



**Facultad de Ciencias Económicas y
Empresariales
ICADE**

**LA RUTA DE LA SEDA COMO ANTIGUA Y
NUEVA ESTRATEGIA GLOBAL CHINA**

Autor: Paloma Martínez de Aspe Martín
Director: Rafael Martín Rodríguez

MADRID | 2024-2025

Declaración de Uso de Herramientas de IA Generativa en Trabajos Fin de Grado en Relaciones Internacionales.

Por la presente, yo, Paloma Martínez de Aspe Martín, estudiante de ADE y Relaciones Internacionales de la Universidad Pontificia Comillas al presentar mi Trabajo Fin de Grado titulado "LA RUTA DE LA SEDA COMO ANTIGUA Y NUEVA ESTRATEGIA GLOBAL CHINA", declaro que he utilizado la herramienta de IA Generativa ChatGPT u otras similares de IAG de código sólo en el contexto de las actividades descritas a continuación:

1. **Referencias:** Usado conjuntamente con otras herramientas, como Science, para identificar referencias preliminares que luego he contrastado y validado.
2. **Sintetizador y divulgador de libros complicados:** para resumir y comprender literatura compleja.
3. **Traductor:** Para traducir textos de un lenguaje a otro.
4. **Corrector de estilo literario y de lenguaje:** Para mejorar la calidad lingüística y estilística del texto.
5. **Revisor:** Para recibir sugerencias sobre cómo mejorar y perfeccionar el trabajo con diferentes niveles de exigencia.

Afirmo que toda la información y contenido presentados en este trabajo son producto de mi investigación y esfuerzo individual, excepto donde se ha indicado lo contrario y se han dado los créditos correspondientes (he incluido las referencias adecuadas en el TFG y he explicitado para qué se ha usado ChatGPT u otras herramientas similares). Soy consciente de las implicaciones académicas y éticas de presentar un trabajo no original y acepto las consecuencias de cualquier violación a esta declaración.

Fecha: 3 de mayo 2025

Firma: Paloma Martínez de Aspe Martín



Resumen Ejecutivo

Este Trabajo de Fin de Grado analiza la Ruta de la Seda como eje articulador entre el pasado y el presente de la política exterior china. A través de una aproximación histórica, geográfica y estratégica, se estudia cómo los fundamentos humanos y territoriales que dieron origen a la Ruta de la Seda en tiempos de la dinastía Han siguen condicionando las decisiones geopolíticas actuales de la República Popular China, especialmente en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

La investigación se estructura en torno a tres bloques principales: primero, el estudio de la Ruta de la Seda original, su contexto histórico y su impacto económico y cultural; segundo, el resurgimiento contemporáneo de esta red en el discurso político y estratégico del presidente Xi Jinping; y tercero, el análisis de los efectos geoeconómicos y geopolíticos que la Nueva Ruta de la Seda está generando a escala global.

Mediante el análisis de fuentes académicas, documentos institucionales y conferencias especializadas, este trabajo demuestra que la proyección internacional actual de China no puede comprenderse sin el legado de su historia milenaria. Lejos de ser una mera iniciativa económica, la Nueva Ruta de la Seda representa una herramienta de diplomacia, legitimación política y reconfiguración del orden mundial, en la que convergen intereses comerciales, culturales y estratégicos.

Abstract

This Bachelor's Thesis explores the Silk Road as a connecting thread between the past and present of China's foreign policy. Through a historical, geographical, and strategic lens, the study examines how the human and territorial foundations that gave rise to the original Silk Road during the Han dynasty continue to shape the geopolitical decisions of the People's Republic of China today, particularly through the Belt and Road Initiative.

The research is structured into three main sections: first, the historical context and cultural-economic impact of the original Silk Road; second, the contemporary revival of this network in the political discourse and global strategy of President Xi Jinping; and third, the geoeconomic and geopolitical effects of the BRI at the international level.

Drawing from academic sources, institutional reports, and expert conferences, this thesis demonstrates that China's current global strategy cannot be understood without reference to its millennia-old history. Far from being a purely economic initiative, the New Silk Road functions as a tool of diplomacy, political legitimization, and global power restructuring, blending commercial, cultural, and strategic interests into a multidimensional project.

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCION.....	7
1.1. FINALIDAD DEL TRABAJO	7
1.2. MOTIVOS DEL TRABAJO.....	7
1.2.1. Motivos académicos para la elección del tema	7
1.2.2. Motivos personales para la elección del tema	8
2. ENFOQUE TEÓRICO Y METÓDICO.....	10
2.1. ESTADO DE CUESTIÓN	10
2.2. MARCO TEÓRICO.....	11
2.3. ESTRUCTURA.....	11
2.4. METODOLOGÍA.....	12
3. LA RUTA DE LA SEDA ORIGINAL.....	14
3.1. CONTEXTO HISTÓRICO	14
3.1.1. La Ruta de la Seda: Un viaje a través del tiempo y geografía.....	14
3.1.2. La seda: símbolo de prestigio, moneda y motor del comercio euroasiático	16
3.1.3. Los primeros caminos de la Ruta de la Seda	18
3.1.3.1. Ruta de la Estepa	18
3.1.3.2. Ruta del Té y los Caballos	19
3.2. RECORRIDO TERRESTRE DE LA RUTA DE LA SEDA: de las	
llanuras chinas al mediterráneo	20
3.3. ORIGEN DE LA RUTA DE LA SEDA.....	27
3.3.1. La dinastía Han.....	27
3.3.1.1. La figura de Zhang Qian y sus expediciones.....	28
3.3.1.2. Expansión diplomática	30
3.4. EL FINAL DE LA RUTA DE LA SEDA	31
4. CONTEXTO DE LA NUEVA RUTA DE LA SEDA	35
4.1. Antecedentes de la Nueva Ruta de la Seda.....	35
4.2. Origen y evolución de la Iniciativa de la Franja y la Ruta	36

4.2.1.	Propuesta de Xi Jinping (2013): del concepto al plan de acción.....	37
4.2.2.	Motivaciones de Xi Jinping para crear la Nueva Ruta de la Seda.....	39
5.	<i>LA NUEVA RUTA DE LA SEDA</i>.....	42
5.1.	Componentes estructurales.....	42
5.1.1.	Dos grandes ejes	42
5.1.1.1.	Cinturón Económico.....	43
5.1.1.2.	Ruta Marítima.....	45
5.1.2.	Corredores económicos	47
5.1.2.1.	Nuevo Puente Terrestre Euroasiático	47
5.1.2.2.	Corredor Económico China - Mongolia- Rusia.....	47
5.1.2.3.	Corredor Económico China - Asia Central - Asia Occidental.....	48
5.1.2.4.	Corredor Económico China - Península de Indochina	49
5.1.2.5.	Corredor Económico China - Pakistán	50
5.1.2.6.	Corredor Económico China – Bangladés – India - Myanmar	50
5.1.3.	Economías participantes en la BRI.....	51
5.2.	Objetivos a largo plazo de la ruta de la seda.....	52
5.3.	Hipótesis sobre la finalidad de la Franja y la Ruta	54
5.3.1.	La arquitectura financiera de la Iniciativa de la Franja y la Ruta.....	56
5.4.	Analogía entre la Nueva Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Original. 58	
6.	<i>CONCLUSIONES</i>.....	59
7.	<i>LIMITACIONES DEL TRABAJO Y FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN</i>.....	61
8.	<i>BIBLIOGRAFÍA</i>	63

1. INTRODUCCION

1.1. FINALIDAD DEL TRABAJO

Este Trabajo Fin de Grado tiene como finalidad principal investigar la Ruta de la Seda, con un enfoque en su historia, origen y relevancia a lo largo del tiempo. Se prestará especial atención a su resurgimiento en la actualidad. El análisis se centrará en la idea de que no se puede separar el presente del pasado, ya que la situación económica actual de China y la iniciativa de Xi Jinping para crear una Nueva Ruta de la Seda encuentran sus raíces en la Ruta de la Seda establecida por la Dinastía Han.

La pregunta de investigación que marcará la línea de razonamiento de este Trabajo Fin de Grado será: ¿Por qué la actual estrategia económica de China, basada en la dependencia externa, no puede entenderse sin considerar las motivaciones geográficas y humanas que impulsaron a la antigua China?

1.2. MOTIVOS DEL TRABAJO

1.2.1. Motivos académicos para la elección del tema

El objetivo principal de este trabajo es realizar un análisis exhaustivo de la Ruta de la Seda y comprender su enorme influencia en la actualidad. Este estudio abordará múltiples perspectivas para garantizar una visión integral del tema. En primer lugar, desde un enfoque histórico y cultural, se explorará cómo la Ruta de la Seda fue mucho más que un simple corredor comercial. Representó un espacio de intercambio dinámico, donde ideas, tecnología, tradiciones y cultura fluyeron entre Oriente y Occidente, marcando profundamente las relaciones entre estas regiones y dejando un legado que aún resuena en el mundo moderno.

Además, el trabajo integrará una perspectiva económica que permitirá conectar el pasado con el presente, centrando la atención en la posición actual de China en el sistema global. En este sentido, se analizará cómo el país está reviviendo el concepto de la Ruta de la Seda a través de la Nueva Ruta de la Seda, conocida como la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Este ambicioso proyecto no solo busca revitalizar las antiguas rutas comerciales, sino también redefinir las relaciones económicas internacionales y consolidar a China

como una superpotencia global. Para ello, se estudiará el alcance económico y estratégico de esta iniciativa, su impacto en las economías regionales y globales, y cómo China utiliza este proyecto como una herramienta de diplomacia económica y geopolítica.

Un aspecto fundamental del trabajo será establecer una conexión entre el pasado y el presente, analizando cómo las estrategias económicas y geopolíticas actuales de China están profundamente arraigadas en las prácticas y principios desarrollados en la época de la Ruta de la Seda original. Este enfoque permitirá reflexionar sobre la continuidad de ciertas dinámicas históricas, demostrando cómo China ha sabido recuperar y adaptar conceptos antiguos para proyectar su influencia en un mundo globalizado y en constante transformación.

Este análisis no solo se centrará en comprender la evolución histórica de la Ruta de la Seda y su adaptación moderna, sino también en destacar su relevancia como un modelo que integra historia, economía, geopolítica y cultura en un fenómeno único. El objetivo final es proporcionar una visión completa que permita entender cómo un proyecto con raíces milenarias sigue siendo clave para las aspiraciones contemporáneas de China y para la configuración de las relaciones internacionales en el siglo XXI.

1.2.2. Motivos personales para la elección del tema

Desde la primera vez que escuché sobre la Ruta de la Seda en clase, este tema captó mi atención de una manera especial. Su nombre, lleno de evocaciones históricas, despierta imágenes de un pasado fascinante, de caravanas transitando por extensos desiertos y montañas, y de un comercio vibrante que conectaba culturas y civilizaciones a través de continentes. Más allá de su atractivo inmediato, me hizo reflexionar sobre cómo un fenómeno histórico puede seguir influyendo en la actualidad, no solo en términos de comercio, sino también de relaciones culturales, políticas y estratégicas.

La historia ha sido siempre una de mis grandes pasiones. Me intriga profundamente comprender el origen de las cosas, explorar cómo se organizaban las sociedades en el pasado y descubrir cómo sus decisiones han dejado huella en el mundo de hoy. Para mí, la Ruta de la Seda es un símbolo de conexión y cooperación entre culturas, un puente entre el pasado y el presente. Siento una conexión emocional con este tipo de temas, ya

que reflejan cómo, a pesar del paso del tiempo, los principios de intercambio y colaboración entre civilizaciones permanecen relevantes. Este proyecto me ofrece la oportunidad de investigar cómo una iniciativa nacida hace miles de años se transforma en la actualidad en una estrategia que sigue conectando regiones, aunque bajo nuevas formas adaptadas al contexto global.

Por otro lado, el tema también despierta mi curiosidad personal por la historia y la política de China. Este país, con su rico legado cultural y su creciente protagonismo en el escenario internacional, representa un ejemplo fascinante de cómo la historia y las tradiciones pueden combinarse con estrategias modernas para alcanzar objetivos de desarrollo y expansión. Me motiva entender cómo China ha logrado integrar su pasado en su presente, y cómo esto le permite proyectarse hacia el futuro como una de las principales potencias mundiales. Analizar la Nueva Ruta de la Seda es una oportunidad única para comprender las raíces culturales e históricas detrás de su estrategia global y su influencia geopolítica.

Además, este proyecto no solo representa un tema de interés académico, sino también un desafío personal. Me brinda la posibilidad de fortalecer mis habilidades analíticas, de síntesis y de investigación, así como mi capacidad para conectar ideas complejas de diferentes disciplinas. Al abordar un tema tan amplio, aspiro a desarrollar un enfoque crítico que me permita reflexionar sobre la interacción entre el pasado y el presente, mientras me acerco a un tema que me apasiona profundamente.

Por último, este trabajo simboliza para mí un viaje personal e intelectual. Me impulsa a superar mis propios límites y a comprometerme con un estudio que va más allá de los requisitos académicos, pues siento que me permitirá contribuir a una mayor comprensión de un tema de relevancia global. Con este proyecto, espero no solo crecer como estudiante y futura profesional, sino también aportar una visión enriquecida sobre cómo las estrategias históricas siguen moldeando nuestro mundo en la actualidad.

2. ENFOQUE TEÓRICO Y METÓDICO

2.1. ESTADO DE CUESTIÓN

La Ruta de la Seda, tanto en su versión histórica como en su reinterpretación contemporánea bajo la iniciativa de la Franja y la Ruta, ha generado un creciente interés académico en múltiples disciplinas, desde la historia y la geografía hasta las relaciones internacionales, la economía política y los estudios estratégicos. Este epígrafe tiene por objeto presentar una revisión crítica de los principales enfoques existentes en torno a la temática, destacando los puntos de convergencia, las controversias y los vacíos investigativos que justifican el presente trabajo.

En primer lugar, numerosos estudios históricos han abordado la Ruta de la Seda original como un fenómeno de intercambio comercial y cultural entre China, Asia Central, el Medio Oriente y Europa. Autores como García-Ormaechea han subrayado el papel fundamental del imperio Han en la apertura de esta red, que no solo facilitó el comercio de seda y otros productos exóticos, sino que consolidó a China como eje civilizatorio en el orden euroasiático. Este enfoque ha permitido reconocer que los intereses geoestratégicos y económicos ya estaban presentes desde el origen de la Ruta. En segundo lugar, desde una óptica contemporánea, se ha desarrollado un importante cuerpo teórico en torno a la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda lanzada por Xi Jinping en 2013. Textos como el Virginia Soledad Busilli Belt and Road Initiative (BRI) la iniciativa estratégica de Xi Jinping destaca cómo la BRI consiste en una ambiciosa red de infraestructura y financiación orientada a conectar Asia con Europa, África y América Latina.

Sin embargo, a pesar del crecimiento bibliográfico, son escasos los trabajos que vinculan explícitamente la estrategia actual de China con las motivaciones históricas, culturales y geográficas profundas de su pasado imperial. Esta falta de integración entre pasado y presente constituye precisamente el ángulo desde el cual se posiciona el presente estudio: entender la BRI no solo como un proyecto económico y geopolítico del siglo XXI, sino como la manifestación contemporánea de una visión del mundo que hunde sus raíces en la historia milenaria de la civilización china.

2.2. MARCO TEÓRICO

La presente investigación parte de la premisa de que la actual estrategia de expansión económica y geopolítica de China, materializada en la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda, no puede comprenderse de forma aislada, sino que debe analizarse a la luz de los condicionantes geográficos, históricos y culturales que han definido su identidad y proyección internacional desde tiempos milenarios. Por tanto, este marco teórico se articula en torno a un enfoque interdisciplinar que combina elementos de las relaciones internacionales, la historia, la geografía estratégica y la teoría del desarrollo.

En primer lugar, se examina el legado histórico de la Ruta de la Seda originaria, impulsada por la dinastía Han, que sentó las bases de un sistema de intercambio económico y cultural entre Oriente y Occidente. Este pasado constituye no solo un referente simbólico para el discurso político actual de China, sino también una guía estratégica para su política exterior contemporánea.

En segundo lugar, se recurre a los marcos analíticos de la geopolítica para entender cómo la República Popular China, en su proceso de reemergencia como potencia global, ha integrado elementos como el dominio de rutas comerciales y el establecimiento de infraestructura crítica como instrumentos de poder.

Finalmente, se abordan las nociones claves en la estrategia diplomática de Xi Jinping, quien busca construir un nuevo orden global más inclusivo para las potencias emergentes. Desde esta perspectiva, la Nueva Ruta de la Seda no solo responde a intereses económicos, sino también a una narrativa de renacimiento nacional que busca consolidar el “sueño chino”.

Este marco teórico permite, por tanto, comprender la BRI no solo como un proyecto de inversión, sino como la expresión actual de una lógica histórica profundamente arraigada en la civilización china.

