

GRANDES POTENCIAS Y REFUNDACIÓN DE REGIONES. UNA APROXIMACIÓN A LA CONECTIVIDAD EN ASIA Y AMÉRICA LATINA

GREAT POWERS AND REFOUNDATION OF REGIONS. AN APPROACH TO
CONNECTIVITY IN ASIA AND LATIN AMERICA

*Javier Alcalde Cardoza**

RESUMEN

El artículo explora principalmente el rol de Estados Unidos, China y Rusia en la transformación de espacios regionales a partir del análisis de proyectos de conectividad tales como la Iniciativa de la Franja y de la Ruta (BRI), la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) y el Proyecto Mesoamérica (2009). Dichas iniciativas implican megaproyectos de infraestructura que tienen importantes repercusiones en la construcción de un nuevo orden internacional y nuevos órdenes regionales. En este contexto, el análisis identifica los intereses políticos, económicos y de seguridad que las tres grandes potencias se disputan en los proyectos de infraestructura impulsados en Asia y América Latina. Además, el artículo examina las interacciones de cooperación y

* PhD en Asuntos Internacionales por la Universidad de Virginia. Profesor Principal de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Coordinador del Grupo de Investigación sobre el Orden Internacional y Ordenes Regionales (GIOR). Miembro Asociado de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional.

Esta investigación ha sido financiada por la PUCP.

conflicto que se desarrollan en torno a los proyectos de infraestructura, entre las que se destacan la de Rusia y China en Asia. Desde una perspectiva histórica, el análisis postula que las grandes potencias utilizan el desarrollo de infraestructura transfronteriza como un instrumento formidable para refundar regiones.

ABSTRACT

This paper explores mainly the role of the United States, China and Russia in the transformation of regional spaces analyzing connectivity projects such as the Belt and Road Initiative (BRI), the Initiative to the Integration of the South American Regional Infrastructure (IIRSA) and the Mesoamerica Project (2009). These initiatives are megaprojects of infrastructure that have important repercussions in the building of a new international order and new regional orders. In this context, the analysis identifies the political, economic and security interests of the three great powers within infrastructure projects developed in Latin America and Asia. In addition, the paper studies the interactions of great powers around the connectivity initiatives, remarking the case of Russia and China in Asia. From a historical perspective, the analysis suggests that the development of cross-border infrastructure is used by great powers as a formidable instrument to redefine regions.

Palabras clave: Conectividad, Infraestructura, Regiones, Rusia, China, Estados Unidos, Incitativa de la Franja de la Ruta, IIRSA.

Keywords: Connectivity, Infrastructure, Regions, Russia, China, United States, Belt and Road Initiative, IIRSA.

- - -

INTRODUCCIÓN. CONECTIVIDAD Y REGIONES

La conectividad, esto es el desarrollo de infraestructuras transfronterizas capaces de estimular procesos de integración regional, se ha convertido en un tema central de planeamiento y acción en el mundo, promovido por actores internacionales como el G20 y el Banco Mundial y, de manera individual o en grupos más pequeños, por grandes potencias como Estados Unidos, China y Rusia y otras potencias mayores tales como India, Japón y Brasil¹ (Alexander, Bedoya, & Suárez, 2014).

Tal como ha sucedido históricamente con el papel de las vías de comunicación en la formación o consolidación de estados-nación, hoy en día se busca fortalecer la formación de regiones a partir de megaproyectos de infraestructuras de transporte, comunicaciones y energía, así como de actividades complementarias de facilitación de comercio. A las conexiones de infraestructura se espera que sigan nuevas corrientes de comercio, capitales y personas, así como la adopción de estándares comunes que encaucen estos flujos.

En este trabajo exploramos principalmente el rol de tres grandes potencias, Estados Unidos, China y Rusia², en conexión con iniciativas de conectividad en Asia y América Latina, especialmente la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), el Proyecto Mesoamérica y la Iniciativa de la Franja de la Ruta (BRI), intentando conseguir que favorezcan sus intereses económicos y de seguridad así como su posicionamiento en los procesos de formación de un nuevo orden internacional.

