

# UN CINTURÓN UNA RUTA ALCANCES Y DESAFÍOS

Colectivo de autores



Ciencias Sociales

Edición: Natalia Labzovskaya  
Diseño interior y de cubierta: Seidel González Vázquez (*6del*)  
Corrección: Ricardo Luis Hernández Otero  
Emplante: Madeline Martí del Sol

© Colectivo de autores, 2020  
© Sobre la presente edición:  
Editorial de Ciencias Sociales, 2020  
ISBN 978-959-06-2321-9

Estimado lector, le estaremos muy agradecidos si nos hace llegar, por escrito, su opinión acerca de este libro y de nuestras publicaciones. Quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización escrita de los titulares del Copyright, bajo la sanción establecida en las leyes, la reproducción parcial o total de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y la distribución de ejemplares de ella mediante alquiler o préstamo público. Si precisa obtener licencia de reproducción para algún fragmento en formato digital diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, [www.cedro.org](http://www.cedro.org)) o entre la web [www.conlicencia.com](http://www.conlicencia.com) EDHASA Avda. Diagonal, 519-52 08029 Barcelona. Tel. 93 494 97 20 España

## INSTITUTO CUBANO DEL LIBRO

Editorial de Ciencias Sociales

Calle 14 no. 4104, entre 41 y 43 Playa, La Habana, Cuba

[editorialmil@cubarte.cult.cu](mailto:editorialmil@cubarte.cult.cu)

[www.nuevomilenio.cult.cu](http://www.nuevomilenio.cult.cu)

# Table of Contents

PRÓLOGO

INTRODUCCIÓN

Las dos vertientes de Un Cinturón Una Ruta: El cinturón económico de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI

Ruvislei González Saez

Un Cinturón Una Ruta como estrategia de desarrollo hacia el interior de China

Ruvislei González Saez

El camino hacia una comunidad de futuro compartido para toda la humanidad

Sunamis Fabelo Concepción

De “una comunidad de futuro compartido” china a “la diplomacia de los pueblos para la vida”

Orietta E. Hernández Bermúdez

Corredor China-Pakistán, proyecto emblemático de OBOR: de lo bilateral a lo multilateral

>Ruvislei González Saez

Estados Unidos ante el avance de Un Cinturón Una Ruta

Sunamis Fabelo Concepción y Ruvislei González Saez

El brazo financiero de Un Cinturón Una Ruta: el Banco Asiático de Inversiones e Infraestructura (BAII)

Ruvislei González Saez

Un Cinturón Una Ruta: nuevos espacios de concertación y de cooperación. Implicaciones para Europa

Ángel Rodríguez Soler

África y la estrategia china “Un Cinturón Una Ruta”

Yoslán Silverio González

Desafíos e incertidumbres

Sunamis Fabelo Concepción

BIBLIOGRAFÍA

Datos de los autores

# PRÓLOGO

Los estudios sobre el acontecer económico, social y los rasgos culturales, entre otros aspectos, de las sociedades afroasiáticas, entre ellas China, se han visto permeados por la visión eurocentrista del mundo. La ideología dominante capitalista minimizó los aportes de las sociedades que, posteriormente, conformaron el denominado Tercer Mundo.

Sin embargo, en la historia de esas sociedades, tildadas de exóticas, bárbaras, salvajes, etcétera, hubo realidades imposibles de ocultar. En el caso de China, sobresalen dos: la *muralla* y la *seda*.

La Ruta de la Seda, que comprendía los trayectos comerciales a través de desiertos, glaciales, ríos y lagos, posibilitó el intercambio de mercancías entre Asia Oriental y Europa durante más de 15 siglos. El producto más famoso y costoso de todos esos tiempos fue la seda que se fabricaba en China bajo estricto secreto de procedimientos y técnicas. Como se observa, esa Ruta evidenció las posibilidades del imperio ubicado en el este de Asia, que *lograba* llegar a Europa.

Pasaron muchos años y, a través de las guerras del opio, el reparto en esferas de influencias, las guerras, los tratados desiguales y la imposición de las 21 demandas, entre otros aspectos, el “Imperio del Centro” fue *humillado* una y otra vez.