2.3. ESTRUCTURA

El presente Trabajo Fin de Grado se estructura de forma cronológica y analítica para explorar la evolución histórica, económica y geopolítica de la Ruta de la Seda, con especial énfasis en su resurgimiento contemporáneo a través de la Iniciativa de la Franja y la Ruta impulsada por China.

La investigación se divide en tres grandes bloques: el primero aborda el origen y desarrollo histórico de la Ruta de la Seda desde la dinastía Han hasta sus múltiples transformaciones a lo largo de los siglos. El segundo bloque se centra en el análisis del contexto actual y la reconfiguración de dicha ruta como herramienta estratégica en la política exterior de Xi Jinping. Finalmente, el tercer bloque examina las implicaciones geoeconómicas y geopolíticas globales del proyecto, enlazando la narrativa histórica con las motivaciones humanas y geográficas que aún persisten en la estrategia internacional de China.

Esta estructura permite demostrar que la política exterior actual del gigante asiático no puede entenderse sin su arraigo profundo en la tradición y visión histórica china.

2.4. METODOLOGÍA

La metodología de este Trabajo de Fin de Grado es de carácter cualitativo y se fundamenta en el análisis documental, bibliográfico e histórico. Se ha llevado a cabo una revisión crítica de fuentes académicas, libros especializados, artículos científicos y documentos institucionales relacionados con la Ruta de la Seda, tanto en su versión histórica como en su proyección contemporánea a través de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Asimismo, se ha incluido el análisis de contenidos procedentes de organismos internacionales, centros de investigación en relaciones internacionales y medios especializados.

Además, el enfoque metodológico se ha visto enriquecido por la asistencia a conferencias especializadas. En particular, se asistió presencialmente a la conferencia impartida en ICADE sobre la economía y la geopolítica de la Ruta de la Seda, a cargo de D. Jaime García-Legaz, Técnico Comercial y Economista del Estado y actual presidente de DoValue España. Asimismo, se complementó el análisis con el seguimiento de una conferencia online de la experta Eva Tobalina, lo cual permitió contrastar distintas perspectivas profesionales sobre el papel de China en el actual sistema internacional. Esta

combinación de fuentes y enfoques ha facilitado una comprensión integral del fenómeno estudiado.

3. LA RUTA DE LA SEDA ORIGINAL

3.1. CONTEXTO HISTÓRICO

3.1.1. La Ruta de la Seda: Un viaje a través del tiempo y geografía

A finales del siglo XIX, el geógrafo alemán Ferdinand von Richthofen (1833–1905) acuñó el término *Seidenstrasse*, conocido como Ruta de la Seda, para referirse a la extensa red de comunicaciones que unía China con el mundo occidental. (Frankopan, 2018).

Aunque la expresión es aparentemente simple, logró sintetizar de forma eficaz una compleja historia de intercambios iniciada en el siglo I a.C., cuando el Imperio romano tomó contacto con la seda china. La Ruta de la Seda no fue solo una vía para el comercio de bienes como las especias, el papel o la porcelana, sino también un canal de circulación de ideas, religiones, conocimientos y prácticas culturales entre Oriente y Occidente. En todos los sentidos, representó la mayor red comercial del mundo antiguo. (Llagostera Cuenca, 2008).

Zottele y Qian (2018) explican que la Ruta de la Seda fue mucho más que un simple camino comercial; fue una arteria vital que, a lo largo de seis mil kilómetros y tres continentes, conectó civilizaciones, culturas e ideas. Desde las costas del Mar Amarillo en el Este hasta las aguas del Mediterráneo en el Oeste, esta red de rutas atravesaba algunos de los paisajes más extremos del planeta. Sus viajeros desafiaban el ardiente desierto de Gobi, con temperaturas insoportables, y las gélidas alturas del Himalaya, donde el frío, el mal de altura y las avalanchas eran riesgos constantes. No era solo un trayecto comercial, sino una odisea repleta de desafíos tanto físicos como espirituales.

Wellman (2024) destaca que la Ruta de la Seda unía regiones tan diversas como China, Asia Central, Persia, Oriente Próximo, India, África y los confines de Europa. El Mediterráneo, en particular, jugaba un papel crucial en esta red comercial, con ciudades como Alejandría, Constantinopla (hoy Estambul) y Antioquía convirtiéndose en centros neurálgicos del intercambio de bienes y conocimientos.

La Ruta de la Seda fue el corredor terrestre seguido por las caravanas que conectaban China con el mundo mediterráneo. Por el extremo occidental, la ruta se iniciaba en las

ciudades de Antioquía y Tiro, avanzando hacia Baalbeck y Palmira, y cruzando Mesopotamia a través de localidades como Nisibis, Ctesifonte y Seleucia del Tigris. Desde allí, penetraba en la meseta iraní, pasando por ciudades como Ecbátana (la actual Hamadán), Ragas (más tarde Dura Europos) y Hecatómpilos, posiblemente situada cerca de la moderna Damgham. El trayecto continuaba a través del Jurasán, pasando por Nishapur, y luego se adentraba en el actual Turkmenistán meridional, cruzando la antigua Alejandría de Margiana (hoy cerca de Mary), bordeando el río Oxus (Amu Daria). Más adelante, alcanzaba la ciudad de Bactra (actual Balkh), capital de la antigua Bactriana, o bien ascendía hacia Bujara, atravesando la región de la Sogdiana a través de Samarcanda, hasta alcanzar la cuenca del Tarim, en Kashgar. (Llagostera Cuenca, 2008).

Si bien su propósito inicial era el comercio, con la seda, las especias y los tintes como protagonistas, la Ruta de la Seda se convirtió en algo mucho más trascendental: un puente entre civilizaciones. A través de sus caminos no solo viajaban mercancías, sino también religiones, arte, tecnología y tradiciones. Este intercambio cultural fue tan significativo que la Ruta de la Seda no solo marcó la economía de las naciones, sino también la evolución del pensamiento humano, promoviendo el diálogo y la cooperación entre mundos aparentemente distantes. (Wellman, 2024).

A lo largo de más de quince siglos, la Ruta de la Seda se consolidó como el corredor económico más extenso del mundo, atravesando distintas etapas de expansión y transformación. Desde el final de la dinastía Han del Oeste hasta la dinastía Han del Este, así como durante los periodos de las dinastías del Norte y del Sur, Sui, Tang, las Cinco Dinastías, Song, Yuan y Ming, esta red comercial desempeñó un papel crucial como vía de conexión política, económica y cultural entre Oriente y Occidente. (Zottele & Qian, 2018).

Hoy, la historia parece repetirse. China ha rescatado el espíritu de esta legendaria vía con su ambiciosa iniciativa de la “Nueva Ruta de la Seda”, buscando una vez más conectar el mundo a través del comercio y la cooperación. Esta nueva versión, impulsada por el gobierno de Xi Jinping, refleja el mismo principio que animó a los viajeros de la antigüedad: el deseo de conectar, intercambiar y prosperar juntos.

3.1.2. La seda: símbolo de prestigio, moneda y motor del comercio euroasiático

La Ruta de la Seda desempeñó un papel fundamental como eje de conexión comercial entre China y el mundo occidental en la antigüedad (Zeng, 2024). En sus comienzos, se utilizaba principalmente para el transporte de mercancías valiosas, ligeras y altamente demandadas, como el té, el oro, las especias y, especialmente, la seda. Este último producto no solo era apreciado por su calidad y funcionalidad, sino que además adquirió un fuerte valor simbólico, posicionándose como el principal motor del intercambio económico entre civilizaciones eurasiáticas durante siglos (Wellman, 2024).

El origen de la seda está profundamente vinculado a la historia y la identidad cultural china. Según la tradición, su descubrimiento se atribuye a Lei Zu, esposa del emperador Amarillo, quien habría enseñado al pueblo a criar gusanos de seda y a hilar sus hilos (García-Ormaechea, 2010).

Zeng (2021) respalda esta leyenda con evidencias arqueológicas halladas en Hemudu, Qianshanyang y Qingtai, donde se han descubierto herramientas de sericultura y tejidos de más de 5.000 años de antigüedad, muchos de los cuales aún conservan su brillo, lo que da cuenta de la sofisticación técnica alcanzada ya en el Neolítico. Durante la dinastía Han (206 a.C. – 220 d.C.), la seda pasó de ser un producto de lujo a convertirse en un elemento central del sistema económico y político. Era utilizada como forma de pago para el ejército, ofrenda en templos o multa legal, gracias a su durabilidad y facilidad de transporte. En un contexto en que el grano era perecedero y las monedas metálicas difíciles de intercambiar en zonas remotas, la seda se convirtió en una moneda internacional aceptada en gran parte de Asia Central.

Además, su alta demanda en Occidente dio lugar a una intensa actividad comercial. En este contexto, es importante destacar que la seda no solo era producida para el consumo interno, sino que su fabricación se industrializó con el objetivo de exportarla. Bajo la administración Han, el Estado impulsó el desarrollo de la sericultura y la organización del trabajo artesanal, consolidando una red productiva al servicio del comercio exterior. La seda se convirtió en un artículo de prestigio global, deseado por su resistencia, belleza y simbolismo. (Llagostera Cuenca, 2008).

El valor de la seda también se reflejó en la política exterior del Imperio Han. En el año 115 a.C., el emperador Wu Di estableció contacto diplomático con el rey Mitrídates II de Partia, lo que permitió abrir una ruta directa de comercio con Occidente. A partir de entonces, la seda comenzó a fluir hacia Persia y Roma, donde fue rápidamente adoptada por las élites aristocráticas, convirtiéndose en símbolo de estatus y sofisticación (Zeng, 2021).

La autora Llagostera Cuenca (2008) ofrece un recorrido profundo y detallado sobre la historia y la simbología de la seda en la antigua China, abordando tanto los aspectos técnicos de su producción como el impacto cultural y económico que tuvo a lo largo del tiempo y en distintas civilizaciones. Según esta autora, cuando la seda llegó al mundo romano, los habitantes del Imperio la bautizaron como *Sericum*, un término que probablemente derivaba de la palabra china *si*, transmitida por distintos intermediarios a lo largo de las rutas comerciales. Sin embargo, los romanos desconocían por completo el verdadero origen de este material. De hecho, atribuían su procedencia a seres exóticos “bebedores de agua”, supuestamente longevos, que vivían en árboles de lana. Este halo de misterio y exotismo no solo alimentó su valor simbólico, sino que contribuyó de forma decisiva a su éxito en los mercados occidentales. La seda, ligera, resistente, suave al tacto y mucho más cómoda que el lino o la lana, pronto cautivó a la aristocracia romana, convirtiéndose en un bien de lujo al nivel de la púrpura o el vidrio.

En realidad, la seda es un filamento proteico continuo producido por el gusano de seda, cuando confecciona su capullo protector durante la metamorfosis. Un solo capullo puede generar entre 1.000 y 1.200 metros de hilo extremadamente fino, lo que explica tanto su valor como la complejidad de su producción.

Desde muy temprano, los propios chinos comprendieron el enorme valor que representaba la seda, considerándola un recurso de gran riqueza. Los viajeros provenientes de Europa también reconocieron su importancia, como el caso del veneciano Marco Polo (1254–1324), quien dedicó varios pasajes de su célebre obra *El libro de las maravillas* a describir tanto el tejido de seda como la sofisticación de su producción artesanal. Los viajeros que llegaban a China quedaban asombrados ante el esplendor y la calidad de los tejidos de seda. Ya durante la dinastía Han, este material adquirió tal valor que comenzó a utilizarse como forma de pago o medio de intercambio, funcionando como

una auténtica moneda. Este uso monetario de la seda persistió durante siglos, coexistiendo con el dinero tradicional hasta aproximadamente el año 850 d.C., en plena dinastía Tang.

A nivel cultural, la seda desempeñó un papel igualmente crucial. Inicialmente considerada secreto de Estado en China. Durante casi tres milenios, China mantuvo un control absoluto sobre la producción de la seda, resguardando celosamente el conocimiento técnico y artesanal necesario para su elaboración. Este monopolio se sustentaba en una estricta legislación imperial que prohibía bajo pena de muerte la divulgación de los métodos de cría del gusano de seda y del tejido del hilo, lo que impidió que dicho saber traspasara las fronteras del imperio durante siglos.

García-Ormaechea (2010) explica que la sericultura se fue transmitiendo lentamente a otras civilizaciones: primero al Imperio bizantino en el siglo VI, luego al mundo islámico, y finalmente al norte de África, España y Sicilia en el siglo VIII. En el siglo XII, los artesanos españoles y sicilianos producían sedas de alta calidad, incorporando diseños orientales que reflejaban una clara influencia asiática.

Wellman (2024) añade que el auge de la seda no solo se tradujo en riqueza material, sino también en intercambios culturales, tecnológicos y diplomáticos. Por su valor económico, prestigio social y simbolismo político, la seda se convirtió en el eje de una red comercial que unía Oriente y Occidente.

3.1.3. Los primeros caminos de la Ruta de la Seda

3.1.3.1. Ruta de la Estepa

Los inicios de la histórica Ruta de la Seda se pueden ubicar en dos antiguas rutas: la Ruta de la Estepa y la Ruta del Té y los Caballos. De estas, la Ruta de la Estepa desempeñó un papel crucial como precursora del comercio transcontinental, uniendo las extensas tierras de China con Oriente Próximo, Asia Central y el Mediterráneo. (Wellman, 2024).

Christian (2000) describe cómo esta ruta se extendía a lo largo de territorios que hoy comprenden Mongolia, el sur de Rusia, el Mar Caspio, el río Volga, Ucrania y la península de Crimea. Su geografía predominantemente llana favorecía tanto el cultivo

como el desplazamiento, convirtiendo el terreno en un corredor natural para los comerciantes.

Aunque no se puede precisar un inicio formal para la Ruta de la Estepa, se estima que comenzó a desarrollarse hacia el cuarto milenio a.C., en la Edad de Bronce. Su origen está estrechamente ligado a los movimientos de los pastores nómadas, quienes, impulsados por la necesidad de recursos para sustentar su crecimiento, expandían constantemente sus territorios. En sus viajes, estos nómadas entraban en contacto con otras tribus y culturas, estableciendo vínculos comerciales que con el tiempo se consolidaron en rutas definidas.

El comercio en la Ruta de la Estepa floreció con productos como tejidos, turquesas, nefrita, cerámicas, especias y metales preciosos. Pero su relevancia no solo radica en los bienes que transportaba, sino también en el intercambio cultural que propició. Fue un canal clave para la expansión del budismo desde la India hacia Asia Central y China, marcando el inicio de un legado espiritual y cultural que atravesó continentes.

Atendiendo a Wellman (2024) con el transcurso de los años, la Ruta de la Estepa se expandió hasta alcanzar el Mediterráneo, sentando las bases para lo que se convertiría en la Ruta de la Seda. Como arteria principal del comercio de la antigüedad, esta ruta no solo facilitó el intercambio de bienes, sino que también conectó civilizaciones y forjó lazos entre mundos que parecían lejanos.

3.1.3.2. Ruta del Té y los Caballos

Otra de las primeras rutas que contribuyeron a formar la gran red de la Ruta de la Seda fue la Ruta del Té y los Caballos. Esta vía comercial se estableció principalmente para el intercambio de dos productos esenciales: las hojas de té chinas y los caballos tibetanos. (Wellman, 2024).

Yang (2004) señala que los caballos desempeñaban un papel crucial en las sociedades militares de la época. No solo eran fundamentales para el transporte de mercancías a través de las rutas comerciales, sino también para movilizar tropas en los campos de batalla. El terreno del Himalaya tibetano, con su elevada altitud y abruptas pendientes,

ofrecía condiciones ideales para la cría de caballos fuertes y resistentes, adaptados a los desafíos del entorno montañoso.

Por su parte, las hojas de té eran un producto altamente valorado en las sociedades asiáticas, especialmente en China y el Tíbet. A menudo se les atribuían propiedades medicinales, y su fragancia y sabor reconfortaban tanto el cuerpo como la mente. El té era tanpreciado que, en algunas regiones, llegó a utilizarse como moneda de intercambio. Sin embargo, su cultivo era limitado debido a las duras condiciones climáticas a lo largo de muchas zonas de la ruta, lo que aumentaba aún más su valor y atractivo.

El comercio entre los chinos y los tibetanos, centrado en el intercambio de caballos y té, marcó el origen de esta ruta. Con el tiempo, esta conexión comercial se convertiría en una parte esencial de la red más amplia conocida como la Ruta de la Seda. En particular, fue reconocida como la Ruta de la Seda Meridional o Sudoccidental, desempeñando un papel vital en el intercambio cultural y económico de la región. (Wellman, 2024).