¹ Utilizamos el término potencias mayores para referirnos, de manera general, a las grandes potencias, potencias intermedias y a aquellas que se ubican entre estas dos categorías.

² Consideramos a Rusia, en principio, como una tercera gran potencia, por su capacidad militar, poder y potencial económico y por su extraordinaria voluntad y clara estrategia de afirmación y proyección internacional. Se halla ostensiblemente por debajo de EE.UU. y China y podemos decir que no se trata de una gran potencia consolidada, por sus limitaciones en cuanto a capacidad económica.

Nuestro primer hallazgo es que el potencial de la conectividad no se limita a cohesionar regiones ya existentes, sino que se revela como un formidable instrumento capaz de refundar, es decir, ampliar y redefinir regiones o establecer nuevas regiones. Las redes de infraestructura y los estándares comunes se pueden convertir así en la base de nuevos órdenes regionales.

En efecto, podemos partir de la idea de una región como un conjunto de Estados ligados por una relación geográfica y un grado de interdependencia mutua. Es plausible que un proyecto conjunto que busque aumentar la interdependencia coadyuve también al surgimiento de otros rasgos de región, tales como intereses comunes y problemas similares de los Estados.

En los casos que estudiamos en Asia y América Latina, los proyectos de infraestructura podrían verse como componentes centrales de procesos de *transregionalismo*, noción que entendemos como el fomento de la cooperación y coordinación por Estados de dos o más regiones contiguas con el objetivo de aumentar su interdependencia.

Un segundo hallazgo de este trabajo, de carácter más tentativo, es que la formación y modificación de regiones podría verse como una capacidad distintiva de una gran potencia consolidada, tomando en cuenta (1) la capacidad mostrada por Estados Unidos de hacer prevalecer sus intereses en el diseño de la conectividad en América Latina (privilegiar la conexión Norte-Sur sobre la conectividad interna de Sudamérica) y, sobre todo, (2) los auspiciosos comienzos y perspectivas de la iniciativa china de la Franja y la Ruta (BRI) en Asia.

En contraste con el hallazgo anterior, podemos mencionar las dificultades que encuentra Rusia (una gran potencia que tiene aún por consolidar su capacidad productiva), debido a sus restricciones económicas, en el propósito de emprender individualmente la refundación de un espacio euroasiático, en el que últimamente se ha inclinado por asociarse con la iniciativa china de la Franja y la Ruta; así también, el fracaso de Brasil (un aspirante a gran potencia), el cual encuentra resistencias a su liderazgo a nivel interno y regional en la marcha de un proyecto de integración de Sudamérica que reposaba en buena medida en la construcción de infraestructuras de transporte y energía.

Encontramos que estos proyectos de conectividad se vinculan de manera explícita (casos de IIRSA con UNASUR, y la BRI con la Unión Económica Euroasiática) o implícita (caso del Proyecto Mesoamérica con el designio del ALCA) con esquemas de integración regional.

Es importante señalar que este artículo no pretende profundizar en el desarrollo y la problemática de los mencionados esquemas de integración. En este sentido, tampoco discutimos los temas de la hegemonía y el orden, a nivel mundial y regional, los cuales hemos abordado en anteriores trabajos³. Simplemente, subrayamos e intentamos ilustrar nuestro parecer de que uno de los componentes principales de un orden internacional lo constituye la definición de grandes espacios mundiales y de las esferas de influencia de las potencias mayores⁴.

Examinamos, en primer lugar, la evolución de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) y la no participación de EE.UU. en ella debido al fracaso del proyecto de Área de Libre de Comercio de las Américas (ALCA), al cual estaba originalmente conectada. Señalamos las dificultades de la IIRSA, atribuibles a discrepancias entre los Estados Miembros y a cuestionamientos al papel de Brasil. También hacemos notar la existencia de un desacuerdo de carácter más amplio con el sentido de la integración suramericana de la UNASUR por parte de varios Estados Miembros y EE.UU.