No obstante, el proceso socialista iniciado el 1 de octubre de 1949 trajo nuevas esperanzas para el país. Como parte de ese proceso, la “Reforma y la Apertura” promovida en el año 1979 y que se extiende hasta la actualidad, trajo nuevas expectativas no solo a lo interno, sino también a nivel regional y global.

Poco a poco, el Gigante Asiático ha logrado convertirse en una potencia “emergida” y en la segunda economía a nivel

mundial; también ha construido alianzas con otros países, no solo en su área. En ese contexto, en 2013, el presidente Xi Jinping anunció el establecimiento de la Nueva Ruta de la Seda. Es un viejo proyecto del mismo país, pero en otro contexto y bajo diferentes condiciones; su nombre está cargado de simbolismo y realce de la tradición, con mecanismos y objetivos contemporáneos.

Este megaproyecto expresa no solo la capacidad económica y de liderazgo del país asiático, sino también, por una parte, una concepción y perspectiva diferentes de las relaciones internacionales y, por la otra, el “retomar” la cultura, la visión milenaria de lo que históricamente ha sido China.

Es un privilegio redactar este prólogo y reafirmar una valoración positiva sobre el libro *Un Cinturón Una Ruta: alcances y desafíos*, obra de un grupo de investigadores jóvenes, que abordan el megaproyecto chino desde diversas perspectivas.

Nadie en nuestro país ha publicado un libro sobre esta temática, por demás actual, y que recoge las diversas aristas del fenómeno: económica, política, social, cultural, de las relaciones internacionales, entre otras. De ahí su novedad y necesidad, en la actualización de un proceso de impacto mundial. El rigor de los análisis convierte este libro en obra de consulta obligada para investigadores, docentes, políticos y todo el que se interese en el acontecer contemporáneo.

La Nueva Ruta de la Seda (la Franja y la Ruta) es un proceso de múltiples aristas y de gran complejidad, tanto en su implementación, como en su abordaje teórico y científico, así como en la postura oficial de países y organizaciones de diversos tipos. Existen disímiles aproximaciones donde predominan las alabanzas y los aspectos positivos, mientras en otras es todo lo contrario, se realzan aspectos negativos y consecuencias funestas para países y regiones.

Los autores nos adentran en la concepción, los objetivos, los participantes y las características formas de hacer, tanto en el trayecto terrestre de la Ruta como en el marítimo. El libro incluye, además, el impacto a nivel nacional, regional y global y destaca la importancia de Asia Central y Medio Oriente en el proyecto, así como el papel de Europa, África y América Latina.

En el campo externo, la Franja y la Ruta supera con creces el perfil previsto durante el gobierno de Deng Xiaping, aunque con alta prioridad del desarrollo interno. Xi Jinping va más allá cuando dice que el “sueño chino es el significado interno de cumplimiento y el desarrollo del socialismo con características chinas... un mundo interconectado”.<sup>1</sup> En ese ámbito, vale destacar lo planteado por el doctor en Ciencias Ruvislei González Saez:

<sup>1</sup> <http://www.navisconsultores.com>

Un Cinturón Una Ruta es un proyecto que en primer lugar responde a los intereses nacionales de desarrollo de China; condiciona la puesta en práctica de una estrategia más activa, que permite reforzar la interacción y cooperación entre el este, el centro y el occidente del país y, en su conjunto, elevar el nivel de desarrollo socioeconómico de una manera más simétrica. [...] Todo este proceso de Un Cinturón Una Ruta conduce a que el PCCH prosiga en el perfeccionamiento de los mecanismos del proceso de Reforma y Apertura.

En el ámbito de su importancia e impacto internacional y regional se evidencian desigualdades, pero sobresalen los beneficios, sobre todo para Asia Central, como señala la doctora en Ciencias Sunamis Fabelo:

De manera que OBOR no solo abre un nuevo capítulo para las relaciones internacionales, sino también en lo particular, para la rearticulación euroasiática. Es por ello que, dentro de ese proyecto, Asia Central tiene un lugar importante, por cuanto es “el corazón de Eurasia”, su

centro, el puente terrestre, un histórico puente entre civilizaciones, un puente comercial, cultural, ese es el primer elemento.

