir, 5 rutas y 6 corredores de interconectividad que recibirán (y



están recibiendo) la mayor parte de las inversiones en infraestructura con apoyo de los Policy Banks de China y el refuerzo del BAI y el Fondo de la Ruta de la Seda. Como se muestra en la figura 2, el IFR pretende, por tierra: 1) conectar a China con Europa a través de Asia Central y Rusia; 2) ligar a la RPC al Oriente Medio a través del Asia Central; 3) acercar el océano Índico a China vía Sudeste de Asia y Sur de Asia. Por mar, la Ruta de la Seda marítima del siglo XXI pretende utilizar los puertos costeros de China para: 4) ligar a China con Europa a través del Mar del Sur de China y el Océano Índico; y 5) conectar a China con el océano Pacífico Sur a través del Mar del Sur de China.

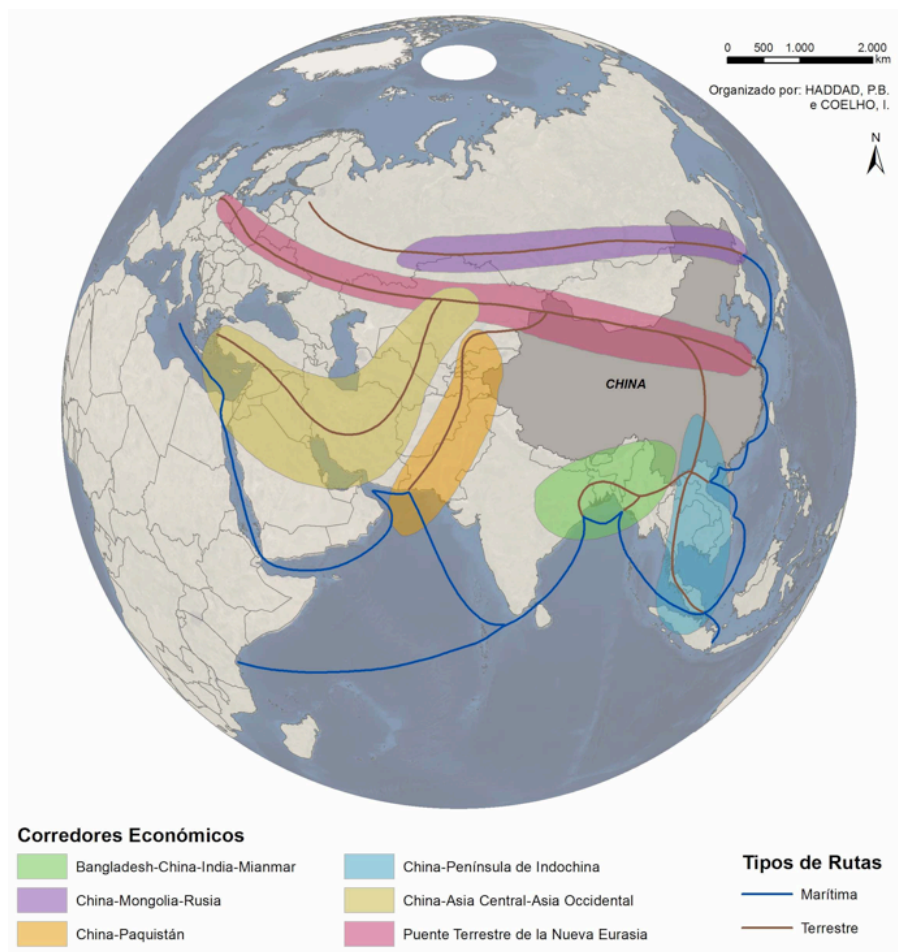


Figura 2. La Nueva Ruta de la Seda China: corredores económicos. Fuente de datos: Reconnecting Asia (2018). Fuente Cartográfica GADM 3,6/ESRI. Organizado por Coelho, I; Haddad, P. (2018).

Las cinco rutas están abriendo nuevas vías de transporte marítimo e interconectan ciudades y puertos clave para fortalecer la cooperación y el comercio. Esto se facilitará por medio de seis corredores con el objetivo de ampliar y facilitar las comunicaciones hacia la RPC por medio de fuertes inversiones en infraestructura. Los corredores son renovadas vías de transporte terrestre y marítimo que están reconfigurando la geoconomía de Eurasia con importantes implicaciones geopolíticas:

### El Corredor Económico Nuevo Puente Terrestre de Eurasia (New Eurasia Land Bridge)

Este corredor pretende ser un pasaje terrestre internacional que conectará el Océano Pacífico con el Atlántico. 10.800 kilómetros de vías de ferrocarril conectarán las

ciudades costeras de China de Lianyungang y Rizhao hasta la ciudad de Rotterdam en Holanda y Antuierpia en Bélgica. Este corredor atravesará Kazakstán, Rusia, Bielorrusia, Polonia y Alemania promoviendo la interconectividad de 30 países en la región de Eurasia (ver figura 2). Es importante destacar que varias rutas a lo largo del corredor ya entraron funcionamiento: el ferrocarril Chongqing-Xinjiang-Europa que llega a Duisburg, Alemania vía Polonia; el ferrocarril Chengdu-Xinjiang-Europa, que llega a Polonia; y el ferrocarril Yiwu-Xinjiang-Europa, que llega a Madrid, España. Con el objetivo de promover el intercambio económico, otros proyectos de construcción de puertos, autovías y líneas de transmisión eléctrica están avanzando.

### *El Corredor Económico China-Mongolia-Rusia (China-Mongolia-Russia Economic Corridor)*

En setiembre de 2014, el presidente chino, Xi Jinping, propuso la idea del Corredor China-Mongolia-Rusia en el marco de la reunión trilateral entre los tres jefes de Estado en Dushane, Capital de Tayikistán (MOFA, 2014). Dos años más tarde, el 23 de junio de 2016, los tres países firmaron el plan de desarrollo multilateral de cooperación que contempla este corredor dentro del marco de la IFR. Este proyecto posee dos arterias de tráfico de transporte terrestre. La primera se extiende desde la región de Beijing-Tianjin-Hebei hasta Hohhot, en Mongolia interior, hasta llegar a Mongolia y Rusia. La segunda conecta las ciudades de Dalian, Shenyang, Changchun, Harbin and Manzhouli hasta la ciudad de Chita, en Rusia. El acuerdo trilateral tiene como foco el transporte, no obstante, contempla siete áreas de cooperación: infraestructura de transporte y conectividad, inspección aduanera en las fronteras; capacidad industrial e inversiones; comercio, intercambio cultural y entre los pueblos; protección ambiental; y cooperación con regiones adyacentes.

### *El Corredor Económico China-Asia Central-Asia Occidental*

Este corredor conecta la RPC con la península arábiga. Esta inmensa región abarca la antigua ruta de la seda y parte de la provincia china de Xinjiang, pasa por Asia Central por 5 países (Kazakstán, Kirguizistán, Tayikistán, Uzbekistán y Turkmenistán) el golfo Pérsico y la península Arábiga, con 17 países, entre los cuales están Turquía, Arabia Saudita e Irán, hasta llegar al Mar mediterráneo. Este corredor es el componente clave de la Franja económica de la ruta de la seda que atraviesa por una zona rica en recursos incluyendo el petróleo de Medio Oriente.

