

<https://doi.org/10.24201/aap.2024.390>

ARTÍCULO

**La Iniciativa de la Franja y la Ruta como modelo complementario al desarrollo: reflexiones en torno a una década de existencia**

**Belt and Road Initiative as a Complementary Model for Development: Reflections on a Decade of Existence**

DANIEL RICARDO LEMUS DELGADO

<https://orcid.org/0000-0003-1002-5319>

Escuela de Ciencias Sociales y Gobierno, Tecnológico de Monterrey, México

Recepción: 5 de octubre de 2023

Aceptación: 17 de junio de 2024

**Resumen:** Con base en un enfoque teórico constructivista, se sugiere que nuestros modelos mentales moldeados por las aproximaciones clásicas de la geopolítica son limitados para entender el creciente papel de China en el mundo porque no consideran que los intereses de los países en el escenario internacional son una construcción social. Con la intención de evidenciar cómo se conforman estos intereses, se analiza la iniciativa de la Franja y la Ruta y se sugiere que representa un modelo de financiamiento y ayuda al desarrollo, complementario a los enfoques tradicionales. Como sugiere el constructivismo, este hecho es el resultado de la interacción entre las identidades, las normas y los intereses presentes en los actores del escenario internacional.

**Palabras clave:** China; la Nueva Ruta de la Seda; geopolítica; constructivismo; financiamiento para el desarrollo.

**Abstract:** Based on a constructivist theoretical approach, it is suggested that our mental models shaped by classical approaches to geopolitics are limited in understanding China's growing role in the world because they need to consider that the interests of countries in the

international arena are a social construction. With the aim of showing how the actors on the global stage define their interests, the Belt and Road initiative is analyzed, suggesting that it represents a financing and development aid model that complements traditional approaches. As constructivism suggests, this fact results from the interaction between the identities, norms, and interests present in the actors on the international stage.

**Keywords:** China; the New Silk Road; geopolitics; constructivism; financing for development.

## INTRODUCCIÓN: LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA, MÁS ALLÁ DE LA CONFRONTACIÓN GEOPOLÍTICA

En los últimos años, una amplia idea extendida por Occidente afirma que el mundo enfrentará inevitablemente las consecuencias de una batalla por la supremacía global. Hipotéticamente, la rivalidad entre Estados Unidos y la República Popular China conducirá a una nueva guerra fría con resultados fatídicos e impredecibles. Basado en un modelo mental con raíces en el paradigma realista de relaciones internacionales, estas voces evocan la “trampa de Tucídides”, y advierten sobre los peligros —entre los que se encuentra un posible enfrentamiento militar— relacionados con el ascenso de una potencia emergente —China— que rivaliza con el actual hegemon —Estados Unidos— (Allison 2017). Sin embargo, esta estrecha visión niega la posibilidad de entender el mundo como un mosaico de realidades diferentes y complementarias, más allá de la lógica de que “el ganador se lleva todo”. De este modo, se ignora que estos supuestos sobre las transiciones de poder no deben usarse como guía para comprender la posible evolución de la relación entre Estados Unidos y China debido a los sesgos inherentes a estas interpretaciones, las cuales no toman en cuenta los contextos específicos en los que ocurren las transiciones hegemónicas (Hanania 2021).

La Franja y la Ruta ha sido considerada una iniciativa gestada desde la visión de la cúpula del Partido Comunista Chino, perfilada como un estilo de reescribir el panorama geopolítico actual (Fallon 2015) debido a la sinergia entre academia, intelectuales, tomadores de decisiones y medios de comunicación masiva para consolidar un proyecto geopolítico (Tzili-Apango 2022), a la vez que China está movilizándolo su potencial geocultural como

Estado civilizador para construir vínculos regionales y continentales (Winter 2021). Sin embargo, este hecho no niega que la iniciativa pueda ser considerada al mismo tiempo un modelo complementario de financiamiento al desarrollo con impactos positivos a nivel mundial. En este sentido, se trata también de un medio para desplegar influencia china y ofrecer nuevos recursos y oportunidades, más allá de las fórmulas tradicionales de financiamiento y ayuda al desarrollo. Basado en un enfoque teórico constructivista, este hecho no necesariamente significa que esta iniciativa sea sólo una jugada más en el tablero de la competencia geopolítica mundial para conseguir una mayor influencia, porque, como señala Nicholas Onuf (2012), el mundo no nos es dado por naturaleza, sino que es producto de “nuestra hechura”.

Este artículo sugiere que, a diez años de su lanzamiento, la Iniciativa de la Franja y la Ruta es resultado de las interacciones socialmente construidas que implican normas, intereses e identidades. Desde sus orígenes, a pesar de todas sus limitaciones, esta iniciativa ha representado un camino relevante para impulsar una fórmula complementaria para el desarrollo. La Franja y la Ruta, como un modelo complementario, es consecuencia de una visión paradigmática del mundo que no es universalista; al contrario, refleja la singularidad histórica de China, como propone el constructivismo. Así, la Iniciativa de la Franja y la Ruta ha potenciado la conexión entre China y el resto del mundo mediante la inversión en infraestructura y la cooperación regional, productos de un esfuerzo sin precedentes a escala mundial, cuyas motivaciones se encuentran en las dinámicas internas de China como en las características del sistema internacional asentadas en contextos particulares.

El objetivo de este artículo es interpretar la Iniciativa de la Franja y la Ruta conforme a la visión del gobierno chino en cuanto supone una fórmula diferenciada del desarrollo. La intención no es analizar si la evidencia empírica valida el discurso chino sobre la iniciativa como una forma diferente de financiamiento al desarrollo, sino mostrar cómo esta visión paradigmática es un producto socialmente construido desde la realidad china, con profundas implicaciones en la manera en que concebimos la interacción de China con el mundo, a fin de superar la idea de que estamos condenados a enfrentar una nueva rivalidad geopolítica de escala planetaria. Desde esta perspectiva, la contribución de este artículo radica en la propuesta, basada en un enfoque constructivista, de ampliar la mirada sobre la Franja y la

Ruta. Para ello se parte del supuesto de que las aproximaciones dominantes respecto a esta iniciativa, basadas en enfoques geopolíticos clásicos que tienen sus raíces en una visión realista del escenario internacional, son insuficientes porque asumen una postura universal e ignoran contextos específicos que inciden en la manera de elaborar desde la perspectiva china las formas de financiamiento e impulso al desarrollo.

Para discutir cómo el constructivismo puede ampliar distintos análisis de la Franja y la Ruta, este artículo está organizado en cuatro secciones. En la primera se valoran los supuestos teóricos de los enfoques clásicos de la geopolítica, y se confrontan con propuestas teóricas del constructivismo sobre relaciones presentes en el sistema internacional enmarcadas en un contexto histórico y social específico. Posteriormente se discuten las características de la Franja y la Ruta como un proyecto con diez años de existencia. En la tercera sección se analiza el modelo de financiamiento al desarrollo promovido desde la iniciativa. Para finalizar, a manera de conclusión, se plantea que la contribución más significativa de esta iniciativa radica en ser un modelo complementario cuyo fin es introducir nuevas visiones y prácticas para financiar el desarrollo.