En cuanto al caso africano, el máster Yoslán Silverio apunta:

En comparación con el resto de las regiones en las cuales se está proyectando OBOR, podría parecer que África no tendría un papel significativo en esta estrategia; sin embargo, para el continente, los programas que se están implementando sí tienen gran importancia y esta nueva orientación china relanzará, sin dudas, las economías africanas directamente relacionadas con la ruta marítima. El papel de esta región será más importante y sus posibilidades de interconexión aumentarán.

Más allá de acuerdos, intereses y participación de áreas y países, la Nueva Ruta de la Seda es una propuesta inédita, propone la participación de todos, bajo igualdad de condiciones; también ha sido uno de los proyectos más polémicos en los últimos años. Como señala la doctora en Ciencias Sunamis Fabelo:

Primero: se trata de un proyecto chino, y los prejuicios y estereotipos en este particular, sobre todo venidos desde Occidente, son un hecho insoslayable. Segundo: la propuesta china implica evidentemente un cambio en el orden internacional y en la manera de llevar a cabo las relaciones comerciales.

Como hemos observado, a diferencia de la Ruta de la Seda de hace dos mil años, la propuesta china incluye una vía marítima para llegar a África y otra transoceánica para abarcar Sudamérica.

Más allá de interpretaciones o criterios positivos o negativos, estamos frente a un proyecto de dimensiones globales sin precedentes, distinto a los promovidos por los países occidentales hasta el momento. En la Ruta se

admiten todo tipo de regímenes políticos, operadores públicos y privados, bajo una lógica de mercado con sentido social y de equidad, donde predomine el multilateralismo, donde todos ganen, lejos de la lógica de concentración y privilegios de unos sobre otros.

Esta nueva concepción implica contradicciones con los poderes establecidos, como el de Estados Unidos, y a ellas se le dedica un trabajo de este libro. Se resalta, asimismo, que es preciso lograr que haya paz y superar las contradicciones y guerras, tanto en lo interno de los países y las regiones como a nivel global.

Tal vez la Franja y la Ruta conduzca a un mundo de paz, a un mundo multipolar, pero para ello tendrá que sortear intereses, hegemonismos, desigualdades y guerras; ojalá ello sea posible. No pretendemos avizorar el futuro, pero este libro, de obligada lectura, ayudará a una mejor comprensión no solo del proyecto de China, Una Franja y Una Ruta, sino también del mundo en que vivimos, con sus dinámicas, desafíos, contradicciones y oportunidades.

Ojalá se cumpla lo que planteó el presidente Xi Jinping en su discurso de apertura en el Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional, en 2017, en Beijing, sobre la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda, cuando enfatizó que “no excluye a nadie ni es elitista, sino, al contrario, constituye una gigantesca red de infraestructura para una enorme familia de coexistencia armoniosa que, en su proyección, incluye al mundo entero”.

Reitero una vez más mi invitación a que lean este libro, que he tenido el honor de presentarles, y estoy segura de que agradecerán el consejo.

MARÍA ELENA ÁLVAREZ ACOSTA  
20 de enero de 2019

# INTRODUCCIÓN

RUVISLEI GONZÁLEZ SAEZ

Desde hace varios años, el término Un Cinturón Una Ruta, que se conoce por las siglas OBOR debido a su nombre en inglés, One Belt One Route, ha venido apareciendo cada vez más no solo en la literatura académica, sino también en los principales medios de comunicación del mundo. Aunque le han otorgado diversas designaciones, sin dudas, las más comúnmente conocidas son la Nueva Ruta de la Seda o la institucionalizada por China, Iniciativa de la Franja y la Ruta, acepción esta relacionada con la histórica Ruta de la Seda del tercer período A. C. y que existió hasta aproximadamente el siglo XVI de nuestra era. Fue un histórico itinerario que en la Antigüedad unió los imperios romano y chino mediante una red de rutas comerciales entre Asia y Europa y tuvo una importancia trascendental, porque por él circularon el comercio, las diversas culturas y la información.