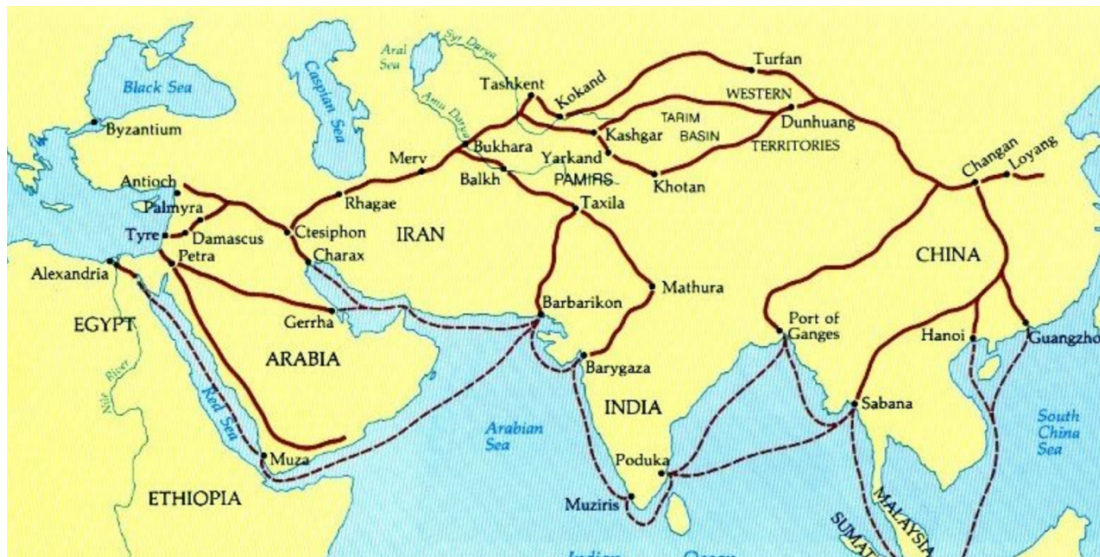
3.2. RECORRIDO TERRESTRE DE LA RUTA DE LA SEDA: de las llanuras chinas al mediterráneo

La información contenida en el siguiente epígrafe proviene de la conferencia impartida por la historiadora y divulgadora Eva Tobalina Oraá en el Ateneo Mercantil de Valencia. La Dra. Tobalina, profesora de Historia Antigua y Medieval de España en la Universidad Internacional de La Rioja (UNIR), ofreció una brillante exposición sobre el recorrido y la evolución histórica de la Ruta de la Seda, abordando no solo su dimensión comercial, sino también su profundo impacto cultural, económico y artístico. A través de un enfoque riguroso y divulgativo, analizó cómo este vasto entramado de caminos conectó Asia y Europa desde el siglo II a.C. hasta el siglo XVII. Esta conferencia ha servido de base para reconstruir, en detalle, el tramo final y la desaparición progresiva de la Ruta de la Seda.

A continuación, se resumen los aspectos más relevantes de la conferencia impartida por Eva Tobalina Oraá, centrados en el recorrido histórico, el declive y la desaparición progresiva de la Ruta de la Seda, así como en su impacto cultural, económico y artístico a lo largo del tiempo (E. Tobalina Oraá, comunicación personal, 20 de febrero de 2024).

Desde el extremo oriental, desde el valle del río Amarillo y las llanuras donde nació la civilización china, hasta los puertos del Mediterráneo, se extendía la Ruta de la Seda. Esta ruta nacía en una ciudad llamada Chang'an, situada a orillas del río Wei, que desemboca en el río Amarillo. Chang'an, conocida hoy como Xi'an, fue la primera capital de la China imperial desde el siglo III a.C. hasta el siglo XI d.C. Fue el centro de poder del país y el punto de partida de los caminos terrestres de la Ruta de la Seda. Era una urbe cosmopolita, con una sorprendente variedad de personas, costumbres y creencias. El hecho de estar rodeada por esta red comercial la convirtió en un hervidero de culturas e ideas, donde coexistían y se difundían religiones como el budismo, el confucianismo y otras corrientes de pensamiento.

Ilustración 1: Representación gráfica de la antigua Ruta de la Seda



Fuente: UCJC (2020).

Una de las características más particulares de esta ruta es que atravesaba territorios de enorme dificultad geográfica: montañas escarpadas, cordilleras imponentes, y vastos desiertos. Los mercaderes debían enfrentarse a un viaje extremadamente complicado. Al salir de Chang'an, se encontraban con el desierto del Gobi a un lado y las alturas del Himalaya al otro. Era una decisión difícil: elegir entre el desierto o las temibles alturas. Por ello, se optaba por atravesar el corredor de Gansu, que discurre entre ambos extremos. Poco después, las caravanas se enfrentaban al desierto del Taklamakán, en la cuenca del Tarim, considerado uno de los tramos más peligrosos del recorrido. Este desierto presentaba condiciones extremas, con temperaturas que oscilaban entre los -20 °C en

invierno y los 40 °C en verano. Sus enormes dunas, de decenas de metros de altura, y las frecuentes tormentas de arena representaban una amenaza constante. Lo único que permitía a los mercaderes sobrevivir a estas duras condiciones era la existencia de oasis, alimentados por ríos estacionales nacidos del deshielo de las montañas circundantes. En invierno, la nieve cubría las cimas; en primavera, se derretía y generaba corrientes de agua que descendían hacia el desierto, donde finalmente se perdían en la arena.

Después de atravesar el Taklamakán, los viajeros se enfrentaban al nudo del Pamir, una de las mayores concentraciones de cordilleras del planeta, con alturas que alcanzan los 6.000 metros. Tras superar estas altitudes, se encontraban con un paisaje más benigno: el valle de Ferganá. Este es un valle fértil y verde, con un clima más cálido y llevadero. Actualmente, esta región es motivo de disputa territorial entre Uzbekistán, Tayikistán y Kirguistán.

Ilustración 2: El nudo de Pamir y el valle de Ferganá



Fuente: Tobalina Oráa (2025).

Toda esta ardua expedición tenía como objetivo alcanzar dos de las paradas más célebres de la Ruta de la Seda: Samarcanda y Bujará, ciudades que todos asociamos con el recorrido y que se encuentran situadas a orillas del río Zarafshan. Ambas son antiquísimas, con orígenes que se remontan a épocas anteriores al dominio persa. Han sido testigos del paso de Alejandro Magno y, siglos más tarde, florecieron bajo el gobierno de la dinastía de Tamerlán. Estas dos urbes no solo tienen un legado histórico

monumental, sino que además constituyen auténticos oasis en medio del desierto de la arena roja de Uzbekistán.

Más adelante, la ruta atraviesa el desierto de la tierra negra, también conocido como la depresión del Turán, uno de los lugares más bajos del planeta. Esta región, ubicada en Asia Central, es particularmente calurosa debido a que se asienta sobre el antiguo lecho de un mar prehistórico que se secó hace millones de años. Como vestigios de aquel mar extinto subsisten el mar de Aral y el mar Caspio. El proceso de evaporación dejó enormes costras de sal, transformando a estos desiertos en paisajes de salinidad extrema. No solo son áridos y secos, sino que también son desiertos salinos, lo que los hace aún más inhóspitos. La depresión del Turán se encuentra aproximadamente entre 60 y 70 metros por debajo del nivel del mar, lo que lo convierte en uno de los puntos más bajos de la Tierra.

Continuando el recorrido, se llegaba a una ciudad que con el paso de los siglos ha quedado en el olvido, pero que en la Edad Media fue una de las más ricas, grandes e importantes del mundo: Merv. Su relevancia era tal que llegó a ser conocida como “la madre del mundo”. Esta ciudad surgió y prosperó gracias al delta formado por el río Murgab, un delta singular que no desemboca en un mar, sino que muere en el desierto. A pesar de ello, sus aguas permitían irrigar una vasta extensión de tierra fértil, lo que hizo posible el florecimiento de una urbe majestuosa en medio del paisaje árido.

Ilustración 3: Ruinas de la ciudad de Merv, en la antigua Ruta de la Seda.



Merv, al igual que Samarcanda y Bujará, fue destruida por las hordas mongolas en tiempos de Gengis Kan. Sin embargo, a diferencia de las otras dos, Merv nunca logró recuperarse; jamás volvió a ser lo que había sido en sus tiempos de esplendor.

Después de dejar atrás estos niveles tan bajos de la Tierra, el camino obliga a ascender nuevamente, esta vez hacia las tierras altas de Persia, situadas a unos 1.000 metros sobre el nivel del mar. Allí se alcanza la ciudad de Mashhad, uno de los lugares más sagrados del chiismo. A lo largo de estas rutas no solo circularon mercancías, sino también inventos como el papel, la caña de azúcar o los números arábigos. También viajaron por ellas las religiones, como ya vimos en Chang'an, un hervidero de creencias. El islam, por ejemplo, llegó a Asia Central, al norte de China y a los puertos del mar Amarillo precisamente a través de la Ruta de la Seda. Los primeros predicadores musulmanes no fueron misioneros organizados, sino los propios mercaderes.

En el caso concreto de Mashhad, en el siglo VIII no era más que un pequeño poblado. La Ruta de la Seda pasaba originalmente por otra ciudad cercana, pero un acontecimiento cambió el curso de su historia: en Mashhad murió un líder supremo del chiismo, y su cuerpo fue enterrado en el palacio de los califas. Este hecho atrajo a numerosos peregrinos, que comenzaron a desviarse de la ruta habitual para orar ante su tumba. El flujo de peregrinos fue tan considerable, que a partir del siglo IX la Ruta de la Seda modificó una de sus paradas tradicionales para incluir a Mashhad, pues la ciudad se había convertido también en un importante centro de comercio. Hoy en día, es la ciudad sagrada más importante de Irán y el segundo santuario chiita en relevancia, solo por detrás de Kerbalá, situada en el sur de Irak.

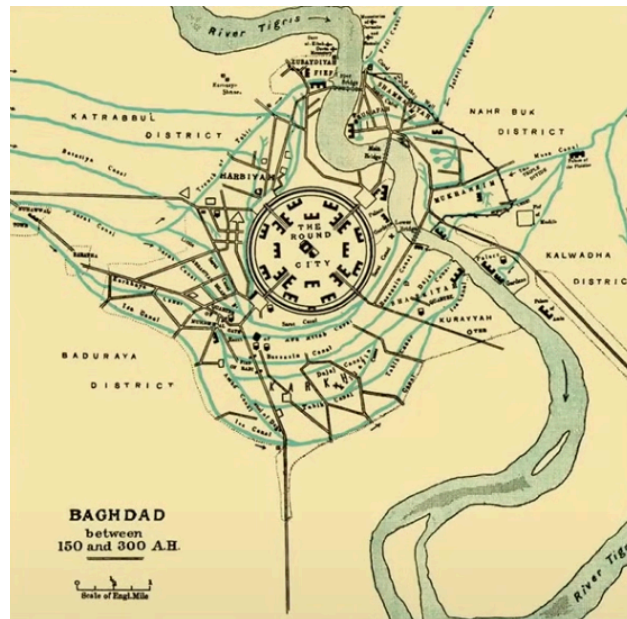
El recorrido continúa a través de las mesetas iraníes, una vasta extensión de terreno seco e interminable, sin agua ni oasis. Dejando atrás Teherán, se atraviesa la cordillera de los Zagros, una cadena montañosa que separa las tierras iraníes de las regiones tradicionales de Persia. Al cruzarla, se llega a uno de los lugares clave de la Ruta de la Seda, ya muy cerca del Mediterráneo: el valle de Mesopotamia. Esta región, conocida como la tierra de los dos ríos, es donde fluyen el Tigris y el Éufrates, dos de los cauces más emblemáticos y fértiles del mundo antiguo.

En el corazón de Mesopotamia han surgido incontables civilizaciones a lo largo de la historia. Desde los babilonios, asirios y persas, esta región ha sido escenario de la fundación de numerosas urbes a orillas de los ríos Tigris y Éufrates. A orillas del Éufrates se encontraba Babilonia, una de las ciudades más antiguas de la humanidad. Más al norte, junto al Tigris, se ubicaba Seleucia, la capital griega del Imperio seléucida. Muy cerca de ella se encontraba Ctesifonte, capital de los partos y, posteriormente, de los persas sasánidas. También se encuentra Bagdad, fundada por el califato abasí en el siglo IX. Todas estas ciudades legendarias, que en algún momento fueron capitales de grandes imperios, están situadas en un radio de apenas 60 o 70 kilómetros, concentradas en un espacio geográfico sorprendentemente reducido.

De todas ellas, la ciudad que más se asocia con la época de esplendor de la Ruta de la Seda es Bagdad. Fundada por los califas abasíes en el siglo IX, Bagdad tenía un enclave verdaderamente privilegiado. Situada a orillas del río Tigris, justo en el punto donde este se volvía navegable, permitía el transporte fluvial de mercancías hacia el sur. El Tigris y el Éufrates confluyen y desembocan conjuntamente en el Golfo Pérsico, y un poco antes de esa unión se encuentra el gran puerto fluvial de Basora. Esta ubicación estratégica conectaba a Bagdad con la ruta terrestre que unía China con el Mediterráneo, pero también, gracias al Tigris y al puerto de Basora, la enlazaba con la Ruta de la Seda marítima, y con los puertos del sudeste asiático, de la India y de China.

Gracias a esta doble conexión —terrestre y marítima—, la Bagdad de los califas, la Bagdad de las “mil y una noches”, se convirtió en una de las paradas clave y más importantes de la Ruta de la Seda, no solo como centro comercial, sino también como símbolo del esplendor cultural y económico de toda una era.

Ilustración 5: Ciudad de Bagdad, la ciudad redonda.



Fuente: Urban Networks (2015)

Como hemos visto, Bagdad era una ciudad situada a orillas del río Tigris que, al momento de su fundación, no contaba con murallas exteriores. Fue concebida como la capital del califato abasí, la construcción política más poderosa y grandiosa de su tiempo. Sin embargo, en el centro de la ciudad, donde se encontraban la mezquita principal y el palacio del califa, sí existía una muralla interior que delimitaba la residencia del califa respecto al resto de la urbe. Esta muralla tenía forma circular, motivo por el cual el corazón de Bagdad era conocido como "la ciudad redonda". Este recinto, reservado exclusivamente para el califa y los aristócratas, era un lugar casi mítico, desde donde se gobernaba todo el califato y se administraba el vasto y fascinante universo del que hablan las leyendas de *Las mil y una noches*.

Tras atravesar Mesopotamia, el viaje continuaba por el desierto de Siria, donde se encontraba una de las ciudades más importantes de toda la Ruta de la Seda: Palmira, la ciudad de los mercaderes del desierto. En este punto, la ruta se bifurcaba. El comerciante podía optar por dirigirse hacia el sur, recorrer el Levante mediterráneo y alcanzar el valle del Nilo, hasta llegar al puerto de Alejandría, otra parada clave dentro del entramado de la Ruta de la Seda. O bien, podía tomar rumbo norte, cruzar la cordillera del Tauro y llegar a Constantinopla.

Constantinopla, fundada por el emperador Constantino a finales del siglo IV d.C., marcaba el final, o el comienzo, del recorrido. Allí, los mercaderes descargaban sus mercancías en los puertos del Cuerno de Oro. Desde Constantinopla, los productos orientales eran transportados hacia Génova, Amalfi, Barcelona, Valencia y los demás grandes puertos del Mediterráneo, desde donde se distribuían por toda Europa occidental. Así, en Constantinopla culminaba el legendario trayecto de la Ruta de la Seda.

3.3. ORIGEN DE LA RUTA DE LA SEDA

3.3.1. La dinastía Han

La dinastía Han (206 a.C. – 220 d.C.) desempeñó un papel fundamental en el origen de la Ruta de la Seda. Fue el primer régimen imperial chino que formalizó relaciones comerciales con regiones más allá de sus fronteras, sentando las bases de una red de intercambios que, con el tiempo, evolucionaría hasta convertirse en uno de los primeros sistemas de comercio global. Su expansión hacia el oeste, impulsada por objetivos tanto económicos como estratégicos, favoreció la integración de Asia Central en un entramado de rutas que conectaban a China con zonas tan remotas como el Mediterráneo o el subcontinente indio (Wellman, 2024).

El éxito de este proyecto de expansión se apoyó en la solidez administrativa del imperio Han. Gracias a una burocracia civil basada en los principios del confucianismo, el Estado logró mantener la estabilidad interna durante siglos. Los funcionarios, elegidos por mérito a través de oposiciones, formaban una administración profesional que aseguraba la continuidad y eficacia del gobierno. Esta estructura meritocrática, unida a una política exterior pragmática, permitió a los Han sostener una era de prosperidad prolongada, en gran parte alimentada por el comercio de seda. Este valioso tejido no solo generaba ingresos constantes, sino que proyectaba la influencia cultural y económica de China más allá de sus fronteras (García-Ormaechea, 2010).