### MÁS ALLÁ DE LA GEOPOLÍTICA CLÁSICA, UNA VISIÓN CONSTRUCTIVISTA DEL MUNDO

Como es un hecho bien conocido, la geopolítica clásica surgió en el contexto de la rivalidad imperialista de las potencias europeas en su búsqueda por alcanzar la supremacía mundial (Walberg 2011, 3). Desde esta perspectiva, la geopolítica clásica, como forma particular de realismo (Wu 2018), parte de la presunción de un mundo caótico carente de una autoridad central, caracterizado por la anarquía. En este mundo cada Estado debe velar por su propia supervivencia en una contienda eterna por adquirir mayor territorio (Williams 2005). Bajo este enfoque, la geopolítica clásica sugiere que los elementos claves para moldear las decisiones de los líderes de los Estados son tanto los factores geográficos —los territorios y sus elementos—, el lugar que ocupa dicho Estado —su situación estratégica— y las características de las poblaciones que los habitan —los aspectos demográficos—. Consecuentemente, desde su fundación, la geopolítica aspiró a constituirse en una disciplina científica con la intención de orientar la toma de decisiones de las élites políticas. La idea

básica consistía en que el control de los territorios permitiría consolidar el poder del Estado en el escenario internacional (Bell, Butlin y Heffernan 1995).

El profesor sueco Rudolf Kjellen, quien propuso el término *geopolítica* en 1899, sugería que, para entender el comportamiento de los Estados en el escenario internacional, era necesario realzar el papel del territorio y los recursos, por ejemplo, la disposición de los continentes y los océanos, la división de Estados e imperios en potencias marítimas y terrestres, los recursos naturales, y lo estratégico que resultaba la posesión de ciertos territorios (Agnew 2003). Por su parte, Friedrich Ratzel, quien vivió en la segunda mitad del siglo XIX en el periodo de la expansión imperialista de las potencias occidentales, sugirió que el Estado debía conceptualizarse como un superorganismo. De esta manera, con base en Ratzel, la tierra y el mar debían ser considerados espacios físicos que generaban oportunidades y elementos materiales para la expansión territorial de las naciones y, en consecuencia, eran claves para la consolidación del poder estatal. Según Ratzel, los líderes de un Estado fuerte y exitoso nunca podrían estar conformes con los límites existentes de sus territorios e inevitablemente buscarían expandirlos con la intención de asegurar el control del *Lebensraum*, es decir, el espacio vital (Kearns 2009).

Más allá de una época caracterizada por la competencia territorial entre las potencias imperialistas, las primeras propuestas paradigmáticas fundacionales de la geopolítica aún tienen un atractivo especial para explicar las dinámicas internacionales en el siglo XXI. En este sentido, Ewan Anderson (1999) advierte que la propuesta central de la geopolítica radica en el aprovechamiento de la geografía para iluminar la política, específicamente la toma de decisiones, y propone que, a pesar de los crecientes efectos de la globalización, la unidad básica del sistema político mundial contemporáneo continúa siendo el Estado y, por tanto, se pueden explicar sus acciones, en el contexto internacional, considerando la relación entre territorio y poder. Por su parte, Robert Kaplan (2009) afirma que las personas y las ideas influyen en los acontecimientos, pero la geografía los determina en gran medida. Para él, con el propósito de entender las luchas venideras, es hora de desempolvar a aquellos pensadores victorianos que conocían mejor el mundo físico. Kaplan sugiere que, a pesar de que el universalismo liberal y el individualismo son tendencias que no desaparecerán, el éxito de estas ideas está determinado y constreñido principalmente por la geografía (96). A tal efecto,

se afirma, por ejemplo, que China ha estado expandiendo su tremendo poder sobre la política mundial. Este hecho es más que evidente en Asia Central. Bajo esta óptica, China aspira a convertirse en un actor principal en el juego geopolítico de Asia Central, junto con Estados Unidos y Rusia. Con esta premisa, sería posible esperar que la región quedara bajo la influencia china, tanto política como económicamente. En consecuencia, en el futuro cabría esperar una colisión de intereses que obligaría a Rusia y a Estados Unidos a elegir entre competir o cooperar con China (Nam 2010). Desde esta perspectiva, la estrecha cooperación entre China y Rusia, principalmente después de la invasión rusa a Ucrania en febrero de 2022, sería una prueba de ello.

Como observa Sabet (2015), esta forma tradicional de entender la geopolítica concibe el poder y la hegemonía, con sus componentes duales de dominación y consentimiento, como elementos claves en el actuar de los Estados en busca de controlar aquellos espacios que exigen un dominio territorial para obtener beneficios concretos. Así, es plausible sugerir que algunos conceptos geopolíticos aún influyen en la forma en cómo los tomadores de decisiones piensan y actúan. Un ejemplo lo constituyen ciertos enfoques sobre la política exterior estadounidense hacia potencias regionales y mundiales como Irán, China y Rusia en la era posterior a la Guerra Fría (Sabet 2015).

En el fondo, el problema con estas aproximaciones geopolíticas es que no consideran cómo nuestros modelos mentales respecto a la competencia, el poder, la cooperación, el desarrollo y, en última instancia, el sistema internacional, son resultado de un mundo socialmente construido. En otras palabras, la realidad internacional se basa en una interacción mutuamente constitutiva de las estructuras materiales e ideacionales. De este modo, nuestra realidad no refiere un entorno externo más allá de la conciencia humana que pueda analizarse en forma objetiva. Al contrario, la realidad es reflejo de un mundo político construido socialmente. Por lo tanto, los asuntos internacionales no son atemporales y deben analizarse desde contextos históricos y sociales específicos. Es decir, las relaciones internacionales, más allá de los elementos materiales que las contextualizan —como los territorios—, existen con posterioridad a una conciencia intersubjetiva. En consecuencia, las relaciones internacionales son resultados de una invención no de tipo material, sino intelectual, y al mismo tiempo ideológica. Este hecho es así porque en la arena internacional, lugar en el cual cada Estado

se comporta de una manera específica, es el resultado no sólo de un mundo físico, sino de uno social construido a partir de una serie de ideas y normas que no surgieron en forma atemporal; en contraste, estas estructuras que podemos denominar *inmateriales* o *ideacionales*, surgieron en cierto momento de la historia en espacios específicos y fueron creadas, difundidas e impuestas por personas concretas que actuaron en nombre de sus comunidades (Jackson y Sørensen 2003).

