La Nueva Ruta de la Seda, conectando continentes

Belt and Road Initiative, connecting continents

Contralmirante Alberto Sara Llanos. Egresó de la Escuela Naval del Perú en 1995. Es calificado en Guerra de Superficie, e Ingeniería de Armas de Superficie. Ha seguido el Programa Básico de Inteligencia, Curso de Promotores de Prevención del uso indebido de drogas y delito del tráfico ilícito de drogas, Básico de estado Mayor, Comando y Estado Mayor, Especialización en Gestión de Calidad de Procesos, Oficial Práctico. Tiene un Diplomado de Gestión y Herramientas Anticorrupción y una Maestría en Seguridad y Defensa – Alto Mando. Ha sido Jefe de la Cuarta División de Operaciones en el B.A.P. *Carvajal*, Jefe de la Primera División de Armamento en el B.A.P. *Villavisencio*, Jefe del Departamento de Armamento en el B.A.P. *De Los Heros*, comandante del B.A.P *Loreto*, Segundo Comandante del B.A.P. *Larrea*, Comandante del B.A.P. *De Los Heros* y Comandante del B.A.P. *Guardiamarina San Martín* – Ex B.A.P *Carvajal*. Ha sido Oficial Secretario y Jefe del Departamento de logística en la Estación Naval de Paita, Oficial Encargado de Cadetes de primer año en la Escuela Naval del Perú, Jefe de la Oficina de Asuntos Civiles en la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, Comandante de la Estación Naval "Capitán de Corbeta Manuel Clavero Muga", Jefe de la Segunda y Tercera Sección del Estado Mayor en la Comandancia de la Cuarta Zona Naval, Jefe de la Escuela de Guerra de Superficie, Sub Jefe del Departamento de Personal Superior en la Dirección de Administración de Personal de la Marina, Jefe de Personal y Sexta Sección en la secretaria de la Comandancia General de la Marina, Jefe del Departamento de Personal Subalterno en la Dirección de Administración de Personal de la Marina, agregado de Defensa Adjunto y Naval a la Embajada del Perú en la República Popular China, Jefe de Estado Mayor y Segundo Comandante de la Comandancia de la Fuerza de Superficie, Sub – Director Ejecutivo de SIMA-PERU S.A. En el 2024 le fue otorgado el grado de Contralmirante. Actualmente ocupa el cargo Comandante de la Tercera Zona Naval y Jefe del Distrito de Capitanías 3.

Resumen: El artículo se centra en la *Belt and Road Initiative* (BRI), conocida como la Nueva Ruta de la Seda, un proyecto estratégico de China que busca establecer una extensa red de infraestructuras a nivel mundial. Se examinan en detalle los fundamentos y la evolución de la BRI, subrayando su impacto en la conectividad económica global mediante inversiones significativas en infraestructuras clave, como carreteras, ferrocarriles, puertos y redes eléctricas. Se aborda la extensión de la iniciativa hacia América Latina, evidenciando la adhesión de varios países de la región. El análisis posterior se enfoca en las oportunidades y desafíos específicos que enfrenta Perú al participar en la BRI. Se resaltan las posibilidades de mejora en la conectividad logística, inversiones de infraestructura y el estímulo al desarrollo económico. No obstante, se identifican desafíos, tales como la competencia con otras naciones, riesgos asociados al endeudamiento, posibles impactos ambientales y retos políticos. La conclusión subraya la importancia de un enfoque equilibrado por parte de Perú y América Latina. Se destaca la necesidad

de una evaluación continua y la implementación de marcos regulatorios eficaces para asegurar un desarrollo sostenible y a largo plazo.

Palabras clave: Ruta de la Seda, comercio, infraestructura, desarrollo económico.