### *El Corredor Económico China-Península de Indochina (CECPI)*

China y la Península de Indochina están geográficamente ligadas por tierra y por mar. Este corredor se extiende desde el Delta del Río de las Perlas por la autopista Nanchong-Guang'an y el tren rápido Nanning-Guangzhou pasando por Hanói hasta Singapur. Este ruta conecta a China con la península Indochina pasando por los países: Vietnam, Laos, Camboya, Tailandia, Myanmar y Malasia estimulando aún más la cooperación con los países de la ASEAN. El proyecto CECPI tiene como meta conectar ciudades de esta región por medio de redes ferroviarias, autopistas para facilitar el flujo de personas, bienes, capital e información, además de fortalecer las relaciones entre China y la comunidad de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN).

### *El Corredor Económico China-Paquistán (CECP)*

Este corredor terrestre de aproximadamente 3000 kilómetros fue propuesto y anunciado por el Premier Li Keqiang en su visita a Pakistán en mayo de 2013 (MOFA, 2013). Su inicio es en Kashi y llega al puerto de aguas profundas de Gwadar haciendo la conexión entre la Franja económica de la Ruta de la Seda en el Norte y la Ruta de la Seda marítima

en el Sur. Es una ruta de comercio de autopistas y ferroviaria además de oleoductos, gasoductos y cables de fibra óptica. Existe una previsión de inversiones por el monto de U\$S 45.000 millones hasta el año 2030 en proyectos de largo plazo de infraestructura de transportes, en el sector energético, comunicaciones, parques industriales y zonas económicas especiales. En 2015, el presidente chino, Xi Jinping, visitó Pakistán y en su encuentro con el primer Ministro paquistaní, Nawaz Sharif, reafirmaron el compromiso de la alianza estratégica en cuestiones de fronteras, lucha contra el terrorismo y seguridad. Fue en este evento que acordaron un plan para construir, rutas, ferrocarriles, gasoductos y oleoductos y redes de fibra óptica desde Kashgar, en la región autónoma de Xinjiang, hasta el puerto de Gwadar, en Pakistán. En ese sentido, el CECBIM es una pieza fundamental de la IFR, a partir de una estructura 1+4. Un Corredor basado en 4 proyectos: 1) puerto de Gwadar; 2) inversiones en infraestructura de transportes; 3) energía; y 4) Cooperación industrial (Xinhuanet, 2015), con el objetivo de promover el comercio y estimular la conectividad del Sur de Asia y promover la cooperación con Asia Central y el Norte de África a lo largo del Golfo Pérsico.

### *El Corredor Económico China-Bangladesh-India-Myanmar (CECBIM)*

La propuesta del corredor económico China-Bangladesh-India-Myanmar fue anunciado por China e India por intermedio del premier Li Keqiang en mayo de 2013 en la India con el objetivo de interconectar regionalmente los mayores mercados de Asia: India y China con Bangladesh y Myanmar (MEA, 2013). La primera reunión del grupo de trabajos del CECBIM fue llevada a cabo en Kunming, China, en diciembre de 2013, donde se estableció un mecanismo de cooperación entre las cuatro partes. En 2014, el Primer Ministro Narendra Modi y el Presidente Xi Jinping acordaron que India y China deben ser las puntas de lanza para acelerar la materialización del CECBIM en el marco de la IFR. La segunda reunión fue en Bangladesh en diciembre de 2014. Este corredor consta de 3 rutas: norte, central y sur. La ruta sur sería la misma por donde atravesarían el gasoducto y el oleoducto que conectarán Ruili, en China con Kolkata, India. La ruta central atraviesa 4 países desde Kunming, China, hasta Kolkata, India. Y la ruta norte sigue los contornos del río Brahmaputra (Aoyama, 2016).

Estos seis corredores son el esqueleto de la BRI que dan sustento político y económico al Cinturón económico de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima. Ambos proyectos incluyen un conjunto de inversiones en infraestructura de envergadura y montos sin precedentes.

### *La Ruta terrestre y la GIC: la inclusión de Rusia y los desafíos del espacio euroasiático*

En un ambiente sin un claro liderazgo mundial, en el cual el fortalecimiento de las potencias depende de la maximización de su interconectividad para posibilitar la negociación conjunta sobre cuestiones de desarrollo y de seguridad globales, los corredores terrestres de la IFR se presentan como instrumento de promoción de una GIC. Consideradas sus condiciones geopolíticas, el BRI en el espacio euroasiático parte del vector terrestre para la circulación marítima, y depende, de esta manera, de la cooperación entre los Estados que pertenecen a ese inmenso territorio para la realización plena de su ingreso y participación en la producción y en el comercio global. Al contrario de la visión de los Estados Unidos de América (EEUU) que considera que la inserción depende de la capacidad de control sobre las rutas marítimas a partir de su posición central en el mapa mundial (Silaev y Sushentsov, 2018), la interconectividad por la vía terrestre promovida por el BRI destaca los aspectos infraestructurales de la GIC.

El discurso chino sobre la nueva ruta de la seda expresa una política externa más asertiva, que si bien mantiene su mirada en las regiones costeras y rutas marítimas,

incluye la interconectividad terrestre y le otorga un renovado protagonismo. Además, para Rusia, la centralidad del factor territorial siempre fue importante, y se desdobra en la contemporaneidad en una política externa fuertemente orientada a la región euroasiática. El Kremlin interpreta este movimiento como un “regreso al hogar” (Valdai, 2018:12; Lukin y Yanukin, 2018:103).

La promoción de proyectos de infraestructura que posibiliten una mayor interconexión euroasiática posee el potencial ir más allá de la globalización neoliberal, y afianzar la potencialidad de la circulación comercial en regiones donde las diferencias regionales son marcadas por la existencia de grandes déficits de inversiones en infraestructura en transporte. En este sentido, frente a una percepción de un “archipiélago” euroasiático (Silaev y Sushentsov, 2018:18), la alianza de potencias como Rusia, China, Irán y Turquía contra las pretensiones estadounidenses favorece el apoyo para la creación de rutas de conectividad en redes intermodales de transportes (Silaev y Sushentsov, 2018:5; Sharyshev, 2016:14).

La integración euroasiática puede beneficiarse del interés mutuo que la RPC y Rusia en los proyectos de inversiones en infraestructura en la región, la circulación de mercancías y los mayores flujos de comercio que ligan Europa Occidental con Rusia y China (Silaev y Sushentsov, 2018:19). En 2013, China y Rusia establecieron los términos de una amistad estratégica, donde se discutieron asuntos sobre la región de Asia Central con foco en los proyectos del BRI (Timofeev et al., 2017:63). Mientras los chinos optaban por las relaciones bilaterales en el espacio euroasiático, los rusos preferían el minilateralismo y la regionalización vía la Unión Económica Euroasiática (UEE). No obstante, el Kremlin gradualmente pasó a buscar conexiones sinérgicas con la iniciativa china, especialmente debido a su incapacidad de promover inversiones infraestructurales (Gabuev, 2016). Las relaciones estratégicas entre China y Rusia evolucionaron de la siguiente manera: Moscú aceptaría la presencia del BRI en Eurasia y Beijing concordaría en negociar los proyectos por medio de la UEE (Putin, 2015).

La expectativa de profundización de las relaciones entre el BRI y la UEE remontan a la Declaración Conjunta sobre un Mundo Multipolar y el Establecimiento de un Nuevo Orden Internacional, celebrado entre Rusia y China en 1997, en el ámbito de la Asamblea General de las Naciones Unidas (UNGA, 1997). En el documento, las potencias reconocen la relevancia de la región euroasiática para la estabilidad del orden internacional. En este sentido, la visión inclusiva sobre la interconectividad promovida por el BRI y el rol de Rusia en este proceso, son corolarios de la defensa de la multipolaridad presentada a finales de la década de 1990 por China y Rusia.