Esa manera de comprender los asuntos internacionales es producto de una mirada constructivista del escenario internacional. Así, basados en la propuesta de Alexander Wendt (1994), es posible sugerir que el constructivismo se fundamenta en las siguientes afirmaciones. En primer lugar, la unidad básica de análisis de la política internacional la constituyen los Estados. La segunda afirmación propone que las estructuras primordiales del sistema internacional son intersubjetivas, una propuesta contraria a los paradigmas tradicionales de la disciplina de relaciones internacionales que afirman que las acciones de los Estados en la política internacional son delimitadas únicamente por estructuras de carácter material. Por último, las estructuras sociales construyen identidades e intereses de los Estados. Esta cuestión es de una gran relevancia porque afirma que los intereses de China, como los de cualquier otro país en el contexto internacional, no son “exógenamente dados” por el sistema internacional, por la naturaleza humana o por la política interna, sino que son resultado de interacciones sociales. De esta manera, los líderes de las naciones son quienes crean las ideas y proponen un entendimiento del mundo a su alrededor, con base en estructuras en las que interactúan, y más tarde asumen decisiones teniendo como punto de partida las percepciones elaboradas por las interacciones sociales (Wendt 1994). Es evidente que dichas percepciones socialmente construidas afectan la forma en que se imaginan los territorios, se les otorga cierta importancia y crean expectativas sobre su utilidad conforme a las cosmovisiones previas en que se enmarcan. La Franja y la Ruta y los intereses de China en torno a esta iniciativa no son la excepción.

De esta manera, el constructivismo propone superar la visión de la geopolítica clásica, basada en el realismo, y señala que los Estados no se comportan de una forma racional de acuerdo exclusivamente con sus capacidades de poder (Hobson 2000). La riqueza de la aproximación teórica del constructivismo radica en su propuesta de que las estructuras

materiales y las ideacionales o normativas, elaboradas en el “mundo de las ideas”, tienen una importancia similar cuando se trata de analizar la forma en que los Estados definen y defienden sus intereses en la arena internacional (Reus-Smith 2005), como sería en el caso de la Franja y la Ruta. Al respecto, Addler (2002) va un paso más allá y propone que las estructuras materiales únicamente adquieren un significado para la acción cuando se trata de un conocimiento compartido socialmente embebido. De esta manera, los Estados son forzados a actuar no sólo por causas materiales, sino también por las estructuras sociales normativas que prevalecen en el contexto internacional (Hobson 2000). Consecuentemente, el sentido en que un Estado define sus intereses, alcanza sus objetivos y se vincula con los demás, es primordialmente “una cuestión social” (Griffiths, O’Callaghan y Roach 2014). En este mundo, enmarcado por las interacciones sociales entre los Estados, las identidades son indispensables y proveen condiciones mínimas de previsibilidad sobre las expectativas de lo que se debe hacer y no, y dotan de cierto sentido al sistema internacional (Hopf 1998).

Por último, bajo la óptica del constructivismo, las normas fundamentalmente explican cómo los Estados definen y ponen en marcha su política internacional. De este modo, los Estados aspiran a establecer las condiciones para que esté presente determinada correspondencia entre su propia conducta y las normas interiorizadas. Estas normas funcionan como mecanismo de legitimidad para sus propias acciones. Asimismo, éstas no están predeterminadas por el sistema internacional o por la naturaleza humana, y en consecuencia no son inamovibles; al contrario, son producto de sus propias identidades, resultado de un proceso socialmente construido. De esta manera es posible afirmar que las normas y las identidades son mutuamente constituidas. Bajo esta perspectiva, las normas no son sólo un elemento decorativo en el sistema internacional, sino que influyen sustantivamente en el proceder de los Estados. Asimismo, las normas ayudan a constituir identidades y los intereses de los Estados; sin embargo, también condicionan y restringen estrategias y acciones estatales en el cumplimiento de esos intereses. Esta posición contrasta con el supuesto racionalista de que todas las acciones en el escenario internacional se pueden explicar simplemente desde una lógica de consecuencias. El constructivismo brinda así elementos para superar la visión clásica de la geopolítica en torno a que la competencia eterna por el territorio es perpetua en un mundo físicamente finito. Si se acepta que las normas, identidades e intereses están firmemente interconectados más allá de una lógica del poder

que se enmarca en territorios específicos, entonces es posible consentir que la Franja y la Ruta va más allá de la racionalidad que la geopolítica clásica propone.

### LA FRANJA Y LA RUTA A DIEZ AÑOS DE SU EXISTENCIA

La Franja y la Ruta evoca la tradicional Ruta de la Seda, la red de comercio y caminos entre el este de Asia y el mundo del Mediterráneo que abarcaba la región de Asia Central, la cual existió en diferentes etapas de la historia durante varios siglos (Millward 2013). A lo largo de cientos de años, la Ruta de la Seda significó un espacio real e imaginado que permitió encuentros entre ciudades lejanas, a la vez que fue un puente de intercambio cultural y religioso que hizo posible por primera vez el arribo del budismo, el cristianismo y el islam a China (Hansen 2012). Además, la ruta fue imaginada como parte del “Gran Juego Geopolítico” de Asia Central durante el siglo XIX (Chen y Fazilov 2018). Actualmente, la Ruta de la Seda es el elemento constitutivo del discurso legitimador del gobierno chino sobre la razón histórica de la existencia de la Franja y la Ruta, cuyos cimientos son una interpretación histórica particular sobre lo que la antigua ruta representó para la relación de China con el mundo (Dadabaev 2018).

El antecedente inmediato al proyecto actual de la Franja y la Ruta fue la campaña “marchar hacia el Oeste”, cuyo propósito fue impulsar el crecimiento y desarrollo de la vasta pero hasta entonces subdesarrollada región occidental de China (Singh 2002). A la llegada de Xi Jinping al poder, empezó a delinearse una nueva política exterior cuya piedra angular ha sido el proyecto de la Franja y la Ruta (Menegazzi 2017). El presidente Xi, en un discurso pronunciado en Astana en septiembre de 2013, proyectó la idea de construir el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda. En octubre de ese año, en la reunión de líderes del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC, por sus siglas en inglés), Xi promovió la construcción de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI (Blanchard y Flint 2017). De manera oficial, estas dos iniciativas constituyen “la Franja y la Ruta”, comúnmente conocida también como la Nueva Ruta de la Seda, y que en chino se conoce en como *Yi Dai Yi Lu*, un cinturón, una ruta (H. Yu 2019).

En palabras del presidente Xi Jinping, la intención detrás de la iniciativa es promover activamente la cooperación internacional; al hacerlo, se espera alcanzar conectividad política, infraestructural, comercial, financiera y entre personas, y así construir una nueva plataforma para la cooperación internacional que establezca y cree nuevos motores para un desarrollo compartido (Central Committee of the CCP 2017).

Con el paso de los años se ha ampliado el número de países miembros de esta iniciativa y actualmente países que se ubican más allá del centro neurológico de la ruta son parte del proyecto. Así, la cobertura geográfica de la Franja y la Ruta se ha expandido de modo constante y cubre aproximadamente 64% de la población mundial y 39% del PIB mundial (Maliszewska y van der Mensbrugge 2019). Después de una década, 149 países se han sumado a ella; 44 se ubican en África subsahariana; 35 en Europa y Asia Central; 25 se ubican en Asia Oriental y el Pacífico (incluida China); 21 están en América Latina y el Caribe; 18 pertenecen a Medio Oriente y África del Norte, y 6 están en el Sudeste Asiático (Nedopil 2023).

