

## **Hacia una nueva arquitectura productiva multipolar. Alcances y características de la propuesta de la Nueva Ruta de la Seda.**

Lic. Juan Sebastián Schulz (CIEPE / IdIHCS UNLP-CONICET)

[jsschulz@gmail.com](mailto:jsschulz@gmail.com)

**Palabras clave:** Geopolítica – BRICS – Nueva Ruta de la Seda – Nuevo orden mundial

### **Resumen:**

En el presente trabajo, intentaremos caracterizar el proyecto de la Nueva Ruta de la Seda, en tanto complejo productivo-comercial que abarca a más de 60 países de Asia, Europa, África y Oceanía. Para ello, tomaremos como base las conclusiones del Primer Foro “Una Franja, Una Ruta para la Cooperación Internacional”, realizado en Pekín el 14 y 15 de mayo de 2017, y al que asistieron 28 presidentes y primeros ministros, cien representantes ministeriales y unos 1.200 delegados de más de 130 países de todo el mundo.

Como hipótesis de trabajo, sostenemos que el desarrollo de estas iniciativas ponen en evidencia la emergencia de un proyecto de nuevo orden mundial, que podría terminar con la hegemonía de los Estados Unidos en tanto Estado-Nación y potencia central unipolar. Un proyecto pluriversal cimentado sobre la producción y el trabajo, terminando con el imperio de la especulación financiera. Un proyecto de inclusión y de soberanía, contra un proyecto de exclusión económico-social y de dependencia. Un proyecto de cooperación y de paz, contra un proyecto de imposición, de guerra y de muerte. Aunque, sin embargo, no está exento de tensiones y contradicción que son importantes resaltar en el trabajo.

\* Trabajo preparado para su presentación en las 4° Jornadas de Ciencia Política del Litoral, organizadas por la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Universidad Nacional del Litoral. Santa Fé, 16 al 18 de mayo de 2018.

## Introducción

La propuesta de recrear la milenaria “Ruta de la Seda”, un corredor económico, político, social y cultural que marcó el poderío comercial de la China durante dos siglos, fue realizada durante una visita oficial del presidente Xi Jinping a la República de Kazajstán en septiembre de 2013. En un documento elaborado ya en 2015, el Ministerio de Relaciones Exteriores chino publicó el documento titulado “*Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI*”<sup>1</sup>, donde presentaba más formalmente los objetivos de la iniciativa. En el documento, se afirmaba que “*la aceleración de la construcción de Una Franja y Una Ruta es favorable para fomentar la prosperidad de los diversos países a lo largo de las rutas y la cooperación económica regional, reforzar el intercambio y la toma de referencia entre las civilizaciones distintas, promover el desarrollo pacífico del mundo, por lo que constituye una gran causa que crea felicidad a los pueblos de todos los países del mundo*”.

El proyecto de la “Nueva Ruta de la Seda” se compone de dos rutas, conocidas como “*Un Cinturón, Un Camino*” o “*Una Franja, Una Ruta*” (también llamada OBOR, One Belt, One Road, por sus iniciales en inglés). La ruta terrestre es llamada “Cinturón Económico Ruta de la Seda”, y une el centro de Asia con Rusia y Europa; y la ruta marítima, denominada “Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI”, que pasa por el Pacífico occidental, el Océano Índico y el mar Mediterráneo.

Imaginariamente, ambas alternativas de la Ruta (la marítima y la terrestre) comienzan en Shanghai, el mayor puerto del mundo, con 35 millones de contenedores manejados por año y con un movimiento de unos 2000 buques portacontenedores al mes, un volumen que representa la cuarta parte del comercio exterior de China<sup>2</sup>. La ruta terrestre, a su vez, tiene un punto neurálgico en la ciudad de Yiwu, a 300 kilómetros al sur de Shanghai, punto terminal del ferrocarril que une China con la Europa occidental.

Desde allí, el Cinturón Económico Ruta de la Seda (ruta terrestre) recorre el interior de China, pasando por Xi’an y Lanzhou, hasta llegar al extremo oeste del país, en Urumqi. A partir de allí, la ruta terrestre se divide en dos grandes trayectos, que van hacia el norte y hacia el sur. El primero (la ruta terrestre norte), recorre Kazajstán, Rusia (pasando por Moscú), para ingresar a Europa a través

---

<sup>1</sup> Disponible en <http://www.fmprc.gov.cn/esp/zxxx/t1252441.shtml>.

<sup>2</sup> “*Los 10 puertos más importantes del mundo y el transporte marítimo de mercancías*”, Portal MoldTrans, 29/01/2015.

de Bielorrusia y Polonia, para luego recorrer Alemania, Bélgica, Francia, España y Gran Bretaña. La ruta terrestre sur, por su parte, recorre Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán, Pakistán, adentrándose en el Medio Oriente a través de Irán y Siria, y finalmente ingresa en Europa a través del estrecho del Bósforo en Turquía y luego a Bulgaria.

La Ruta Marítima del Siglo del XXI, se compone de varios trayectos que unen por mar distintos puertos alrededor de Asia, África y Europa. Saliendo desde Shanghai, y atravesando el puerto de Cantón (el tercer puerto más grande de China), la ruta se dirige en primer lugar a los países de la ASEAN<sup>3</sup>; después de allí, tiene previsto pasar por la India (puerto de Calcuta) y luego a Pakistán (Karachi y Gwadar); luego, recorre los puertos de Mascate en Oman y Amén y Moca en Yemen; desde allí se introduce en África, donde una de las rutas va hacia el sur (puerto de Mombasa en Kenia) y otra ruta va hacia el norte, recorriendo Yibuti para luego cruzar el Canal de Suez en Egipto hacia el Mediterráneo; una vez allí, se dirige a Estambul (Turquía), Pireo (Grecia) y Roma (Italia). De esta manera, la Ruta de la Seda integra a 4.200 millones de habitantes (lo que representa el 56% de la población global), en el cual se genera un PBI nominal de 31 billones de dólares, casi el 43% del PBI global (que asciende al 52% del PBI mundial medido en PPA)<sup>4</sup>; abarca un territorio con el 75% de las reservas de energía (gas y petróleo), así como también materias primas como acero, metales no ferrosos y vidrio.