Revisamos luego el Proyecto Mesoamérica (2009), el cual, junto con la Alianza del Pacífico, plantean una modificación al diseño original de la integración sudamericana, reincorporando a México en la parte económica e incluyendo el tramo desde México hasta la frontera con Colombia en la parte vial.

El Proyecto Mesoamérica continúa el Plan Puebla Panamá y busca construir infraestructuras que unirán el área del NAFTA⁵ con la Región Andina desarrollando una región marcadamente deficitaria en el rubro. Asignando

³ Tales como El difícil avance de Brasil hacia una hegemonía sudamericana. PUCP, 2011 y Las Potencias del Cambio. Rusia, India y China en la transformación del orden internacional (capit. 1). PUCP-IDEI, 2017

⁴ Alcalde, Las potencias del cambio. PUCP-IDEI, 2017, p. 19.

⁵ NAFTA o TLCAN, el área de libre comercio de América del Norte, compuesta por

un rol importante al BID, impulsa de manera parcial el cumplimiento de la meta de la integración panamericana (frustrada por el rechazo del ALCA en 2005) al plantear una conectividad desde Canadá hasta Colombia.

Pasando al Asia, encontramos inicialmente un primer proyecto estadounidense, La Nueva Ruta de la Seda (2014), centrada en Afganistán, que intenta conectar económicamente a este con los países del Asia Central y con los mercados de Pakistán y la India. Este proyecto ha quedado en suspenso por la inestabilidad de Afganistán.

En el Asia Central propiamente, destaca el papel de Rusia, la cual, todavía dominante en la región, maneja desde la era soviética un sistema de gasoductos que persigue controlar la producción de hidrocarburos. Además, existe a nivel multilateral una presencia conjunta de Rusia y China liderando un ente regional de seguridad y cooperación, la Organización de Cooperación de Shanghái. Por otro lado, el proyecto geopolítico ruso de Eurasia está representado por la Unión Económica Euroasiática (2015) a la cual pertenecen Kazajstán y Kirguistán. Sin embargo, el pujante avance económico de China ha producido un trascendente cambio en la región. Rusia con la Unión Económica Euroasiática han optado por plegarse a la Iniciativa china de la Franja y la Ruta, la cual desde el Asia Central se proyecta hasta Europa.

Es en la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI) donde puede apreciarse más claramente el potencial refundador de regiones de la conectividad. Más de 65 países se han asociado con este mega proyecto que en sus versiones terrestre (Franja) y marítima (Ruta) abarca desde el litoral chino hasta el Atlántico europeo conectando Asia del Este, el Sudeste Asiático, el Sur de Asia, Asia Central, el Medio Oriente, África Oriental, Europa del Este y Europa Occidental.

El sistema integrado de transporte, energía e infraestructura digital que anticipa la BRI está encaminado a desarrollar núcleos industriales y espacios de libre comercio en una vasta área que contiene tanto polos de avanzado crecimiento como extensas zonas subdesarrolladas, lo mismo que

economías con dotaciones complementarias de recursos. Por ello, parecería llamado a conducir a una significativa redefinición de regiones en Asia, Europa, el Medio Oriente y África.

Por otro lado, los progresos de China en la Ruta Marítima de la Seda han dado origen a la denominación de un nuevo espacio geopolítico, el espacio Indo-Pacífico, entre el litoral Pacífico de la China y las costas africanas del Océano Índico. Este es un espacio claramente disputado, donde Estados Unidos, Australia, Japón e India unen esfuerzos por evitar que se produzca un dominio chino.

1. ESTADOS UNIDOS Y LA INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA (IIRSA)

Un gran proyecto de desarrollo de infraestructura para América del Sur (la IIRSA), dedicada a transporte, energía y comunicaciones, ha estado ligado al proceso de integración regional desde los años 1990. La IIRSA se basa originalmente en dos estudios financiados por entidades financieras y empresas multinacionales⁶.