Si se parte de una perspectiva reducida, se puede afirmar que la razón de ser de la Franja y la Ruta es establecer un nuevo espacio geopolítico para China en Eurasia, el cual genera oportunidades económicas de desarrollo para distintas regiones al interior de China, particularmente las que presentaban un menor crecimiento en comparación con las más avanzadas del país (Mori 2016). Además, la iniciativa se concibió como un mecanismo para conectar una de las áreas del planeta con mayor auge económico con otras regiones, lo que auguraría una creciente importancia geopolítica (S. Yu 2019).

En un contexto más amplio, no obstante, esta iniciativa también contribuye a los esfuerzos de China por superar retos claves respecto a su modelo económico a raíz de la crisis financiera global originada en 2008. Estos desafíos incluyen el exceso de la capacidad industrial instalada en el territorio chino, la necesidad de desarrollar nuevos mercados para las exportaciones, el acceso a los recursos naturales y la búsqueda de usos para el excedente de capital. La insistencia de la iniciativa en el desarrollo de infraestructura tiene sentido al sacar de China el exceso de capacidad de producción, lo que ayuda a reducir el exceso de oferta interna, y al mismo tiempo beneficia a los países menos desarrollados a construir sus

bases industriales (Clarke 2017). En este sentido, la Franja y la Ruta puede ser el programa de desarrollo económico más ambicioso e integral de la historia (Luft 2016).

Al interior de China, esta iniciativa es ampliamente reconocida como la política diplomática y económica central del gobierno (Jiang 2021) y ha sido considerada el núcleo central de la actual política exterior china (Menegazzi 2017). Asimismo, representa la doctrina de Xi en política exterior, por lo que plantea promover vínculos de beneficio mutuo, mejorar la participación en la gobernanza mundial y proporcionar las bases para una nueva relación de “gran poder” desde la perspectiva china (Men y Tsang 2016). En consecuencia, el propósito más importante de la iniciativa es que ésta se convierta en la plataforma para impulsar el “desarrollo del socialismo con características chinas”.

La Franja y la Ruta principalmente se centra en facilitar la conectividad de infraestructura física y blanda, y busca forjar una red integrada y extensa de infraestructura regional con el fin de abarcar desde carreteras, ferrocarriles, puertos marítimos y aeropuertos hasta comunicaciones digitales. Por otra parte, los cinco componentes de esta iniciativa incluyen la coordinación de políticas, la conectividad, el comercio, la integración financiera y la conectividad entre las personas y sus culturas (S. Yu 2019). La inversión en infraestructura a lo largo de la Franja y la Ruta se centra en seis corredores económicos. Éstos son el Nuevo Puente Terrestre de Eurasia, que contempla el ferrocarril hacia Europa a través de Kazajstán, Rusia, Bielorrusia y Polonia. El corredor económico China, Mongolia y Rusia, el cual incluye conexiones ferroviarias y la carretera esteparia. El corredor económico China, Asia Central y Asia Occidental, que enlaza Kazajstán, Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán, Turkmenistán, Irán y Turquía. El corredor económico China y Península Indochina, que incluye Vietnam, Tailandia, República Democrática Popular Lao, Camboya, Myanmar y Malasia. El corredor económico China-Pakistán. Finalmente, el corredor económico China, Bangladesh, India y Myanmar (OECD 2018).

Además, la iniciativa es parte de la campaña de diplomacia pública que el gobierno chino ha puesto en marcha con la intención de ganarse el respeto no sólo de la comunidad internacional, sino principalmente de sus propios ciudadanos, en busca de obtener una mayor legitimidad política (Lemus-Delgado 2023). Desde esta perspectiva, el proyecto es también un instrumento para presentar a China como potencia mundial y como nación exitosa en su

sistema político; en otras palabras, la iniciativa sería la piedra angular para alcanzar el rejuvenecimiento del país (Lin 2019). En efecto, también es un afán de combinar las aspiraciones personales del presidente Xi con los anhelos del pueblo chino para recuperar el orgullo nacional y mejorar el bienestar social, el cual comprende un cambio en las disertaciones estratégicas de China sobre asuntos globales y regionales (Yang 2015). Como se mencionó antes, desde su arribo al poder el presidente Xi Jinping propuso la Iniciativa de la Franja y la Ruta como evidencia de la ambición de China por desempeñar un papel más proactivo en la remodelación de la arquitectura económica de la región de Asia y el Pacífico y la estructura de gobernanza global. No es sólo una estrategia integral que busca satisfacer demandas internas de la economía china sino también es parte de una planificación más amplia para obtener una visión positiva de sus vecinos y de otros países de la región (Zhao 2019).

Más allá de esas apreciaciones, es importante advertir si la Franja y la Ruta persigue exclusivamente controlar más espacios que se ubiquen bajo influencia china, en una competencia de proyección territorial como lo sugiere la geopolítica clásica, o, más bien, busca impulsar intereses forjados de la interacción de las normas e identidades que están más allá de la lógica de ganancias absolutas y examinan nuevas formas de fomentar el desarrollo. Para ello, en la siguiente sección se discute si la Franja y la Ruta es un modelo complementario para el desarrollo.

## EL IMPACTO EN EL DESARROLLO Y MODELOS DE FINANCIAMIENTO EN EL MARCO DE LA FRANJA Y LA RUTA

En sus primeros diez años de existencia, la Franja y la Ruta ha sido una iniciativa que complementa los modelos tradicionales de cooperación y ayuda al desarrollo, a pesar de que el poder estructural de las instituciones y mecanismos existentes de la economía política global limita las aspiraciones chinas de cimentar un orden alternativo de financiamiento al desarrollo (Summers 2020). Diversos estudios han analizado el impacto al desarrollo derivados de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, y se ha demostrado una correlación positiva entre ésta y el crecimiento económico de los países que la integran. Esto pone de manifiesto que la iniciativa tiene un papel más destacado en la promoción del crecimiento económico

de los países de ingresos medianos altos que cuentan con sólidas bases industriales (Chen 2023). Además, los datos de cincuenta países que se unieron a la Franja y la Ruta muestran que en este contexto la inversión extranjera directa mejoró de manera significativa el desarrollo del sector financiero, especialmente la mejora de los mercados financieros (Aibai et al. 2019), y que una mayor conectividad con China, derivada de la participación en la Franja y la Ruta, favorece el crecimiento económico de los países que están mejor conectados (Chen et al. 2019). En África Oriental —Etiopía, Kenia, Tanzania, Ruanda y Uganda—, para el periodo 2007-2017, esta iniciativa generó un aumento en el gasto en infraestructura, en particular en transporte, telecomunicaciones y energía, impactó positivamente el desarrollo financiero regional y propició la inclusión de la población no bancarizada en la región (Sakouba y Chen 2023). Además, otro estudio demostró que los resultados basados en múltiples modelos econométricos indican un impacto significativo en el crecimiento económico de las economías asiáticas (Iqbal, Rahman y Sami 2019). A la vez, la iniciativa respalda el modelo económico chino para enfrentar las vulnerabilidades derivadas de una fuerte dependencia de la inversión y las exportaciones, la necesidad de proteger las empresas estatales y garantizar el insumo masivo de energía (Lai 2021).