La acción concertada entre la RPC y su iniciativa BRI con la UEE se basan en la expectativa de aumento de las inversiones de China en sectores, como en infraestructura y transportes, donde Rusia y los demás miembros de la UEE son demandantes (Lukin y Yanukin, 2018:104). No menos importante, es el atractivo que significa la ausencia de condiciones políticas para recibir inversiones, hecho que permite a la UEE mantener su propia visión sobre la integración (Timofeev, Lissovolik, Filippova, 2017:63-64; Sharyshev, 2016).

A pesar de la preeminencia e influencia política en el espacio euroasiático, Rusia no es un fuerte protagonista en el comercio a lo largo de esa masa continental. Sin embargo, el fortalecimiento de iniciativas como la Organización del Tratado de Seguridad Colectiva (OTSC) (Kropatcheva, 2016), la Organización para la Cooperación de Shanghái (OCS), y la UEE consiguieron promover el acercamiento ruso-chino y crear incentivos para la ejecución de los proyectos del BRI. En esta dirección, en el año de 2016, Rusia lanzó la iniciativa Asociación Extensa Euroasiática (Greater Euroasiatic Partnership) como una forma de estrechar la sociedad

UEE-OCS-ASEAN lanzada en el año anterior (Putin, 2016). La iniciativa rusa se presenta como complemento de los proyectos del BRI articulados con la UEE y con las otras instituciones euroasiáticas.

En 2017, el ingreso de India y Pakistán en la OCS creó un espacio institucional para la cooperación entre los dos rivales históricos, hecho que amenizó las tensiones entre India y China en torno a los proyectos del BRI (Silaev y Sushentsov, 2018:4). De esta forma, Rusia ha actuado como una especie de estabilizador combatiendo las amenazas a la seguridad (Valdai, 2015:6), y esta actitud ha fortalecido la alianza con China constituyéndose en la variable política más importante del proyecto terrestre BRI. En relación a la Ruta de la seda marítima, los desafíos no son pocos y presentan otro tipo de complejidades.

### *La ruta de la seda marítima*

El corredor marítimo, en el plan de 2013, parte del Mar del Este de China, pasa por el Mar del Sur de China, circunda la parte continental del Océano Índico y, por el Este africano a través del mar Rojo llega al Sur de Europa. Si se considera la “Ruta de la Seda Polar” (China, 2018), que parte de China en dirección al norte de Rusia, pasando por Groenlandia, con destino final en el puerto de Rotterdam, Holanda. Además, la invitación explícita de China a América Latina y el Caribe a formar parte del BRI, en la reunión Ministerial del Foro China-CELAC realizado en Santiago, en enero de 2018 (Vadell, 2018) le otorga un contenido global a la iniciativa. En este sentido, los países de América Central, y específicamente Panamá, juegan un rol destacado en las importantes inversiones de obras de infraestructura, logística y construcción en Panamá incluyendo la ampliación del canal. A esto se suma el reconocimiento diplomático oficial de la RPC por parte del gobierno de Juan Carlos Varela en 2018, que fue imitado por el gobierno de El Salvador posteriormente y despertó preocupaciones en Washington (Ellis, 2018).

No obstante, la principal ruta del proyecto marítimo atraviesa por el Mar del Sur de China, una de las principales líneas marítimas de comunicación. Por esa región transita el 21% del comercio marítimo global, y cerca del 40% del comercio chino. A pesar de la existencia de rutas alternativas, el pasaje por el Estrecho de Malaca es el que permite el tránsito más rápido y económico en la región y por donde pasan el 80% de las importaciones de petróleo de China (China Power Team, 2017).

Por añadidura, esta región posee alta sensibilidad estratégica, configurando un área de disputa territorial entre China, Taiwán, Vietnam, Filipinas, Malasia y Brunei, donde al alto volumen de navíos cargueros que transitan se le suma una fuerte presencia militar. Por su parte, los EEUU marcan su presencia militar en la región realizando operaciones para garantizar la libre de navegación en los mares (FONOPs), con la justificación de garantizar el pasaje directo inocente previstos en la UNCLOS.

En este escenario, el corredor de la Ruta Marítima de la Seda que atraviesa por el Mar del Sur de China es prioritario para la RPC, no sólo para garantizar el flujo comercial, sino también para asegurar la estabilidad regional. Estudios indican que una eventual escalada en el conflicto, podría llevar a utilizar rutas alternativas que implicarían grandes pérdidas en la cadena suministros estimados en US\$2.800 millones mensuales (China Power Team, 2017).

El Collar de Perlas (String of Pearls) parte del Mar del Sur de China en dirección al Océano Índico y llega hasta Sudán. La RPC utilizaría este corredor marítimo con objetivos comerciales, para aumentar la interconectividad, y militares. El proyecto de la Ruta de Seda Marítima tiene como foco la construcción de puertos estratégicos de uso dual (civil y militar), siendo que algunos ya están en operación. La RPC está involucrada en la construcción de puertos en Camboya, Malasia, Singapur, Myanmar, Sri Lanka, Paquistán, Egipto, Djibouti, Israel, Grecia, Italia, Bélgica, Tanzania y

Mozambique (Aoyama, 2016; Yu, 2016) (ver Cuadro 1). Las inversiones en el puerto de Piraeus, Grecia, Haifa, Israel, Safaga, Egipto y Djibouti muestran la importancia del Canal de Suez, por donde pasan la mayor parte de los productos manufacturados que van desde China hasta la Unión Europea (UE).

Cuadro 1. Inversiones externas chinas en puertos. Fuente: Elaboración propia basado en Yu (2016) y Kakissis (2018).

País	Puertos	Compañía China	Participación de la Compañía China
Malasia	Puerto de Kuantan	Guangxi Beibu Gulf port Group	40%
Singapur	Puerto de Container de Singapur	COSCO Shipping Ports	49%
Myanmar	Puerto de Kyaukphyu	China national petroleum Corporation (CNPC)	50,9%
Sri Lanka	1. Colombo internacional 2. Terminal de Container Puerto de Container de Hambantota	1. China merchants Port holdings (International) 2. China harbor engineering Corporation	85% 65%
Paquistán	Puerto de Gwadar	China overseas port holding Company	Concesión de 40 años para operar el puerto 20% 23,5%
Egipto	Puerto de Safaga	COSCO Shipping Ports	20%
Djibouti	Puerto de Container de Djibouti	China merchants holdings (international)	23,5%
Marruecos	Casablanca	China Merchants Port Holdings (CMPort)	49%
Marruecos	Tanger Med	China Merchants Port Holdings (CMPort)	20%
Israel	Nuevo Puerto de Haifa	Shanghai International Port Group	25 años de concesión para operar y administrar el puerto
Turquía	Ambarli/Estambul	1. COSCO Shipping Ports 2. China Merchants Port Holdings (CMPort)	1. 26% 2. 26%
Malta	Marsaxlokk	China Merchants Port Holdings (CMPort)	25%
Grecia	Puerto de Container de Piraeus	COSCO Shipping Ports	100% 35 años de concesión para operar y administrar el puerto
Italia	Puerto de Container de Nápoles	COSCO Shipping Ports	50%
Italia	Vado Ligure/Génova	1. COSCO Shipping Ports 2. Qingdao Port International Development (QPI)	1. 45% 2. 5%
Bélgica	Puerto de Antuerpia	1. COSCO Shipping Ports 2. China Merchants Port Holdings (CMPort)	1. 25% 2. 5%
Bélgica	Brujas	COSCO Shipping Ports	85%
España	Valencia	COSCO Shipping Ports	51%
España	Bilbao	COSCO Shipping Ports	40%
Francia	Dunkirk	China Merchants Port Holdings (CMPort)	45%
Francia	Le Havre	China Merchants Port Holdings (CMPort)	25%
Francia	Marsella	China Merchants Port Holdings (CMPort)	25%
Francia	Nantes	China Merchants Port Holdings (CMPort)	25%
Holanda	Rotterdam	COSCO Shipping Ports	35%

Empresas estatales chinas llegaron a un acuerdo con el gobierno de Myanmar para la construcción del puerto de aguas profundas en Kyaukpyu con inversiones que rondan los US\$7.300 millones, con capacidad de competir con el puerto de Manila. Además, fue negociada la implementación del complejo industrial en el área que servirá como una Zona Económica Especial, con inversiones de US\$2,7 mil millones (Poling, 2018). Kyaukpyu es un puerto estratégico para el BRI, ya que allí desemboca un gasoducto y un oleoducto que entraron en operación en 2013 y 2017 respectivamente. Los ductos comunican Kyaukpyu con Kunming, capital de la provincia de Yunnan. China. Con estas inversiones la RPC disminuye su dependencia del transporte de gas y petróleo que pasan por el estrecho de Malaca.