### **Las presencias y las ausencias en el Primer Foro “Una Franja, Una Ruta para la Cooperación Internacional”**

El 14 y de 15 de mayo, la capital china de Pekín fue el escenario de uno de los encuentros más importantes de este siglo. Presidentes, primeros ministros, delegaciones ministeriales, diplomáticos y empresarios de los cinco continentes acudieron al llamado de Xi Jinping para realizar el primer Foro “Una Franja, Una Ruta para la Cooperación Internacional”. Al Foro de la Ruta de la Seda asistieron 28 presidentes y primeros ministros, cien representantes ministeriales y unos 1.200 delegados de más de 130 países de todo el mundo.

---

<sup>3</sup> Uno de los pasos estratégicos del comercio internacional chino es el Estrecho de Malaca, localizado entre la costa occidental de la península malaya y la isla indonesia de Sumatra. El 80% del petróleo importado por China pasa a través de este angosto corredor de 800 kilómetros que une los océanos Pacífico e Índico, que también es estratégico para prácticamente la totalidad del comercio marítimo entre China y la Unión Europea, África y Medio Oriente.

<sup>4</sup> Datos obtenidos de <http://www.imf.org>.

**Sudeste asiático.** En primer lugar, podemos mencionar la presencia de los presidentes de siete países del sudeste asiático: Indonesia, Camboya, Filipinas, Vietnam, Malasia, Laos y Myanmar. Esto significó en los hechos un respaldo muy fuerte de los países nucleados en la ASEAN (los llamados “tigres asiáticos”), quienes manifestaron su intención de cooperar con China en el desarrollo de la Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI.

**Europa.** En segundo lugar, resulta destacable la participación en el Foro OBOR de líderes de diez países europeos: Mariano Rajoy (España), Paolo Gentiloni (Italia), Alexis Tsipras (Grecia), Doris Leuthard (Suiza) y Vladimir Putin (Rusia) fueron parte de la Cumbre, así como los jefes de Estado de Polonia, Hungría, República Checa, Serbia y Bielorrusia.

**Asia Central.** También fue contundente la presencia de presidentes y primeros ministros de países de Asia Central, territorio clave para el desarrollo del Cinturón Económico de la Ruta de la Seda. En este sentido, mencionamos la presencia de los líderes de Kazajstán, Kirguistán, Uzbekistán, además de Estados del sur de Asia como Pakistán y Sri Lanka.

**África del Este.** La Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI tiene como uno de sus puntos vitales al África del Este, por lo que no podían faltar los mandatarios de Etiopía y de Kenia.

**América Latina.** También hubo lugar para América Latina en el Foro: la presidenta de Chile Michelle Bachelet y el argentino Mauricio Macri estuvieron presentes en la Cumbre. La inclusión de Sudamérica en el Foro puso de manifiesto el carácter universal de la iniciativa, la cual aunque se centre geográficamente en Eurasia y África oriental, expresa la propuesta de un nuevo orden mundial. En este sentido, pocos días antes del Foro, Bolivia y Chile se convirtieron en miembros del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (BAII); se sumaron así a Brasil, Perú y Venezuela, países que también son socios de esta iniciativa que, como veremos más adelante, es una de las columnas vertebrales de la expansión comercial, comunicacional y de infraestructura de China. Mauricio Macri, por su parte, propuso al gobierno chino interactuar con la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), foro de diálogo entre los 12 países de Suramérica nacido en 2000 para analizar la planificación y el desarrollo de infraestructura regional de transporte, energía y telecomunicaciones. Por su parte, la Ministra de Relaciones Exteriores de Argentina, Susana Malcorra, destacó la importancia de la iniciativa china de la Franja y la Ruta de la Seda, al enfatizar que *“se trata de un proyecto de integración muy importante desde el punto de vista del posicionamiento multilateral”*<sup>5</sup> y que *“nuestra agenda bilateral está totalmente*

---

<sup>5</sup> “Canciller argentina subraya importancia de iniciativa de Franja y Ruta”, Xinhua Español, 22/05/2017.

*alineada a lo que está ocurriendo en la agenda de la nueva Ruta de la Seda. Esto muestra que se van alineando las prioridades, y que los esfuerzos que se hacen van todos en el mismo sentido*"<sup>6</sup>. Cabe mencionar que China es el principal socio agroindustrial de Argentina, el segundo socio comercial de Argentina y el tercer inversor extranjero en el país sudamericano.

México también estuvo representado en el Foro a través de Guillermo Ruiz de Teresa, Director General de Puertos y Marina Mercante, quien resaltó que el país podía proveer de *“una infraestructura y conectividad moderna y cada vez más amplia, así como una posición geoestratégica excepcional que sirve de entrada hacia América Latina y Estados Unidos”*<sup>7</sup>.

También hubo representación de Venezuela, a través del viceministro de Relaciones Exteriores Félix Plasencia, y del ministro de Vivienda y Hábitat Manuel Quevedo.

**Islas del Pacífico.** Otra de las presencias importantes en la Cumbre fue la de las islas del Pacífico, representadas en la conferencia por el primer ministro de Fiji.