Abstract: *The article focuses on the Belt and Road Initiative (BRI), a strategic Chinese project aiming to establish a comprehensive global infrastructure network. The article provides a comprehensive examination of the foundations and evolution of the BRI, emphasizing its impact on global economic connectivity through significant investments in key infrastructure, including roads, railways, ports, and electricity grids. The article also addresses the extent of the initiative's reach into Latin America, noting the participation of several countries in the region. The subsequent analysis will focus on the specific opportunities and challenges that Peru faces in participating in the BRI. It is also highlighted that there are opportunities for improvement in logistics connectivity, infrastructure investments and economic development. Nevertheless, challenges remain, including competition with other nations, debt risks, environmental impacts, and political hurdles. The conclusion emphasizes the importance of a balanced approach by Peru and Latin America. It highlights the need for continuous evaluation and the implementation of effective regulatory frameworks to ensure sustainable and long-term development.*

Keywords: *Belt and Road Initiative, trade routes, infrastructure, economic development.*

Introducción

La historia de la humanidad está marcada por las rutas comerciales que han conectado a diferentes regiones del mundo, facilitando el intercambio cultural, económico y tecnológico. Una de las más famosas y antiguas es la Ruta de la Seda, que surgió hace más de dos mil años y conectó a China con Europa, atravesando vastas extensiones de Asia Central. Hoy, China está revitalizando esta antigua red comercial con su ambicioso proyecto de la Nueva Ruta de la Seda, también conocida como la "Iniciativa del Cinturón y Ruta de la Seda", (BRI por sus siglas en inglés *Belt and Road Initiative*). Esta iniciativa busca redefinir el panorama económico global mediante la creación de una extensa red de infraestructuras terrestres y marítimas. En este artículo, exploraremos los aspectos clave de la Nueva Ruta de la Seda, tanto por tierra como por mar, sus implicaciones y su potencial impacto en el escenario geopolítico mundial y latinoamericano.

Orígenes y fundamentos

Hace más de dos mil años, los pobladores del continente euroasiático exploraron múltiples rutas de comercio, muchas de ellas de manera muy exitosa, las cuales fueron denominadas en forma general como la Ruta de la Seda; desde entonces, todas estas importantes civilizaciones han intercambiado su cultura y sus productos con un comercio milenario que le ha traído grandes beneficios a todas las partes, impulsando el progreso y el desarrollo de todos las poblaciones a lo largo de estas rutas comerciales, siendo el ícono del intercambio y la cooperación entre Oriente y Occidente.

Entrando al siglo XXI, el espíritu de la Ruta de la Seda reaparece con un proyecto a una escala que resultaría inimaginable para los antiguos comerciantes que dieron origen a esta actividad comercial. Es así que, en el año 2013, China puso en marcha un proyecto muy ambicioso inspirado en sus antiguas rutas comerciales. El presidente Xi Jinping fue el encargado de su lanzamiento durante una visita al vecino Kazajistán, en la que pidió el establecimiento de un nuevo modelo de cooperación internacional. La mayor parte de los observadores, en aquel entonces, creyeron que solo se trataba de retórica. No obstante, China avanzó de manera imperturbable. Un mes después, en Indonesia, el presidente Xi volvió a pedir la creación del Banco Asiático de Desarrollo de Infraestructura (BAII) y la construcción de la "Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI", y lanzó una ofensiva diplomática efectuando inversiones multimillonarias en proyectos relacionados con este gran plan, y entonces, organismos multilaterales, empresas transnacionales y Gobiernos de muchos países empezaron a tomar en serio los anuncios.

Los planes chinos empezaron a conocerse bajo el acrónimo *one belt, one road* (una franja, una ruta), abreviatura oficial del proyecto para construir la "Franja Económica de la Ruta de la Seda" y la "Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI". Sin embargo, esta fórmula provocó confusión y malentendidos en Occidente, porque a lo que alude no es ni a una franja ni a una sola ruta. Por eso, las autoridades chinas han cambiado posteriormente la denominación oficial, que ahora es *Belt and Road Initiative* (BRI), Iniciativa de la Franja y la Ruta, (IFR) en español.