La Ruta de la Seda puede considerarse como uno de los logros más significativos de la historia de la civilización humana. Llegó a conectar no solamente los continentes antes mencionados, sino también Asia con América del Sur. La globalización de la que se habla hoy pudo tener sus inicios en la Ruta de la Seda, al interconectar varios continentes y culturas por medio del comercio y el tránsito constante. Siglos después, en 2013, volvería a renacer bajo una nueva concepción y con un nombre diferente, que la diferencian de aquella primera: Un Cinturón Una Ruta.

Las ideas iniciales de OBOR fueron presentadas en la Universidad de Nazarbayev, Kazajstán, el siete de septiembre de 2013 por el presidente chino Xi Jinping, cuando visitó el país para participar en una cumbre de la Organización de Cooperación de Shanghái (OCS), espacio

en el que posteriormente patentizó la idea. En dicha ocasión, en el discurso titulado “Llevar adelante la amistad del pueblo y crear un futuro mejor”, presentó por primera vez el concepto del Cinturón Económico de la Ruta de la Seda.

Un mes después, el presidente Xi realizó una visita oficial a Indonesia. En esta nación del Sudeste Asiático presentó por primera vez ante el Congreso, la idea de la iniciativa conjunta de la Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI. Esta propuesta, reflejada en el discurso “Unir nuestras manos para construir una comunidad de destino común entre China y la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN)”, fue bien recibida ya que se ajustaba a la estrategia del “Eje Marítimo” del presidente indonesio Joko Widodo.

El proyecto comenzó a crecer y se le fueron incorporando otros países; ello condujo a que se oficializara en 2015. Posteriormente se le incluyó en el XIII Plan Quinquenal de Desarrollo Socioeconómico 2016-2020, pero alcanzó su máxima aprobación en el XIX Congreso del Partido Comunista de China (PCCH) en octubre de 2017, al incluirse dentro de los estatutos de este. Se convierte así en el proyecto más importante de China hacia lo interno y externo y constituye la iniciativa que puede proporcionarle un mayor ascenso no solo como potencia regional, sino también global.

OBOR es mucho más que el proyecto de China hacia su edificación como potencia global; es la mayor iniciativa geoeconómica del momento que erosiona las bases de la hegemonía estadounidense. Aun cuando Estados Unidos aventaja por mucho al Gigante Asiático en disímiles sectores, la velocidad de las transformaciones internas de este en el marco de un nuevo ciclo económico y el impulso de este megaproyecto condicionan que Beijing se convierta en la principal amenaza para la nación americana. La

magnitud de OBOR indudablemente alarma a los principales estrategas de Washington.

Un Cinturón Una Ruta no se limita a los países que integraban la antigua Ruta de la Seda. Ello permite que incluya la participación de diversos países de otras regiones, incluso las que nunca tuvieron que ver con la original Ruta de la Seda, así como también las diferentes organizaciones regionales e internacionales, ya sean socioculturales, económicas, comerciales, financieras, político-diplomáticas y hasta de seguridad.

El gran proyecto OBOR se desarrolla sobre la base de cuatro conceptos: paz y cooperación, apertura e inclusividad, beneficio mutuo “ganar-ganar”, así como aprendizaje y toma de referencia recíproca. Muchas veces se ha señalado que el comportamiento de China en su relación con otras naciones no solo de Asia, sino también del resto del mundo, era similar al de grandes potencias como Estados Unidos u otras europeas. Pero debe tenerse en cuenta que los cuatro conceptos que acabamos de mencionar no solo hacen que la de Beijing sea una actuación diferente, sino que, por el contrario de las grandes naciones capitalistas, reconoce sus elementos negativos y modifica su proceder.

Por otro lado, Un Cinturón Una Ruta plantea la confianza política mutua, la fusión económica y el reconocimiento de la diversidad cultural sobre la base de tres comunidades: la de intereses, la de responsabilidades y la de destino. Sin lugar a dudas, se enfrenta a una diversidad de modelos económicos, formas de gestión, sistemas políticos, pero también a una heterogeneidad sociocultural. Lo más importante es el reconocimiento y la inclusividad; en ese sentido, el enfoque es mucho más amplio que el de cualquier otro proyecto ejecutado en el último siglo.