La iniciativa también ha significado un intento del Estado chino por gestionar los problemas internos de acumulación de capital externalizando el desarrollo hacia otros países; es decir, se impulsa un desarrollo que se genera más allá de las fronteras chinas como resultado de las medidas para evitar una crisis económica (Demiryol 2022). Además, la iniciativa ha facilitado la industrialización de los países menos adelantados, al tiempo que se fortalecen la productividad agrícola, la construcción de infraestructura, la formación de capital, la promoción del comercio, la transformación rural-urbana y la mejora de la tecnología (Zhang 2023). Por otra parte, la implementación de la Franja y la Ruta constituye incluso una impugnación de las normas internacionales que no se alinean con el modelo económico dirigido por el Estado chino (Marcoux 2022).

Aunque la mayor parte de la literatura se enfoca en demostrar el impacto para el desarrollo económico que tiene la Franja y la Ruta en los países que formalmente la integran, es importante considerar que una de sus principales aportaciones de esta iniciativa es que puede ofrecer un modelo alternativo de financiamiento además de respaldar el desarrollo. Como

lo afirma Zhang (2023), los países en desarrollo aspiran cada vez más a participar en nuevos modelos de cooperación internacional y colaboración que contemplen sus distintas realidades políticas y contextos históricos. Por lo tanto, estos modelos deberían considerar las experiencias exitosas de países que han alcanzado resultados sensibles en su camino al desarrollo con base en sus propias circunstancias.

En ese sentido, la riqueza de la Franja y la Ruta radica en una forma distinta de propiciar el desarrollo, pues acentúa la inversión directa en los países menos adelantados (World Bank 2019). Es un hecho que la mayoría de los países de renta media que participan en el proyecto tienen entornos institucionales deficientes y, en consecuencia, resultan poco atractivos para las inversiones de las empresas multinacionales de naciones desarrolladas; sin embargo, la inversión china favorece la formación de capital en estos países y compensa la poca inversión que reciben de esas grandes empresas. Por ejemplo, en los diez años transcurridos desde su establecimiento, el financiamiento en el marco de la Franja y la Ruta alcanzó los 1 053 billones de dólares. Los datos preliminares sobre las inversiones financieras y cooperación contractual para 2023 en los 149 países de la Iniciativa de la Franja y la Ruta muestran alrededor de 212 acuerdos por un valor de 92 mil 400 millones de dólares. Los contratos de construcción normalmente se financian con préstamos otorgados por instituciones financieras y/o contratistas chinos, y el proyecto a menudo cuenta con garantías a través de las instituciones gubernamentales del país anfitrión (Nedopil 2024). En este sentido, este proyecto resalta la inversión y la construcción de infraestructura con base en la experiencia china y el papel fundamental de ese impulso como elemento clave del proceso de industrialización. Asimismo, queda claro el principio de lograr un crecimiento compartido mediante mecanismos de consulta que propongan nuevos modelos de gobernanza internacional vinculados a la búsqueda por resolver los desafíos comunes que enfrenta la humanidad. Así pues, en la ruta al desarrollo la ambición es que todos los países tengan voces iguales en una relación más horizontal (SCIO 2023).

Por otra parte, el modelo de la Franja y la Ruta se propone superar la visión tradicional de la cooperación internacional tendiente a centrarse sólo en el mercado. Por el contrario, destaca el papel del gobierno para incentivar la participación en el comercio y la inversión de las empresas multinacionales. De este modo, la cooperación intergubernamental tiene una

importancia notable, pues abarca la cooperación científica y tecnológica, la cooperación educativa, la inversión y la promoción del comercio. Por último, la iniciativa es además un modelo de cooperación para el desarrollo “sistemático” y “abierto”, y no constituye sólo una fórmula de asistencia unilateral para el desarrollo (SCIO 2023); significa que sus contenidos son heterogéneos e incluye medidas de codesarrollo, como la Ruta de la Seda para la Innovación, la Ruta Verde de la Seda, la Ruta de la Seda Energética, la Ruta de la Seda Industrial, la Ruta de la Seda Turística y la Ruta de la Seda Digital. Estas posibilidades permiten que los países en desarrollo puedan elegir contenidos y proyectos de cooperación relevantes de acuerdo con sus necesidades y características (Zhang 2023). Adicionalmente, para disminuir el posible impacto ambiental ocasionado por la inversión en los países involucrados, el gobierno chino lanzó la Iniciativa de la Franja y la Ruta Verde para promover la cooperación y acciones concertadas a fin de lograr un desarrollo sustentable mediante la implementación de medidas que favorezcan la preservación del ambiente respaldadas por una gobernanza transnacional (Geng y Lo 2022).

Este modelo complementario expresa el plan de acción de la Franja y la Ruta. En este documento se establece que la iniciativa pretende crear “una arquitectura de cooperación económica regional abierta, incluyente y equilibrada” que refleje ideales comunes e impulse un esfuerzo asertivo en busca de nuevos modelos de cooperación internacional y gobernanza global. En esta línea discursiva se argumenta que el objetivo primordial es la promoción de la conectividad entre Asia, Europa y África y sus mares adyacentes. Se espera, siempre conforme al discurso oficial, que esta iniciativa sirva para generar un clima de comprensión, confianza y respeto mutuos que faciliten una vida en armonía, paz y prosperidad. Como telón de fondo se establece el compromiso de China de asumir más responsabilidades y realizar mayores contribuciones a la paz y al desarrollo mundial (NDRC 2015).

En resumen, el objetivo principal de la Franja y la Ruta es establecer una sólida infraestructura que permita aumentar su conectividad internacional como componente indispensable para el desarrollo (Lemus-Delgado y Valderrey 2017). Al basarse en la búsqueda por mejorar la conectividad a través del desarrollo de infraestructura, la iniciativa se ha convertido en un punto clave para fomentar la participación de los países de la región en un nuevo tipo de relaciones (H. Yu 2019). Así, se espera que el desarrollo de

infraestructura satisfaga las necesidades de comunicación, reduzca los costos y las incertidumbres comerciales y brinde la oportunidad de salir de la “trampa de la pobreza” en la que se encuentran los países menos adelantados. En última instancia, el desarrollo no será posible sin infraestructuras adecuadas, pero al mismo tiempo, no será posible invertir en ellas si los países no se desarrollan, un círculo perverso que la Franja y la Ruta pretende superar (Della Posta 2023).

De esta manera, al favorecer la infraestructura y mejorar la conectividad de las poblaciones, la cooperación presente en la iniciativa tiene el potencial de promover la innovación y la industrialización, acelerar la integración económica regional, y mantener la estabilidad y la apertura de las cadenas de suministro, lo cual puede afianzar la agrupación industrial y el desarrollo económico, además de potenciar los medios de vida de las personas (Secretariat 2022).

