

# La Ruta de la Seda: Una nueva avenida de desarrollo global

23 de octubre de 2015

Por 'La Ruta de la Seda' han fluido los bienes, personas e ideas entre Oriente y Occidente durante muchos siglos, pero su relevancia para el mundo moderno ya se había opacado. Después de todo, hasta hace poco, EEUU, Japón y Europa todavía eran considerados como los motores de la economía global. Las rutas marítimas y aéreas eran las vías del futuro. También fue la razón por la que Asia, partes de Europa y África fueron vistos como un mundo periférico. Las percepciones de hoy son muy distintas. El mundo exige una nueva gran comunidad que lleve el desarrollo en dirección al interés mutuo.



Es en este contexto que China ha tomado la iniciativa de desarrollar de 'Un cinturón, Un camino' (OBOR por sus siglas en inglés: One Belt, One Road), que es considerado como el evento económico más importante del siglo XXI. La Ruta de la Seda marítima moderna es el principal proyecto del actual presidente chino, Xi Jinping. Está dirigido a fomentar la colaboración a lo largo de la histórica Ruta de la Seda y las rutas marítimas.

El 'cinturón' atraviesa Asia, Europa y África, conectando a la vibrante y creciente economía asiática con la desarrollada Europa. La estrategia de 'OBOR' es una política clave de la administración de Xi, tiene como objetivo impulsar la conectividad y el comercio entre China y 65 países con una población total de 4,400 millones mediante la construcción de infraestructuras, impulsando vínculos financieros y comerciales.

En el Doceavo Comité Nacional de la Conferencia Consultiva Política del Pueblo, el Presidente Wang Jiarui, dijo que los países participantes deben verlo como una oportunidad para forjar un destino común a través de la inclusión. Él dijo: «Esto no tiene la intención de ser un nuevo orden mundial, sino impulsar el desarrollo para todos los países que forman parte de la iniciativa.»

El énfasis en la implementación del proyecto está en el concepto de los tres 'No's, que incluyen la NO injerencia en los asuntos internos de otras naciones; segundo, que China NO busca aumentar su esfera de influencia y que el país NO busca una hegemonía o dominación.

«La iniciativa es armónica e incluyente. Aboga por la tolerancia entre las civilizaciones, respeta los caminos y modos de desarrollo elegidos por los países participantes y apoya el diálogo entre diferentes civilizaciones bajo los principios de la búsqueda de acuerdos y arreglo de diferencias, aprovechando las fortalezas de cada uno», dijo Jiarui.

De acuerdo con el proyecto original emitido por la Comisión de Desarrollo Nacional y Reformas de China, la iniciativa muestra que defiende los cinco principios de coexistencia pacífica de las Naciones Unidas, que incluyen el respeto mutuo de la soberanía y la integridad territorial de cada uno, no agresión mutua, la no injerencia mutua en sus respectivos asuntos internos, igualdad y beneficio mutuo. «Los proyectos de conectividad de la iniciativa ayudarán a alinear y coordinar las estrategias de desarrollo de los países, el potencial de mercado de la región, promoverán la inversión y el consumo, crearán demanda y oportunidades de empleo, desarrollarán pueblos y mejorarán los intercambios culturales con un mutuo aprendizaje y permitirán mejorar la confianza y el respeto entre mutuo para vivir en armonía, paz y prosperidad», afirma el proyecto original.

Sin embargo, hay quienes temen que Pekín quiere crear redes de infraestructuras centradas en China para ampliar su propia influencia económica y política en el mundo y especialmente en Europa y Asia. Esto es principalmente debido a la falta de información. China no ha sido muy clara. Según el Financial Times, el documento "proporciona una gran cantidad de detalles en algunos aspectos (como por ejemplo, cuándo se llevarán a cabo ferias de libros) pero es irregular en otros (como qué países están incluidos). Perú, Sri Lanka e incluso el Reino Unido se incluyen en algunas versiones de mapas semi-oficiales, pero quedan fuera de los demás."

Para empresas de todos los tamaños, la oportunidad de Asia no tiene paralelo. La conclusión es clara: si no estas haciendo negocios con Asia; deberías empezar, porque tus competidores sí lo están haciendo.