La adopción formal y prosecución de la Iniciativa se vieron debilitados por las tensiones y desencuentros entre las propuestas de integración panamericana (el ALCA, promovido por EE.UU.), de carácter neoliberal y la propuesta suramericana (la UNASUR, liderada por Brasil), más centrada en intereses políticos y nacionales y tomando distancia de Estados Unidos y México.

En efecto, la nueva idea de una IIRSA, en la Cumbre de las Américas de 1994, estuvo vinculada al regionalismo abierto, a la mejora de la competitividad de las empresas y a las discusiones de creación del Área de Libre Comercio (ALCA), de factura neoliberal y norteamericana.

⁶ Sustainable development and integration of South America de E. Batista da Silva (1996) y Estudo sobre Eixos Nacionais de Integracao e Desenvolvimento (1997).

Sin embargo, en la Cumbre Suramericana de Brasilia (2000) que lanzó el proceso de integración de esta región, con un corte más bien neodesarrollista, se produjo la incorporación de la IIRSA, como resultado del énfasis dado a la integración física (Suramérica era vista como un continente “hueco”, ocupado mayormente en los bordes).

La integración física aparecía como un prerequisito para la integración regional, que se encargaría de eliminar las barreras materiales para la circulación de nuevos flujos de comercio e inversión.

El plan de acción fue encargado al Banco Interamericano de Desarrollo, que había estado trabajando el tema desde los años 90. Los países sudamericanos sumaron así a su intento de integración autonomista una estrategia de interconexión diseñada, como hemos visto, según los intereses del capital internacional.

Pocos años después, la propuesta de integración del ALCA, liderada por Estados Unidos, tras topar con críticas y tropiezos, sufrió un revés terminal en la reunión de Mar del Plata (2005), frente a una fuerte oposición protagonizada principalmente por los países del MERCOSUR y Venezuela.

Quedó triunfante la vía autonomista de la integración sudamericana. Esta, en la Declaración del Cuzco (2004), anticipaba la construcción de redes regionales de transporte, energía y telecomunicaciones, en gran medida a través de la IIRSA.

En la práctica, sin embargo, en el funcionamiento de este último componente, la selección y administración de proyectos acusaba una fuerte influencia del BID, a través de la parte técnica, que a su vez respondía a intereses y perspectivas neoliberales relacionados con el Consenso de Washington.

De esta forma, mientras que la integración de Sudamérica transitaba, en general, por una ruta de mayor autonomía respecto del Norte y aplicaba criterios que atemperaban el libre mercado, la integración física se desenvolvía mayormente de acuerdo con los criterios de Washington reflejados principalmente por el BID, al que se sumaban la CAF (Banco de Desarrollo de América Latina) y el FONDEPLATA.

En el campo de la energía, que al final se desarrolla por una vía distinta a la IIRSA, se crea el Consejo Energético de Sudamérica (2007) y se le encarga proponer un tratado energético integral llamado a cubrir las necesidades de la región.

Los avances en este campo, con ambiciosos proyectos como el de un Anillo Energético Sudamericano y el Gasoducto del Sur (de Venezuela a Brasil y Argentina), se tornaron problemáticos debido a recelos y fricciones entre los miembros particularmente con relación al papel de Venezuela.

Caracas había adoptado una postura un tanto antagónica y controvertida frente a Washington (especialmente después del fallido golpe de Estado contra Chávez en 2002) al promover la creación de esquemas contra-hegemónicos como la Alianza Bolivariana de los Pueblos de América (ALBA, 2004) y Petrocaribe (2005).

No se hicieron esperar las críticas de los Estados Miembros, encabezados por Venezuela, Ecuador y Bolivia, al sesgo neoliberal de la IIRSA, en particular aspectos como el acento dado a la construcción de corredores de exportación y el predominio de criterios financieros en la selección de proyectos de infraestructura.