En ese sentido, la evidencia empírica demuestra que la Iniciativa de la Franja y la Ruta ha acelerado significativamente la integración y el desarrollo económicos y ha contribuido a reducir los costos comerciales. Un informe del Banco Mundial destaca que la iniciativa puede servir para sacar de la pobreza extrema a 7.6 millones de personas y a 32 millones de la pobreza moderada en todo el mundo (Maliszewska y van der Mensbrugge 2019). Al mismo tiempo, un informe del Centro de Políticas de Desarrollo Global de la Universidad de Boston ha desmitificado la “diplomacia de la trampa de la deuda”, asociada con los préstamos chinos en el extranjero y la financiación del desarrollo en el marco de la iniciativa. Según este informe, la argumentación de que la Iniciativa de la Franja y la Ruta es un mecanismo para perpetuar la deuda de los países menos desarrollados con proyectos financiados por China ignora la capacidad de los países receptores para elegir su financiamiento (Moses, Springer y Gallagher 2023).

Por último, en un futuro próximo nuevos proyectos podrían contribuir a avanzar en la ruta de desarrollo. Éstos incluirían la generación de nuevas condiciones para la producción de energías renovables, infraestructuras que faciliten aún más el intercambio comercial, el desarrollo de tecnologías de la información y la comunicación, y nuevos proyectos estratégicos, como la construcción de ferrocarriles, puertos y aeropuertos.

## CONCLUSIONES:

### VISIONES COMPLEMENTARIAS PARA UN MUNDO EN DESARROLLO

Una de las aportaciones más significativas de la Iniciativa de la Franja y la Ruta radica en ser un modelo complementario para pensar y actuar el desarrollo con sus propios aciertos y limitaciones. Por décadas prevaleció un modelo único de crecimiento económico basado principalmente en perspectivas de instituciones como el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial. Si bien este modelo tuvo éxito en pocos países, un problema de fondo fue que era la única manera de financiar el desarrollo. En no pocas ocasiones la lógica detrás de estos financiamientos respondía más a las demandas de los países otorgantes de los préstamos, sin considerar las circunstancias y necesidades particulares de los países en desarrollo. Estos últimos en muchos casos no tenían las opciones adecuadas para elegir cuándo necesitaban financiar proyectos. Hace diez años, la Iniciativa de la Franja y la Ruta abrió una nueva puerta para servir al desarrollo global de distintas maneras y puso sobre la mesa más opciones de financiación. En pocas palabras, la iniciativa amplió la oferta de recursos a los países que los necesitan.

Asimismo, bajo un esquema diferente estos proyectos no están atados a los modelos de condicionalidad tradicional, que exigen otras fuentes de financiamiento. Si bien se percibe un riesgo relacionado con la posible opacidad del uso de los recursos o con mecanismos deficientes para impedir actos de corrupción, el lado positivo de esta coyuntura es el reconocimiento a los países receptores como agentes responsables de su propia ruta al desarrollo. Asimismo, la Franja y la Ruta posicionó a China en una relación más horizontal con los países participantes a la hora de definir proyectos de inversión. Finalmente, el surgimiento de esta iniciativa ha generado una profunda reflexión sobre la mejor manera de financiar el desarrollo, impulsar proyectos de infraestructura exitosos, facilitar el comercio, proteger el ambiente y considerar necesidades específicas de los países que reciben financiamiento. En sus diez años de existencia, la Iniciativa de la Franja y la Ruta ha demostrado ser un instrumento que va más allá del beneficio exclusivo de China. La iniciativa tampoco es simplemente una nueva trampa de deuda. Más bien, es una opción complementaria para promover desarrollo, pues considera las posibilidades y experiencias de China con base en la lógica de que sólo un beneficio compartido impulsa a todos.

Si bien China despliega su influencia y ofrece recursos y oportunidades para un modelo de desarrollo que no se ajusta con el modelo occidental dominante, no necesariamente significa que debe entrar en una competencia geopolítica por conseguir áreas de influencia. Estos beneficios comprenden para China tanto ventajas materiales y concretas como otros beneficios menos tangibles, incluido el prestigio internacional en una lógica diferente de relación entre países. Al mismo tiempo, la iniciativa genera nuevas formas de interacción entre diversos actores y ofrece oportunidades de negocio en donde antes no existían para forjar nuevas alianzas formales e informales.

A diez años de su existencia, la Franja y la Ruta se ha consolidado como una forma complementaria de financiamiento al desarrollo. Como sugiere el constructivismo, este hecho es el resultado de la interacción entre identidades, normas e intereses presentes en los actores del escenario global. Si se acepta que el sistema internacional y sus dinámicas de interacción son un producto socialmente construido y no están “definidos” o “dados” por naturaleza, entonces es plausible sostener que este modelo comparte una experiencia singular del desarrollo, promueve una visión distinta sobre el financiamiento y ayuda al desarrollo, despliega otras formas de colaboración y da forma a nuevas pautas de interacción.

El modelo complementario de financiamiento al desarrollo bajo el esquema de la Franja y la Ruta es resultado de la singularidad de la historia de China y de una interpretación histórica de su pasado manifestada en la construcción de una identidad única. La historia de la integración de China en el actual sistema internacional desde el siglo XIX ha sido interpretada como un proceso en el que el país sufrió las consecuencias de la rivalidad imperialista de las potencias mundiales. Sin embargo, la historia del siglo XIX no es la misma que los acontecimientos que perfila al XXI. Por lo tanto, una visión desde la geopolítica clásica que evidencia un paradigma realista de competencia inacabable por la supremacía en el control mundial de territorios y recursos no es adecuada para entender el ascenso de China y sus intereses en el escenario mundial. La clave está en la interacción entre identidades, intereses y normas dinámicas que cambian con el tiempo, por lo que la Franja y la Ruta, como un marco distinto para el financiamiento al desarrollo, reconoce estas relaciones en un proceso histórico que aún se encuentra en construcción.

## REFERENCIAS

- Addler, E. 2002. “Constructivism and International Relations”. En *Handbook of International Relations*, editado por Walter Carlsnaes, Thomas Risse y Beth A. Simmons, 95-118. Londres: Sage Publications. <https://doi.org/10.4135/9781848608290.n5>
- Agnew, John. 2003. *Geopolitics: Re-visioning World Politics*. Londres: Routledge.
- Aibai, Abuduwali, Xianjing Huang, Yu Luo y Yuchao Peng. 2019. “Foreign Direct Investment, Institutional Quality, and Financial Development along the Belt and Road: An Empirical Investigation”. *Emerging Markets Finance and Trade* 55 (14): 3275-3294. <https://doi.org/10.1080/1540496X.2018.1559139>
- Allison, Graham T. 2017. *Destined for War: Can America and China Escape Thucydides’s Trap?* Boston: Houghton Mifflin Harcourt.
- Anderson, Ewan W. 1999. “Geopolitics: International Boundaries as Fighting Places”. *Journal of Strategic Studies* 22 (2-3): 125-136. <https://doi.org/10.1080/01402399908437757>
- Bell, Morag, Robin A. Butlin y Michel Heffernan. 1995. “Introduction: Geography and Imperialism, 1820-1940”. En *Geography and Imperialism, 1820-1940*, editado por Morag Bell, Robin A. Butlin y Michel Heffernan, 1-12. Manchester: Manchester University Press.
- Blanchard, Jean-Marc F. y Colin Flint. 2017. “The Geopolitics of China’s Maritime Silk Road Initiative”. *Geopolitics* 22 (2): 223-245. <https://doi.org/10.1080/14650045.2017.1291503>
- Central Committee of the CCP. 2024. “Secure a Decisive Victory in Building a Moderately Prosperous Society in all Respects and Strive for the Great Success of Socialism with Chinese Characteristics for a New Era, Delivered at the 19th National Congress of the Communist Party of China”. Interpret: China. Original publicado en Xinhua News Agency el 18 de octubre de 2017. <https://interpret.csis.org/translations/secure-a-decisive-victory-in-building-a-moderately-prosperous-society-in-all-respects-and->