Según una encuesta reciente de ANZ, una empresa Australiana, el 48 % de las empresas que ya están en Asia dicen que los ingresos de sus operaciones en Asia fueron superiores a sus ingresos nacionales. Además, 76 % de las empresas que se han expandido en Asia dicen que sus ganancias han aumentado sustancialmente.

Asimismo, el 38 % de las pequeñas empresas lograron un retorno de su inversión en 12 meses, mientras que el 59 % de las medianas y el 39 % de las empresas de mayor tamaño lograron esto en un plazo de tres años. Otro dato importante es que, de las empresas australianas que no se encuentran en Asia, el 88 % dijo que estaba considerando expandirse para allá en los próximos tres años.

Las empresas que planean e investigan su estrategia de expansión en Asia están mucho mejor posicionadas para lograr un crecimiento sostenible a largo plazo y una mayor rentabilidad que sus contrapartes cuyas operaciones quedan enfocadas a nivel nacional.

Desde que China lanzó su política de 'Un Cinturón, Un Camino' en 2013, hemos visto nuevas vías de infraestructuras y evolucionar el comercio. Fuera

de China, países a través de la región están empujando sus propios vínculos comerciales para aprovechar estas nuevas rutas. Asia es el hogar de 60 % de la población mundial y las ciudades de la región están transformándose más rápido que nunca.

El Perú está en condiciones de aprovechar estas oportunidades, pero no debemos permitir que se nos pase el tren. Como afirma el historiador israelí Yuval Noah Harari en [Diálogo sobre la Tecnología y el Futuro](#), "Países que, como China, perdieron el tren de la Revolución Industrial, 150 años más tarde han conseguido recuperar el terreno perdido, en gran medida, en términos económicos, gracias a la mano de obra barata. Esta vez, quienes pierdan el tren no tendrán una segunda oportunidad. Hoy en día, si un país, un grupo de personas, se queda descolgado, no tendrá una segunda oportunidad, en particular porque la mano de obra barata no tendrá ninguna relevancia". **Lampadia**

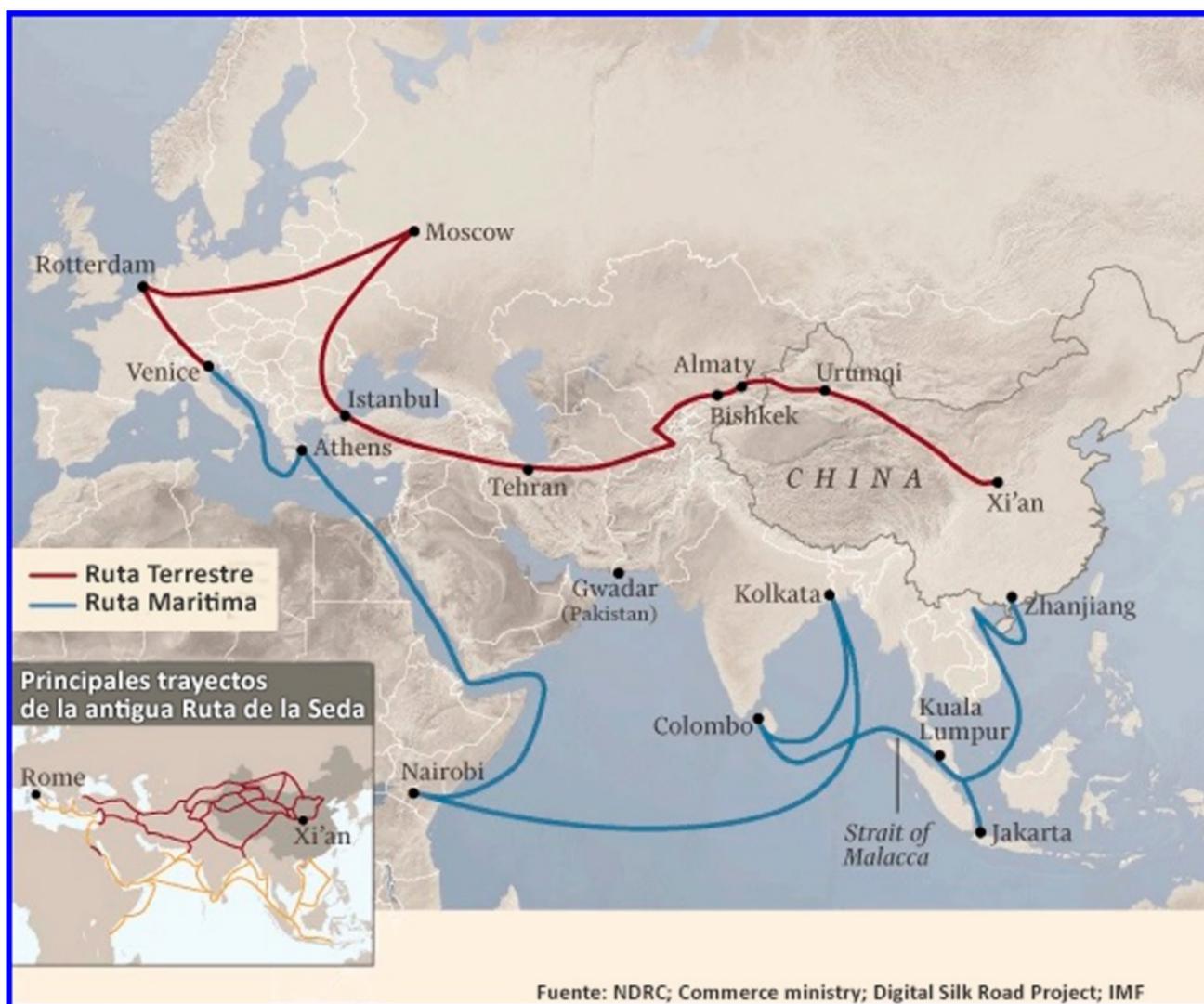
A continuación compartimos un artículo del Financial Times que analiza a detalle la estrategia de comercio de 'La Ruta de la Seda':