El BRI se expande en Bangladesh. En ese país, Chittagong puede tornarse la mayor ciudad portuaria del país. Este puerto estará conectado a un parque industrial con una zona económica exclusiva (ZEE), también realizado con inversiones chinas. El puerto está previsto entrar en operaciones recién en 2023 (Miglani y Birsal, 2018). Como en algunos casos en África (Brautigam, Tang, 2014), la construcción será realizada por medio de una joint venture entre la empresa estatal china China Harbour Engineering Company, que tendrá el 70% del aporte, y el gobierno de Bangladesh.

Sri Lanka es un país y un punto geopolíticamente importante para la RPC. El puerto de Hambantota fue inaugurado en 2010 y de construido por empresas estatales chinas, con inversiones que rondan los US\$1.300 millones. El problema es que aún no alcanzó las expectativas de flujo de cargas y compite con el puerto de Colombo (que también recibe inversiones chinas), que es el principal del país. En 2015, 95% de los ingresos del gobierno estaban comprometidos con el pago de la deuda (Hillman, 2018). Además del puerto, las inversiones chinas financiaron la construcción de un aeropuerto que permanece subutilizado.

En diciembre de 2017, el gobierno de Sri Lanka transfirió el control del puerto de Hambantota a China por medio de un contrato de arrendamiento con un plazo de 99 años. Este episodio atemorizó a varios países incluidos en el BRI en relación a una posibilidad futura de sobreendeudamiento (debt trap). Por esa razón, los gobiernos de Malasia y Pakistán pasaron a reevaluar proyectos con la RPC.

El puerto de Gwadar es el punto focal de la ruta marítima del Corredor China-Paquistán. Anunciado por China como uno de los mayores éxitos del BRI, está estratégicamente localizado cerca de la India y del estrecho de Ormuz, además de ser el punto de interconexión que se comunica con la provincia de Xingjiang, atravesando Pakistán. Construido en una región de villas de pescadores, el puerto tendrá tres atracaderos con una extensión de 200 metros, instalación roll-on-roll off y la previsión de procesamiento de 1 millón de toneladas de carga por año (Kanwal, 2018). La construcción del puerto está a cargo de la empresa estatal china Chinese Overseas Port Holding Company (COPHC) con derecho a un arrendamiento por 40 años y 91% de los ingresos de las operaciones portuarias (Kanwal, 2018). Junto al puerto de Gwadar, China construirá una refinería de petróleo para garantizar que el Corredor China-Paquistán diversifique los canales de abastecimiento y se transforme en una alternativa más al estrecho de Malaca.

Por su parte, el norte del continente africano constituye un espacio fundamental de la Ruta Marítima de la Seda, ya que el 20% del comercio mundial pasa por el Estrecho de Bab-el-Mandeb en dirección a Europa (Schwerdtfeger, 2018). Las mayores inversiones chinas en el ámbito del BRI están en Somalia, Djibuti, Etiopía y Sudán. Las inversiones relativas al BRI en Djibuti envuelve cuestiones comerciales y militares. El puerto de Doraleh, construido por la empresa estatal China Merchants Group, está conectado al ferrocarril que liga Djibuti a Etiopía, un proyecto estimado en

US\$4000 millones (Economy, 2018). Junto al puerto, se localiza la recién inaugurada zona internacional de libre comercio realizada con el aporte chino de US\$3.500 millones (Cheng, 2018).

Desde el año 2008, China se ha preocupado por los casos de piratería en la región del cuerno de África y el Mar Rojo. Esta variable fue fundamental para que China se involucrase cada vez más en acciones sobre seguridad en África, en dos sentidos: 1) participación activa en operaciones de paz de las Naciones Unidas; 2) en diciembre de 2015, la RPC comenzó a construir una base militar de ultramar en Djibouti (Aoyama, 2016).

La primera base militar de ultramar de China está localizada en las cercanías del puerto. La denominada “base de apoyo” china tiene como objetivo garantizar la seguridad regional, por medio de escoltas, misiones de paz, ayuda humanitaria y ejercicios militares conjuntos (Xinhua, 2017). Debido al elevado flujo de comercio internacional que transita por la región y la inseguridad, principalmente por ataques de piratas, la mayor militarización de la región es una característica importante, recordando que también existe una base militar estadounidense.

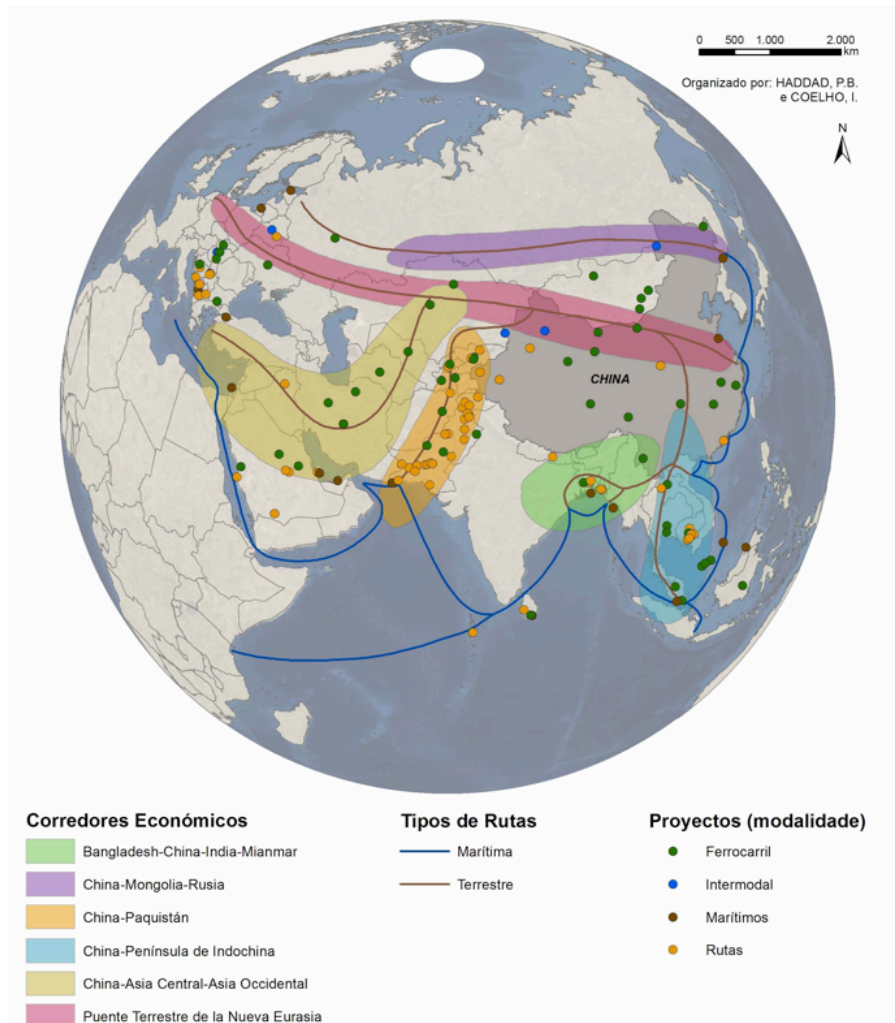


Figura 3. La Nueva Ruta de la Seda China: proyectos de infraestructura en los seis corredores económicos. Fuente de datos: Reconnecting Asia (2018). Fuente Cartográfica GADM 3.6/ESRI. Organizado por Coelho, I.; Haddad, P. (2018).