[strive-for-the-great-success-of-socialism-with-chinese-characteristics-for-a-new-era-delivered-at-the/](#)

- Chen, Xiangming y Fakhmiddin Fazilov. 2018. “Re-centering Central Asia: China’s ‘New Great Game’ in the Old Eurasian Heartland”. *Palgrave Communications* 4 (1): 71-83. <https://doi.org/10.1057/s41599-018-0125-5>
- Chen, Yaowen, Zuojun Fan, Jie Zhang y Min Mo. 2019. “Does the Connectivity of the Belt and Road Initiative Contribute to the Economic Growth of the Belt and Road Countries?”. *Emerging Markets Finance and Trade* 55 (14): 3227-3240. <https://doi.org/10.1080/1540496X.2019.1643315>
- Chen, Zhihua. 2023. “The Impact of the Belt and Road Infrastructure Development on the Economic Growth of the Partner Countries”. *Global Journal of Emerging Market Economies* 15 (2), 254-272. <https://doi.org/10.1177/09749101231167454>
- Clarke, Michael. 2017. “The Belt and Road Initiative: China’s New Grand Strategy?”. *Asia Policy*, núm. 24, 71-79. <https://doi.org/10.1353/asp.2017.0023>
- Dadabaev, Timur. 2018. “‘Silk Road’ as Foreign Policy Discourse: The Construction of Chinese, Japanese and Korean Engagement Strategies in Central Asia”. *Journal of Eurasian Studies* 9 (1): 30-41. <https://doi.org/10.1016/j.euras.2017.12.003>
- Della Posta, Pompeo. 2023. “The Belt and Road Initiative: Inclusive Globalization and Poverty Reduction”. *Global Journal of Emerging Market Economies* 15 (2): 273-288. <https://doi.org/10.1177/09749101231167448>
- Demiryol, Tolga. 2022. “Between Geopolitics and Development: The Belt and Road Initiative and the Limits of Capital Accumulation in China”. *China Report* 58 (4): 410-430. <https://doi.org/10.1177/00094455221080313>
- Fallon, Theresa. 2015. “The New Silk Road: Xi Jinping’s Grand Strategy for Eurasia”. *American Foreign Policy Interests* 37 (3): 140-147. <https://doi.org/10.1080/10803920.2015.1056682>

- Geng, Qingge y Kevin Lo. 2022. "China's Green Belt and Road Initiative: Transnational Environmental Governance and Causal Pathways of Orchestration". *Environmental Politics* 32 (7): 1163-1185. <https://doi.org/10.1080/09644016.2022.2156176>
- Griffiths, Martin, Terry O'Callaghan y Steven C. Roach. 2014. *International Relations: The Key Concepts*. Londres: Routledge.
- Hanania, Richard. 2021. "Graham Allison and the Thucydides Trap Myth". *Strategic Studies Quarterly* 15 (4): 13-24. <https://www.jstor.org/stable/48638049>
- Hansen, Valerie. 2012. *The Silk Road: A New History*. Oxford: Oxford University Press.
- Hobson, John M. 2000. *The State and the International Relations*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Hopf, Ted. 1998. "The Promise of Constructivism in International Relations Theory". *International Security* 23 (1): 171-200. <https://doi.org/10.1162/isec.23.1.171>
- Iqbal, Badar Alam, Mohd Nayyer Rahman y Shaista Sami. 2019. "Impact of Belt and Road Initiative on Asian Economies". *Global Journal of Emerging Market Economies* 11 (3): 260-277. <https://doi.org/10.1177/0974910119887059>
- Jackson, Robert H. y Georg Sørensen. 2003. *Introduction to International Relations: Theories and Approaches*. Oxford: Oxford University Press.
- Jiang, Yuan. 2021. "Demystifying the Belt and Road Initiative: China's Domestic and Non-Strategic Policy?". *Asian Journal of Comparative Politics* 6 (4): 468-481. <https://doi.org/10.1177/20578911211038876>
- Kaplan, Robert D. 2009. "The Revenge of Geography". *Foreign Policy*, núm. 172, 96-105. <https://www.jstor.org/stable/20684874>
- Kearns, Gerry. 2009. *Geopolitics and Empire: The Legacy of Halford Mackinder*. Oxford: Oxford University Press.
- Lai, Hongyi. 2021. "The Rationale and Effects of China's Belt and Road Initiative: Reducing Vulnerabilities in Domestic Political Economy". *Journal of Contemporary China* 30 (128): 330-347. <https://doi.org/10.1080/10670564.2020.1790896>

- Lemus-Delgado, Daniel y Francisco Valderrey Villar. 2017. “La Nueva Ruta de la Seda y la diplomacia internacional de negocios”. *Comillas Journal of International Relations*, núm. 10, 47-64. <https://doi.org/10.14422/cir.i10.y2017.004>
- Lemus-Delgado, Daniel. 2023. “Las limitaciones paradigmáticas del concepto de hegemonía: China y el Sur Global”. *Colombia Internacional*, núm. 113, 85-111. <https://doi.org/10.7440/colombiaint113.2023.04>
- Lin, Justin Yifu. 2019. “China’s Rejuvenation and the Belt and Road Initiative”. En *How China’s Silk Road Initiative is Changing the Global Economic Landscape*, editado por Yuan Li y Markus Taube, 21-36. Nueva York: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429455193-2>
- Luft, Gal. 2016. “China’s Infrastructure Play: Why Washington Should Accept the New Silk Road”. *Foreign Affairs* 95 (5): 68-75. <https://www.foreignaffairs.com/articles/asia/chinas-infrastructure-play>
- Maliszewska, Maryla y Dominique van der Mensbrugge. 2019. *The Belt and Road Initiative Economic, Poverty and Environmental Impacts*. Policy Research Working Paper 8814. Washington, D. C.: World Bank. <http://hdl.handle.net/10986/31543>
- Marcoux, Jean-Michel y Julien Sylvestre-Fleury. 2022. “China’s Contestation of International Norms on State-Owned Enterprises and Government Procurement through the Belt and Road Initiative”. *Asia Pacific Law Review* 30 (2): 325-347. <https://doi.org/10.1080/10192557.2022.2085413>
- Men, Honghau y Steve Tsang. 2016. “Genesis of a Pivotal Decade”. En *China in the Xi Jinping Era*, editado por Steve Tsang y Honghua Men, 1-16. Londres: Palgrave McMillan. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-29549-7\\_1](https://doi.org/10.1007/978-3-319-29549-7_1)
- Menegazzi, Silvia. 2017. “China’s Foreign Policy and Ideational Narratives: Key Trends and Major Challenges”. En *Understanding China Today. An Exploration of Politics, Economics, Society, and International Relations*, editado por Silvio Beretta, Axel Berkofsky y Lihong Zhang, 175-185. Cham: Springer. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-29625-8\\_10](https://doi.org/10.1007/978-3-319-29625-8_10)