Titulado con cierta ambigüedad para reducir las susceptibilidades, la Iniciativa de la Franja y la Ruta podría derivar en fuertes cambios geoeconómicos y geopolíticos; el megaproyecto chino comprende el desarrollo de una serie de corredores económicos mediante grandes inversiones en infraestructura, que incluye la construcción y ampliación de carreteras, vías férreas de alta velocidad, puertos, aeropuertos, plantas de energía, redes eléctricas, líneas de

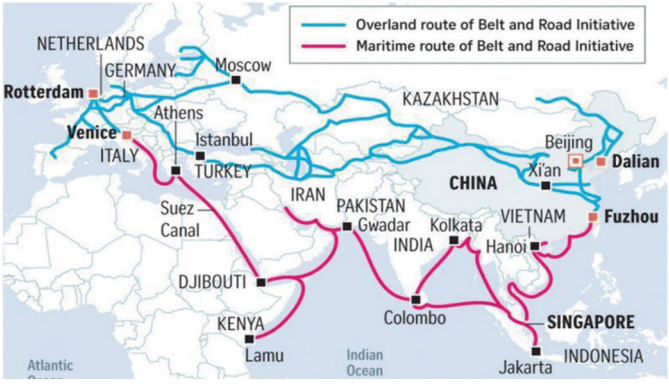
transmisión de datos 5G y otras infraestructuras. Además, se buscará aumentar la capacidad productiva de la industria de las regiones circundantes a los corredores y las zonas aledañas mediante la creación de parques industriales. Los corredores llegarían así a formar parte de extensas redes logísticas, de transporte y de producción, cuya meta inicial era profundizar los vínculos económicos entre China, Asia Central, Mongolia, Rusia y Europa; así como entre China, Asia Oriental, Meridional y Sudoriental. Eurasia se convertiría así en una zona interconectada y entrelazada.

Para lograr ello, la iniciativa BRI se basa en dos componentes principales: el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI.

La ruta terrestre: El Cinturón Económico de la Ruta de la Seda

El Cinturón Económico de la Ruta de la Seda se centra principalmente en la conectividad terrestre, a través de la construcción de infraestructuras de transporte, como ferrocarriles, carreteras, puertos y oleoductos, que conectan China con Europa a través de Asia Central y Oriente Medio. Uno de los proyectos más destacados en esta ruta es el corredor económico China-Pakistán (CPEC), que busca mejorar la infraestructura de transporte y energía entre China y Pakistán, proporcionando acceso a los puertos de aguas profundas en el mar Arábigo (Figura 1).

Figura 1
Ruta terrestre de la BRI



La ruta marítima: La Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI

La Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI se centra en el desarrollo de puertos y rutas marítimas que conectan China con África, el Sudeste Asiático, el subcontinente indio y Europa. Esta ruta busca mejorar la conectividad

marítima y reducir los costos de transporte mediante la construcción de puertos modernos y el fortalecimiento de la cooperación en materia de logística y comercio marítimo (Figura 2).

Figura 2
Ruta marítima de la BRI



Expansión geográfica de la Ruta, inclusión de América Latina

La Ruta de la Seda inicial evocaba imágenes de antiguas caravanas comerciales, cruzando vastos desiertos y cordilleras, pero la versión contemporánea abarca una geografía más amplia y diversa. El Cinturón Económico de la Ruta de la Seda se centra en la conectividad terrestre, destacando proyectos masivos de infraestructura como ferrocarriles, carreteras, puertos y oleoductos, transformando la dinámica del comercio global.

La Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI, por otro lado, tiene como objetivo fortalecer las conexiones marítimas entre China, África, el Sudeste Asiático, el subcontinente indio y Europa. Modernizar los puertos y mejorar las rutas marítimas son elementos clave de esta estrategia, destinados a reducir costos de transporte y estimular el comercio internacional. De esta manera, se configura una enorme área comercial, pero pareciera que toda esta enorme área comercial no fuera suficiente para el gigante asiático.

En sus inicios, la Iniciativa de la Franja y la Ruta no incluía a los países de América Latina, sin embargo, en los últimos años, los líderes chinos se han esforzado por modificar el discurso de *Belt and Road Initiative* (BRI) para incluir a este grupo de países latinos, con notable éxito. Los diplomáticos ahora se refieren constantemente a la región como una "extensión natural" de la Ruta de la Seda Marítima y un "participante indispensable" en la construcción de la BRI.

Este lenguaje fue utilizado por primera vez por el presidente Xi Jinping

durante su reunión con el presidente de Argentina, Mauricio Macri, en el marco del foro "Belt and Road 2017". También, se incluyó en la "Declaración especial sobre el cinturón y la carretera ruta" durante el "Segundo Foro Ministerial China-CELAC" (Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños) en enero de 2018. Desde entonces, se presenta a la BRI como "una nueva plataforma para la cooperación mutuamente beneficiosa" entre China y América Latina, y afirma que el primero "invita a los países de América Latina y el Caribe a unirse".