Atendiendo a este malestar, la UNASUR acordó crear en 2009 el Consejo de Infraestructura y Planeación (COSIPLAN) y en éste dio un mayor protagonismo a los Estados miembros, relegando al BID y a los otros entes financieros al rol de asistencia técnica.

El manejo de la IIRSA pasó a este Consejo en 2011. A partir de entonces, hubo una redefinición de la IIRSA, un sustancial trabajo en la formulación de proyectos, incluyendo criterios sociales y ambientales y una expansión de la cartera de proyectos.

La IIRSA consiste en 9 Ejes de Integración y Desarrollo, entre los cuales destacan, por la cantidad de población involucrada, el Eje MERCOSUR-Chile (140 millones), el Eje Andino (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Chile) (100 millones) y el Eje Interoceánico Central (Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú) (92 millones).

Por la inversión recibida hasta el 2015 los primeros han sido el Eje MERCOSUR-Chile (\$ 54,600 millones), el Eje Perú-Brasil-Bolivia (\$32,000 millones) y el Eje del Amazonas (\$25,000 millones).

Al 2015, de una cartera de 579 proyectos con un valor de \$163,000 millones, había 106 proyectos concluidos con una inversión de \$ 20,000 millones y 179 proyectos en ejecución y una inversión de \$73,000 millones (la mitad de proyectos concluidos o en ejecución y cerca del 60% de la inversión prevista) (CETIF, 2015; Zibechi, 2015).

Pese a la redefinición de la IIRSA, sus obras han causado resistencia de pobladores y grupos ambientalistas y se han producido críticas de que el diseño y la implementación de la Iniciativa han favorecido desproporcionadamente los intereses de Brasil y de empresas brasileñas (tendiendo a crear un cuadro “centro-periferia” en la región). También se ha criticado que su diseño no privilegia propiamente la integración suramericana (la generación de producciones complementarias), sino la exportación de productos primarios fuera de la región, como fue particularmente durante la bonanza de las *commodities* hasta 2011.

Se ha destacado el rol del financiamiento del BNDES y sobre todo los beneficios de las constructoras brasileñas, sugiriendo una situación de doble subordinación de los países sudamericanos al Brasil y a las empresas multinacionales y el mercado global. Se ha afirmado, desde el punto de vista político, que Brasil se afincaba en Suramérica y aceptaba la hegemonía de Estados Unidos en América Central y el Caribe (La Nación 2010, Zibechi 2015).

En realidad, la centralidad y las dimensiones del territorio de Brasil en Sudamérica y la potencia de su capital y empresariado hacían difícil que no fuera este Estado el que recibiera los mayores beneficios de la articulación y ocupación económica del espacio sudamericano. También era de esperar, a menos que se diera una regulación proteccionista del nuevo espacio, que este sería aprovechado en buena medida por grandes empresas multinacionales.

Hay que señalar que Estados Unidos perdió inicialmente protagonismo en el intento de construir una infraestructura sudamericana al ver rechazado su proyecto de integración hemisférica (ALCA) al que aquel estaba asociado.

De esta manera, no llegó a tener un papel importante en la promoción y el financiamiento del esquema.

Posteriormente, el desplazamiento que sufrió el BID de un rol central en los proyectos de integración física suramericanos pareció disminuir aún más la influencia y el interés de Washington por la integración y la infraestructura suramericana.

EE.UU. pareció tener en los años 1990 un interés primordialmente económico por la integración regional y una rivalidad sobre todo comercial con Brasil y el MERCOSUR por el mercado sudamericano. A comienzos del siglo XXI fue adquiriendo un interés político por el proceso sudamericano, debido a que su hegemonía hemisférica se veía amenazada por el antagonismo venezolano, el protagonismo internacional del presidente Lula (entonces asociado con los BRICS) y las ganancias de Brasil con la integración.