Cualquier plan en desarrollo, ya sea interno o externo, se propone objetivos. En el caso de Un Cinturón Una Ruta se plantea reforzar la cooperación bilateral, desplegar la

comunicación y las consultas a múltiples estratos y canales, así como promover el desarrollo integral de las relaciones bilaterales. Sin lugar a dudas, está directamente conectado con la política exterior de China. Este es un momento que le ofrece a Beijing la oportunidad de ubicar su diplomacia en un lugar cimero. Además, necesita un mayor acercamiento con la comunidad internacional para poder desplegar sus intereses.

Con este propósito el megaproyecto chino se propone promover la firma de memorandos o programas de cooperación y, por otro lado, fundar y perfeccionar mecanismos de trabajo conjunto bilaterales, estudiar el impulso de planes de ejecución y hojas de rutas de acción, dirigidos a llevar adelante la construcción de Un Cinturón Una Ruta. Poner en pleno funcionamiento las comisiones conjuntas y mixtas, comités coordinadores, guías y administradores, así como otros mecanismos bilaterales existentes, es parte de la estrategia para darle un marco legal al proceso y poner en práctica sus proyectos con un mayor nivel de confiabilidad, no solo mediante acuerdos entre empresas, sino entre Estados.

Un segundo objetivo que se propone Un Cinturón Una Ruta es el de intensificar el papel de los mecanismos de cooperación multilateral existentes en función de esta gran iniciativa. En ese sentido, se señalan la OCS, el mecanismo ASEAN+China, el Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC), la Reunión Asia-Europa (ASEM), el Diálogo de Cooperación Asia (ACD), la Conferencia sobre la Construcción de Medidas de Interacción y Confianza Mutua en Asia (CICA), el Foro de Cooperación China-Estados Árabes, el Diálogo Estratégico China-Consejo de Cooperación del Golfo, la Cooperación Económica de la Subregión del Gran Mekong (GMS), la Cooperación Económica de la Región Asia Central (CAREC).

Con el apoyo de estos mecanismos se pretende reforzar la comunicación entre los países integrantes de estas

organizaciones que vincula directamente Asia-Medio Oriente y Europa y, de esta manera, asimilar un número mayor de subregiones a OBOR.

El tercer objetivo de la gran iniciativa de Beijing es continuar desplegando el papel constructivo de plataformas tales como foros y exposiciones internacionales regionales y subregionales a lo largo de las rutas, el Foro de Boao para Asia, la Feria China-ASEAN, la Feria China-Asia-Europa, el Foro Económico Europa-Asia, la Feria Internacional de Inversión y Comercio de China, así como la Feria China-Asia Meridional, la Feria China-Estados Árabes, la Feria Internacional del Oeste de China, la Feria China-Rusia, el Foro de Cooperación Qianhai, etcétera.

Desplegar el papel de estas organizaciones, implica también apoyar a la base de sus integrantes, en este caso a las autoridades locales y populares de los países a lo largo de las rutas, para descubrir patrimonios históricos y culturales referentes a Un Cinturón Una Ruta, todo ello en función de ofrecer más de lo económico y financiero, un proyecto sociocultural que, además, permita el desarrollo de la Feria Cultural Internacional de la Ruta de la Seda (Dunhuang), el Festival de Cine Internacional de la Ruta de la Seda y la Feria Internacional del Libro de la Ruta de la Seda, así como institucionalizar un Foro Cumbre Internacional de Un Cinturón Una Ruta, más allá de los celebrados en 2017 y 2019.

Aunque Un Cinturón Una Ruta involucra a más de ciento treinta y cinco países de Asia, Oceanía, Europa, África, Latinoamérica y el Caribe, lo cierto es que más de ciento cincuenta responden positivamente a esta iniciativa, aun cuando no se hayan incorporado por temor a las presiones estadounidenses. Tampoco se deben perder de vista otros posibles incorporados en el futuro. Debe destacarse el involucramiento de potencias mundiales como Italia y de otras naciones relevantes como Rusia, India, Indonesia e Irán, por citar algunos ejemplos. Sin lugar a dudas, la

significación es elevada al aglutinar a más de la mitad del producto interno bruto (PIB) global, casi 70 % de la población mundial y de las reservas energéticas globales.