Uno de los episodios más representativos de esta política de expansión tuvo lugar durante el reinado del emperador Wu Di. En el año 138 a.C., preocupado por la amenaza que representaban los xiongnu, una poderosa confederación nómada del norte, Wu Di decidió enviar una misión diplomática a los yuezhi, una tribu asentada en Asia Central, con el objetivo de formar una alianza militar (Sen, 2014). El emisario elegido fue Zhang Qian,

un funcionario que se ofreció voluntariamente para emprender esta peligrosa travesía a través de tierras desconocidas (Wellman, 2024).

A pesar de que los yuezhi no accedieron a la propuesta, el viaje de Zhang Qian resultó decisivo. Tras más de diez años de cautiverio, logró regresar con valiosa información sobre los pueblos, rutas y posibilidades comerciales del Asia Central. Este conocimiento fue clave para abrir nuevas vías de contacto directo con Occidente (Sen, 2014).

Entre las regiones conquistadas, destacó el corredor de Gansu, que permitía conectar el corazón del imperio con los oasis de Dunhuang y la ciudad de Kasgar, en el borde del desierto de Taklamakán. Desde allí, la ruta se ramificaba hacia India, Persia o Roma. La expansión también respondió a una necesidad militar urgente: obtener caballos resistentes para reforzar el ejército. Los mejores ejemplares procedían del valle de Ferganá, y eran tan apreciados que los cronistas chinos los apodaron *hanxue ma* (“los que sudan sangre”) por el color rojizo de su sudor, probablemente causado por una afección parasitaria o vascular (Frankopan, 2015).

En suma, la dinastía Han no solo aseguró la estabilidad política y territorial de China, sino que también transformó el comercio de la seda en un poderoso instrumento de diplomacia, influencia y proyección internacional. Con ello, se pusieron en marcha las dinámicas que darían origen a la Ruta de la Seda, uno de los corredores más trascendentales de la historia del mundo antiguo (Frankopan, 2015; García-Ormaechea, 2010).

3.3.1.1. La figura de Zhang Qian y sus expediciones

Zhang Qian fue un enviado del emperador Wu de la dinastía Han occidental en el siglo II a.C. Tradicionalmente, se le presenta como un diplomático pionero, símbolo de paz y amistad entre los pueblos, y como el primer gran explorador de la Ruta de la Seda (Sen, 2014).

En el año 139 a.C., en un contexto en el que la dinastía Han consolidaba una administración efectiva en las regiones occidentales, Zhang Qian emprendió su expedición con el respaldo oficial del Estado, que buscaba establecer lazos diplomáticos con los pueblos al oeste del Pamir. (Zottele & Qian, 2018). El objetivo era forjar una alianza con los Yuezhi para combatir a los xiongnu, tribu nómada que representaba una amenaza constante para las fronteras chinas (De la Iglesia, 2003). Al mando de un

centenar de soldados y cargado de bienes artesanales como presentes diplomáticos, Zhang partió desde Chang'an. Sin embargo, poco después de abandonar territorio Han, fue capturado por los xiongnu y retenido durante más de diez años. (Staiano, Bogado Bordazar & Caubet, 2019).

De la Iglesia (2003) relata que, a pesar de su prolongado cautiverio, Zhang Qian logró escapar junto con su comitiva y dirigirse hacia Asia Central, recorriendo territorios hasta entonces desconocidos por el Imperio Han. Llegó al reino de Bactria, una próspera provincia al norte del actual Afganistán, que en siglos anteriores había sido conquistada por Alejandro Magno. Bactria se había convertido en un centro comercial clave gracias a su capacidad para intercambiar metales y productos con India, Siberia y Persia, y había asimilado profundamente elementos de la cultura helenística. Fue allí donde finalmente encontró a los Yuezhi, aunque estos ya habían abandonado su estilo de vida nómada y no mostraron interés en participar en campañas militares, lo que frustró el objetivo inicial de la misión.

Zhang Qian partió acompañado de 100 hombres, y durante su viaje pudo observar civilizaciones que habían florecido bajo el legado greco-macedonio. Estas ciudades le sorprendieron con su arquitectura avanzada: murallas, torres, calles organizadas, bibliotecas, gimnasios y teatros. Allí encontró telas, especias, cerámicas y otros productos de una calidad y variedad que nunca había visto.

Aunque consciente de que no había logrado su cometido diplomático, Zhang Qian decidió regresar a China convencido de que su viaje no había sido en vano. Al regresar a la corte imperial, relató con detalle sus descubrimientos, cautivando al emperador Wu Di. Fascinado por lo que escuchó, el emperador envió a Zhang Qian en una segunda expedición, esta vez hacia Persia. Afortunadamente, en este nuevo viaje Zhang no fue capturado. Este contacto con el mundo occidental dejó una huella profunda en su percepción del valor del intercambio (Wellman, 2024).

Su experiencia le permitió comprobar que había un gran interés en Occidente por productos chinos como la seda, que en Roma era tan valorada que se pagaba al peso en oro. También observó el potencial de establecer rutas comerciales con otras culturas que operaban en Asia Central, especialmente Roma. Además, pudo confirmar el valor estratégico de los caballos, esenciales para el ejército Han, especialmente los de la región

de Uzbekistán, conocidos por su fortaleza y agilidad. Tras una segunda captura por parte de los xiongnu, Zhang Qian fue liberado y finalmente logró regresar a Chang'an en el año 125 a.C., tras doce años de ausencia. (Badua, 2019).

Aunque su misión diplomática no cumplió sus objetivos iniciales, su relato de los territorios visitados, las rutas recorridas y los pueblos contactados convenció al emperador de la necesidad de abrir vías estables de comercio hacia el oeste. Zhang Qian regresó y aunque no logró cumplir su misión diplomática original, su travesía reveló el enorme potencial de las relaciones comerciales con los pueblos del oeste. Este descubrimiento marcó el inicio de lo que más tarde se conocería como la primera Ruta de la Seda. (De la Iglesia, 2003).

Wellman (2024) y De la Iglesia (2003) coinciden en reconocer a Zhang Qian como el “padre de la Ruta de la Seda”, no por los acuerdos que consiguió, sino por su contribución decisiva al conocimiento geográfico y político de Asia Central, y por abrir las puertas a uno de los sistemas comerciales más influyentes de la historia.

3.3.1.2. Expansión diplomática

Aunque la curiosidad y el interés por los nuevos descubrimientos fueron importantes, había otros motivos detrás de estas expediciones. La Dinastía Han buscaba expandir su influencia territorial y fortalecer sus alianzas con los países vecinos. En lugar de optar por la guerra y la conquista violenta, la dinastía Han eligieron un enfoque diferente: la diplomacia y el comercio. A través de acuerdos pacíficos y la cooperación económica, lograron extender gradualmente su poder e influencia, marcando una era de prosperidad y conexión cultural en la región. Las alianzas establecidas por la Dinastía Han no solo hicieron que el imperio fuera más seguro, sino que también permitieron extender su influencia política y económica. A través de la creación de protectorados, la dinastía logró ejercer control sobre los gobiernos de las regiones vecinas, consolidando su poder y ampliando su alcance territorial. (García-Ormaechea, 2010).

Además, la expansión de los horizontes de China favoreció la integración del continente asiático, superando las barreras impuestas por pueblos nómadas como los yuezhi y los xiongnu, quienes durante siglos bloquearon las conexiones entre regiones. Aunque eran

considerados amenazas constantes por su capacidad militar, también eran socios comerciales esenciales, sobre todo como proveedores de ganado. (Zottele & Qian, 2018).

Con el crecimiento de las rutas comerciales, el emperador decidió invertir en medidas de seguridad que garantizaran la protección de las regiones clave. Estas iniciativas incluyeron el fortalecimiento del ejército y la construcción de murallas defensivas, que eventualmente se convirtieron en la Gran Muralla China. Las pocas entradas permitidas a través de la muralla se convirtieron en puntos estratégicos de comercio, desempeñando un papel fundamental en la consolidación de la Ruta de la Seda como una arteria de intercambio comercial. (Wellman, 2024).

3.4. EL FINAL DE LA RUTA DE LA SEDA

Tras siglos de esplendor comercial y de intercambio cultural entre Oriente y Occidente, la Ruta de la Seda comenzó un lento pero definitivo proceso de declive. Diversos factores geopolíticos y económicos confluyeron en su progresiva desaparición, entre ellos, la reconfiguración del poder en el Mediterráneo oriental y los cambios en las dinámicas comerciales globales. Esta sección se centra en analizar las causas que llevaron al abandono de esta vasta red de rutas, con especial atención al impacto que tuvo la caída de Constantinopla y la expansión del Imperio otomano sobre los vínculos entre Europa y Asia. A partir del análisis de la conferencia impartida por Eva Tobalina Oraá, se profundizará en los acontecimientos que marcaron el final de una de las rutas comerciales más influyentes de la historia (E. Tobalina Oraá, comunicación personal, 20 de febrero de 2024).

La Ruta de la Seda es un término moderno; esta denominación comenzó a utilizarse mucho tiempo después de que la ruta hubiese desaparecido. Y uno se pregunta cómo es posible que un recorrido tan brillante, por el que no solo circulaban mercancías, sino también ideas y religiones, y que fue fuente de riqueza para todos los lugares que atravesaba, pudiera dejar de utilizarse hasta caer en el olvido. La respuesta está estrechamente relacionada con la última ciudad del trayecto: Constantinopla. En 1453, Constantinopla cayó en manos del Imperio otomano, y la situación en el Mediterráneo oriental cambió por completo.

Lo que hasta entonces había sido un puerto de fácil acceso para los cristianos, se transformó en Estambul, capital de un imperio considerado enemigo por los Estados

cristianos de Europa occidental. Ciudades clave como Beirut o Alejandría quedaron bajo dominio otomano, lo que generó tensas relaciones con potencias como Venecia, España y el resto del Occidente europeo. El Mediterráneo se convirtió en un mar infestado de piratas sarracenos, como el famoso Barbarroja. Vivir en la costa comenzó a representar un peligro real, y muchas poblaciones se replegaron hacia el interior para evitar caer en manos de los corsarios. Así, la antigua conexión entre Europa, el Mediterráneo y la Ruta de la Seda quedó interrumpida por la irrupción otomana en el Mediterráneo oriental y la caída definitiva del Imperio bizantino.

Sin embargo, el deseo europeo por las sedas, porcelanas, especias y productos lacados del Lejano Oriente persistía. Por ello, los europeos comenzaron a idear rutas alternativas para volver a acceder a esas codiciadas mercancías. Treinta años después de la caída de Constantinopla, en 1487, los portugueses descubrieron el cabo de Buena Esperanza y comprobaron que África podía ser circunnavegada.

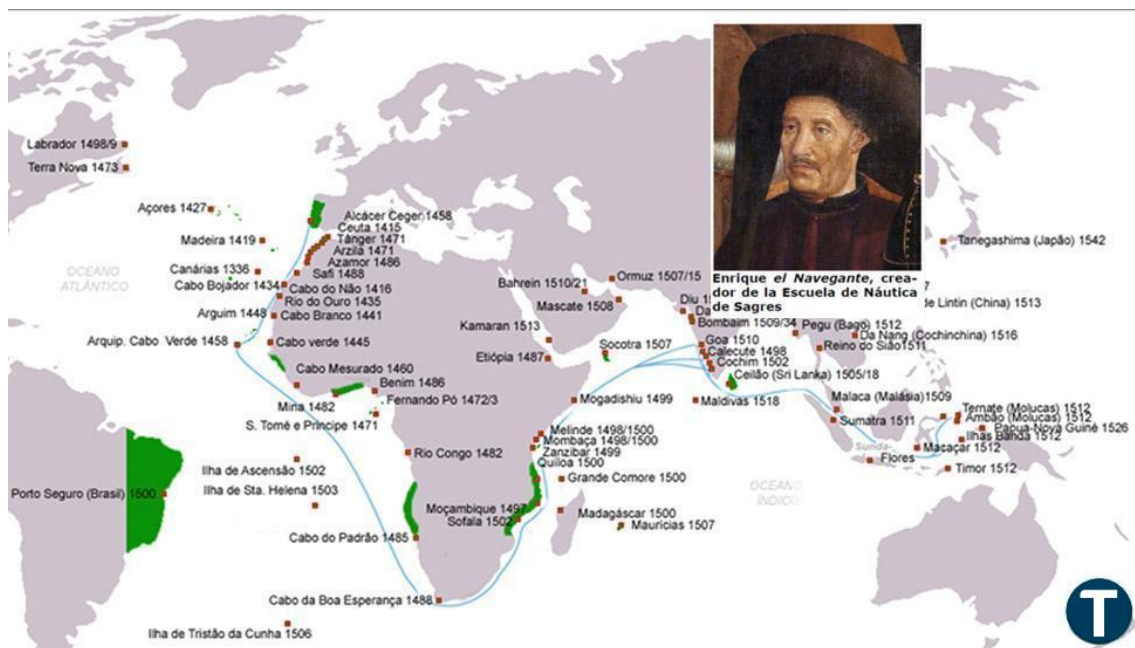
Ilustración 6: Recorrido portugués para acceder a la Ruta de la Seda tras la caída de Constantinopla.



Fuente: Jáuregui-Lobera (2018)

En 1498, apenas cuarenta años después de la caída de Constantinopla, Vasco de Gama fue recibido por el zamorín de Calicut, el gran señor del comercio de especias y productos de lujo del suroeste de la India, especialmente de la pimienta. Los portugueses no se detuvieron ahí: empezaron a construir su propio Estado en la India y extendieron su presencia hacia las islas Molucas, para adquirir pimienta y clavo de olor. También llegaron a Japón y China, donde fundaron la colonia de Macao.

Ilustración 7: Expedición portuguesa tras circunnavegar el Cabo de Buena Esperanza.



Fuente: Gómez (2022)

De esta manera, las grandes naos portuguesas, como las carracas, podían transportar directamente sedas, telas, pimienta, porcelana y otros bienes desde China, el sudeste asiático y la India hasta puertos portugueses, utilizando sus propias embarcaciones. Esto reducía enormemente los costes del transporte y aceleraba los tiempos de distribución.

Mientras tanto, los españoles, también ansiosos por acceder a las riquezas del sudeste asiático y de China, tomaron un camino alternativo. Creyendo erróneamente que podían llegar a China navegando hacia el occidente desde las costas españolas, se toparon con el continente americano. Sin embargo, continuaron avanzando hasta alcanzar y conquistar Filipinas, donde establecieron la base de Manila. Desde allí, el famoso Galeón de Manila navegaba hasta el puerto de Acapulco, cargado con mercancías chinas como los mantones

de seda —conocidos como mantones de Manila— y porcelanas. Estas llegaban a América y, a través de la Carrera de Indias, eran transportadas hasta Sevilla, siempre mediante flotas y puertos bajo control español.

Y cuando españoles, portugueses, holandeses, y más adelante los británicos, comenzaron a recorrer los mares del mundo con sus bodegas repletas de mercancías orientales, ¿qué podía ocurrir con las antiguas caravanas que partían del valle del río Amarillo, atravesaban el corredor de Gansu, bordeaban el desierto del Taklamakán, ascendían las cumbres nevadas del Pamir, pasaban por Samarcanda, Bujará y Merv, para luego cruzar Palmira, Teherán y Bagdad hasta llegar a Constantinopla? Desaparecer.

A partir de los siglos XV y XVI, y de forma definitiva en el siglo XVII, con la llegada de los británicos a la India, el viejo recorrido de la Ruta de la Seda cayó en desuso y fue progresivamente olvidado. No fue hasta la segunda mitad del siglo XIX cuando los europeos volvieron a interesarse por él, aunque ya no como vía comercial, sino como fuente de conocimiento, historia y fascinación cultural.

4. CONTEXTO DE LA NUEVA RUTA DE LA SEDA

4.1. Antecedentes de la Nueva Ruta de la Seda

Algunos estudios recientes, aunque objeto de debate, sugieren que ya en el siglo XV existieron vínculos significativos entre China y el continente africano. Durante ese período, las flotas de los célebres "barcos de tesoro", comandadas por el almirante Zheng He, habrían establecido rutas de intercambio con regiones de África Oriental. Estas expediciones tenían un carácter tanto comercial como diplomático, y su alcance global ha llevado a algunos analistas a trazar paralelismos entre aquellas misiones imperiales y la actual Iniciativa de la Franja y la Ruta (Belt and Road Portal, 2023). Sin embargo, tras el fallecimiento del emperador que promovía dichas empresas, China adoptó una política de cierre hacia el exterior, renunciando a su rol marítimo internacional por varios siglos. No fue sino hasta el siglo XX que el país volvió a proyectarse globalmente.