Finalmente, al mismo tiempo que cobraba fuerza un nuevo esquema neoliberal de integración en América Latina, la Alianza del Pacífico (2011) (que incorpora a México y privilegia la relación con EE.UU.), el interés de Washington por la integración suramericana dirigida por UNASUR se volvió francamente negativo y devino en una actitud más o menos antagonística hacia ella y hacia los regímenes que la impulsaban (especialmente Brasil, Argentina, Venezuela y Bolivia).

La UNASUR colapsó en 2018 por el retiro de varios miembros y junto con ella sufrió un traspie la IIRSA. Brasil, por su parte viene padeciendo una crisis política inhabilitante desde 2016 (destitución de la presidenta Dilma Rouseff) y Venezuela se encuentra al borde de la guerra civil.

2. EL PROYECTO MESOAMÉRICA

En 2001, el presidente Fox de México lanzó la iniciativa del Plan Puebla Panamá (PPP) con el fin de avanzar la integración de Mesoamérica (desde el Sur de México hasta Panamá) y con base en un número de proyectos en los campos de infraestructura, desarrollo y facilitación comercial, se buscaba cerrar la brecha de desarrollo e infraestructura existente en este

espacio, entre el área del NAFTA y Suramérica, como un paso hacia el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA) patrocinado por EE.UU. A cargo de la Iniciativa estaban una Comisión Ejecutiva intergubernamental y un Grupo Técnico, donde figuraban, como en el caso de la IIRSA, el BID y la CAF.

El Plan Puebla Panamá se transformó en 2009 en el Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, incorporando a Colombia como nuevo participante. Contaba con dos ejes centrales, de integración productiva y competitividad, y de Desarrollo Humano. Su propósito era unir a México con la Región Andina, facilitando el comercio, para lo cual enfatizaba el transporte y la energía.

No es difícil pensar que el Proyecto Mesoamérica perseguía, en gran medida y ante el impasse que había experimentado en 2005 el proyecto hemisférico del ALCA, impulsar de manera parcial la meta de la integración panamericana en el tramo desde Canadá hasta Colombia.

Al mismo tiempo, proyectaba el NAFTA hacia el Canal de Panamá (a través de un Corredor del Pacífico). Era una vía llamada a asegurar que las mercancías de EE.UU. fluyan a Mesoamérica y la Región Andina y que las materias primas y manufacturas de estas regiones transiten en sentido contrario, acercándolas también (por el Canal de Panamá) a la demanda asiática.

Podemos apreciar que la cercanía del Proyecto Mesoamérica con la Alianza del Pacífico no se da solamente en el tiempo (2009 y 2011). Significativamente, el Proyecto Mesoamérica, iniciado en el norte, agrega a Colombia a la iniciativa, mientras que la Alianza del Pacífico, originada en Suramérica, incorpora a México al proceso. Ambos esquemas apuntan a estrechar la conexión de Estados Unidos con los países del Pacífico sudamericano (especialmente Colombia), formalmente comprometidos con un modelo neoliberal de crecimiento y de exportación orientado al gran vecino y al Asia (Ardila, 2015).

El interés de Washington por lograr una conectividad panamericana, sin embargo, no parece alcanzar por el momento la fuerza suficiente para impulsar la culminación del proyecto en el Darién.

3. LA NUEVA RUTA DE LA SEDA DE EE.UU. EN ASIA CENTRAL

Ubicados en el corazón de Eurasia y colindantes con China y Rusia, así como con Irán, Afganistán y Pakistán (que podrían considerarse como los mayores desafíos de la política exterior norteamericana) los cinco Estados del Asia Central (Kazajstán, Turkmenistán, Uzbekistán, Kirguistán y Tayikistán) constituyen una nueva y disputada región (desde la disolución de la URSS) que encierra una apreciable importancia para Washington.

Apuntando a desarrollar lazos económicos y de seguridad con estos países, EE.UU. encuentra un activo contrapeso individual de Rusia y China en su propósito, así como de la Organización de Cooperación de Shanghái (2001), liderada por estas dos potencias, que trabaja exitosamente en mecanismos colectivos de seguridad del Asia Central.