En el continente europeo, la Ruta Marítima de la Seda llega a Turquía, Grecia, Italia y Bélgica. En 2016, la estatal COSCO obtuvo el control accionario del puerto de Piraeus por US\$ 316 millones y en el 2021 podrá adquirir otros 16% por US\$99 millones (Mathews, 2017). En Turquía, COSCO, asociada a China Merchants Holding y a la estatal CIC Capital Corp. adquirieron el 65% del control del terminal de Kumport por US\$940 millones (Zhen, 2016). Este terminal portuario turco puede ser integrado al puerto griego de Piraeus. COSCO también posee el 50% del puerto de Nápoles en Italia, y 25% del puerto de Antwerpia, en Bélgica. Con estas inversiones, China garantizó el ingreso del BRI a la UE por vía marítima, carreteras y ferrocarriles.

El proyecto inicial de la Ruta Marítima da Seda está operativo. La expansión de la ruta ya tiene proyección para América Latina y el Caribe vía Canal de Panamá. Por la Ruta Polar de la Seda, en sociedad con Rusia, China deberá alcanzar el norte de Europa vía Finlandia.

## Conclusiones

Críticos y entusiastas del proceso de interconectividad liderado por China reconocen que el BRI es un fenómeno sin precedentes. Como expresa Cai, “nunca en la historia de la diplomacia de la RPC se vio algo comparable al lanzamiento de la BRI y del BAI” (Cai, 2018:2). Segundo Yan Xuetong, el liderazgo de Xi Jinping ha moldeado la política externa china con características inéditas de asertividad (Yan, 2014). No obstante, Qin Yaqing (2014) destaca que no puede pensarse la política china en términos opuestos/conflictivos, como lo haría la dialéctica ‘occidental. Según Qin, los fundamentos y directrices del legado de Deng Xiaoping de “mantener un perfil bajo” permanecen inherentes a los cambios producidos por la administración Xi, especialmente respetando los principios que guiaron tradicionalmente a la RPC en relación a los países del Sur Global de coexistencia pacífica y no intervención en los asuntos internos de otros países (China, 2015).

Este es un primer punto de diferencia en relación a los rígidos postulados del Consenso de Washington impuestos como recetas preestablecidas para los países del Sur Global (Vadell, 2019)

Por otro lado, en pleno proceso de crisis del modelo de globalización neoliberal, un informe del Banco Asiático de Desarrollo (Asian Development Bank) reconoce el déficit que los países asiáticos tienen en inversiones en infraestructura, destacando que en 10 años (2010-2020), los países asiáticos necesitarán US\$ 8 trillones.

(...) Entre 2010 y 2020, Asia necesita invertir aproximadamente U\$S 8 billones en infraestructura en los ámbitos nacionales. Además, Asia necesita gastar U\$S 290 mil millones en proyectos de infraestructura específicos en transporte, energías y ductos. (ADB, 2009)

Esta necesidad en inversiones en infraestructura es el gran talón de Aquiles de la globalización neoliberal, con vistas a promover un nuevo proceso de acumulación capitalista. Este es un segundo punto de diferencia entre la propuesta BRI y los fundamentos neoliberales de la globalización. La hegemonía del capital financiero en el sistema capitalista contemporáneo es liderada por una clase capitalista transnacional y una potencia en descenso relativo, EEUU, que se encuentra en una dilema a partir de la crisis de 2008, donde se empieza a consolidar una configuración política internacional multipolar. La hegemonía de la globalización basada en la “supraterritorialidad” no puede reproducirse sin su componente de capital anclado en territorios, moldeando

la geografía y geopolítica del globo. China lidera este proceso de contra-movimiento a partir de un conjunto de respuestas económicas y políticas a la crisis. En el plano del BRI, el informe del Banco Asiático de Desarrollo tuvo una réplica a la altura, por parte del gobierno chino. Expertos en finanzas del Consejo de Estado de la RPC estiman que el costo del BRI será entre 1 y 8 billones de dólares si se implementa de manera completa según la planificación del gobierno (Hillman, 2017; Lam Wo-lap, 2016).

En este sentido, el gobierno chino imprime al BRI un carácter global, y no sólo euroasiático, como también moldeado en los principios chinos de la Cooperación Sur-Sur, como destacan analistas (Domínguez Martín, 2016; Domínguez Martín, 2018; Vadell, 2018, 2019) y documentos oficiales (Xinhua, 2017).

La importancia de la infraestructura en este modelo de globalización basada en la interconectividad física y la importancia clave de los transportes marítimos, con inversiones en puertos en locales estratégicos; terrestres (ferrocarriles y carreteras) y aeropuertos muestran las características de la Globalización con características chinas, ausentes en el proyecto neoliberal financierizado (Amin 2006). Este proceso puede leerse en clave de ciclos sistémicos o a partir de su especificidad histórica (Amin, 2006). Preferimos esta última opción. La GIC representa un retorno al territorio y a la geografía de la interconectividad, como forma de no solamente promover el comercio y la inversiones, sino la comunicación y la fraternidad entre los pueblos.

Una tercera diferencia con la globalización neoliberal que orienta ideológicamente y materialmente este proyecto de interconectividad del GIC es la idea del “Sueño Chino” (Li, 2015), y el espíritu de rejuvenecimiento que ella implica. El “sueño chino”, tiene directas implicaciones materiales de la política doméstica china: prosperidad para el país, preocupación con el medio ambiente y felicidad para sus ciudadanos. No obstante, hay un componente universal: “El sueño chino es un sueño de paz, desarrollo, cooperación y mutuos beneficios para todos” (Li, 2015). Este es el puntapié inicial de una renovada y rejuvenecida política externa china que reivindica e incorpora la tradición reformista de Deng Xiaoping y la re-actualiza con un protagonismo creciente (Qin, 2014).

El BRI significa la materialización del “sueño chino” y del rejuvenecimiento de la nación china basado en el concepto de conectividad. Este concepto, que reemplaza al de globalización en los documentos chinos, está basado en un modelo de liberalismo institucionalizado con características chinas, que tiene sus reflejos en el modelo de desarrollo que la RPC implementó internamente, como destaca Li Xing (2016), pero que no tiene la ambición de extenderlo a otros países (Wen, 2004). Y, en esta dirección, esto no es una simple retórica, porque este modelo implica un fuerte rol del Estado y del partido comunista de China (PCC) en la planificación económica, en el control de los recursos naturales por empresas del Estado, control de las finanzas por los grandes bancos estatales y en los fundamentos sólidos del control de las capitales, como subraya Dierckx (2015). Las implicaciones de este modelo, la consolidación de un Contender State, China y una Contender Chinese Class (Dierckx, 2015; Van der Pijl, 2017) y sus derivaciones geopolíticas no pueden ser profundizados en este artículo, pero se abren a nuevas agendas de investigación.