Durante la década de 1960, coincidiendo con los procesos de descolonización en África, China comenzó a consolidar una política activa hacia el continente, ofreciendo asistencia financiera, técnica y diplomática a los nuevos Estados independientes. En un contexto global marcado por las rivalidades de la Guerra Fría, Pekín se presentaba como una nación que, al igual que los países africanos, había experimentado las consecuencias del imperialismo y el colonialismo. Este enfoque, acompañado por un modelo de desarrollo estatal centrado en la infraestructura y el crecimiento económico, captó el interés de numerosos líderes africanos recién emancipados (Lynch, 2024).

Con la caída de la Unión Soviética en 1991, el sistema internacional entró en una etapa dominada por el liderazgo unilateral de Estados Unidos. No obstante, esta hegemonía comenzó a diluirse progresivamente, dando paso a una configuración más multipolar, en la que actores como China han asumido un rol cada vez más destacado. Gracias a una estrategia diplomática activa, una creciente capacidad económica y una visión global de largo plazo, China ha empezado a transformar los equilibrios geopolíticos del siglo XXI (Vidales García, 2016).

Un hito emblemático de la cooperación chino-africana en la segunda mitad del siglo XX fue la construcción del ferrocarril, que une Tanzania con Zambia. (Basu & Janiec, 2021).

Lynch (2024) explica que este proyecto, impulsado por el gobierno de Mao Zedong durante los años setenta, recibió una financiación de aproximadamente 500 millones de dólares y fue ejecutado por miles de trabajadores chinos desplazados a África Oriental. A pesar de haber sido rechazado por el Banco Mundial por considerarlo no rentable, el ferrocarril se convirtió en un símbolo del comercio Sur-Sur y de la solidaridad entre países en desarrollo.

En la actualidad, la relación entre China y África ha adquirido una nueva dimensión, más ambiciosa y estructurada, en el marco de proyectos como el LAPSSET (Corredor Lamu-Sudán del Sur-Etiopía), promovido en la década de 2010. El descubrimiento de petróleo en Uganda incentivó al presidente Yoweri Museveni a incorporar su país a esta red de infraestructura regional, que, anticipa la lógica expansiva y conectiva de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. A través de estas obras, China no solo afianza su posición estratégica en África, sino que también refuerza su papel como socio clave en el desarrollo de la conectividad global.

4.2. Origen y evolución de la Iniciativa de la Franja y la Ruta

Cuando Xi Jinping asumió el liderazgo de la República Popular China en noviembre de 2012, su administración adoptó un ambicioso programa de transformación nacional basado en los llamados "Dos Objetivos Centenarios". El primero de ellos establecía como meta la consolidación de una sociedad plenamente próspera y equilibrada antes de 2021, en conmemoración del centenario del Partido Comunista de China. El segundo plantea que, para 2049, a cien años de la fundación de la República Popular, China debe haberse convertido en una nación socialista moderna caracterizada por su fortaleza económica, cohesión social, desarrollo democrático, riqueza cultural y estabilidad interna. (Girado, 2023).

La Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI, por sus siglas en inglés) fue presentada en 2013 por el presidente Xi Jinping como un ambicioso plan de conectividad e inversión global que rápidamente se ha convertido en uno de los ejes centrales de la política exterior china. Desde su lanzamiento, la BRI ha sido concebida como una herramienta clave para proyectar la influencia geopolítica de China a nivel internacional, reforzando su papel como potencia emergente en el nuevo orden global (Vidales García, 2016).

Con la participación de más de 140 países, esta iniciativa se articula a través de una compleja red de infraestructuras físicas, como carreteras, ferrocarriles, puertos y zonas económicas especiales, y plataformas logísticas que fomentan el comercio internacional, promueven la inversión y consolidan rutas estratégicas para el abastecimiento global. Pero el alcance de la BRI no se limita únicamente a lo económico: al facilitar esta integración, China también incrementa su capacidad de influencia sobre las políticas internas de diversos Estados, penetrando en esferas decisionales de tipo político, social e institucional. Aunque los documentos oficiales del gobierno chino insisten en que el proyecto responde a principios de cooperación, desarrollo conjunto y beneficio mutuo (Oficina del Grupo Dirigente, 2019), en realidad, la BRI representa un esfuerzo deliberado por parte de Pekín para rediseñar el sistema internacional de acuerdo con sus propios intereses estratégicos, con implicaciones de gran calado para la gobernanza global (Lynch, 2024).

Valderrey Villar y Lemus Delgado (2017) explican que, más allá del despliegue de infraestructuras convencionales, la iniciativa incorpora una dimensión transformadora que abarca procesos de renovación urbana, digitalización de servicios y transición hacia modelos energéticos más sostenibles. Esta expansión multisectorial introduce nuevos desafíos, entre ellos, la necesidad de garantizar la sostenibilidad ambiental, evitar la concentración territorial de los beneficios y mitigar el riesgo de endeudamiento excesivo en los países receptores. Así, la BRI no solo materializa la proyección internacional de China, sino que también actúa como catalizador de un cambio estructural en las dinámicas de poder del siglo XXI, consolidando a China como uno de los actores más influyentes del escenario global.

En definitiva, la Nueva Ruta de la Seda responde a un conjunto amplio de objetivos estratégicos. Si bien su componente económico es evidente, la iniciativa también busca afianzar la posición política de China en el mundo y generar efectos sociales sostenidos en los países involucrados. Es esta combinación de intereses la que otorga a la BRI su carácter multidimensional y la convierte en una de las estrategias geopolíticas más significativas de la era contemporánea.

4.2.1. Propuesta de Xi Jinping (2013): del concepto al plan de acción

Hace más de dos mil años, durante la dinastía Han, el enviado imperial Zhang Qian desempeñó un papel fundamental en la apertura de una red de caminos comerciales que, con el tiempo, sería conocida como la Ruta de la Seda. Esta vasta red conectaba a China con Asia Central y el mundo árabe, facilitando el intercambio de bienes, ideas y culturas, y convirtiéndose en un eje clave del desarrollo regional durante siglos (Yang, 2016). Este precedente histórico sentó las bases para el establecimiento de relaciones intercontinentales sostenidas por el comercio, la diplomacia y el conocimiento mutuo.

Inspirándose en esa herencia milenaria, en el año 2013 el presidente Xi Jinping presentó una visión contemporánea que retomaba la esencia de aquella antigua ruta. (Jinchen, 2016). Su propuesta, conocida oficialmente como la Iniciativa de la Franja y la Ruta, se posicionó como el proyecto de infraestructuras globales más ambicioso desde el Plan Marshall, destacándose por su magnitud y su impacto potencial en la reorganización del orden mundial contemporáneo. (CISL, 2022).

Desde su lanzamiento, la BRI se ha convertido en una herramienta clave de proyección internacional para China, consolidando su presencia geopolítica mediante una red de conexiones económicas, logísticas y diplomáticas que ya involucra a más de 140 países (Vidales García, 2016). A través de corredores terrestres y marítimos, el proyecto busca fortalecer el comercio global y la inversión, al tiempo que expande la influencia de Pekín sobre las decisiones estratégicas de numerosos gobiernos en lo económico, político y social. Si bien los documentos oficiales destacan los principios de cooperación, beneficio mutuo y desarrollo compartido (Oficina del Grupo Dirigente, 2019), algunas interpretaciones sugieren que esta iniciativa también funciona como una herramienta para redefinir las reglas del juego internacional a favor de los intereses chinos (Lynch, 2024).

La institucionalización de esta política comenzó con la creación del Grupo Dirigente para el Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta, dependiente de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (Oficina del Grupo Dirigente, 2019). En 2015, el Consejo de Estado de China aprobó un plan de acción (Jinchen, 2016). Se estructuró la iniciativa en dos componentes principales: el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda, que contempla rutas terrestres que conectan China con Europa, Oriente Medio y el sur de Asia, y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, destinada a reforzar las conexiones portuarias y fluviales en Asia, África y Europa. (Oficina del Grupo Dirigente, 2019).

La importancia estratégica de la BRI quedó patente en eventos multilaterales como el primer Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional celebrado en Beijing en mayo de 2017, y otras cumbres internacionales auspiciadas por China, como el Foro Boao para Asia o la Cumbre del Foro de Cooperación China-África (Oficina del Grupo Dirigente, 2019). Estas plataformas han servido para consolidar el liderazgo global de China y legitimar su visión de una globalización alternativa.

No obstante, la BRI no se limita al desarrollo de infraestructuras físicas como ferrocarriles, autopistas, oleoductos o redes eléctricas. En su alcance más amplio, actúa como catalizador de transformaciones urbanas, tecnológicas y energéticas de gran escala. (CISL, 2022). Estas transformaciones plantean nuevos desafíos en términos de sostenibilidad ambiental, equidad territorial y dependencia financiera, especialmente para los países receptores de inversiones. (Valderrey Villar & Lemus Delgado, 2017).

En este contexto, la Nueva Ruta de la Seda emerge no solo como un megaproyecto económico, sino como una plataforma integral de colaboración global. Sus objetivos abarcan desde el crecimiento económico hasta la consolidación política y el fomento de relaciones sociales y culturales. Gracias a un enfoque de diálogo abierto y multilateral, busca convertirse en el mayor escenario de cooperación internacional del siglo XXI, con beneficios compartidos para todos los actores involucrados (Jinchen, 2016).

4.2.2. Motivaciones de Xi Jinping para crear la Nueva Ruta de la Seda

Xi Jinping (2017) dejó claras las motivaciones que guiaron la creación de la Iniciativa de la Franja y la Ruta durante su discurso del 14 de mayo de 2017, pronunciado en la ceremonia inaugural del Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional, celebrado en Beijing.

En esta intervención, el mandatario presentó la iniciativa como una propuesta estratégica que combina el legado histórico de las antiguas rutas de la seda con una visión ambiciosa de cooperación internacional y liderazgo global.

Xi Jinping definió esta propuesta como “el proyecto del siglo”, destacando que “un primer paso sólido se ha dado en el desarrollo de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Debemos basarnos en el sólido impulso generado para dirigir la iniciativa hacia el mayor éxito”. De

esta forma, subrayó su voluntad política de transformar esta visión en una plataforma concreta para generar beneficios tangibles a los países participantes.

En términos económicos, el discurso enfatizó el papel central del desarrollo de infraestructuras como motor de crecimiento y cooperación. Xi anunció un incremento del apoyo financiero, incluyendo 100.000 millones de yuanes adicionales para el Fondo de la Ruta de la Seda y líneas de crédito por valor de 380.000 millones de yuanes. También se comprometió a que “China animará a las instituciones financieras a realizar negocios de fondos de renminbi en el extranjero”, y a colaborar con entidades multilaterales como el Banco Mundial, el BAI o el Nuevo Banco de Desarrollo del BRICS.

En el plano político, Xi dejó claro que la iniciativa busca alejarse de cualquier interpretación geopolítica clásica. Según afirmó, “no recurrirá a anticuadas maniobras geopolíticas”, y aseguró que “China no tiene la intención de interferir en los asuntos internos de otros países, de exportar su sistema social y modelo de desarrollo ni de imponer su voluntad a otros”. En cambio, su enfoque parte de una lógica de inclusión y apertura, orientada a “crear una familia grande de coexistencia armoniosa”

Otra motivación clave es la voluntad de compartir la experiencia china en desarrollo. Con más de 700 millones de personas sacadas de la pobreza en tres décadas, China busca “compartir su experiencia y recursos con los países menos desarrollados”. Como subrayó Xi, el modelo chino ha demostrado que “el desarrollo de infraestructuras es una forma efectiva de estimular el crecimiento”, y que China es “el único país con la voluntad, capacidad y experiencia de ayudar”, como apuntó Zhai Kun, académico de la Universidad de Peking, citado durante el evento

A nivel internacional, Xi destacó el alcance global de la iniciativa, recordando que ya cuenta con el “apoyo de más de 100 países y organizaciones internacionales”, y que “más de 40 han firmado acuerdos de cooperación”. Para consolidar esta red, China se comprometió a “expandir los servicios de carga ferroviarios China-Europa”, establecer una oficina de enlace para seguimiento del foro y fundar un centro de investigación, marcando así el inicio de una nueva fase: “la Franja y la Ruta 2.0”, en palabras del presidente de Standard Chartered, Jose Vinals.

En definitiva, el discurso de Xi Jinping en el foro de 2017 revela que la Franja y la Ruta se concibe como una herramienta de diplomacia económica, proyección internacional y legitimación política. En sus propias palabras, el proyecto busca enfrentar los desafíos comunes, como “la falta de nuevos motores de crecimiento, el desequilibrio del desarrollo y el terrorismo”, al tiempo que promueve una gobernanza compartida basada en el respeto, la inclusión y el desarrollo conjunto.

5. LA NUEVA RUTA DE LA SEDA

5.1. Componentes estructurales

El significado de la denominada Nueva Ruta de la Seda resulta complejo y no siempre evidente a primera vista. Aunque remite simbólicamente a los antiguos trayectos utilizados para el intercambio de seda y productos de lujo desde Asia hasta Europa, esta evocación encierra en realidad dos trayectorias principales y una multiplicidad de objetivos implícitos (Valderrey Villar & Lemus Delgado, 2017).

5.1.1. Dos grandes ejes

La Iniciativa de la Franja y la Ruta, impulsada oficialmente por el presidente Xi Jinping en 2013, se estructura alrededor de dos componentes clave: el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI (Oficina del Grupo Dirigente, 2017).

Ambas rutas tienen una lógica histórica y geográfica claramente diferenciada, lo que refleja el origen dual de la propuesta y la intención de cubrir tanto los espacios continentales como los marítimos. De hecho, estos trazados son el resultado de la convergencia de dos planes con distintas perspectivas estratégicas y antecedentes (Valderrey Villar & Lemus Delgado, 2017).

Ilustración: Mapa de la Nueva Ruta de la Seda, Ruta terrestre y ruta marítima



Fuente: (Valderrey Villar & Lemus Delgado, 2017).

5.1.1.1. Cinturón Económico

El Cinturón Económico hace referencia a un conjunto de rutas terrestres que pretenden conectar a China con Europa atravesando diversas regiones clave de Asia Central. En su recorrido, se cruzan zonas geoestratégicas como Asia Occidental, Rusia, el Golfo Pérsico y el Mediterráneo, permitiendo un entramado de infraestructuras destinadas a dinamizar el comercio, reforzar la conectividad física y profundizar la cooperación económica entre los países participantes (Oficina del Grupo Dirigente, 2017).

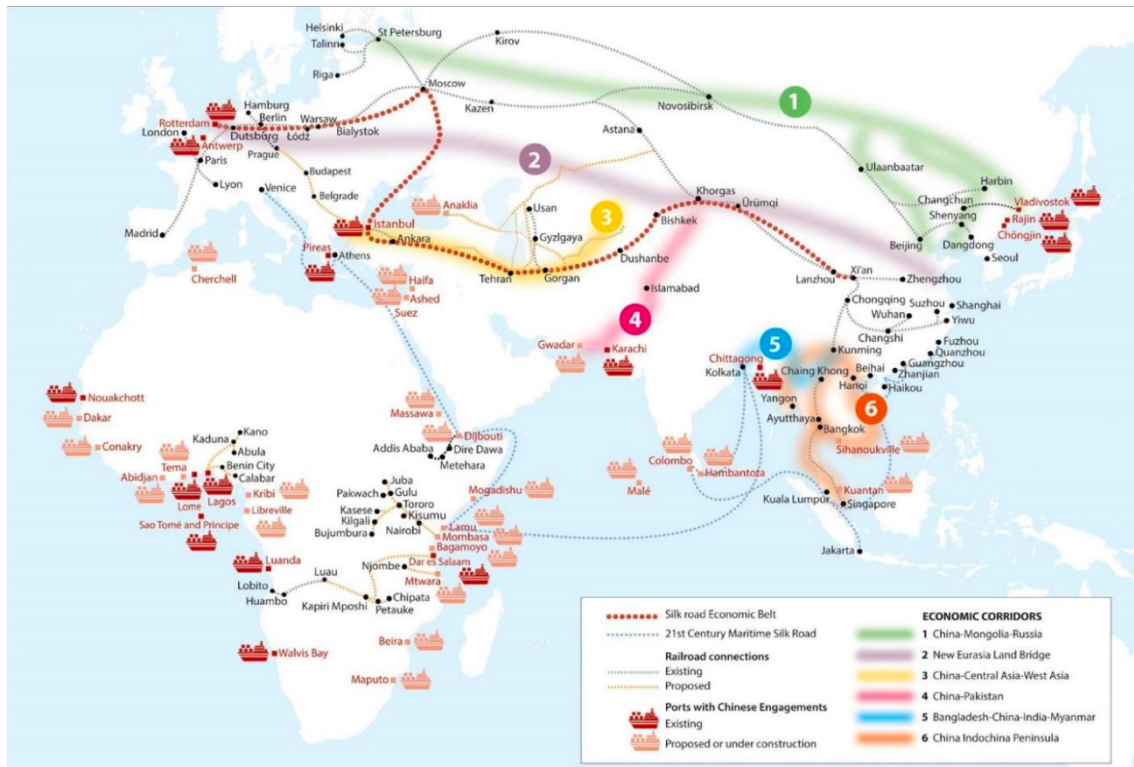
En esta línea, la inversión en infraestructura promovida por China bajo el marco de la BRI se concentra en seis grandes corredores económicos que se despliegan a lo largo de regiones particularmente ricas en recursos naturales y energía (OECD, 2018). Este diseño de rutas no surge de manera arbitraria: se apoya en las antiguas redes comerciales que alcanzaron su punto de mayor esplendor durante la dinastía Tang, entre los años 618 y 906 de nuestra era, cuando la Ruta de la Seda vivió uno de sus períodos de mayor intercambio y vitalidad (Valderrey Villar & Lemus Delgado, 2017).

Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OECD, 2018), entre los principales corredores previstos dentro del eje terrestre de la Iniciativa de la Franja y la Ruta se encuentran los siguientes:

- **Nuevo Puente Terrestre Euroasiático**, que articula conexiones ferroviarias entre China y Europa occidental, atravesando países como Kazajistán, Rusia, Bielorrusia y Polonia.
- **Corredor Económico China–Mongolia–Rusia**, que comprende rutas ferroviarias y la histórica ruta de la estepa, con enlaces al Puente Terrestre Euroasiático.
- **Corredor Económico China–Asia Central–Asia Occidental**, diseñado para conectar China con Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán, Turkmenistán, Irán y Turquía, integrando un arco de influencia regional.
- **Corredor Económico China–Península de Indochina**, que incluye países del sudeste asiático como Vietnam, Tailandia, Laos, Camboya, Myanmar y Malasia, con el objetivo de facilitar el comercio transfronterizo y el desarrollo regional.
- **Corredor Económico China–Pakistán**, concebido como una vía estratégica para acceder al mar Árabe, facilitando la salida de productos chinos a través del puerto de Gwadar.
- **Corredor Económico China–Bangladés–India–Myanmar**, un proyecto que enfrenta obstáculos importantes en su implementación debido a la falta de confianza y las tensiones geopolíticas entre Nueva Delhi y Pekín, especialmente en lo relativo a la seguridad regional.

Esta red de corredores no solo ilustra el alcance geográfico de la iniciativa, sino que revela las ambiciones chinas por redefinir la integración regional y global mediante el fortalecimiento de su papel como eje logístico y comercial del siglo XXI.

Ilustración: Cinturón Económico y Ruta Marítima



Fuente: OECD research from multiple sources, including: HKTD, MERICS, Belt and Road Center, Foreign Policy, The Diplomat, Silk Routes, State Council Information Office of the People's Republic of China, WWF Hong Kong (China).

5.1.1.2. Ruta Marítima

La Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI fue ideada por China como un mecanismo para mejorar la conexión entre importantes regiones costeras, uniéndolas con los del Sudeste Asiático, el sur de Asia, África Oriental y el Mediterráneo mediante una red estratégica por vía marítima. Este corredor no persigue únicamente objetivos económicos, sino que también responde a intereses geopolíticos, ya que facilita a China el incremento de su influencia en rutas marítimas clave y la expansión de su poder más allá de Asia continental (Lynch, 2024).

A diferencia de otras estrategias más limitadas, esta propuesta no se restringe a los países oficialmente vinculados al proyecto, sino que se presenta abierta a todas las naciones que deseen participar en esquemas de cooperación internacional (Wang, 2024).

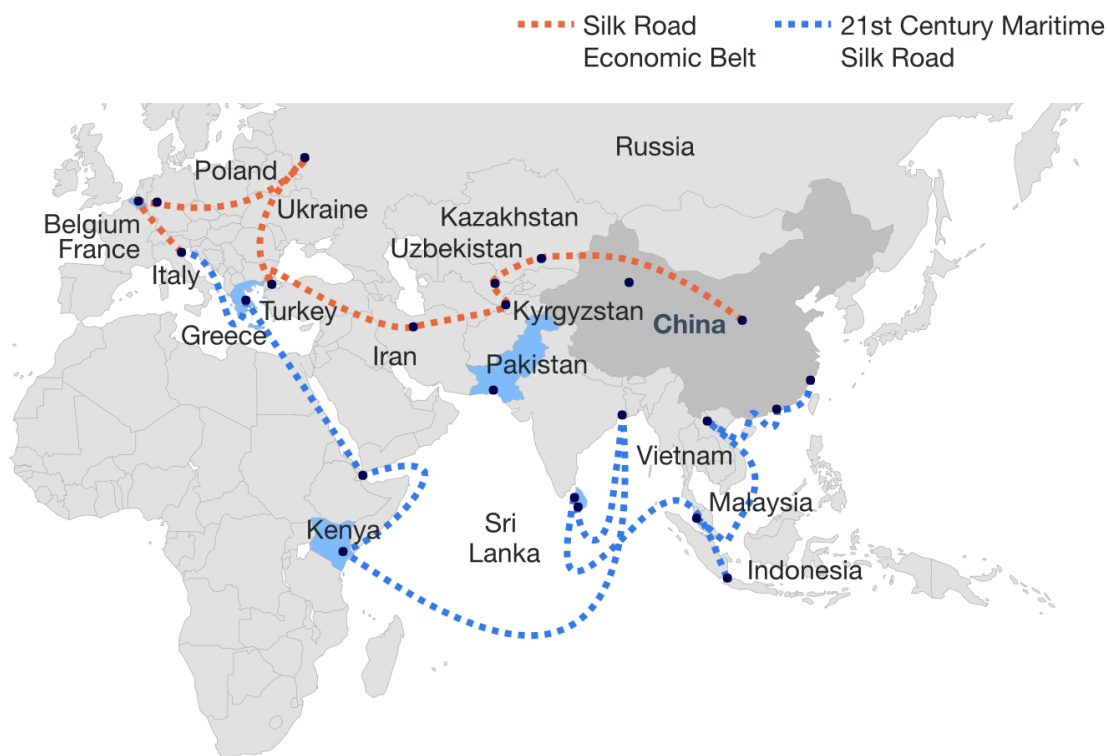
Así, la Ruta Marítima se integra dentro de una estrategia global más amplia que incluye inversiones chinas en puertos estratégicos, como los desarrollados en países como Sri

Lanka, Pakistán o Grecia. Estos proyectos buscan posicionar a China como un actor clave dentro del comercio marítimo internacional. Además, la iniciativa responde a los intereses del país por diversificar sus vías de abastecimiento de energía y materias primas, especialmente desde zonas como África y Oriente Medio, donde ha incrementado su infraestructura logística (CISL, 2022).

De este modo, los componentes terrestre y marítimo del BRI funcionan de forma complementaria dentro de un diseño estratégico que apunta a consolidar a China como el centro de una red mundial basada en la cooperación económica y la interdependencia (Vidales García, 2016).

Por otro lado, la ruta marítima también pretende recuperar antiguos itinerarios oceánicos que en el pasado permitieron el transporte de seda por mar. Estas rutas históricas enlazaban los puertos de China con distintas regiones del Océano Índico, incluyendo el litoral africano, y recogían mercancías procedentes del subcontinente indio y del Sudeste Asiático, como las especias y otros bienes de alto valor. Durante la dinastía Ming, estas rutas alcanzaron su auge, especialmente bajo el mando del almirante Zheng He, cuyas expediciones no solo ampliaron la proyección comercial de China, sino que también fortalecieron su influencia cultural en numerosas regiones lejanas (Valderrey Villar & Lemus Delgado, 2017).

Ilustración: Rutas y propuestas de la Nueva Ruta de la Seda



Fuente: Mckinsey&Company Report.

5.1.2. Corredores económicos

5.1.2.1. Nuevo Puente Terrestre Euroasiático

Este eje estratégico parte desde el litoral oriental de China y atraviesa el corazón del continente euroasiático, alcanzando el centro y este de Europa a través del noroeste del territorio chino. Su recorrido total abarca aproximadamente 10.000 kilómetros. (Busilli, 2020). La finalidad principal de este corredor es fomentar la colaboración en sectores clave como la energía, la industria y el comercio, con el propósito de consolidar un mercado regional robusto y competitivo. (Wang, 2019).

Uno de los hitos más representativos de esta iniciativa se concretó en 2016 con la puesta en marcha del primer gran enlace ferroviario de mercancías. Este tren parte desde la provincia china de Sichuan y recorre una ruta que atraviesa Asia Central, Irán y Turquía, hasta alcanzar diversas ciudades europeas, entre ellas Duisburgo y Hamburgo en Alemania, así como Rotterdam y Ámsterdam en los Países Bajos. (Parra Pérez, 2018).

5.1.2.2. Corredor Económico China - Mongolia- Rusia

Este corredor se articula como una iniciativa multifuncional que integra distintos sectores clave para el desarrollo regional y la consolidación del vínculo trilateral entre China, Mongolia y Rusia. El proyecto no se limita únicamente al ámbito del transporte terrestre, sino que engloba infraestructuras de comunicación, desarrollo portuario, flujos de inversión, intercambios comerciales y acciones orientadas a la protección del medio ambiente. (Busilli, 2020).

Desde el punto de vista de la estrategia energética, este corredor adquiere una relevancia especial para China, ya que permite conectar sus provincias del noreste con zonas extremadamente ricas en recursos naturales, como son Mongolia y la región de Siberia. Esta conexión contribuye a garantizar el acceso estable a fuentes de energía, un elemento esencial para la seguridad nacional de Pekín. (Parra Pérez, 2017).

Al mismo tiempo, el sector comercial desempeña un papel crucial dentro de este eje. Gracias al corredor, China tiene la posibilidad de diversificar sus mercados de exportación, colocando sus productos en nuevos destinos, y asegurarse un flujo constante de materias primas indispensables para mantener sus niveles actuales de crecimiento económico. (Busilli, 2020).

En paralelo a los desarrollos en infraestructura y comercio, el proyecto ha sido reforzado mediante acuerdos institucionales. Entre ellos destaca la entrada en vigor del “Acuerdo intergubernamental sobre transporte internacional por carretera a lo largo de la red de carreteras de Asia”, ratificado por los tres países participantes. Asimismo, se ha completado la construcción de una red de cable óptico terrestre que conecta China, Mongolia y Rusia. Este avance no solo mejora la conectividad digital entre los países, sino que también posiciona al corredor como un activo relevante en el marco de la competencia tecnológica global, donde China busca disputar el liderazgo a Estados Unidos. (Oficina del Grupo Dirigente, 2019).

5.1.2.3. Corredor Económico China - Asia Central - Asia Occidental

Este corredor terrestre establece vínculos directos entre China y varios países estratégicos de Asia Central y Asia Occidental, incluyendo Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán, Turkmenistán, Irán y Turquía (OECD, 2018). En ciertos tramos, su trazado coincide con el del Nuevo Puente Terrestre Euroasiático. Parte de la región de Xinjiang, una zona que históricamente formó parte de la antigua Ruta de la Seda, y se extiende

atravesando los cinco Estados centroasiáticos, así como el Golfo Pérsico, recorriendo Kazajistán, Uzbekistán, Irán, Irak y Turquía hasta desembocar en el Mediterráneo. (Parra Pérez, 2017).

Uno de los pilares fundamentales de este corredor es el fortalecimiento de la infraestructura logística y de transporte. Esta región se torna clave para China, ya que le permite mejorar el acceso a nuevos destinos comerciales, acelerar el tránsito de sus exportaciones hacia Europa y asegurar el suministro de recursos naturales vitales. En particular, los países de Asia Occidental y del Golfo se han consolidado como los principales proveedores de petróleo y gas para el mercado chino. (Busilli, 2020).

Entre los proyectos más destacados que se están llevando a cabo en el marco de este corredor figuran: la línea ferroviaria China-Kirguistán-Uzbekistán, la línea de alta velocidad que atraviesa Turquía de este a oeste, y el desarrollo de un puerto de descarga en Abu Dabi por parte de la empresa china COSCO. En el ámbito energético, destacan el gasoducto que cruza el sur de Kazajistán, la cooperación entre China y Turkmenistán en el gasoducto que atraviesa Tayikistán, la modernización de una planta térmica en Kirguistán, así como diversas iniciativas petroquímicas emprendidas conjuntamente por China y Arabia Saudí. Todos estos proyectos se encuentran actualmente en ejecución (Oficina del Grupo Dirigente, 2019).

5.1.2.4. Corredor Económico China - Península de Indochina

Este corredor se desarrolla en una zona caracterizada por economías emergentes y una población cercana a los 600 millones de personas, lo que la convierte en una región de alto valor geoestratégico para China. Aquí, Pekín concentra parte de sus intereses clave en materia de suministro de recursos y estabilidad regional. En este contexto, se impulsan importantes iniciativas de infraestructura como la construcción de trenes de alta velocidad y puertos, con el objetivo de establecer una conexión directa entre la ciudad china de Kunming y Singapur. (Callahan, 2016).

Durante los últimos cinco años, este corredor ha experimentado avances significativos en términos de conectividad física e integración económica. Entre los logros más notables se encuentra la finalización de la autopista que enlaza Kunming con Bangkok, así como el progreso continuo en la construcción de las líneas ferroviarias China-Laos y China-Tailandia. De forma paralela, ha comenzado la edificación conjunta del Corredor

Económico China-Laos, y se ha acelerado la integración del Corredor Económico Oriental de Tailandia con la Iniciativa de la Franja y la Ruta. La colaboración con los países del sudeste asiático, Camboya, Laos, Myanmar, Vietnam y Tailandia, ha resultado especialmente productiva, permitiendo consolidar proyectos de infraestructura y cooperación regional. Además, plataformas como el mecanismo China-ASEAN (10+1), la cooperación Lancang-Mekong y la colaboración subregional en el Gran Mekong han adquirido un protagonismo creciente en esta dinámica de desarrollo regional. (Oficina del Grupo Dirigente, 2019).

5.1.2.5. Corredor Económico China - Pakistán

Considerado uno de los proyectos emblemáticos dentro de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, el Corredor Económico China-Pakistán tiene como finalidad principal establecer una conexión terrestre eficiente entre Kashgar, una ciudad del oeste chino en la región de Xinjiang, ubicada a unos 4.000 kilómetros del litoral, y el puerto de aguas profundas de Gwadar, en la costa sur de Pakistán. Este enlace directo con el Mar Árabe forma parte de la Ruta Marítima de la Seda y permite reducir de forma significativa los costos logísticos y de transporte. (Busilli, 2020).

Además de fortalecer la relación bilateral entre China y Pakistán, este corredor ha evolucionado hacia un modelo de cooperación más abierto. En los últimos años, varios países se han incorporado a esta iniciativa y otros han mostrado su interés por participar en un futuro cercano. (Wang, 2019).

Desde una perspectiva geopolítica, este corredor desempeña un papel crucial en la estrategia de China. Por un lado, facilita el acceso a mercados nuevos y garantiza el flujo constante de recursos energéticos esenciales, especialmente dada su proximidad al Golfo Pérsico. Por otro lado, tiene implicancias militares importantes, ya que proporciona a China un punto de apoyo estratégico fuera de Asia Oriental. A través del puerto de Gwadar, Pekín no solo fortalece su presencia en el océano Índico, sino que también adquiere una plataforma para operar embarcaciones militares, incluidos portaaviones y submarinos. (Busilli, 2020).

5.1.2.6. Corredor Económico China – Bangladés – India - Myanmar

Busilli (2020) explica que este corredor se distingue del resto por ser el único de carácter multimodal, ya que combina rutas terrestres y marítimas dentro de su trazado. Sin embargo, a pesar de la existencia de un acuerdo formal entre India y Myanmar, la mayoría de los tramos aún no se encuentran operativos. De hecho, hasta el momento, el único segmento funcional es el oleoducto que conecta China con Myanmar.

En los últimos años se han llevado a cabo estudios detallados, así como propuestas de diseño y planificación, en relación con distintos proyectos prioritarios. Estos abarcan áreas como la creación de estructuras institucionales, el desarrollo de redes de transporte, la cooperación en materia comercial y el establecimiento de parques industriales. También se han planteado iniciativas para fomentar la integración financiera internacional, el intercambio cultural y la mejora de aspectos vinculados con el bienestar de la población.

En este contexto, China y Myanmar han constituido el Comité Conjunto del Corredor Económico China-Myanmar, además de firmar un memorando de entendimiento para avanzar en la construcción del corredor. Entre los documentos acordados destacan un estudio de viabilidad sobre la línea ferroviaria Muse-Mandalay y el marco legal para el desarrollo de un puerto de aguas profundas en Kyaukpyu, dentro de una zona económica especial.