Hasta abril de 2019, China había desarrollado para el avance de OBOR cooperación internacional en capacidad de producción con más de veinte países, ha establecido más de cincuenta y seis zonas de cooperación económica y comercial a lo largo de Un Cinturón Una Ruta, así como ha firmado acuerdos con la Organización de Naciones Unidas (ONU) y APEC. La gran iniciativa china presenta cuatro prioridades de cooperación: la comunicación en políticas, la interconexión de instalaciones, la fluidez comercial y el enlazamiento de la voluntad popular. La integralidad que le define, más su dimensión, hacen que OBOR sea superior al propio Plan Marshall, proyecto con el que se le compara y que fue impulsado por Estados Unidos para la reconstrucción de Europa en la etapa de la posguerra.

OBOR se emprende con un costo total estimado de cuatro billones de dólares. De concretarse todos los proyectos se convertirá en el programa de desarrollo económico más grande de la historia, incluso superaría al Plan Marshall. Es el eje fundamental de la visión del presidente Xi Jinping de un futuro compartido de destino común para la humanidad y el lugar que China debe ocupar en él.

Según Otero y Esteban:

En cuanto al Plan Marshall, hay dos diferencias fundamentales. La nueva Ruta de la Seda no es un plan de ayuda, sino que se regirá fundamentalmente por criterios de mercado, y es de carácter inclusivo, pues no se impedirá participar a ningún Estado por su régimen político e incluso se ha explicitado que Taiwán, que ya ha solicitado participar en el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras, sería bienvenido. Es decir, el proyecto chino no obedece ni a una lógica de bloques ni a un juego

de suma cero, aunque, evidentemente, esto no implica que carezca de objetivos de carácter geopolítico.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Mario Otero-Iglesias y Mario Esteban: ¿Qué podemos esperar de la Nueva Ruta de la Seda y del Banco Asiático de Inversiones e Infraestructura liderados por China? Disponible en [http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano\\_es/contenido?WCM\\_GLOBAL\\_CONTEXT=/elcano/elcano\\_es/zonas\\_es/asia-pacifico/ari18-2015-esteban-otero-que-podemos-esperar-nueva-ruta-de-la-seda-y-banco-asiatico-de-inversion-en-infraestructuras-liderados-por-china](http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/asia-pacifico/ari18-2015-esteban-otero-que-podemos-esperar-nueva-ruta-de-la-seda-y-banco-asiatico-de-inversion-en-infraestructuras-liderados-por-china)

Las dimensiones de OBOR sobrepasan lo económico, comercial y financiero; es también un proyecto geopolítico y sociocultural. En este sentido cabe mencionar el interés del Gobierno chino de promover otras cuatro formas de rutas de la seda: la ambiental, la de la salud, la de la información y las comunicaciones, así como la de la promoción de la paz. Esta última tiene gran relevancia teniendo en cuenta que algunas de las vías establecidas involucran países que se encuentran sumidos en conflictos internos o en guerra, como son los casos de Siria y Afganistán, por citar tan solo dos ejemplos.

Su avance tiene en cuenta la conexión con varios de los mecanismos de concertación e integración en la región de Asia, como son los casos de la Unión Económica Euroasiática (UEE), la OCS, la ASEAN, entre otros, como mecanismos más interconectados que los antes mencionados, los cuales tienen un carácter menos formal. Se propone conectar mediante el desarrollo de infraestructura a Asia con Europa e incluso más allá. Pero no son pocos los que dudan de que China logre llevar adelante proyecto de tan gigantesca envergadura. Al menos ya ha comenzado a andar.

OBOR pretende promover un enfoque de seguridad con características asiáticas mediante la cooperación en esta área, es decir, poner en práctica el concepto común, cooperativo y sostenible. Para China es indispensable el desarrollo seguro de su megaproyecto, especialmente porque algunas de sus rutas de mueven por zonas