En términos polanyianos, la dicotomía desacople o desincrustación (dis-embeddedness) e institucionalización del mercado (embeddedness) tienen dimensiones espaciales diferenciadas, y se derivan de la economía y la sociología política de Karl Polanyi (2000). De acuerdo con la tesis de Polanyi, la era del capitalismo liberal del siglo XIX es singular en los fundamentos de una sociedad nacional y un orden internacional basado en la idea de un mercado autorregulado, como un proceso desacoplado y esencialmente utópico, ya que, llevado hasta sus últimas consecuencias, provoca la destrucción del tejido social.

Como fue destacado anteriormente, la globalización neoliberal es un proceso global de capitalismo donde las relaciones de mercado se desacoplan de la sociedad con el objetivo de ampliar espacialmente las relaciones capitalistas incorporando regiones al circuito del capital e intensificar y profundizar las relaciones mercantiles con protagonismo de las finanzas. La supraterritorialidad es una expresión de este proceso.

La ascensión económica y política de China cuestiona los fundamentos financierizados de la globalización neoliberal, pero no como dicotomía antagónica de la supraterritorialidad. El “sueño chino” en su dimensión holística (Li, 2015) es una expresión de un proceso que incorpora una política externa china más asertiva en consonancia con su mayor poderío económico que implicará no necesariamente una “agenda alternativa global” en lo comercial, sino un rol activo como formulador de reglas e normas (rule settler). Los fundamentos incrustados de su forma doméstica de capitalismo por medio de “adaptaciones de normas culturales y prácticas, estructuras institucionales, normas internalizadas y marcos políticos” (Li, 2016:29) se manifiestan en los procedimientos de la RPC en relación al BRI, específicamente en el rol del sector financiero y bancario controlados por los Estados con la fundación de de dos instituciones multilaterales y una plurilateral. El Nuevo Banco de Desarrollo (NBD) el Banco de los BRICS, el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura (BAII) y el de la Ruta de la Seda (FRS) con fondos previstos de US\$ 100 mil millones para los dos primeros y US\$ 40 mil millones, para el segundo (Xi, 2017c).

Estas instituciones financieras tienen la característica de estar controladas por los Estados con el objetivo de estar al servicio de las inversiones en infraestructura, de promover la cooperación financiera, el desarrollo sostenible y promover el comercio internacional. Como destaca Gallagher (2018), China ya es el “Banco de desarrollo más grande el mundo”. Por intermedio de los dos “Policy Banks” estatales chinos: Banco de Desarrollo de China y Eximbank de China, la RPC ofrece más financiamiento a los países en desarrollo que la sumatoria de todas las instituciones financieras controladas por los países desarrollados juntas (Chin y Gallagher, 2019). De este modo, la creación de las instituciones financieras plurilaterales y multilaterales mencionadas muestran una evolución institucional basada en los mismos fundamentos de la globalización incrustada. La expansión global económica china muestra los fuertes contrastes con los principios de una “sociedad de mercado” de la globalización neoliberal que contrastan en términos de Polanyi con una “sociedad con mercado” instituida, regulada y reproducida a partir de la interconectividad y las redes de comunicación y transporte.

Por estas razones consideramos que estas transformaciones y el *modus operandi* de la RPC evidencian un cambio en la globalización contemporánea que algunos autores desde el mundo empresarial denominaron “des-globalización” y que se intensificaron desde la asunción de Donald Trump a la presidencia de los Estados Unidos.

## Bibliografía

- » ADB. Infrastructure for a seamless Asia. (2009). *Tokyo: Asian Development Bank and Asian Development Bank Institute*. Recuperado de <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/159348/adbi-infrastructure-seamless-asia.pdf>.
- » Amin, S. (2006). *Os desafios da Mundialização*. Aparecida (SP): Idéias & Letras.
- » Aoyama, R. (2016). One Belt, One Road: China's new global strategy. *Journal of Contemporary East Asia Studies* 5 (2), 3-22.
- » Brautigam, D., Tang, Xiaoyang. (2014). Going global in groups: Structural Transformation and China's special economic zones overseas. *World Development* 63, 78-91.
- » Cai, K. G. (2018). The One Belt One Road and the Asian Infrastructure Investment Bank: Beijing's New Strategy of Geoeconomics and Geopolitics. *Journal of Contemporary China* 27 (14), 831-847.
- » Cahill, D. (2014). *The end of laissez-faire?: on the durability of embedded neoliberalism*. Cheltenham UK - Northampton USA: Edward Elgar Pub.
- » Cairo Carou, H. (2018). *Las guerra 'virtuosas' de George W. Bush*. Madrid: Trama Editoriales.
- » Cheng, A. (2018). Will Djibouti be the latest country to fall into China's debt trap? *Foreign Policy*. 31 Julio. Recuperado de <https://foreignpolicy.com/2018/07/31/will-djibouti-become-latest-country-to-fall-into-chinas-debt-trap/> (30/08/2018)
- » Chin, G. T. & Gallagher, K. P. (2019). Coordinated credit spaces: the globalization of Chinese development finance. *Development and Change* 50 (1), 245-274
- » China. (2015). *Action plan on the Belt and Road Initiative*. Beijing. State Council. Recuperado de <http://english.gov.cn/beltAndRoad/> (01/08/2018)
- » China. (2018). *Full Text: China's Arctic policy*. Beijing. State Council. Recuperado de [http://english.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm). (30/08/2018)
- » China Power Team. (2017). *How much trade transits the South China sea?*. China Power. Recuperado de <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/> (12/08/2018)
- » Coelho, I.; Haddad, P. (Org.). (2018). *La nueva ruta de la seda: distancia entre las rutas a partir de Shangai*. Disponible em <http://www.lppri.ri.pucminas.br/OCI/Biblioteca/Mapoteca>.
- » Coelho, I.; Haddad, P. (Org.). (2018). *La nueva ruta de la seda: corredores económicos*. Disponible em <http://www.lppri.ri.pucminas.br/OCI/Biblioteca/Mapoteca>.
- » Coelho, I.; Haddad, P. (Org.). (2018). *La nueva ruta de la seda: proyectos de infraestructura en los seis corredores económicos*. Disponible em <http://www.lppri.ri.pucminas.br/OCI/Biblioteca/Mapoteca>.
- » Dierckx, S. (2015). China's capital controls: between contender state and integration into the heartland. *International Politics* 52 (6), 724-742.
- » Domínguez Martín, R. (2018). China y la construcción de un régimen internacional de cooperación sur-sur. *Carta Internacional* 13 (1), 38-72.