Ahora veamos sus implicancias. El resultado de las inversiones previstas de miles de millones de dólares sería un empujón para el desarrollo económico en todos los países involucrados, y habría repercusiones fuertes y positivas en la economía mundial. La magnitud es enorme, unos 65 países están directamente relacionados con el proyecto de las nuevas rutas de la seda, y en la esfera de influencia hay muchos más. Solo los países directamente relacionados alcanzan una población de más de 4000 millones de habitantes y representan un tercio de la producción y 35 % del comercio mundial.

El objetivo principal de la iniciativa, el financiamiento y el desarrollo de infraestructura, ha sido un elemento clave del enfoque de China hacia América Latina durante más de una década. Desde 2005, China ha extendido aproximadamente USD 150 000 millones en financiamiento de Estado a Estado a América Latina y el Caribe (ALC), de los cuales alrededor de USD 27 000 millones se han destinado a proyectos de infraestructura, incluyendo una carretera en Costa Rica, ferrocarriles en Argentina y un puerto en Trinidad y Tobago. Incluso, más allá de las finanzas de Estado a Estado, una gran cantidad de otros proyectos propuestos surgen de esta iniciativa global y de conectividad de la BRI, que van desde el puerto de Chancay hasta un cable submarino de fibra óptica entre China y Chile.

En solo una década, el volumen comercial entre China y América Latina se multiplicó por más de 20, con cientos de acuerdos firmados y decenas de proyectos en marcha en áreas clave para la región, como energía, transporte e infraestructura. La principal expectativa de los países latinoamericanos, que ya firmaron acuerdos para integrarse a la Iniciativa, es que esta les permita acceder a un mayor financiamiento de obras energéticas, viales y portuarias, entre otras. Sin embargo, eso no quita que haya dudas de muchos actores, como Argentina, México y Brasil, sobre los riesgos de endeudamiento a través de dichos proyectos.

El arte de un prestamista consiste en quedarse con una garantía que tiene más valor que el monto otorgado. El temor de los países prestatarios es

> caer en el hipotético círculo chino —banco chino, crédito chino, empresa china, mano de obra china, materiales y recursos chinos— que minimice la transferencia tecnológica y la creación del empleo local. (Patricia Castro Obando, periodista especializada en China)

Al fin y al cabo, la propuesta de unirse a la BRI es fácil de vender en esta parte de la región americana, porque promete mucho y exige poco. Incluso si no se materializara un aumento sustancial en el financiamiento de infraestructura, el apoyo del Estado chino a la Iniciativa podría incentivar a otros actores chinos a comprometerse con los países involucrados en la *Belt and Road*. Esto por sí solo es una razón suficientemente convincente para que los países latinoamericanos se sumen.

En ese sentido, Panamá fue el primer país latinoamericano que se incorporó en noviembre de 2017. En enero de 2018, se celebró en Chile la segunda reunión ministerial del foro "China-Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños", durante el cual se aprobó una declaración especial sobre la iniciativa. También, ese año, 15 países de la región firmaron acuerdos con China sobre la BRI; se fueron sumando Uruguay, Ecuador, Venezuela, Chile, Uruguay, Bolivia, Costa Rica, Cuba y, finalmente, Perú. Actualmente, hay 19 países latinoamericanos que ya forman parte de este megaproyecto.

> El hecho de firmar este memorándum de entendimiento es el inicio de un modelo de cooperación que ha planteado China al mundo que creo que es interesante y que permite ampliar los lazos de cooperación. (Mercedes Aráoz, 2019, vicepresidenta)

Estos memorandos de entendimiento firmados con los países de Latinoamérica ya se están traduciendo en proyectos de infraestructuras concretas. En Ecuador, la reconstrucción del Aeropuerto Internacional "Eloy Alfaro", que se vio afectado por el terremoto de abril de 2016; en Panamá también está proyectada una línea de tren que conecte a la capital del país con la ciudad occidental de Davis por 5500 millones de dólares.