**Organismos internacionales.** Además de todos estos jefes de Estado, también participaron la directora gerente del Fondo Monetario Internacional, Christine Lagarde<sup>8</sup>, el secretario general de las Naciones Unidas, Antonio Guterres y el presidente del Banco Mundial, Jim Yong-Kim. Lagarde afirmó que *“el FMI puede ayudar en este esfuerzo proporcionando asesoría en cuanto a políticas, el apoyo financiero que resulte apropiado, un entrenamiento práctico y desarrollo de capacidades para que las economías puedan maximizar los beneficios de más inversión, comercio y conectividad financiera, a la vez que mantienen la estabilidad económica y financiera”*<sup>9</sup>. Por su parte, Guterres afirmó que el proyecto de la Ruta de la Seda tiene entre sus objetivos más importantes *“conseguir la paz; así pues esta iniciativa guarda estrecha relación con el programa de la ONU”* y, además, dijo que hoy *“China es locomotora de la economía global”*<sup>10</sup>.

También participaron en la cumbre de Bejín las delegaciones ministeriales de Afganistán, Australia, Azerbaiyán, Bangladesh, Brasil, Egipto, Finlandia, Irán, Kuwait, el Líbano, Maldivas, Rumania, Nepal, Nueva Zelandia, Arabia Saudita, Singapur, Sudán del Sur, Sudán, Siria, Tanzania, Tailandia, Túnez, Uganda y los Emiratos Árabes Unidos<sup>11</sup>.

---

<sup>6</sup> *“Malcorra confirmó la asociación estratégica bilateral con China”*, Telam, 17/05/2017.

<sup>7</sup> *“China es el indicado para ampliar los mercados”*, Diario Milenio, 23/05/2017.

<sup>8</sup> *“Attendance at B&R summit shows inclusivity”*, Global Times, 11/05/2017.

<sup>9</sup> *“FMI puede ofrecer asesoría y apoyo financiero a Iniciativa de la Franja y la Ruta”*, Xinhua, 17/05/2017

<sup>10</sup> *“ONU: el proyecto de la Franja y la Ruta tiene como objetivo conseguir la paz”*, Sputnik Mundo, 15/05/2017.

<sup>11</sup> Una lista completa de los asistentes al Foro puede encontrarse en: <https://geopolitics.co/2017/05/13/list-of-attendees-to-the-belt-and-road-summit-in-beijing/>.

Además de los países representados por sus jefes de Estado y ministros, los acuerdos de la Ruta de la Seda fueron firmados por Palestina, Georgia, Armenia, Bosnia-Herzegovina, Montenegro, Albania, Tayikistán, Brunei, Croacia y Timor Oriental.

**Ausencias.** Como contraparte, podemos mencionar algunas ausencias importantes. En primer lugar, se destacan las de los líderes del G7: ninguno de sus presidentes o primeros ministros asistió al Foro OBOR. Sin embargo, no estuvieron completamente ausentes. La administración Trump envió como representante a Matt Pottinger (Director del Consejo de Seguridad Nacional para Asia del Este), quién afirmó que las empresas estadounidenses están preparadas para participar en el “proyecto del siglo” de China<sup>12</sup>. Por otro lado, es interesante remarcar que, unos días antes del Foro OBOR, el Secretario de Comercio de los Estados Unidos Wilbur Ross anunció un acuerdo de expansión comercial entre China y su país, mediante el cual el país asiático se compromete a eliminar la prohibición de importar carne de res de Estados Unidos y permitir el acceso al mercado chino a MasterCard y Visa. En reciprocidad, Estados Unidos permitirá importar carne de pollo cocinada de China y permitirá ventas de gas natural a China. En diciembre pasado, el asesor del presidente electo Donald Trump y ex director de la CIA, James Woolsey, se había manifestado en un sentido similar, afirmando que *"queremos participar entusiasmados con China en las operaciones de comercio internacional y el crecimiento económico, creo que no tenemos ninguna razón por la cual China y Estados Unidos no puedan ser países cercanos y amistosos"*<sup>13</sup>.

Otro de los países importantes del G7, el Reino Unido, envió al Secretario de Hacienda, Philip Hammond. Por su parte, la delegación japonesa estuvo representada por el asesor jefe del Primer Ministro Shinzo Abe y por el Secretario General del Partido Democrático Liberal, Toshihiro Kinai. Finalmente, Alemania envió a su Ministra de Economía Brigitte Zypries y Francia (en pleno proceso de recambio presidencial), envió al ex Primer Ministro Jean-Pierre Raffarin.

El gran ausente del Foro OBOR fue la India, uno de los integrantes fundacionales del BRICS; un día antes del comienzo del foro en Beijing el portavoz del Ministerio de Asuntos Exteriores indio, Gopal Baglay, advirtió que *"ningún país puede aceptar un proyecto que ignora sus preocupaciones fundamentales sobre la soberanía y la integridad territorial"*, en referencia a las disputas territoriales de la india con Pakistán<sup>14</sup>. Llamo la atención que, posteriormente, el presidente indio

---

<sup>12</sup> “Pottinger, de delegación de EUA, compromete a las empresas estadounidenses en la Franja y la Ruta”, La Rouche, 15/05/2017.

<sup>13</sup> “One Belt, One Road seen as bilateral plus”, China Daily, 01/12/2016.

<sup>14</sup> “La India boicotea el foro de Franja y Ruta por la disputa con Pakistán”, Sputnik, 14/05/2017.

Narendra Modi anunció que estaban estudiando conjuntamente con Japón la creación de un nuevo «Corredor de crecimiento Asia-África», con similares características a la Ruta de la Seda, pero llevado adelante por estos dos países.

### **Principales proyectos de la Ruta de la Seda**

En el documento publicado en 2015 al que hicimos referencia más arriba, el gobierno chino menciona los cuatro principios de la iniciativa de la nueva Ruta de la Seda: apertura y cooperación; armonía e inclusión; operación del mercado; y beneficio mutuo. El documento destaca la importancia de la coordinación, conectividad, comercio sin obstáculos, integración financiera y vínculos entre pueblos.