- » Domínguez Martín, R. (2016). En los pliegues de la historia: cooperación Sur-Sur y procesos de integración en América Latina y el Caribe. *Estudios Internacionais* 4, (2), 57-77.
- » ECLAC. (2018). Exploring new forms of cooperation between China and Latin America and the Caribbean. Second Ministerial Meeting of the Forum of China and the Community of Latin American and Caribbean States (CELAC). Recuperado de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43214/1/S1701249\\_en.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43214/1/S1701249_en.pdf).
- » Economy, E. C. (2018). China's strategy in Djibouti: mixing military and commercial interests. *Asia Unbound*, Council on Foreign Relations: CFR. Recuperado de <https://www.cfr.org/blog/chinas-strategy-djibouti-mixing-commercial-and-military-interests> (12/08/2018)
- » Ellis, E. (2018). The evolution of Panama-PRC relations since recognition, and their strategic implications for the U.S. and the region. *Global Americans*, September 24. Recuperado de <https://theglobalamericans.org/2018/09/the-evolution-of-panama-prc-relations-since-recognition-and-their-strategic-implications-for-the-u-s-and-the-region/>
- » Gabuev, A. (2015). Eurasian Silk Road Union: towards a Russia-China consensus? *The Diplomat*. Recuperado de <http://thediplomat.com/2015/06/eurasian-silk-road-union-towards-a-russia-china-consensus/>. (02/09/2018)
- » Gallagher, K. (2018). China's role as the World's Development Bank cannot be ignored. *NPR*. Recuperado de <https://www.npr.org/2018/09/10/646421776/opinion-chinas-role-as-the-world-s-development-bank-cannot-be-ignored?live=1>. (11/10/2018)
- » Harvey, D. (2005). *A brief history of neoliberalism*. New York: Oxford University Press.
- » Harvey, D. (2011). *O Enigma do Capital*. São Paulo: Boitempo editorial.
- » Held, D.; McGrew, A.; Goldblatt, D.; Perraton, J. (1999). *Global transformations: politics, economics and culture*. Stanford: Stanford University Press.
- » Held, D.; McGrew A. (2000). *The global transformations reader: an introduction to the globalization debate*. Cambridge/Malden: Polity Press.
- » Hillman, J. (2018). Game of loans: how China bought Hambantota. China's Maritime Silk Road: Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region. China Maritime Transparency Initiative. CSIS Website. Recuperado de <https://www.csis.org/analysis/game-loans-how-china-bought-hambantota> (30/08/2018)
- » Hillman, J. E. (2017) China's "Belt and Road" Initiative must become a strategy. Reconnecting Asia. Recuperado de <https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/chinas-belt-and-road-initiative-must-become-strategy/>. (14/08/2018)
- » Hirst, P. Q.; Grahame, T. (1996). *Globalização em questão: a economia internacional e as possibilidades de governabilidade* (2nd ed.). Petrópolis: Ed. Vozes.
- » Kakissis, J. (2018). Chinese firms now hold stakes in over a dozen european ports. *NPR*, October 9. Recuperado de <https://www.npr.org/2018/10/09/642587456/chinese-firms-now-hold-stakes-in-over-a-dozen-european-ports>
- » Kanwal, G. (2018). Pakistan's Gwadar Port - a new naval base in China's string of Pearls in the Indo-Pacific. China's Maritime Silk Road: strategic and economic implications for the Indo-Pacific region, edited by CSIS. CSIS Website. Recuperado de <https://www.csis.org/analysis/pakistans-gwadar-port-new->

naval-base-chinas-string-pearls-indo-pacific (12/08/2018)

- » Kropatcheva, E. (2016). Russia and the collective security treaty organization: multilateral policy or unilateral ambitions? *Europe-Asia Studies* 68, (9), 1526-52.
- » Lam Wo-lap, W. (2016). Getting lost in 'One Belt, One Road'. Ejinsight . Recuperado de <http://www.ejinsight.com/20160412-getting-lost-one-belt-one-road/> (01/09/2018)
- » Li, X. (2015). Interpreting and understanding "the Chinese Dream" in a holistic nexus. *Fudan J. Hum. Soc. Sci.* 8, (4), 505-20.
- » Li, X. (2016). Understanding China's economic success: "embeddedness" with Chinese characteristics. *Asian Culture and History* 8, (2), 18-31.
- » Liu, W.; Dunford, M. (2016). Inclusive globalization: unpacking China's Belt and Road Initiative. *Area Development and Policy*, 1, (3), 1-18.
- » Lukin, A.; Yanukin V. (2018). Eurasian integration and the development of Asiatic Russia. *Journal of Eurasian Studies*, 9, 100-13.
- » Martell, L. (2016). *The Sociology of Globalization*. Second edition. ed. Cambridge, UK ; Malden, MA: Polity Press.
- » Mathews, J. A. (2017). China's takeover of the port of Piraeus in Greece: blowback for Europe. *Asia-Pacific Journal* 15 (13), 3-11.
- » MEA, Ministry of External Affairs Government of India. (2013). *Joint Statement: A Vision for future development of India-China strategic and cooperative partnership*. Beijing. MEA. Recuperado de <http://mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/22379>. (01/09/2018)
- » Miglani, S.; Birsal R. (2018). *China to develop Bangladesh Industrial Zone as part of South Asia push*. Reuters. Recuperado de <https://www.reuters.com/article/us-bangladesh-china/china-to-develop-bangladesh-industrial-zone-as-part-of-south-asia-push-idUSKCN1HB1M2> (30/08/2018)
- » MOFA, Ministry of Foreign Affairs of The People's Republic of China. (2013). *Premier Li Keqiang and Pakistani President Asif Ali Zardari meet the press*. MOFA. Beijing. Recuperado de [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/lkqipsg\\_665690/t1044071.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/lkqipsg_665690/t1044071.shtml). (10/08/2018)
- » MOFA. (2014). *Xi Jinping attends meeting of the three heads of state of China, Russia and Mongolia*. MOFA. Beijing. Recuperado de [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/zjpcxshzzygyslshdsschybdtkstmedfsllykdyxgfw/t1191093.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/zjpcxshzzygyslshdsschybdtkstmedfsllykdyxgfw/t1191093.shtml). (12/09/2018)
- » National Development and Reform Commission. (2015). *Vision and Actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*. National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China). Recuperado de [http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html). (01/09/2018)
- » Ohmae, K. (1995). *The end of the Nation State*. New York: Free Press.
- » Oke, N. (2009). Globalizing time and space: temporal and spatial considerations in discourses of Globalization. *International Political Sociology* 3, 310-26.
- » Overbeek, H. (2016). *Globalizing China: a critical political economy perspective on China's rise*. Chap. 16. En Alan Cafruny, Leila Simona Talani y Gonzalo Pozo Martin (Eds.). *The Palgrave Handbook of critical international political economy*. London. Palgrave Macmillan.