## El Gran juego de China: Camino a un nuevo imperio

Por Charles Clover y Lucy Hornby. Publicado en Financial Times el 12 de octubre de 2015.

Traducido por **Lampadia**

### Una Ruta de la Seda moderna es la 'marca' de la política exterior de Beijing



«Los graneros en todos los pueblos están llenos de reservas y las arcas están llenas de tesoros y el oro, valorizados en miles de millones», escribió Sima Qian, un historiador chino que vivió en el siglo primero antes de Cristo. «Hay tanto dinero que una innumerable cantidad de cuerdas utilizadas para amarrar las monedas se pudren y rompen. Los graneros en la capital se desbordan y el grano se malogra y no se puede comer».



Él estaba describiendo los legendarios excedentes de la dinastía Han, una época caracterizada por la primera expansión de China en el oeste y el sur y el establecimiento de las rutas comerciales que más tarde se conocieron como la Ruta de la Seda, que se extendía desde la antigua capital de Xi'an hasta la antigua Roma.

Avanzando rápidamente dos milenios, se dice lo mismo de la expansión de una China que cuenta con un nuevo creciente superávit. No hay cuerdas para sostener sus US\$ 4 millones de millones (US\$ 4 trillions) de reservas en moneda extranjera - el más grande del mundo - y, además de graneros desbordantes, China tiene excedentes masivos de cemento y acero y oferta inmobiliaria.

Después de dos décadas de rápido crecimiento, Beijing está de nuevo mirando más allá de sus fronteras para el comercio y oportunidades de inversión y, para ello, está utilizando de nuevo su antigua grandeza imperial más conocida como la metáfora de la «Ruta de la Seda». La creación de una versión moderna de la antigua ruta comercial se ha convertido en la marca de la política exterior de China bajo la presidencia de Xi Jinping.

«Es uno de los pocos términos que la gente recuerda de las clases de historia que no esté relacionado con el poder duro. . . y es precisamente a esas asociaciones positivas a las que los chinos quieren hacer hincapié», dice Valerie Hansen, profesora de historia de China en la Universidad de Yale.