Por otro, más recientemente, el gobierno chino estableció tres categorías para las inversiones extranjeras de las empresas chinas: inversiones prohibidas, restringidas y fomentadas. En primer lugar, el gobierno chino prohíbe a las empresas chinas realizar inversiones extranjeras en los rubros de tecnología militar, juegos de azar, industria del sexo y cualquier actividad contraria a la seguridad nacional. En segundo lugar, se restringen las inversiones en bienes raíces, hotelería, cine, entretenimiento, deportes y desarrollos que infrinjan normas ambientales. Finalmente, el gobierno chino fomenta las inversiones que se inscriban en el marco de la Ruta de la Seda, que mejoren las normas técnicas de China, investigación y desarrollo, exploración de petróleo y minería, agricultura y pesca<sup>15</sup>.

Como dijimos más arriba, la Nueva Ruta de la Seda contempla diferentes megaproyectos de ingeniería terrestre y portuaria, y proyecta la creación de una red de corredores económicos que interconectan distintas partes del mundo. El gobierno chino construirá de manera conjunta con las naciones participantes diversos parques industriales, zonas de libre comercio, al tiempo que agilizará los procesos aduaneros. El proyecto contempla la construcción y modernización de carreteras, líneas de ferrocarril, así como el desarrollo de infraestructura portuaria. En este sentido, el presidente chino Xi Jinping afirmó que se firmaron más de 270 proyectos o acuerdos de cooperación durante la cumbre<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> “China restringe las inversiones extranjeras no productivas; favorece inversión en economía real de la Franja y la Ruta”, La Rouche, 23/08/2017

<sup>16</sup> “Five things to watch as China’s belt and road plan unfolds”, South China Morning Post, 18/05/2017.

En líneas generales, podemos agrupar 8 grandes proyectos que son la columna vertebral de One Belt One Road:

1. el **Corredor Económico China-Mongolia-Rusia**, acordado en junio de 2016 en el marco de la cumbre de la Organización de Cooperación de Shanghái (OCS);
2. el **Corredor China-Asia Central-Asia Occidental**; un conjunto de vías marítimas y terrestres que conectan Kazajstán, Azerbaiyán, Armenia y Turquía; a su vez, este corredor también es estratégico para la demanda energética debido a los gasoductos que allí se asientan;
3. el **Corredor península Indochina-China**; que se compone de tres rutas que conforman la Red Panasiática; la primera, desde Kunming hasta Laos y Tailandia; la segunda, hacia Vietnam y Camboya; y, finalmente, la ruta hacia Myanmar.
4. el **Corredor China-Pakistán**; que comprende el control y modernización del puerto de pakistaní de Gwandar.
5. **El ferrocarril hacia Irán**, que conecta el puerto seco de Khorgos (el mayor del mundo, con una capacidad de medio millón de contenedores al año, ubicado exactamente sobre la frontera entre China y Kazajstán) con Tehran, puerta de entrada a Medio Oriente.
6. La **vía férrea que une la ciudad china de Yiwu con Madrid y Londres**, de 12 mil kilómetros, la vértebra comercial que conecta Asia y Europa;
7. El **control y desarrollo de los puertos españoles de Valencia (en el sur) y Bilbao (en el norte)**, lo que le da a la Ruta de la Seda terminales portuarias en ambas costas españolas.
8. La **Ruta Marítima del Norte/Ruta de la Seda Polar**, una ruta que recorre el mar del Norte a través de 7.300 millas náuticas uniendo los puertos del extremo este de Rusia, pasando por el estrecho de Bering, hasta el puerto de Bilbao en España.

**Inversiones en vías ferroviarias.** Para el 2016 China había puesto en operaciones 2595 trenes de alta velocidad (lo que representa el 60% de los trenes de este tipo en el mundo), superando los 20.000 kilómetros de vías.

Uno de los trayectos más importantes es el llamado “Tren a Londres”, que une la ciudad china de Yiwu, en el extremo este de China, con la capital británica, realizando un viaje de 12.000 kilómetros y atravesando nueve países (China, Kazajstán, Rusia, Bielorrusia, Polonia, Alemania, Bélgica,



Francia, Gran Bretaña). En total el viaje dura unos 16-19 días, y en el trayecto se transportan más de mil categorías de productos, como ropa de marca, equipos de telecomunicaciones, motores y herramientas eléctricas, vino, aceite de oliva, películas para celdas solares, componentes de lavadoras, y otros productos industriales<sup>17</sup>.

A su vez, en octubre de 2017 se inauguró la ruta ferroviaria que une las Repúblicas de Azerbaiyán, Kazajistán, Georgia y Turquía, en un trayecto de 846 kilómetros con capacidad de transportar más de 6 millones de toneladas de mercadería. El primer lote de mercancías salió del puerto de Alyat en Azerbaiyán en dirección de Turquía con 3.200 toneladas de cereales procedentes de Kazajistán<sup>18</sup>.

Por otro lado, China también acordó la construcción de un ferrocarril que conectará el país con Laos, presupuestado en 6 mil millones de euros, que enlazará con otros países del sudeste asiático, así como el tren de alta velocidad entre Yakarta (Indonesia) y Bandung.

**Inversiones en Gasoductos.** El gobierno chino proyecta la creación de un gasoducto desde Irán, pasando por Pakistán, hasta llegar a la región autónoma china de Xinjiang, así como líneas de ferrocarriles de carga y pasajeros que conectarán a ambos países a lo largo de tres mil kilómetros.

---

<sup>17</sup> “El tren de la nueva Ruta de la Seda”, Diario El Mundo, 19/10/2017.

<sup>18</sup> “Inaugurada la nueva Ruta de la Seda, que une por tren: Azerbaiyán Kazajistán y Georgia”, EuroNews, 02/11/2017.

## Ruta Marítima de la Seda y comercio marítimo mundial

Según el portal ruso Vzglyad, el 90% de los productos chinos se entregan por vía marítima. Esto hace que el comercio marítimo sea uno de los ejes centrales de la Ruta de la Seda.