- Millward, James A. 2013. *The Silk Road: A Very Short Introduction*. Oxford: Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/actrade/9780199782864.001.0001>
- Mori, Sebastiano. 2016. *The New Great Game: An Opportunity for European Union's Common and Foreign and Security Policy*. EIAS Briefing Paper. Bruselas: European Institute for Asian Studies.
- Moses, Oyintarelado, Cecilia Springer y Kevin P. Gallagher. 2023. *Demystifying Chinese Overseas Lending and Development Finance: Why China Became the World's Largest Official Bilateral Lender*. GCI Policy Brief 018. Boston: Boston University.
- Nam, Park Sam. 2010. "China's Emergence as a Key Player in the Global Order and Its Impacts on Geopolitics in Central Asia". *International Area Studies Review* 13 (1): 155-165. <https://doi.org/10.1177/223386591001300108>
- NDRC (National Development and Reform Commission). 2015. "Action Plan on the Belt and Road Initiative". The State Council of the People's Republic of China, 30 de marzo de 2015. [http://english.www.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content\\_281475080249035.htm](http://english.www.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm)
- Nedopil, Christoph. 2023. *Countries of the Belt and Road Initiative*. Shanghái: Green Finance & Development Center. <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>
- Nedopil, Christoph. 2024. *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023*. Griffith Asia Institute, Griffith University (Brisbane) y Green Finance & Development Center, FISF Fudan University (Shanghái). <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023/>
- OECD. 2018. "China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape". En *OECD Business and Finance Outlook 2018*. París: OECD Publishing. [https://doi.org/10.1787/bus\\_fin\\_out-2018-6-en](https://doi.org/10.1787/bus_fin_out-2018-6-en)
- Onuf, Nicholas. 2012. *World of Our Making. Rules and Rule in Social Theory and International Relations*. Londres: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203722428>

- Reus-Smith, Christian. 2005. "Constructivism". En *Theories of International Relations*, editado por Scott Burchill, Andrew Linklater, Richard Devetak, Jack Donnelly, Mathew Paterson, Christian Reus-Smit y Jacqui True, 188-210. Nueva York: Palgrave MacMillan.
- Sabet, Amr G. E. 2015. "Geopolitics of a Changing World Order: US Strategy and the Scramble for the Eurasian Heartland". *Contemporary Arab Affairs* 8 (2): 163-180. <https://doi.org/10.1080/17550912.2015.1018717>
- Secretariat (Secretariat of the 2030 Agenda for Sustainable Development Sub-Fund of the United Nations Peace and Development Trust Fund). 2022. *Partnering for a Brighter Shared Future. Progress Report on the Belt and Road Initiative in Support of the United Nations 2030 Agenda for Sustainable Development*. Nueva York: United Nations Department of Economic and Social Affairs. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylyw/202209/202209190500015.pdf>
- Sakouba, Ibrahim y Chen, Zhang. 2023. "Infrastructure Spending and the Regional Financial Development: Evidence from the Eastern African Belt and Road Initiative Countries". *Journal of Asian and African Studies*. <https://doi.org/10.1177/00219096231188944>
- Singh, Arvinder. 2002. "Understanding China's 'Go-West' Campaign". *China Report* 38 (1): 121-127. <https://doi.org/10.1177/000944550203800117>
- Summers, Tim. 2020. "Structural Power and the Financing of the Belt and Road Initiative". *Eurasian Geography and Economics* 61 (2): 146-151. <https://doi.org/10.1080/15387216.2020.1715234>
- SCIO (The State Council Information Office of the People's Republic of China). 2023. *The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future*. [https://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/202310/10/content\\_WS6524b55fc6d0868f4e8e014c.html](https://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/202310/10/content_WS6524b55fc6d0868f4e8e014c.html)
- Tzili-Apango, Eduardo. 2022. "La geopolítica formal de la Iniciativa de la Franja y la Ruta como bien público global". *Anuario Asia Pacífico El Colegio de México* 2022, 1-20. <https://doi.org/10.24201/aap.2022.343>

- Walberg, Eric. 2011. *Postmodern Imperialism: Geopolitics and the Great Games*. Atlanta: Clarity Press.
- Wendt, Alexander. 1994. "Collective Identity Formation and the International State". *The American Political Science Review* 88 (2): 384-396. <https://doi.org/10.2307/2944711>
- Williams, Micheal C. 2005. *The Realist Tradition and the Limits of International Relations*. Cambridge: Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511491771>
- Winter, Tim. 2021. "Geocultural Power: China's Belt and Road Initiative". *Geopolitics* 26 (5): 1376-1399. <https://doi.org/10.1080/14650045.2020.1718656>
- World Bank. 2019. *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*. Washington, D. C.: World Bank. <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors>
- Wu, Zhengyu. 2018. "Classical Geopolitics, Realism and the Balance of Power Theory". *Journal of Strategic Studies* 41 (6): 786-823. <https://doi.org/10.1080/01402390.2017.1379398>
- Yang, Jiemian. 2015. "China's 'New Diplomacy' under the Xi Jinping Administration". *China Quarterly of International Strategic Studies* 1 (1): 1-17. <https://doi.org/10.1142/S2377740015500013>
- Yu, Hong. 2019. "Reflections on the Belt and Road Initiative". *China: An International Journal* 17 (4): 8-23. <https://doi.org/10.1353/chn.2019.0038>
- Yu, Shirley. 2019. "The Belt and Road Initiative: Modernity, Geopolitics and The Developing Global Order". *Asian Affairs* 50 (2): 187-201. <https://doi.org/10.1080/03068374.2019.1602389>
- Zhang, Kunling. 2023. "Can the Belt and Road Initiative Promote the Industrialization of Developing Countries?". *Global Journal of Emerging Market Economies* 15 (2): 215-233. <https://doi.org/10.1177/09749101231167447>

Zhao, Hong. 2019. "China's Belt and Road Initiative and ASEAN". *China: An International Journal* 17 (2): 127-147. <https://doi.org/10.1353/chn.2019.0019>

**Daniel Ricardo Lemus Delgado** es profesor investigador de la Escuela de Ciencias Sociales y Gobierno del Tecnológico de Monterrey. Es licenciado en historia por la Universidad de Guadalajara, maestro en estudios humanísticos por el Tecnológico de Monterrey y doctor en relaciones internacionales transpacíficas por la Universidad de Colima. Es profesor titular de las materias teorías de relaciones internacionales y escenario de Asia Pacífico en la licenciatura en relaciones internacionales en el Tecnológico de Monterrey. Fue profesor invitado en la Universidad de Fudan, Shanghái, en China. Es miembro del Sistema Nacional de Investigadores, nivel II, y miembro regular de la Academia Mexicana de Ciencias.

[dlemus@tec.mx](mailto:dlemus@tec.mx)