Con Perú y China firmando el 25 de abril de 2019 el memorando de entendimiento sobre cooperación en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta BRI, es hora de definir nuestra visión y estrategia de implementación. A menudo se piensa que la BRI es simplemente un plan para que China invierta en infraestructura en otros países. En realidad, es un programa integral de integración económica con cinco pilares: coordinación de políticas de desarrollo, inversión en infraestructura para la conectividad, liberalización del comercio, integración financiera y desarrollo de vínculos entre personas.

Por lo tanto, el diseño de una estrategia nacional eficiente para aprovechar las oportunidades que BRI puede ofrecer debe basarse en una comprensión correcta de lo que es este megaproyecto.

Nuestra participación en la BRI no necesariamente debe estar relacionada con toda la brecha de infraestructura nacional. Teniendo en cuenta que la base de la iniciativa BRI es la conectividad con China, el enfoque debe estar en el desarrollo de proyectos de infraestructura que tengan un impacto en las relaciones transpacíficas.

Debemos entender con claridad que la ampliación de la BRI a América Latina implica, en realidad, la extensión al Pacífico de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI. En ese contexto, el Perú se encuentra ubicado en el centro de la costa del Pacífico de América del Sur, lo que le permite convertirse en un centro de comercio internacional entre los dos lados de la cuenca del Pacífico y, en particular, entre China y América del Sur.

En esa línea de conectividad, y aunque en un principio fue descartado por sus costos, el expresidente Martín Vizcarra manifestó durante su viaje a China, en abril 2019, que está interesado en retomar el ferrocarril interoceánico con Brasil y Bolivia, que podría costar hasta 60 000 millones de dólares. Si Brasil decide retomar su interés en este gran proyecto, tendríamos una línea férrea rápida que interconecte nuestros puertos del Pacífico con el Atlántico, con una enorme ventaja comercial para nuestro país, que contaría con mega puertos *hub* para la región, como los puertos de Corío en Arequipa y Chancay al norte de Lima, además de inversiones en el sector minero, como las minas de cobre "Las Bambas", "Tía María", "Toromocho" y el yacimiento de hierro "Marcona".

Por otro lado, el covid-19 impactó significativamente en la economía global, afectando la fabricación, las cadenas de suministro y el movimiento de personas y bienes. En la medida que China movilizó recursos para gestionar la contención del virus, también tuvo que equilibrar los desafíos de liquidez y la recesión económica general. En ese sentido, el ritmo y el alcance de la actividad de la iniciativa *Belt and Road* (BRI) también se vieron afectados. Sin embargo, esta situación ha provocado que el ritmo de la actividad "Digital BRI" aumente significativamente, al igual que el interés de los inversores de todo el mundo en las empresas tecnológicas chinas.

Los eventos de los últimos meses han sido testigos de un cambio aún mayor de lo previsto, y los aspectos clave de esta iniciativa se han modificado a raíz del covid-19 y las continuas tensiones comerciales entre China y los Estados Unidos. Esto ha motivado una aceleración del desarrollo digital de la

BRI. Hay muchas oportunidades para una cadena de valor digital completa para la actividad de BRI digital, desde compañías de TIC (tecnologías de la información y las comunicaciones) hasta plataformas de comercio electrónico, incluidas empresas que están bien establecidas en toda la geografía de BRI, como Huawei, Alibaba y Tencent.

Será una opción natural para las compañías tecnológicas chinas, como DingTalk de Alibaba, WeChat Work de Tencent y WeLink de Huawei, para ofertar por una participación de mercado fuera de China, especialmente en la región BRI. Tecnologías similares pueden implementarse con éxito en el extranjero si cuentan con personal local capacitado, ya que todo ello suma a la conectividad con el gigante chino, abriendo un enorme potencial a explorar por el Perú para obtener ventajas competitivas con nuestros pares regionales firmantes de la BRI.

Del mismo modo, el sector MedTech de China puede encontrar oportunidades en el extranjero. En los últimos meses, las plataformas de consulta médica en línea (Alibaba Health, Ping An Good Doctor) han visto cómo se disparan las consultas. Es posible que tecnologías similares puedan aplicarse con éxito en el Perú dado el enorme déficit de infraestructura en salud, siempre que las consultas sean atendidas por especialistas de la salud locales, esto va de la mano con la intención del gigante asiático en realizar fuertes inversiones en el sector salud en aquellos países que cuentan con sistemas deficitarios y que resultan de interés para China y para su megaproyecto en la BRI.