Desde 2016, la empresa estatal china COSCO Shipping se ubica como la cuarta mayor flota mundial de envío de contenedores<sup>19</sup>, y es una de las palancas más importantes de la propuesta de nueva arquitectura productiva a través de la Ruta Marítima del Siglo XXI.

**Inversiones en Puertos.** Uno de los proyectos más importantes de la Nueva Ruta de la Seda es el Corredor Económico China-Pakistán (CECP), un proyecto que tendrá un costo de 51.000 millones de dólares, de los cuales Pekín aportará 46.000 millones. Para esto, Pakistán concederá al gobierno chino el control total del puerto de Gwandar, en las costas del sur de ese país, un enclave estratégico al ser un puerto de aguas profundas (permite el acceso de barcos de gran tamaño), al ser una salida natural al mar Índico y al conectarse a escasos kilómetros con el estrecho de Ormuz, en la península arábiga. Gwandar se localiza a 72 kilómetros de la frontera con Irán y a unos 400 kilómetros del más importante corredor de transporte de petróleo, y la región circundante contiene dos tercios de las reservas mundiales de petróleo; además, por allí pasa el 30 por ciento del petróleo del mundo (pero el 80 por ciento del que recibe China) y está en la ruta más corta hacia Asia<sup>20</sup>. Además, la salida al Índico a través de Gwandar posibilitaría evitar en algunas ocasiones el paso por el estrecho de Malaca, de gran conflictividad geopolítica debido a las disputas existentes en el Mar del Sur de China por diversas islas en la zona. Otro de los puertos con estas características, operado por una empresa china, es el de Chittagong en Bangladesh.

---

19	1. APM-Maersk	18,9%
	2. Mediterranean Sh.	14,7%
	3. CMA CGM Group	11,5%
	<b>4. COSCO Sh.</b>	<b>8,7%</b>
	5. Hapag-Lloyd	7,2%
	6. ONE	6,8%
	7. Evergreen Line	5,0%
	8. OOCL	3,2%
	9. Yang Ming	2,9%
	10. Pacific Int. Line	5%

Fuente: <https://www.alphaliner.com/>

<sup>20</sup> “El comienzo del nuevo orden mundial: Asiacentrismo”, Alainet, 26/09/2014.

Esto se complementa con la construcción de “la carretera de la amistad”, que une la ciudad de Kasgar (por donde pasa también el tren Yiwu-Madrid-Londres) con Gwandar, recorriendo más de 1.300 kilómetros a través del paso de montaña más alto del mundo.

Por otro lado, la región del Mediterráneo es una de las claves para la propuesta del Cinturón Marítimo de la Ruta de la Seda, donde China proyecta un conjunto de inversiones para el desarrollo de proyectos de infraestructura. En abril de 2016, el gobierno griego acordó la cesión por 36 años de dos tercios del puerto de Pireo (el mayor puerto del país) a la empresa estatal china COSCO Shipping Corporation, lo que se suma al anuncio de la inversión de 230 millones de euros para aumentar su capacidad hasta los 6,2 millones de contenedores; con esta adquisición, se propone fortalecer el comercio marítimo vía el Canal de Suez, para de esta manera incrementar el comercio con Europa del Este.

En junio de este año, COSCO también acordó por 203 millones de euros la compra del 51% del puerto de Valencia y Bilbao en España, además de las terminales ferroviarias de Madrid y Zaragoza, con el objetivo de mejorar su posición comercial con Europa desde el sur, en detrimento del puerto de Róterdam<sup>21</sup> en Holanda. Javier Serra Guevara, agregado Económico y Comercial de la embajada de España en China, afirmó que *“España no se debe conformar con ser un extremo del corredor euroasiático, sino que debe proponerse como puente para enlazar este corredor con el norte de África y América Latina”*<sup>22</sup>.

Finalmente, China acordó la concesión por 99 años del puerto de Hambantota en Sri Lanka, a cambio de 5.000 millones de dólares en créditos para proyectos de carreteras, plantas de energía, puertos y aeropuertos.

### **La construcción de una nueva arquitectura productiva multipolar**

La propuesta de la nueva Ruta de la Seda viene a confirmar la consolidación de un proyecto productivo industrial basado en el trabajo y en la economía real, motorizado por la principal potencia económica en ascenso, la República Popular China, y sostenido por y articulando un conjunto de bloques regionales emergentes que propician un nuevo orden mundial multipolar. De esta manera, vemos como se profundiza que el centro de gravedad unipolar con asiento en el complejo financiero,

---

<sup>21</sup> “Por qué China está comprando los puertos españoles”, El Confidencial, 06/06/2017.

<sup>22</sup> “La fiebre de la Franja y la Ruta llega a España, un Puente hacia África y a Iberoamérica”, La Rouche, 24/06/2017.

industrial y militar angloamericano, dominante hasta 2001 y luego en declive, comienza a desplazarse hacia nuevos polos de poder asentados en China, Rusia, India, Latinoamérica, África, etc. Luego de la crisis financiera global de 2008, vemos como las economías centrales comenzaron a paralizarse, sosteniendo sus economías en base a la impresión de billetes sin respaldo para ser utilizados en la especulación financiera, su desempleo crece sistemáticamente, y se produce un proceso de deslocalización (y aprovechamiento de mano de obra más barata) de la producción que emigra hacia las nuevas economías emergentes (Formento, W. y Sosa, M.; 2015b). En la actualidad, si medimos esto a partir de su PIB por dólar según su poder adquisitivo, China ya desde el 2014 es la primera economía del mundo con 21.700 millones de dólares, el segundo lugar Estados Unidos (18.600 millones) y en tercero la India (8.700 millones) (Bruckmann, M.; 2018).

El centro de gravedad mundial basado en la impronta-identidad anglosajona, dominante desde 1700, ya no lo es más; ha cambiado por una multiplicidad de centros de gravedad. Es decir, el nuevo centro de gravedad global no es ya un solo polo de poder que ordena y dirige el mundo, sino que es múltiple (Formento, W.; 2015a).