5.1.3. Economías participantes en la BRI

El éxito operativo de los tramos marítimos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta depende en gran medida de la capacidad para enlazar las redes terrestres, como las carreteras y los ferrocarriles, con los principales puertos internacionales. Esta integración logística resulta esencial para garantizar el tránsito fluido de bienes a lo largo del corredor marítimo.

Esta iniciativa que como se ha mencionado anteriormente, abarca rutas tanto terrestres como marítimas que atraviesan continentes como Asia, Europa y África Oriental, con el objetivo de integrar a más de 65 naciones y alcanzar una población conjunta de aproximadamente 4.400 millones de personas, moviliza una inversión estimada en 23 billones de dólares estadounidenses. (Zottele & Qian, 2022; Ho, 2019 como se citó en Llona Silva, Moreno-León & De la Cruz-Díaz, 2023).

La figura siguiente ilustra un esquema representativo que abarca las 65 economías incluidas en el plan de acción oficial presentado en marzo de 2015 (OECD, 2018).

Figura: Economías participantes en la BRI y corredores económicos.

Economy		Economic Corridor	Economy		Economic Corridor
1	People's Republic of China	-	37	Singapore	China-Indochina Peninsula
2	Bangladesh	Bangladesh-China-India-Myanmar	38	Thailand	China-Indochina Peninsula
3	Bhutan	Bangladesh-China-India-Myanmar	39	Timor-Leste	China-Indochina Peninsula
4	India	Bangladesh-China-India-Myanmar	40	Viet Nam	China-Indochina Peninsula
5	Myanmar	Bangladesh-China-India-Myanmar	41	Belarus	China-Mongolia-Russian Federation
6	Nepal	Bangladesh-China-India-Myanmar	42	Estonia	China-Mongolia-Russian Federation
7	Sri Lanka	Bangladesh-China-India-Myanmar	43	Latvia	China-Mongolia-Russian Federation
8	Albania	China-Central West Asia	44	Lithuania	China-Mongolia-Russian Federation
9	Armenia	China-Central West Asia	45	Mongolia	China-Mongolia-Russian Federation
10	Azerbaijan	China-Central West Asia	46	Russian Federation	China-Mongolia-Russian Federation
11	Bosnia and Herzegovina	China-Central West Asia	47	Afghanistan	China-Pakistan
12	Bulgaria	China-Central West Asia	48	Pakistan	China-Pakistan
13	Croatia	China-Central West Asia	49	Bahrain	China-Pakistan ¹
14	Georgia	China-Central West Asia	50	Kuwait	China-Pakistan ¹
15	Islamic Republic of Iran	China-Central West Asia	51	Oman	China-Pakistan ¹
16	Iraq	China-Central West Asia	52	Qatar	China-Pakistan ¹
17	Israel	China-Central West Asia	53	Saudi Arabia	China-Pakistan ¹
18	Jordan	China-Central West Asia	54	United Arab Emirates	China-Pakistan ¹
19	Kyrgyzstan	China-Central West Asia	55	Yemen	China-Pakistan ¹
20	Lebanon	China-Central West Asia	56	Czech Republic	New Eurasian Land Bridge
21	Former Yugoslav Republic of Macedonia	China-Central West Asia	57	Hungary	New Eurasian Land Bridge
22	Republic of Moldova	China-Central West Asia	58	Slovak Republic	New Eurasian Land Bridge
23	Montenegro	China-Central West Asia	59	Slovenia	New Eurasian Land Bridge
24	Palestinian Authority or West Bank and Gaza Strip	China-Central West Asia	60	Poland	New Eurasian Land Bridge
25	Romania	China-Central West Asia	61	Kazakhstan	New Eurasian Land Bridge ¹
26	Serbia	China-Central West Asia	62	Ukraine	New Eurasian Land Bridge ¹
27	Syrian Arab Republic	China-Central West Asia	63	Egypt	21st-C Maritime Silk Road
28	Tajikistan	China-Central West Asia	64	Ethiopia	21st-C Maritime Silk Road
29	Turkey	China-Central West Asia	65	Indonesia	21st-C Maritime Silk Road
30	Turkmenistan	China-Central West Asia	66	Kenya	21st-C Maritime Silk Road
31	Uzbekistan	China-Central West Asia	67	Maldives	21st-C Maritime Silk Road
32	Brunei Darussalam	China-Indochina Peninsula	68	Morocco	21st-C Maritime Silk Road
33	Cambodia	China-Indochina Peninsula	69	New Zealand	21st-C Maritime Silk Road
34	Lao People's Democratic Republic	China-Indochina Peninsula	70	Panama	21st-C Maritime Silk Road
35	Malaysia	China-Indochina Peninsula	71	Korea	21st-C Maritime Silk Road
36	Philippines	China-Indochina Peninsula	72	South Africa	21st-C Maritime Silk Road

Fuente: Source: OECD research from multiple sources, including: HKTD, MERICS, Belt and Road Center, Foreign Policy, The Diplomat, Silk Routes, State Council Information Office of the People's Republic of China, WWF Hong Kong (China).

5.2. Objetivos a largo plazo de la ruta de la seda

Según Lo (2015), la Iniciativa de la Franja y la Ruta responde a tres propósitos estratégicos principales. El primero es la expansión de la infraestructura regional, mediante la conexión entre China y otros continentes, lo que también permitiría avanzar en la internacionalización del renminbi como moneda de intercambio. El segundo busca dar salida al excedente de capacidad productiva acumulado en el país, permitiendo así mejorar la rentabilidad de sus inversiones y mantener un crecimiento económico sostenido. El tercer objetivo está relacionado con el fortalecimiento de sus relaciones comerciales internacionales, especialmente en un contexto en el que China ha quedado fuera de algunos acuerdos multilaterales clave.

Como expresa Fabelo Conception (2019), la Iniciativa de la Franja y la Ruta, impulsada en el contexto de la Organización de Cooperación de Shanghái, representa mucho más que un programa de infraestructura y comercio global. Este ambicioso plan también simboliza una reconfiguración profunda del espacio euroasiático, en tanto redefine los vínculos políticos, económicos y estratégicos entre los países de la región. En este sentido, la BRI no solo marca un hito en el ámbito de las relaciones internacionales contemporáneas, sino que también refuerza la construcción de un nuevo orden regional centrado en Asia.

La postura oficial del gobierno chino incorpora estas ideas dentro de un marco discursivo más amplio, donde se destaca que el objetivo central del proyecto es reforzar la conectividad entre Asia, Europa y África, tanto por vía terrestre como marítima. La iniciativa promueve la creación de alianzas sólidas y el desarrollo coordinado entre los países involucrados. Entre sus prioridades están la armonización de estrategias nacionales, el fomento del comercio y la inversión, la generación de empleo, la mejora del nivel de vida, y el estímulo de intercambios culturales y educativos. Todo ello con la meta de fomentar un clima de respeto mutuo, confianza y paz duradera. En este contexto, China también asume un papel más activo en el sistema internacional, comprometiéndose a contribuir al desarrollo y la estabilidad globales (National Development and Reform Commission, 2015).

Como señala Olier (2016), la iniciativa se extiende por más de sesenta países que conforman una de las regiones con mayor dinamismo económico del mundo, lo cual refleja el progresivo desplazamiento del centro económico hacia el Este. Este fenómeno

no solo tiene implicaciones económicas, sino también geopolíticas, especialmente en la región del Pacífico. En consecuencia, la Franja y la Ruta no se limita a construir infraestructura, sino que representa una estrategia de alcance multisectorial, orientada a rediseñar las relaciones de poder globales y a fortalecer el protagonismo internacional de China.

En 2023, la Iniciativa de la Franja y la Ruta contaba con la participación de más de 140 países, incluidos 23 de América Latina, consolidándose como una de las mayores plataformas de colaboración internacional del siglo XXI. A través de más de 3.000 proyectos activos, la propuesta ha contribuido al desarrollo de infraestructuras clave en distintas regiones del mundo. Entre sus efectos más notorios se encuentran la creación de empleo, la mejora de la conectividad logística y la dinamización del comercio internacional. Estas transformaciones han permitido reducir los niveles de pobreza extrema en muchas comunidades, especialmente en aquellas donde el acceso a servicios básicos y oportunidades económicas era limitado. (Insuasty Rodríguez, 2023).

5.3. Hipótesis sobre la finalidad de la Franja y la Ruta

Diversos expertos han elaborado interpretaciones acerca de los objetivos subyacentes que impulsa la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Este apartado recoge algunas de las principales hipótesis formuladas por distintos autores, que van desde lecturas oficiales centradas en la cooperación económica y el desarrollo sostenible, hasta visiones más estratégicas que vinculan el proyecto con una transformación en el equilibrio del sistema internacional y el fortalecimiento del liderazgo global de China.

Esta propuesta internacional ha generado tanto entusiasmo como recelo respecto a las motivaciones que la sustentan. Algunos la interpretan como una iniciativa que representa una nueva etapa de globalización liderada por China, posicionándose como respuesta frente al aparente declive del modelo globalizador tradicional. (Gallagher, 2012, como se citó en Gorenstein & Fernández, 2022).

Otros advierten sobre los peligros asociados al endeudamiento con el gigante asiático. Se han expresado inquietudes sobre una supuesta estrategia de expansión económica basada en la acumulación de activos globales por parte de China (Nolan, 2012, como se citó en Gorenstein & Fernández, 2022), así como sobre el riesgo de que ciertos países queden

atrapados en dinámicas de deuda poco sostenibles (Morris, Parks & Gardner, 2020; Singh, 2020, como se citó en Gorenstein & Fernández, 2022).

Estas percepciones reflejan la desconfianza que persiste en torno al papel del Estado chino como actor financiero y a la opacidad de los vínculos entre sus bancos y las decisiones estratégicas internacionales.

Según la Oficina del Grupo Dirigente (2019), esta iniciativa constituye un esfuerzo global liderado por China, pero concebido como una plataforma abierta e inclusiva para todos los países. Aunque hunde sus raíces en una rica herencia histórica, su enfoque está claramente orientado hacia el futuro, con especial atención a Asia, Europa y África. El proyecto busca generar espacios comunes para el entendimiento y el desarrollo entre naciones con diversas culturas, religiones, niveles económicos y contextos históricos. En su discurso, el gobierno chino remarca que no se trata de una alianza geopolítica ni de una estructura cerrada de poder, sino de una propuesta basada en el beneficio compartido, la cooperación y la construcción conjunta. Bajo principios como la consulta mutua y el reparto equitativo, la iniciativa retoma los valores clásicos de la Ruta de la Seda: paz, colaboración y entendimiento intercultural. (Oficina del Grupo Dirigente, 2019).

Desde una óptica más económica, Valderrey Villar y Lemus Delgado (2017) sostienen que uno de los pilares fundamentales del proyecto radica en el diseño de una red global de infraestructuras financiada mayoritariamente por China. Esta red tiene el objetivo de conectar las dinámicas economías del Este asiático con Europa y, al mismo tiempo, incluir en la ecuación a países de Asia Central y África con alto potencial de desarrollo. En esta perspectiva, la BRI pretende no solo mejorar la conectividad internacional, sino también dinamizar regiones aún poco integradas en los circuitos económicos globales.

En una línea más geopolítica, Beeson y Li (2016) entienden la BRI como una pieza estratégica dentro del proceso de ascenso de China en el escenario global. Según estos autores, la iniciativa no se limita a la expansión comercial o de infraestructuras, sino que forma parte de una visión más amplia orientada a rediseñar el sistema internacional, proponiendo una alternativa al modelo de gobernanza dominado históricamente por las potencias occidentales. Para ellos, la Franja y la Ruta representa un instrumento con el que el liderazgo chino busca proyectar su influencia y construir un nuevo orden global acorde a sus intereses.

De forma complementaria, Valderrey Villar y Lemus Delgado (2017) también relacionan la BRI con el llamado “sueño chino”, una narrativa política impulsada por Xi Jinping al asumir el poder, orientada a la revitalización nacional y a la consolidación de China como una sociedad próspera y moderna. En este marco, el proyecto actúa como un canal para mejorar la calidad de vida de la población, fortalecer el Estado y reafirmar el modelo político propio.

Ahora bien, la Iniciativa de la Franja y la Ruta ha sido objeto de análisis desde múltiples disciplinas, aunque la mayoría de estos estudios coinciden en adoptar un enfoque centrado en el papel del Estado. En este sentido, Zhao (2015) interpreta el surgimiento del proyecto como parte de una estrategia de diplomacia pública impulsada por el gobierno chino desde 2013, cuyo propósito sería tanto reforzar su legitimidad interna como mejorar su imagen frente a la comunidad internacional. Bajo esta lógica, la Nueva Ruta de la Seda permite a China presentarse como una potencia emergente responsable, al tiempo que revitaliza su modelo político y los valores que lo sustentan.

Por otro lado, Lo (2015) considera que la Franja y la Ruta puede interpretarse como una herramienta para canalizar las aspiraciones del presidente Xi con las expectativas del pueblo chino: un intento por recuperar el orgullo nacional y avanzar en el bienestar colectivo.

5.3.1. La arquitectura financiera de la Iniciativa de la Franja y la Ruta

Desde su lanzamiento, la Iniciativa de la Franja y la Ruta ha contado con un respaldo financiero amplio, estructurado por el Estado chino a través de bancos de desarrollo, fondos soberanos y plataformas multilaterales. Las estimaciones de inversión total en proyectos BRI oscilan entre 460 mil millones y 2 billones de dólares, según la Comisión Reguladora de la Banca y los Seguros de China. El sistema bancario chino incluye bancos de políticas, comerciales estatales, por acciones y cooperativas. No obstante, los mayores impulsores financieros de la BRI son el Banco de Desarrollo de China (CDB) y el Banco de Exportaciones-Importaciones (Eximbank), que canalizan la mayoría de los recursos hacia sectores como infraestructura, transporte y energía. (Simonov & Withanage, 2020).

El CDB ha respaldado más de 400 proyectos en 37 economías, con un valor total de 110 mil millones de dólares, mientras que Eximbank ha financiado alrededor de 1.000

proyectos en 49 países por un valor estimado de 80 mil millones de dólares. (OECD, 2018).

Para reforzar esta estructura, se han creado fondos específicos como el Fondo de la Ruta de la Seda, el Fondo de Cooperación China-ASEAN, el Fondo China-Rusia y otros mecanismos regionales. En 2015 se identificaron al menos 12 herramientas financieras diseñadas exclusivamente para apoyar la BRI, con una gestión conjunta de más de 800 mil millones de dólares. (Simonov & Withanage, 2020).

La OECD (2018) señala que, aunque el capital comprometido del Fondo de la Ruta de la Seda es de 40 mil millones de dólares, una cifra comparativamente menor, este fondo opera en consorcio con otras instituciones, ampliando así su impacto.

A este entramado se suman grandes bancos comerciales estatales como el Banco Industrial y Comercial de China (ICBC), que ha participado en 212 proyectos valorados en 67 mil millones de dólares y proyecta alcanzar los 159 mil millones; y el Banco de China, que anunció un compromiso de 100 mil millones para el periodo 2016-2018. También el Banco de Construcción de China figura como financiador activo de proyectos relacionados con la BRI.

Aunque el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB) ha sido asociado a la BRI, más del 97 % de las inversiones extranjeras chinas no se canalizan a través de él, sino directamente por medio de los bancos de políticas y fondos especializados. (Simonov & Withanage, 2020).

El AIIB, con un volumen de préstamos de apenas 2.300 millones de dólares, desempeña un papel complementario, a pesar de que China aportó cerca del 50 % de su capital suscrito y que todos sus proyectos iniciales se alinearon con los corredores de la BRI. El Nuevo Banco de Desarrollo (NDB), por su parte, ha tenido un papel más limitado hasta el momento, aunque se espera que aumente su protagonismo en el futuro. (OECD, 2018).

En comparación, el Banco Mundial, organismo con alcance global, indicó tener proyectos activos por un valor de 86.800 millones de dólares en los 65 países que entonces participaban en la BRI, una cifra que contrasta con los más de 420 mil millones ya invertidos directamente por China en construcción relacionada con la iniciativa. (OECD, 2018).

En conjunto, la arquitectura financiera de la BRI sirve no solo para facilitar la expansión comercial de China, sino también para proyectar su influencia estratégica a nivel global.

5.4. Analogía entre la Nueva Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Original

Según Wang (2019, como se citó en Busilli, 2020), La Nueva Ruta de la Seda no surge como una idea completamente novedosa, sino como una reinterpretación estratégica de una red histórica de intercambios que conectó a China con el resto del mundo durante siglos. Este apartado establece una analogía entre la Ruta de la Seda original y su versión contemporánea, destacando cómo los principios de conexión, cooperación y proyección internacional se reactivan hoy bajo el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

En el contexto actual de reconfiguración geoeconómica, el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda emerge como una propuesta que combina objetivos de conectividad con una recuperación simbólica del pasado imperial chino. Lejos de ser una mera red de transporte, esta iniciativa rescata la memoria de los itinerarios terrestres abiertos por el Imperio Han, que siglos atrás conectaban la región central de China con vastas zonas de Asia Central, el Próximo Oriente y el Mediterráneo. Ciudades como la antigua Chang'an (hoy Xi'an) funcionaban como nodos estratégicos de un sistema que hoy reaparece bajo nuevos parámetros, articulado a través de inversiones, diplomacia económica y redes comerciales transcontinentales.