### La gran idea de Xi

Si se toma la suma total de los compromisos de China a su valor nominal, la nueva Ruta de la Seda se convertirá en el mayor programa de diplomacia económica desde el Plan Marshall liderado por Estados Unidos para la reconstrucción de Europa en la posguerra, que abarca decenas de países con una población total de más de 3 mil millones de personas. La escala demuestra una gran ambición. Pero en el contexto de una economía tambaleante y la creciente fuerza de su ejército, el proyecto ha adquirido gran importancia como una forma de definir el lugar de China en el mundo y sus relaciones - a veces tensas - con sus vecinos.

Económica, diplomática y militarmente, Pekín utilizará el proyecto para afirmar el liderazgo regional en Asia, dicen los expertos. Para algunos, se explica el deseo de establecer una nueva esfera de influencia, una versión moderna de "El Gran Juego" del siglo 19, donde Gran Bretaña y Rusia se enfrentaron por el control de Asia central.

«La Ruta de la Seda ha sido parte de la historia de China, que se remonta a las dinastías Han y Tang, dos de los más grandes imperios chinos», dice Friedrich Wu, profesor de la Escuela S Rajaratnam de Estudios Internacionales en Singapur. «La iniciativa es un recordatorio oportuno de que China, bajo el Partido Comunista, está construyendo un nuevo imperio.» [Ver en [Lampadia: El Orden Mundial de Henry Kissinger](#)]

De acuerdo con ex funcionarios, la gran visión para una nueva Ruta de la Seda comenzó en las entrañas del Ministerio de Comercio de China. Buscando una manera de lidiar con el exceso de capacidad en los sectores del acero y de fabricación, los funcionarios de comercio empezaron a tramar un plan para exportar más. En 2013, el programa recibió su primer reconocimiento de nivel superior cuando el Xi anunció la «Nueva Ruta de la Seda», durante una visita a Kazajistán.

Desde que el presidente le dedicó un segundo discurso importante al plan presentado en marzo (mientras aumentaban las preocupaciones sobre la desaceleración económica) ha aumentado hasta convertirse en una política significativa y adquirió un nombre más imponente: «Un Cinturón, Un Camino». El cinturón se refiere a la ruta comercial terrestre que une el centro de Asia, Rusia y Europa. El camino, curiosamente, es una referencia a una ruta marítima por el Océano Pacífico y el Índico occidental.

En algunos países Beijing está presionando a una puerta abierta. El comercio entre China y los cinco estados de Asia Central - Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán - ha crecido de forma espectacular desde 2000, llegando a US\$ 50 mil millones en 2013, según el Fondo Monetario Internacional. Ahora China quiere construir las carreteras y tuberías necesarias para suavizar el acceso a los recursos que necesita para continuar su desarrollo.



Xi comenzó a ofrecer más detalles sobre el plan a principios de este año con el anuncio de US\$ 46 mil millones en inversiones y líneas de crédito en un corredor económico entre China y Pakistán, terminando en el puerto de Mar Árabe de Gwadar. En abril, Pekín anunció planes para inyectar US\$ 62 mil millones de sus reservas de divisas en los tres bancos de políticas estatales que financiarán la expansión de la nueva Ruta de la Seda. Algunos proyectos, que ya están en la mesa, parecen haber sido cooptado en el nuevo esquema de burócratas y empresarios que están luchando para vincular sus planes a la política de Xi.

«Ellos sólo están poniendo un nuevo lema en cosas que he querido hacer desde hace mucho tiempo», dijo un diplomático occidental.

«Es como un árbol de Navidad», dice Scott Kennedy, director adjunto del Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales en Washington. «Se pueden plantear muchos objetivos políticos, pero nadie ha hecho un análisis económico adecuado. El dinero del gobierno que están invirtiendo no es suficiente; esperan traer capital privado, pero, ¿querrá invertir el capital privado? ¿Va a ganar dinero? «

Además de ofrecer una visión de la ambición de China, la nueva Ruta de la Seda presenta una ventana para visualizar cómo se realiza la política macroeconómica en Beijing - a menudo en el camino, con los burócratas corriendo para dar cuerpo a declaraciones vagas ya veces contradictorias de lo alto. «Parte de esto es de arriba hacia abajo, parte de esto es de abajo hacia arriba, pero no hay nada en el medio hasta ahora», dice un ex funcionario chino.