El crecimiento económico de los países emergentes, aunque con matices, produjo que ciertos sectores de su estructura económica de desarrollaran industrialmente de forma acelerada, impulsado por el complejo estatal-estratégico, a la vez que la incorporación de grandes masas de población, hasta entonces en situaciones de pobreza, a la cadena productiva a partir de la recuperación del trabajo, permitió una expansión del consumo interno, que contribuyó a generar un aumento considerable en el valor de las materias primas y commodities a nivel mundial. El crecimiento de los flujos de inversiones de empresas transnacionales en los emergentes (y de relocalización de empresas) fue acompañada por una política activa de intervencionismo estatal, con el objetivo de disputar la apropiación de la riqueza socialmente producida debido al exponencial crecimiento del PBI. En este proceso de lucha por llevar adelante una estrategia de desarrollo soberano, cumple un rol fundamental la propuesta de construcción de la Nueva Ruta de la Seda, en tanto modelo de cooperación económica, política, social y cultural entre Asia, África y Europa, pero también incluyendo al continente americano y a la Antártida.

En los últimos 15 años vemos que ha producido un traslado del eje de acumulación desde los ex “países centrales” hacia los nuevos bloques emergentes. La República Popular China se ha convertido en la primera potencia comercial del mundo, tanto en importaciones como en exportaciones, y con una relación comercio internacional/PBI que asciende ahora a 75% y la ha

transformado en el país más integrado y abierto del proceso de globalización (Formento, Sosa Dierckxsens; 2017).

Este cambio en el centro de gravedad hacia el Asia-Pacífico va acompañado de la disputa por una nueva arquitectura financiera, lo que significaría definitivamente terminar con el orden mundial unipolar construido post Bretton Woods. Es que solo hay posibilidades de construir una nueva arquitectura productiva si la misma no se realiza por fuera de los esquemas unipolares dominantes, ya sea desde el viejo esquema de Estados Unidos en tanto país central o del proyecto de citys financieras impulsados por el capital financiero global. Por ente, abandonar el dólar como moneda de atesoramiento, de reserva y de intercambio en el comercio internacional representa una de las batallas más importantes del esquema multipolar emergente. A esto se suma la construcción de instrumentos económico-financieros propios, que retomaremos más abajo, como el Nuevo Banco de Desarrollo y el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura (como financistas de gran parte de los proyectos de la Ruta de la Seda), el Fondo de Reservas de Contingencia (como mecanismo de defensa ante las corridas/golpes de estado financieras), el nuevo sistema de pagos internacionales alternativo al SWIFT, etc.

### **Nueva arquitectura productiva para un nuevo orden mundial**

Retomando lo dicho más arriba, podemos afirmar que la iniciativa de la Ruta de la Seda representa una herramienta central en tanto proyecto para transformar el orden global establecido, desplazando del centro de gravedad a Estados Unidos como país central y representando una superación de los esquemas financieros globalistas que se presentan como alternativa al viejo unipolarismo imperialista centrado en el Estado-Nación.

El lanzamiento del Proyecto One Belt-One Road, y su contundente respaldo internacional, se aceleró sin duda luego de la decisión de Donald Trump de hacer caer los tratados globalistas de Asociación Transpacífico (TPP) y Transatlántico de Comercio e Inversiones (TTIP). Estas iniciativas, promovidas tanto por Obama como por Hillary Clinton como formas de inyectar inversiones a los países emergentes para dividir el bloque multipolar, significaban la subordinación a la red de ciudades financieras y a la estrategia financiera global. Una vez que Trump anunció su decisión de cancelarlos, el BRICS y el bloque multipolar representaron en la práctica la única fuente segura se inversiones.

Para septiembre de 2016, sólo había dos estímulos o impulsores principales que podrían reavivar el crecimiento global: el binomio financiero especulativo propuesto por el globalismo de Obama TPP-TTIP y el proyecto productivo industrial de la Nueva Ruta de la Seda. Al cerrar Trump la vía del TPP y TTIP, el único motor del crecimiento económico mundial es la Ruta de la Seda. Como señala Alfredo Jalife-Rahme (2017), *“aquí está la clave de todo el juego: economía real contra finanzas especulativas”*.

El comercio al interior del Cinturón de la Ruta de la Seda, afirmó Xi Jinping, se realizaría íntegramente en monedas nacionales. Esto representa un golpe al dólar en tanto moneda de referencia y de intercambio internacional, uno de los sostenes del viejo imperialismo unipolar centro-en los Estados Nación. Disputarle al dólar su condición de moneda de referencia global implica dar un golpe en uno de los puntos nodales de la vieja arquitectura financiera impuesta en Bretton Woods en 1944 (Dólar-Oro), como consecuencia de la victoria de EE.UU. en el bloque occidental de la segunda guerra mundial, y profundizada en 1973 con la imposición del Dólar respaldado en petróleo y ya no más en el oro<sup>23</sup>. La irrupción del Petro-Dólar vino a confirmar el fin del bipolarismo formalizado en Bretton Woods y el inicio del mundo de la unipolaridad angloamericana, que en los años 90 tendrá su momento hegemónico y que hoy se encuentra en una crisis terminal. En cuanto los Bancos Centrales de los distintos países comiencen a aceptar otras divisas, tanto para el comercio internacional como para las reservas, dejan de estar atados exclusivamente al Dólar estadounidense, y a las decisiones de la Reserva Federal norteamericana. En este sentido, retomando a Dierckxsens y Formento (2015), vemos que la nueva “Ruta de la Seda” se configura como un proyecto de comercio y producción, para motorizar el comercio y la producción en el mundo, pero también como un proyecto geopolítico de gran envergadura, enfrentado los proyectos financieros de las potencias centrales basados en la especulación financiera. Como afirman los autores,

*“con el plan económico-estratégico de la nueva Ruta comercial-industrial de la Seda (NRS), China y Rusia agregan, a su nueva arquitectura económico-financiera y político estratégica, la nueva arquitectura económica comercial y productiva. Con directo impacto en los BRICS, desde China-Rusia, India-Pakistán, Irán-Siria-Egipto-Sudáfrica y la Unión Europea”*.