La participación de Perú en la BRI: Oportunidades y desafíos

China se ha convertido en el mayor socio comercial de Perú, y el comercio entre ambos alcanzó la cifra récord de USD 23 000 millones en 2018, según cifras oficiales. Nuestra participación en este mega proyecto global podría abrir nuevas oportunidades económicas y de desarrollo, a la vez que nos plantea enormes desafíos.

Oportunidades para Perú

a. Conectividad logística: Aunque Perú no se encuentra en la ruta principal de la Nueva Ruta de la Seda, su participación podría mejorar la conectividad logística regional. El país podría convertirse en un centro de distribución y logística para productos chinos que se dirigen a América Latina y viceversa.
b. Inversiones en infraestructura: La Nueva Ruta de la Seda requiere una infraestructura moderna y eficiente. China ha estado invirtiendo en proyectos de infraestructura en varios países, y Perú podría beneficiarse

de estas inversiones para mejorar sus puertos, carreteras y ferrocarriles.

c. Desarrollo económico: La participación en la Nueva Ruta de la Seda podría estimular el crecimiento económico en Perú, especialmente en sectores como el comercio, el turismo y la manufactura. El aumento del comercio y la inversión extranjera podrían generar empleo y oportunidades para los peruanos.
d. Cooperación internacional: La Nueva Ruta de la Seda promueve la cooperación entre países en áreas como el comercio, la inversión y la infraestructura. La participación de Perú en este proyecto podría fortalecer sus relaciones con China y otros países involucrados, abriendo nuevas oportunidades de cooperación bilateral y multilateral.

Desafíos para Perú

a. Competencia con otros países: Perú compite con otros países de la región para atraer inversiones y beneficiarse de la Nueva Ruta de la Seda. Países como Brasil y Chile también están buscando fortalecer sus lazos con China, lo que podría dificultar la posición de Perú en la competencia por inversiones y oportunidades comerciales.
b. Riesgos de endeudamiento: Al aceptar inversiones chinas en infraestructura, Perú corre el riesgo de incurrir en una deuda significativa con China. Esto podría generar preocupaciones sobre la dependencia económica y la capacidad de pago de Perú en el futuro.
c. Impacto ambiental y social: Los proyectos de infraestructura asociados con la Nueva Ruta de la Seda podrían tener un impacto negativo en el medio ambiente y las comunidades locales. Es crucial que Perú garantice que estos proyectos se realicen de manera sostenible y se respeten los derechos de las comunidades afectadas.
d. Desafíos políticos y diplomáticos: La participación de Perú en la Nueva Ruta de la Seda podría plantear desafíos políticos y diplomáticos, especialmente en relación con otros socios comerciales y aliados estratégicos. Perú debe manejar cuidadosamente sus relaciones con China y otros actores internacionales para evitar tensiones y conflictos.

Conclusiones y perspectivas futuras

La participación del Perú en la Nueva Ruta de la Seda presenta tanto oportunidades como desafíos significativos. Si se gestionan adecuadamente, estas oportunidades podrían impulsar el crecimiento económico y el desarrollo en el país, mientras que los desafíos podrían abordarse con políticas y estrategias adecuadas. Es fundamental que Perú adopte un enfoque cauteloso y equilibrado hacia su participación en la Nueva Ruta de la Seda, maximizando

los beneficios económicos mientras mitiga los riesgos y protege los intereses nacionales y sociales del país.

La guerra comercial entre Estados Unidos y China va a empujar a este último a afianzar sus lazos con sus socios comerciales, no solo con aquellos con los que cuenta con tratados de libre comercio, como Perú, sino que también, y principalmente, con sus socios estratégicos de la Ruta de la Seda del Siglo XXI. El Perú debe aprovechar esta oportunidad para sacar adelante los proyectos de infraestructura que estén directa o indirectamente relacionados con la conectividad del comercio de la "Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI", como puertos, aeropuertos, autopistas, líneas férreas rápidas, minería, agricultura de exportación, conectividad digital 5G e infraestructura logística de soporte a estas actividades.