«El resto de la burocracia está tratando de ponerse al día con dónde Xi ha plantado la bandera», dice Paul Haenle, director del Centro Carnegie-Tsinghua en Beijing. «Esto es algo que Xi anuncia y luego la burocracia tiene que hacer algo con ella. Tienen que poner la carne en los huesos».

Algunas pistas surgieron en marzo, cuando la poderosa Comisión de Desarrollo Nacional y Reforma, órgano central de planificación de China, publicaron un documento torpe, «Visiones y acciones en forma conjunta para construir el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima el siglo 21». Proporciona una gran cantidad de detalles en algunos aspectos (como por ejemplo, cuándo se llevarán a cabo ferias de libros) pero es irregular en otros (como qué países están incluidos). Perú, Sri Lanka e incluso el Reino Unido se incluyen en algunas versiones de mapas semi-oficiales, pero quedan fuera de los demás.



**\$46MM**  
en inversión y  
líneas de créditos  
extendidas por  
China para el  
propuesto corredor  
China - Pakistan,  
el cual termina  
en el puerto  
Gwadar del mar  
Arabe que será  
reconstruido

Sin embargo, sí parece existir una lista completa. El 28 de abril, el Ministerio de Comercio anunció que los países en la Ruta de la Seda representan el 26 por ciento del comercio exterior de China, una estadística muy precisa. Pero, una solicitud del Financial Times para obtener detalles más específicos sobre la lista de naciones quedó sin respuesta.

Todavía no hay indicios de cómo se llevará a cabo - a través de su propia burocracia, o como departamentos separados en diferentes ministerios y con diferentes políticas. Dado que los gobiernos extranjeros y bancos multinacionales esperan con impaciencia las declaraciones de Delfos desde Beijing para entender lo que significa, la vaguedad y la confusión no ha pasado desapercibida.

«Si queremos hablar de la Ruta de la Seda», dice un diplomático de un país vecino, «no sabemos a quién llamar.»

Como los intereses económicos del país se expanden en el extranjero, su aparato de seguridad masiva y militar probablemente se llevará a un papel regional mayor. China no tiene bases militares extranjeras e insiste firmemente en que no interferirá en la política interna de ningún país. Pero, por primera vez, un proyecto de ley antiterrorista ha legalizado el desplazamiento de soldados chinos en suelo extranjero, con el consentimiento de la nación anfitriona.

La milicia de China también está ansiosa por recibir su porción de la generosidad política y fiscal que acompaña al nuevo impulso de la Ruta de la Seda. Un ex funcionario de Estados Unidos dice que fue dicho por los generales de alto rango en el Ejército Popular de Liberación que la estrategia de Un Cinturón, Un Camino tendría un «componente de seguridad».

Los proyectos en zonas inestables inevitablemente probarán la política china de evitar enredos de seguridad en el exterior. Pakistán ha asignado 10,000 soldados para proteger los proyectos de inversión chinos, mientras que, por ahora, en Afganistán las tropas estadounidenses han protegido una mina de cobre en la que China ha invertido.



1,776

kilómetros  
de distancia  
del nuevo tren  
bala que conecta  
a Xinjiang con  
Lanzhou y el  
resto de la red  
ferroviaria de  
China

◀ Tren bala en  
Urumqi

La construcción de puertos en países como Sri Lanka, Bangladesh y Pakistán ha llevado a algunos analistas a preguntarse si el último objetivo de China es de un doble uso de instalaciones de logística naval que podrían poner en servicio el control de las vías marítimas, una estrategia llamada la «cadena de perlas».

El logro de la confianza de los vecinos recelosos como Vietnam, Rusia y la India no es un hecho, y constantemente está siendo socavada por la flexión muscular sostenida por China en otros lugares. En el Mar del Sur de China, por ejemplo, los enfrentamientos navales se han incrementado por las agresivas reclamaciones marítimas de Pekín.

### Exceso de capacidad Exportación

La teoría de Lenin de que el imperialismo es impulsado por excedentes capitalistas parece ser cierta, curiosamente, en uno de los últimos países (ostensiblemente) leninistas del mundo. No es casualidad que la estrategia de la Ruta de la Seda coincida con las secuelas de un auge de la inversión que ha dejado gran exceso de capacidad y la necesidad de encontrar nuevos mercados en el extranjero.