---

<sup>23</sup> La imposición del Petro-Dólar se da cuando el gobierno francés, apoyado en los acuerdos de la Comunidad Europea del Acero y el Carbón con Alemania occidental de mayo de 1950, enfrenta a EE.UU. en el reclamó de hacer efectivo el oro correspondiente a sus reservas en dólares, recibiendo una negativa del presidente norteamericano Richard Nixon. Con esta decisión, Nixon anunció de hecho el fin del patrón oro, con lo cual el dólar se convertía en el único equivalente general de valor a nivel global, sin respaldo de ningún tipo (salvo su poder militar y los petrodólares de su consumo industrial).

Como podemos observar, el desarrollo de estas iniciativas representan la emergencia de un proyecto de nuevo orden mundial, que terminaría con la hegemonía de los Estados Unidos en tanto Estado-Nación y potencia central unipolar, para dar lugar a un nuevo mundo interconectado a través de múltiples polos de poder soberanos. Un proyecto pluriversal cimentado sobre la producción y el trabajo, terminando con el imperio de la especulación financiera, el desempleo, la pobreza y la miseria. Un proyecto de inclusión y de soberanía, contra un proyecto de exclusión económico-social y de dependencia. Un proyecto de cooperación y de paz, contra un proyecto de imposición, de guerra y de muerte.

Este proyecto viene acelerándose desde la crisis de 2008, y principalmente, a partir de la victoria de Donald Trump y del Brexit: el desplazamiento del centro gravitatorio de la producción y el PBI mundial hacia el mundo emergente, con centro en el Asia-Pacífico (Formento, Dierckxsens y Del Negro; 2017). Retomando a Giaccaglia (2016), podemos afirmar que *“Asia se ha convertido en el nuevo centro de gravedad mundial [...] un despertar con el advenimiento de nuevas ideas y, por ende, de una nueva forma de pensar el mundo”*.

## **Reflexiones finales**

El proyecto de la Ruta de la Seda comienza, paulatina pero irreversiblemente, a ponerse en marcha. Los acuerdos de cooperación, las obras de infraestructura, los avances tecnológicos que demanda, empiezan a hacerse realidad en distintas partes del mundo.

El nuevo cinturón marítimo y terrestre representa la profundización en la lucha por un nuevo ordenamiento global. Luego de la caída de las Torres Gemelas y de la crisis financiera global de 2008, se han abierto las condiciones de posibilidad para superar el esquema unipolar de Bretton Woods, que dio lugar a la hegemonía de Estados Unidos en tanto Estado-Nación de país central, subordinando a las semi-colonias de la periferia.

La emergencia a partir de la década del 70 de un nuevo actor, el capital financiero transnacional globalizado, puso en crisis definitivamente los instrumentos de acumulación del capital centrado en el Estado-Nación. Conformada como Red Global de Cities Financieras con centro en los Bancos Centrales de cada país -coordinados en el Banco de Pagos Internacionales o Banco de Basilea- y como Red Global de Empresas Transnacionales (ETN's) de ensamblaje, la red financiera global articula una doble plataforma de ensamble de bienes y servicios, de piezas y partes, en donde solo

10/15% está incorporado formalmente a la empresa, y un 85/90% se encuentra terciarizado, flexibilizado e hiperespecializado (Formento, Sosa y Dierckxsens; 2017). Este actor es hoy el más dinámico y, por lo tanto, se encuentra en avanzada frente a los viejos esquemas del Capital Multinacional con base en los Estados-Nación, incluso de lo que hoy conocemos como Estados Unidos.

Esta confrontación entre los viejos esquemas unipolares continentalistas, anclados en los Estados Nacionales, y los nuevos actores financieros transnacionales, está actualmente en un proceso de profundización, y podemos verla en los “hechos” Trump y el Brexit, como formas de la crisis. Sin embargo, lo novedoso es la aparición de nuevos actores, de carácter no financiero y no unipolar, que pugnan por la configuración de un nuevo orden mundial multipolar sustentado en la economía real, articulado por el Estado, la Producción y el Trabajo.

El proyecto de la Ruta de la Seda implica, en primer lugar, la construcción de una nueva arquitectura productiva, sustentada en la construcción de redes de interconexión y cooperación en los seis continentes. En este proyecto, cada parte del mundo tiene su lugar y, por ende, condiciones de existir. La arquitectura productiva del Plan Marshall, basada en la reconstrucción de las potencias centrales a cambio de deuda, significaba un proyecto de sometimiento por endeudamiento, y de subordinación a Estados Unidos en tanto país central. La nueva arquitectura productiva multipolar, por el contrario, implica la inversión y el financiamiento de las obras de infraestructura necesarias para el desarrollo soberano de los bloques grannacionales de poder, financiados por herramientas multipolares como el Banco del BRICS o el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura, además de los propios Bancos de Desarrollo de los países donde se asienta la inversión.

Pero además, implica la construcción de una nueva arquitectura financiera, donde las finanzas no estén ligadas a la especulación sino a la economía real. El nuevo orden mundial multipolar implica terminar con el dominio del dólar como moneda de reserva, referencia e intercambio internacional, para sustituirlo por una canasta de monedas, en donde el propio dólar, el euro, el yen, etc, puedan subsistir. El petro-yuan-oro significa la centralidad la de una moneda anclada en el nuevo centro de gravedad, el Asia-Pacífico, y sostenida por la principal materia prima que hoy permite sostener la producción a nivel global.