La prudencia y una evaluación continua de la participación de Perú en la Nueva Ruta de la Seda son cruciales para garantizar un desarrollo sostenible y beneficios duraderos. La capacidad para establecer marcos regulatorios efectivos y mecanismos de gobernanza transparentes determinará, en gran medida, la capacidad del país para capitalizar las oportunidades económicas sin comprometer su autonomía.

El futuro de la conectividad global: A medida que la Nueva Ruta de la Seda avanza, se espera que la conectividad global alcance niveles sin precedentes. La cooperación entre China y América Latina, con Perú desempeñando un papel estratégico, puede contribuir significativamente a la integración económica y al desarrollo regional. Sin embargo, el futuro dependerá de cómo los países gestionen la complejidad de estos proyectos a gran escala.

Desarrollo sostenible y equitativo: La ejecución de proyectos de la magnitud de la Nueva Ruta de la Seda requiere un enfoque holístico. América Latina, al participar activamente, tiene la oportunidad de influir en la dirección de estos proyectos para garantizar un desarrollo sostenible y equitativo. La diversificación de la economía, la protección del medio ambiente y el respeto por los derechos humanos deben ser consideraciones centrales en todas las fases de implementación.

La diplomacia como herramienta estratégica: La cooperación internacional a través de la Nueva Ruta de la Seda también ofrece a los países, incluido Perú, la oportunidad de fortalecer sus lazos diplomáticos. La construcción de puentes económicos puede traducirse en relaciones políticas más sólidas, lo que puede ser fundamental en un escenario geopolítico global en constante cambio.

El camino hacia una colaboración fructífera: El futuro de la colaboración entre China y América Latina en el marco de la Nueva Ruta de la Seda dependerá de la capacidad de ambas partes para construir una asociación basada en la transparencia, la equidad y la sostenibilidad. La creación de mecanismos que permitan la participación activa de las comunidades locales, la evaluación constante de impactos ambientales y sociales, y la promoción de un comercio justo son elementos clave para un camino fructífero.

En última instancia, la Nueva Ruta de la Seda es más que una red de infraestructuras, es un tejido que conecta a naciones y culturas en pos de un desarrollo compartido. El desafío radica en aprovechar sus beneficios sin comprometer la integridad de las naciones involucradas. En este viaje hacia una conectividad global, Perú, junto con América Latina, tiene la oportunidad de desempeñar un papel central, influenciando no solo su propio destino, sino contribuyendo al equilibrio y prosperidad del mundo en su conjunto.

Finalmente, la participación de Perú en la Nueva Ruta de la Seda representa una encrucijada estratégica. Si bien ofrece oportunidades económicas significativas, la gestión cuidadosa de los desafíos asociados es esencial. América Latina, en su conjunto, se encuentra en una posición única para aprovechar esta iniciativa como catalizador de desarrollo, siempre y cuando se aborde de manera efectiva la complejidad geopolítica, económica y ambiental que conlleva.

Referencias

1. Bashir, M. F., Ma, B., Qin, Y., & Bashir, M. A. (2021). Evaluation of One Belt One Road publications: a bibliometric and literature review analysis. Environmental Science And Pollution Research, 28(28), 37016-37030. https://doi.org/10.1007/s11356-021-14621-y.
2. Dossier. (2021, 20 diciembre). La “Ruta de la Seda Marítima o Collar de Perlas» Análisis desde la visión clásica de los geopolíticos atlantistas occidentales y los continentalistas euroasiáticos. https://dossiergeopolitico.com/2021/12/18/la-ruta-de-la-seda-maritima-o-collar-de-perlas-analisis-desde-la-vision-clasica-de-los-geopoliticos-atlantistas-occidentales-y-los-continentalistas-euroasiaticos/%7D,%20%20%20%20%20%20howpublished%20=%20%7B/url%7Bhttps://dossiergeopolitico.com/2021/12/18/la-ruta-de-la-seda-maritima-o-collar-de-perlas-analisis-desde-la-vision-clasica-de-los-geopoliticos-atlantistas-occidentales-y-los-continentalistas-euroasiaticos.
3. Huang, Y. (2016). Understanding china’s belt road initiative: Motivation, framework and assessment. China Economic Review, 40, 314-321. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1043951X16300785doi:doi:https://doi.org/10.1016/j.chieco.2016.07.007