«El crecimiento de la construcción se está desacelerando y China no tiene que construir muchas nuevas autopistas, ferrocarriles y puertos, por lo que tiene que encontrar otros países en los que sí», dice Tom Miller, de la consultora Beijing GaveKal Dragonomics. «Uno de los claros objetivos es conseguir más contratos para las empresas de construcción chinas en el extranjero.»

Al igual que el Plan Marshall, la nueva iniciativa de la Ruta de la Seda parece diseñada para utilizar golosinas económicas como una manera de hacer frente a otras vulnerabilidades.

Las fronteras occidentales de China y sus vecinos de Asia Central son el hogar de vastas reservas de petróleo y gas. La región de Xinjiang, la cual se encuentra en algunos de las mayores reservas de energía de China y es crucial para el proyecto de la Ruta de la Seda, es también el hogar de una población musulmana uigur intranquila que es culturalmente turca, mucho más pobres que los habitantes de la costa de China y que buscan una ruptura con Beijing. La región ha sido protagonista de graves brotes de violencia en los últimos años.

Un empuje en el centro de Asia va a llenar en parte el vacío dejado por la retirada de Moscú después de la guerra fría, seguido de retirada militar de Washington en Afganistán el año próximo. Con Beijing diciendo que se enfrenta a una creciente amenaza terrorista, la estabilización de la región en general es una prioridad.

Pero, al hacerlo, China heredará el mismo problema de la gallina y el huevo que ha plagado a los EEUU en sus intentos de «construcción nacional» – tener que preguntarse si la seguridad y la estabilidad es un requisito previo para el desarrollo económico, o si, como parece creer Beijing, puede pacificar los conflictos locales con un mar de inversión y gasto en infraestructura.

### La lucha contra el islamismo radical

Si este método no funciona, China se enfrentará a algunas alternativas sombrías – se dará la vuelta y saldrá, o se arriesgará a ser abrumado en compromisos de seguridad y política local. Ha dejado claro que no quiere reemplazar a los EEUU en Afganistán ni se ve a sí misma como un policía regional. «China no va a caer en los mismos errores», dice Jia Jinjing, especialista en el sur de Asia en la Universidad Renmin de Pekín.

El desarrollo económico, los estrategas de Pekín argumentan, eliminará el atractivo del islam radical en China y Pakistán, Afganistán y Asia central. Pero los críticos señalan que las políticas culturalmente insensibles, una enorme presencia de seguridad y estrategias económicas que benefician a las comunidades chinas a expensas de los locales hasta el momento sólo han aumentado las tensiones en Xinjiang, la región del desierto que tiene 22 por ciento de las reservas petroleras nacionales de China y el 40 por ciento de sus depósitos de carbón.

Las carreteras y oleoductos en todo Pakistán y Myanmar en última instancia, permitirá a China evitar otra vulnerabilidad estratégica – el cuello de botella del estrecho de Malaca, a través de los cuales pasan cerca de 75 por ciento de sus importaciones de petróleo. En la actualidad, la mitad del gas natural de China llega por tierra desde el centro de Asia, gracias a una estrategia costosa por los predecesores de Xi para reducir la dependencia de las importaciones por vía marítima.

Mientras que algunos vecinos darán la bienvenida a la inversión, no está tan claro que vayan a querer el exceso de capacidad de China. Muchos están desempleados y fábricas propias de acero de bajo rendimiento, o ambiciones de desarrollar su propia industria en lugar de importar de otra persona.

La inversión a gran escala también podría desencadenar preocupaciones sobre la apertura de las compuertas de dominio económico chino – como lo ha hecho en Myanmar y Sri Lanka – y, por extensión, la influencia política. Pero China espera que la atracción de gasto masivo resultará ser un incentivo demasiado grande para que sus vecinos se puedan resistir.

«Ellos [Pekín] no tienen mucho poder blando, porque pocos países confían en ellos», dice Miller. «Ellos no pueden o no quieren usar el poder militar. Lo que tienen es una enorme cantidad de dinero”. **L**