Es a partir de esto que vemos la consolidación de un nuevo ordenamiento mundial multipolar. Un nuevo ordenamiento con centro de gravedad en el Asia-Pacífico, pero que incorpora y permite la subsistencia de los viejos continentalismos que, en el proyecto globalista, están condenados a



desaparecer: tanto la Unión Europea, Japón, la corona británica, así como los propios Estados Unidos están incorporados al proyecto de desarrollo industrial soberano de la Ruta de la Seda, por fuera de los designios de Wall Street y Londres.

La nueva Ruta de la Seda significa también la continuidad de la oportunidad histórica para América Latina, en tanto la CELAC está incorporada al proyecto impulsado por China y Rusia. No solo a partir de Brasil como miembro pleno del BRICS, sino a través de la profundización del Foro China-CELAC, la participación de México en la última cumbre del bloque y los ambiciosos proyectos de infraestructura y desarrollo que se proyectan para la región. América Latina, en tanto bloque de 500 millones de habitantes, con una enorme cantidad de recursos naturales y con posiciones geopolíticas estratégicas (paso interoceánico, proximidad a la Antártida, etc), tiene un papel fundamental en el nuevo proyecto multipolar.

La disputa por la incorporación de América Latina al proyecto de la nueva arquitectura productiva multipolar, o a un nuevo proyecto de dependencia financiera de los centros de poder global, se encuentra en más plena que nunca. La nueva oleada de gobiernos neoliberales en la región parecen inclinarse más hacia una dependencia del capital concentrado transnacional, aunque eso no está exento de contradicciones (por ejemplo, la decisión del presidente argentino Mauricio Macri de participar del Foro de la Ruta de la Seda); como dijimos en el trabajo, hoy el centro de gravedad mundial está girando hacia el Pacífico, y su los gobiernos necesitan financiamiento para realizar obras de infraestructura o desarrollar determinadas áreas de la economía (por ejemplo la exportación de materias primas), es allí donde deben buscarlo.

Para el 2004, casi el 40% del total de exportaciones de América Latina para China eran materias primas sin valor agregado; en 2008, este valor creció al 80%. Es decir, la política de América Latina hacia China se ha enfocado en exportar commodities de bajo valor agregado. En un marco donde se está debatiendo un nuevo ordenamiento mundial, América Latina debe jugar un papel más importante, de aprovechar sus recursos industriales y tecnológicos para promover cadenas de valor regionales, para agregar valor a estos recursos naturales, para dejar de ver los recursos naturales como materias o commodities y para empezarlos a ver como base para ciclos tecnológicos y ciclos industriales en desarrollo o emergentes de una economía mundial. Para ello, será fundamental recuperar una visión de soberanía científica y tecnológica para poder transformar estos recursos naturales en productos y atender el mercado mundial ya no como exportadores de materias primas

sino como productores en áreas estratégicas que la región debe elegir y decidir de manera soberana (Bruckmann, 20018).

## **Bibliografía**

- Bruckmann, M (2018) “*¿Cuál es la estrategia en América Latina? Asia en la economía mundial*”, Publicado en febrero 2018 en La Migraña 25.
- Dierckxsens, W. y Formento, W. (2015) “*La batalla de imperios financieros por el mundo*”, publicado por ALAINET el 11/10/2015. Disponible en: <https://www.alainet.org/es/articulo/173544>
- Formento, W. (2015a) “Crisis financiera global y oportunidad histórica para los pueblos del mundo”, en: *Crisis financiera global, su desarrollo e impacto social*, Centro de Investigaciones en Política y Economía, p. 3-11.
- Formento, W. y Sosa, M. (2015b) *Aproximación al estado de la crisis financiera*, Centro de Investigaciones en Política y Economía (CIEPE) y Centro de Estudios en Políticas de Estado y Sociedad (CEPES). Disponible en: <http://www.cepes-argentina.com.ar/items/show/63>.
- Formento W., Sosa M. y Dierckxsens W. (2017) *Capital financiero global, crisis, acumulación y trabajo*, Centro de Investigaciones en Política y Economía.
- Formento, W. y Dierckxsens, W. y Del Negro, L. (2017). “El Brexit y el Reino Unido: Continentalismo vs Globalismo”, en *América Latina en movimiento online - ALAI*, 7/11/17.
- Giaccaglia, Clarisa (2016) Asia: turbulencia, en: *Revista Voces en el Fenix*, año 7 n°56 “La Ruta de la Seda”, Argentina, 2016
- Gobbi, H. y Grande, J. (2013) “La nueva gobernanza económica internacional”, en: *Revista Relaciones Internacionales*, n° 45, Instituto de Relaciones Internacionales, UNLP.
- Jalife-Rahme, Alfredo (2017) “*La nueva ruta de la seda de China: ¿plan Marshall optimizado?*”, publicado en *La Jornada*, 14/05/2017.
- Morales Ruvalcaba, D., Rocha Valencia, A., y Vargas García, E. (2011) “Las potencias regionales como protagonistas del sistema político internacional: cooperación y diálogo en el Foro BRICS”, en: *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, vol. 4., núm. 2, págs. 237-261.
- Noyola Rodríguez, A. (2014) “Geopolítica del Banco BRICS”. Publicado en línea en *Red Voltaire*. Disponible en: <http://www.voltairenet.org/article184789.html> [Consultado en línea el 18/06/2015].
- Páez Pérez, P (2011) “*Otro modelo financiero ya está en marcha en América Latina*”. Publicado por Transnational Institute (TNI) en [www.tni.org](http://www.tni.org). [Consultado en línea el 13/06/2015].
- Pelfini, A. y Fulquet, G. (comps.) (2015) *Los BRICS en la construcción de la multipolaridad ¿Reforma o adaptación?*, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, CLACSO.
- Rocha Valencia, A. (2003) *Configuración política de un nuevo mundo: Dimensiones políticas de lo global, lo suprarregional, lo posnacional y lo local*. Universidad de Guadalajara, México.