- » Polanyi, K. (2000). *A Grande Transformação: as origens de nossa época* (2a ed.). Rio de Janeiro: Campus.
- » Poling, G. (2018). Kyaukpyu: Connecting China to the Indian ocean. China's Maritime Silk Road: strategic and economic implications for the Indo-Pacific Region. *Asia Maritime Transparency Initiative*. CSIS. Recuperado de <https://www.csis.org/analysis/chinas-maritime-silk-road> (30/08/2018)
- » Putin, V. (2015). *Press statements following Russian-Chinese talks*. Mayo 8. Recuperado de <http://en.kremlin.ru/events/president/transcripts/49433>
- » Putin V. (2016). Plenary session of St. Petersburg international economic forum. St. Petesburg. Kremlin. Recuperado de <http://en.kremlin.ru/events/president/news/52178>. (02/09/2018)
- » Qin, Y. (2014). Continuity through Change: Background Knowledge and China's International Strategy. *The Chinese Journal of International Politics* 7 (3), 285-314.
- » Qin, Y. (2016). Cultura Y Pensamiento Global: Una Teoría China De Las Relaciones Internacionales. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals* 100, 67-90.
- » Sack, R. D. (1986). *Human territoriality: its theory and history*. Cambridge: Cambridge University Press.
- » Scholte, J. A. (2005). *The Sources of Neoliberal Globalization*. United Nations Research Institute for Social Development. Recuperado de <http://www.unrisd.org/80256B3C005BCCF9/search/9E1C54CEEB19A314C12570B4004D0881?OpenDocument>. (01/09/2018)
- » Schwerdtfeger, M. (2018). *China's Top Three Belt and Road Initiatives*. Portt Technology Technology. Recuperado de [https://www.porttechnology.org/news/chinas\\_top\\_three\\_belt\\_and\\_road\\_initiatives](https://www.porttechnology.org/news/chinas_top_three_belt_and_road_initiatives). (30/08/2018)
- » Sharyshev, A. (2016). Strategic Partnership between Russia and China: Importance and Sustainability of Bilateral Relations. *Sravnitel'naya Politika* 2 (23), 112-17.
- » Sheppard, E. S. (2016). *Limits to Globalization : Disruptive Geographies of Capitalist Development*. First edition. Oxford: Oxford University Press.
- » Silaev, N., y Sushentsov A. (2018). *The Old World Order Revisited: Future of the International Order in Eurasia*. Valdai Club. Recuperado de <http://valdaiclub.com/files/18315/> (10/08/2018)
- » Stiglitz, Joseph E. (2002). *Globalization and its discontents* (1st ed.). New York: W. W. Norton.
- » Timofeev, I., Yaroslav, L. y Liudmila, F. (2017). Russia's Vision of the Belt and Road Initiative: From the Rivalry of the Great Powers to Forging a New Cooperation Model in Eurasia. *China & World Economy* 25 (5), 62-77.
- » UNGA, UNITED NATIONS GENERAL ASSEMBLY (1997). Letter Dated 15 May 1997 from the Permanent Representatives of China and the Russian Federation to the United Nations Addressed to the Secretary-General (a/52/50). Recuperado de <http://www.un.org/documents/ga/docs/52/plenary/a52-153.htm>. (07/08/2018)
- » Vadell, J. (2018). El Foro China-Celac Y El Nuevo Regionalismo Para Un Mundo Multipolar: Desafíos Para La Cooperación 'Sur-Sur'. *Carta Internacional* 13, (1), 6-37.
- » Vadell, J. (2019). China in Latin America: South-South Cooperation with Chinese Characteristics. *Latin American Perspectives* 46 (2), 107-125.

- » Valdai. (2015). *Toward the Great Ocean Creating Central Eurasia: The Silk Road Economic Belt and the Priorities for the Eurasian States Joint Development*. Valdai Club Marzo. Recuperado de <http://valdaiclub.com/files/17658/>. (05/06/2018)
- » Valdai. (2018). *Toward the Great Ocean: People, History, Ideology, Education. Rediscovering the Identity*. Valdai Club. Recuperado de <http://valdaiclub.com/a/reports/report-toward-the-great-ocean-6/>. (08/08/2018)
- » Van der Pijl, K. (2017). The BRICS—An Involuntary Contender Bloc Under Attack. *Estudos Internacionais* 5 (1), 25-46.
- » Wang, H. (2014). From “Taoguang Yanghui” to “Yousuo Zouwei”: China’s Engagement in Financial Minilateralism. CIGI Papers, (52 - December ). Recuperado de <https://www.cigionline.org/sites/default/files/>
- » Wang, Y. (2018). *China-Celac Forum: Time for Closer Partnership and Greater Cooperation*. Jamaica Observer. Recuperado de [http://www.jamaicaobserver.com/news/china-celac-forum-time-for-closer-partnership\\_and\\_greater\\_cooperation\\_122712?profile=1373](http://www.jamaicaobserver.com/news/china-celac-forum-time-for-closer-partnership_and_greater_cooperation_122712?profile=1373). (07/08/2018)
- » Wen, J. (2004). *Carrying Forward the Five Principles of Peaceful Coexistence in the Promotion of Peace and Development*. Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China. Recuperado de [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/seminaronfiveprinciples\\_665898/t140777.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/seminaronfiveprinciples_665898/t140777.shtml). (05/07/2018)
- » Xi, J. (2017a). *Full Text of President Xi’s Speech at Opening of Belt and Road Forum*. Xinhuanet. Recuperado de [http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c\\_136282982.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282982.htm). (05/08/2018)
- » Xi, J. (2017b). *President Xi’s Speech to Davos in Full*. World Economic Forum. Recuperado de <https://www.weforum.org/agenda/2017/01/full-text-of-xi-jinping-keynote-at-the-world-economic-forum>.
- » Xi, J. (2017c). *Full Text: Joint Communique of Leaders Roundtable of Belt and Road Forum*. XinhuaNet. Recuperado de [http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/15/c\\_136286378.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/15/c_136286378.htm). (30/08/2018)
- » Xinhua. (2017). *China Sets up Base in Djibouti*. Xinhua. Recuperado de [http://www.xinhuanet.com/english/2017-07/11/c\\_136435716.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-07/11/c_136435716.htm) (12/08/2018)
- » Xinhuanet. (2015). *China, Pakistan Elevate Relations, Commit to Long-Lasting Friendship*. Xinhuanet. Recuperado de [http://www.xinhuanet.com/english/2015-04/21/c\\_134167525.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2015-04/21/c_134167525.htm). (01/08/2018)
- » Yan, X. (2014). From Keeping a Low Profile to Striving for Achievement. *The Chinese Journal of International Politics* 7 (2), 153-84.
- » Yu, H. (2016). Motivation Behind China’s ‘One Belt, One Road’ Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank. *Journal of Contemporary China* 26 (105), 353-68.
- » Zhen, S. (2016). Chinese Consortium to Invest in Turkey’s Number 3 Container Terminal. South China Morning Post. Recuperado de <https://www.scmp.com/business/companies/article/1858962/chinese-consortium-invest-turkeys-no-3-container-terminal> (12/08/2018)
- » Zotelle, E. (2018). La Franja Y La Ruta En América Latina: Infraestructura En Educación Para Mejorar La Calidad De Vida De La Población. Observatorio de la Política China. Recuperado de <http://politica-china.org/areas/politica-exterior/la-franja-y-la-ruta-en-america-latina-infraestructura-en-educacion-para-mejorar-la-calidad-de-vida-de-la-poblacion>. (01/08/2018)



**Javier Vadell / javier.vadell@gmail.com; javier.vadell@pucminas.br**

Doctor en Ciencias Sociales; Master en Ciencia Política – UNICAMP; Licenciado en Relaciones Internacionales – UNR. Profesor Asociado del Departamento de Relaciones Internacionales de la PUC Minas. Coordinador del Curso de Posgrado en Relaciones Internacionales de la PUC Minas. Profesor visitante: UNR, Argentina; BUAP, México. Editor de Estudios Internacionais – Revista de Relaciones Internacionales de la PUC Minas. Investigador de CNPq, Brasil

**Daniela Secches / drvieira@gmail.com**

Doctora en Relaciones Internacionales – PUC Minas; Master en Ciencia Política – Universidade de Masaryk (República Tcheca). Graduada en Relaciones Internacionales – PUC Minas – y en Derecho - UFMG. Profesora Adjunta del Departamento de Relaciones Internacionales de la PUC Minas y colaboradora del Programa de Relaciones Internacionales de la PUC Minas. Coordinadora del Curso de Grado en Relaciones Internacionales de la PUC Minas

**Mariana Burger / burgermariana@gmail.com**

Doctoranda en Relaciones Internacionales – PUC Minas; Master en Relaciones Internacionales – Tsinghua University; Master en Derecho Internacional – Universidade Federal de Minas Gerais; especialista en Global Affairs – NYU; y graduada en Derecho en la Universidade Federal de Minas Gerais. Actualmente es, profesora en la Fundación Dom Cabral – SKEMA, en la Escola Superior de Advocacia ESA-MG y en el IEC PUC Minas. Focos de investigación: Mar del Sur de China, BRI, China, Asia.