En paralelo, la Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI refuerza la dimensión oceánica de esta estrategia global. Inspirada en antiguas travesías navales que enlazaban puertos chinos con el sudeste asiático, África oriental y Europa, esta ruta marítima se redefine ahora como una plataforma para consolidar alianzas logísticas, desarrollar infraestructura portuaria y proyectar influencia política. Su relanzamiento fue anunciado por Xi Jinping en 2013 ante líderes del sudeste asiático, en un gesto que conectó tradición y ambición geoestratégica. Más allá de la navegación y el comercio, la propuesta busca posicionar a China como eje articulador de un nuevo modelo de integración regional y cooperación internacional a escala planetaria.

6. CONCLUSIONES

Como se ha puesto de manifiesto a lo largo de este trabajo, la Ruta de la Seda, tanto en su versión original como en su reinterpretación contemporánea mediante la Iniciativa de la Franja y la Ruta, constituye mucho más que una red de comercio internacional. Es, en realidad, la expresión de una forma particular en que China entiende su lugar en el mundo: una visión que combina elementos históricos, geográficos y estratégicos para proyectar su influencia a escala global.

La investigación ha evidenciado que la actual política exterior y económica de China está profundamente marcada por el legado de la dinastía Han, que ya en la Antigüedad empleó el comercio, la diplomacia y las infraestructuras como herramientas clave para extender su poder. Fue en ese momento histórico cuando se establecieron las bases de una red de intercambios que no solo unía territorios, sino también culturas, ideas, valores y religiones. Esa lógica de conexión, centralidad y cooperación sigue operando hoy, aunque adaptada a los desafíos y oportunidades del siglo XXI.

La Nueva Ruta de la Seda responde a una estrategia de largo alcance y múltiples dimensiones. En ella convergen intereses económicos, políticos, tecnológicos, culturales y diplomáticos, articulados bajo una narrativa de continuidad histórica. A través de la BRI, China no solo financia infraestructuras o busca nuevos mercados; también recupera su identidad como civilización influyente y propone un modelo de gobernanza global. Xi Jinping ha sabido apoyarse en la herencia de la antigua Ruta para reforzar su proyecto político: una China fuerte, conectada e influyente en la reconfiguración del orden internacional. Así, la Ruta de la Seda, en sus versiones antigua y moderna, no solo conecta regiones, sino que también conecta tiempos, ideas y modelos de poder.

Comprender esta continuidad entre pasado y presente es fundamental para interpretar los objetivos reales de la estrategia china. Solo reconociendo el peso de su historia, su geografía y su visión diplomática, se puede entender cómo ha pasado de ser un actor periférico a convertirse en uno de los principales reformuladores del orden global.

En definitiva, la Nueva Ruta de la Seda no es un proyecto coyuntural ni aislado, sino la evolución natural de una forma de entender las relaciones internacionales que China ha cultivado durante siglos. Su estudio permite no solo analizar el presente, sino también

anticipar el futuro de la política global desde una perspectiva en la que el pasado vuelve a cobrar protagonismo.

7. LIMITACIONES DEL TRABAJO Y FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN

Este trabajo ha intentado ofrecer una visión amplia y rigurosa sobre la Ruta de la Seda, tanto en su dimensión histórica como en su reconfiguración contemporánea a través de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Sin embargo, como toda investigación de grado, presenta ciertas limitaciones que es importante reconocer.

En primer lugar, la amplitud temática del objeto de estudio ha obligado a priorizar una aproximación generalista más que un análisis exhaustivo de cada una de las dimensiones implicadas (económica, cultural, política, tecnológica, etc.). Asimismo, la disponibilidad y fiabilidad de las fuentes sobre la BRI, dada la opacidad de ciertos acuerdos bilaterales y la falta de transparencia en algunos proyectos, ha dificultado una evaluación más precisa de sus impactos concretos.

En segundo lugar, este trabajo se ha centrado principalmente en la perspectiva china, lo que deja en segundo plano el análisis desde las miradas de los países receptores o afectados por la Nueva Ruta de la Seda, especialmente aquellos en vías de desarrollo que han experimentado situaciones de sobreendeudamiento o dependencia estructural.

Por último, el carácter cambiante y en evolución del proyecto BRI plantea el desafío de que muchas de sus consecuencias aún están por definirse, lo que limita cualquier intento de análisis concluyente.

De cara a futuros estudios, resultaría enriquecedor:

1. Realizar estudios de caso regionales o nacionales sobre el impacto de la BRI en países concretos, como Pakistán, Etiopía, Grecia o Italia, analizando tanto sus beneficios como los riesgos asociados.
2. Explorar la Ruta de la Seda Digital, Polar o Espacial, áreas emergentes dentro de la estrategia china que combinan innovación tecnológica con proyección geopolítica.

3. Estudiar la reacción internacional frente a la BRI, especialmente por parte de Estados Unidos, la Unión Europea, Japón y la India, así como las iniciativas alternativas que estas potencias están desarrollando.
4. Analizar la dimensión ambiental y sostenible de los proyectos asociados a la BRI, en un contexto donde la transición ecológica y la lucha contra el cambio climático ganan peso en la agenda global.

Estas líneas permitirían seguir profundizando en la comprensión de un fenómeno complejo, dinámico y decisivo para el futuro del orden internacional.

8. BIBLIOGRAFÍA

- Acosta, D., Arias Henao, D., Arteaga, J. J., Bas Vilizzio, M., & Bizzozero Revelez, L. (2018). *Anuario Política Internacional y Política Exterior 2017-2018: "One Belt, One Road". Alcances y repercusiones de la propuesta china en un entorno de proteccionismo y retracción de Occidente*. Ediciones Cruz del Sur.
https://www.academia.edu/39308266/ANUARIO_POL%C3%8DTICA_INTERNACIONAL_and_POL%C3%8DTICA_EXTERIOR_2017_2018_One_Belt_one_road_Alcances_y_repercusiones_de_la_propuesta_china_en_un_entorno_de_proteccionismos_y_retracci%C3%B3n_de_occidente
- Bogado Bordazar, L., Staiano, M., & Caubet, M. (2019). *China: una nueva estrategia geopolítica global (la iniciativa, la franja y la ruta)*. La Plata: Universidad Nacional de la Plata. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. <https://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2019/05/libroRutaDeLaSeda2019notas1.pdf>
- Badua, F. (2019). *El huérfano de la Ruta de la Seda y la fuente de la Flota del Tesoro: Filipinas y la historia económica*. *Revista Filipina*, 6(1), [pp.].
<https://revista.carayanpress.com/resources/Historia-Economica-1.pdf>
- Basu, P., & Janiec, M. (2021). Kenya's regional ambitions or China's Belt-and-Road? News media representations of the Mombasa-Nairobi Standard Gauge Railway. *Singapore Journal of Tropical Geography*, 42(1), 45–64.
<https://doi.org/10.1111/sjtg.12350>
- Beeson, M., & Li, F. (2016). China's place in regional and global governance: A new world comes into view. *Global Policy*, 7(4), 491–499.
<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/1758-5899.12348>
- Belt and Road Portal. (2023, December 13). *The Belt and Road Initiative: A key pillar of the global community of shared future*. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/261248.html>
- Busilli, V. S. (2020). *Belt and Road Initiative (BRI): la iniciativa estratégica de Xi Jinping*. *Cuadernos de Política Exterior Argentina (Nueva Época)*, (13), 69–88.

- Callahan, W. (2016). China's "Asia Dream": The Belt Road Initiative and the new regional order. *Asian Journal of Comparative Politics*. Vol. 1(3), pp. 226–243
- Carmody, P., & Hampwaye, G. (2020). Inclusive or exclusive globalization? Zambia's economy and China's Belt and Road Initiative. *African Studies Quarterly*, 19(3–4), 51–72. <https://asq.africa.ufl.edu/wp-content/uploads/sites/168/V19i3-4a4.pdf>
- Christian, D. (2000). Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History. *Journal of World History*, 11(1), 1-26. <https://doi.org/10.1353/jwh.2000.0004>
- Ciudades Importantes. (2010). *Merv, una ciudad en ruinas en la antigua Ruta de la Seda*. <https://ciudadesimportantes.com/merv-una-ciudad-en-ruinas-en-la-antigua-ruta-de-la-seda/>
- CISL (2022). China's Belt and Road Initiative, Urban Transformation and Global Development: Policy Recommendations towards ensuring Social- Environmental Sustainability in Silk Road Cities. University of Cambridge Institute for Sustainability Leadership.
- De la Iglesia, J. (2003). *Las históricas Rutas de la Seda y los nuevos corredores de transporte en Asia Central y en el Cáucaso*. Universidad Complutense de Madrid.
- Fabelo Concepción, S. (2019). *Experiencia euroasiática en la Franja y la Ruta*. *Cuadernos de Nuestra América*, Nueva Época(00), 145–157.
- Frankopan, P. (2018). *Las rutas de la seda: Una nueva historia universal* (L. Noriega, Trad.). Crítica. (Obra original publicada en 2015).
- García-Ormaechea, C. (2010). *La Ruta de la Seda*. Grupo Español del IIC. https://www.ge-iic.com/files/textiles/Garcia_Ormaechea.pdf
- Girado, G. A. (2023). El fundamento político de la "Belt and Road Initiative". En *Red ALC-China. Relaciones políticas e internacionales* (pp. 191–204). Observatorio de la Política China / Red ALC-China. <http://dspaceudual.org/bitstream/Rep->

[UDUAL/1898/1/RedALC_China_Relaciones_politicas_e_internacionales_2023.pdf#page=193](https://www.udual.com/1898/1/RedALC_China_Relaciones_politicas_e_internacionales_2023.pdf#page=193)

Gómez, R. T. (2022, 2 septiembre). Descubrimientos y conquistas de Portugal: la ruta de la India y Extremo oriente (I). <https://www.tribunasalamanca.com.https://www.tribunasalamanca.com/noticias/301231/descubrimientos-y-conquistas-de-portugal-la-ruta-de-la-india-y-extremo-oriente-i>

Gorenstein, S., & Fernández, V. R. (2022). La lógica geopolítica del Estado chino y la Iniciativa de la Franja y la Ruta en la Argentina. *Revista de Ciencias Sociales, Segunda Época*, (42), 135–158. https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/216806/CONICET_Digital_Nro.a_d358303-85e5-4d17-81a6-88ce8d5cdebf_L.pdf?sequence=5&isAllowed=y

Horn, S., Parks, B. C., Reinhart, C. M., & Trebesch, C. (2023). *China as an international lender of last resort*. AIDDATA. <https://www.nber.org/papers/w31105>

Insuasty Rodríguez, A. (2023). *The Belt and the Road: Opportunities and Challenges in Global Cooperation*. *Revista Kavilando*, 15(2), 1–12. <https://www.revistakavilando.org>

Jáuregui-Lobera, I. (2018, 25 mayo). *Navegación e historia de la ciencia: 2018, año de aniversarios (Bartolomé Díaz, Vasco de Gama, Cristóbal Colón)*. RINCÓN DE LA HISTORIA. <https://revistas.proeditio.com/jonnpr/article/view/2510/html>

Jinchen, T. (2016, July). *One Belt and One Road: Connecting China and the world*. McKinsey & Company. <https://www.mckinsey.com>

Llagostera Cuenca, E. (2008). *Historia y leyendas de la seda China: La Ruta de la Seda*. *Espacio, Tiempo y Forma. Serie II, Historia Antigua*, (21), 13–36. https://www.uned.es/espacio-tiempo-forma/revistas/II_HistAnt_21_2008.pdf

- Llona Silva, C., Moreno-León, J., & De la Cruz-Díaz, M. (2023). La Iniciativa de la Franja y la Ruta: un análisis desde los negocios internacionales. *Desafíos: Economía y Empresa*, (3), 77–97.
- Lo, C. (2015). China's Silk Road strategy: the opportunities and pitfalls of 'killing three birds with one stone'. *The International Economy*, 29(4), 54-71.
- Oficina del Grupo Dirigente para el Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta (2019). Iniciativa de construcción conjunta de la Franja y la Ruta. Avances, contribuciones y perspectivas. Beijing. Recuperado de: <http://uy.chinaembassy.org/esp/xwdts/t1675198.htm>
- OECD. (2018). *The Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/9789264298828-en>
- Olier, E. (2016). Los Ejes del Poder. Madrid: Pearson.
- National Development and Reform Commission. (2015). Action plan on the China-proposed Belt and Road Initiative. Recuperado de: <http://www.chinagoabroad.com/zh/article/action-plan-on-the-china-proposed-belt-and-road-initiative>
- Parra Pérez, A. (2017). OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China. Documento de opinión, 113. Instituto Español de Estudios Estratégicos. pp. 1-19. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6361686>
- Sen, T. (2014, September 23). *Silk Road diplomacy – Twists, turns and distorted history*. YaleGlobal Online Magazine. <https://yaleglobal.yale.edu/content/silk-road-diplomacy-twists-turns-and-distorted-history>
- Simonov, E., & Withanage, H. (2020). *Documento informativo sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta*. Friends of the Earth Asia Pacific. <https://www.foei.org/wp-content/uploads/2020/04/foe-belt-and-road-briefing-ES-WEB.pdf>
- Tobalina Oraá, E. (2025, 14 de febrero). *La Ruta de Seda, la aventura del encuentro entre Oriente y Occidente* [Conferencia]. Ateneo Mercantil de Valencia.

https://www.youtube.com/watch?v=_EtcJj7oVSA&ab_channel=AteneoMercantildeValencia

- UCJC. (2020, 16 de junio). *La Ruta de la Seda: la primera globalización*. Blog Universidad Camilo José Cela. <https://blogs.ucjc.edu/cc-transporte-logistica/2020/06/la-ruta-de-la-seda-la-primer-globalizacion/>
- Urban Networks. (2015, 14 de abril). *Aproximación al círculo como estructura geométrica en la ciudad islámica*. <https://urban-networks.blogspot.com/2015/04/aproximacion-al-circulo-como-estructura.html>
- Valderrey Villar, F., & Lemus Delgado, D. (2017). *La Nueva Ruta de la Seda y la diplomacia internacional de negocios*. Revista CJIR. Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey.
- Vidales García, A. (2016, 1 de agosto). *La nueva ruta de la seda y el resurgimiento geopolítico de China* (Documento de Opinión 78/2016). Instituto Español de Estudios Estratégicos. <https://www.ieee.es>
- Wang, J. (2019). The six economic corridors. En Fang, C. & Nolan, P. (ed.). Routledge Handbook of the Belt and Road. pp. 195-223. Routledge International Handbooks.
- Wang, Y. (2024). *Percepción de Occidente sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta de la Seda: Análisis de la cobertura informativa desde los medios de comunicación en España* [Tesis doctoral, Universidad Rey Juan Carlos].
- Wellman, B. (2024). *La Ruta de la Seda: Un apasionante recorrido por las antiguas rutas comerciales que conectaban China con Europa*. Enthralling History.
- Xi, J. (2017). (Franja y Ruta) Enfoque de China: Discurso de Xi Jinping inyecta nuevo ímpetu a Iniciativa de Franja y Ruta. https://spanish.xinhuanet.com/2017-05/15/c_136283022.htm
- Yang, J. (2016). *Centaurs on the Silk Road: Recent discoveries of Hellenistic textiles in western China*. In B. Jacobs (Ed.), *The Silk Road: Interwoven history* (Vol. 1, pp. 157–176). ResearchGate. <https://www.researchgate.net/publication/292017418>

Yucai, Q., Guping, Z., & Weidong, L. (2023). *100 Preguntas Y Respuestas Sobre La Nueva Ruta De La Seda*. Editorial Popular.

Zhao, K. (2015). The Motivation behind China's Public Diplomacy. *Chinese Journal of International Politics*, 8(2), 167-196.

Zeng, T. (2021). *La porcelana china traída a España a través de la Ruta de la Seda*. *Revista Círculo Cromático*, 6, 110–122.
https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/79685973/06._Tian_Zeng_La_porcelana_china_traida_a_Espana_por_la_Ruta_de_la_Seda-libre.pdf

Zottele, E., & Qian, W. (2018). *La Franja y la Ruta: Oportunidad para América Latina y búsqueda de un desarrollo sostenible*.
<https://revista.carayanpress.com/resources/Historia-Economica-1.pdf>