Con el fin de contribuir a la estabilidad de la región en la perspectiva de sus intereses en el período posterior al previsto retiro de las tropas norteamericanas de Afganistán (2014), la Secretaria de Estado de EE.UU., Hillary Clinton, anunció en 2011 la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda (dos años antes que la iniciativa homónima china, aunque con un alcance más limitado).

La idea era integrar los países del Asia Central con Afganistán a través de la liberalización del comercio y la construcción de infraestructuras y, eventualmente, colocar a este último país en un ventajoso rol de intermediario en el comercio de una Asia Central, rica en energía y recursos naturales, con los grandes mercados de India y Pakistán. El centro de interés estaba claramente en Afganistán.

Se estima que Estados Unidos invirtió en infraestructura en Afganistán, en los años previos a la Iniciativa, más de dos mil millones de dólares. Por otra parte, los dos proyectos centrales de la Iniciativa eran una red hidroeléctrica (CASA-1000) que se originaría en Kirguistán y Tayikistán y un gasoducto (TAPI) que llevaría el gas natural de Turkmenistán a Afganistán, Pakistán e India.

Sin embargo, la situación de inseguridad prevaleciente en Afganistán se encargó pronto de frustrar el avance de la Nueva Ruta de la Seda norteamericana. El Banco Asiático de Desarrollo, que iba a asumir 40% del financiamiento, dio marcha atrás en junio 2013. Por la misma razón, los avances del gasoducto quedaron paralizados (Kuchins, Mankoff, Kourmanova, & Backes, 2015).

4. RUSIA EN ASIA CENTRAL. EL CONTROL DEL GAS Y LA UNIÓN ECONÓMICA EUROASIÁTICA

Los cinco países del Asia Central, todos muy vinculados a Rusia, muestran distintos grados de importancia para Moscú, mayormente en proporción inversa a su grado de dependencia del Kremlin.

Kazajstán, que es la próspera potencia regional y con vínculos con varias potencias, es el más cercano socio de Rusia. En un segundo plano está Uzbekistán, el Estado más poblado de la región; miembro de la OCS y con buenas relaciones con China, pero también con Estados Unidos. En un nivel similar de importancia para Rusia está Turkmenistán, que dependía de las exportaciones de gas a ella hasta la construcción de un gasoducto a China.

Finalmente, Kirguistán y Tajikistán son menos importantes para Rusia, por la dependencia que ya las liga a ella. En Kirguistán hay grandes proyectos rusos de infraestructura y una significativa asistencia y presencia militar de Moscú. Tajikistán, el Estado más pobre de la región, limita con Afganistán, con la consiguiente cuota de vulnerabilidad e inestabilidad. Tiene una sustancial presencia militar rusa y depende de la ayuda económica y las remesas de sus trabajadores en Rusia (Lo, 2015).

En el plano regional, existe el Sistema de Gasoductos del Asia Central (construido en la era soviética, entre 1960 y 1988), que se extiende desde Turkmenistán hacia Uzbekistán y Kazajstán y llega hasta Rusia. Con este sistema, Moscú, operando a través de Gazprom y sus homólogas de los otros tres países, ha controlado tradicionalmente la exportación de hidrocarburos del Asia Central con el objeto de proteger su propia posición en el mercado.

En este sentido, en el seno de la Organización de Cooperación de Shanghái (de la que son miembros todos los países de la región menos Turkmenistán), se priorizó en 2005 la realización de proyectos conjuntos de energía y Rusia planteó en los años siguientes la creación de un “Club de Energía”.

Sin embargo, en los últimos años, tal como veremos, China ha comenzado a debilitar el control ruso del gas mediante la construcción de gasoductos hacia su territorio.

Con mucho mayor proyección y sobre la base del concepto de *Eurasia* como un bloque civilizatorio que sintetiza principios europeos y asiáticos y apunta a un mundo multipolar, Rusia lidera un movimiento de integración en todo el espacio pos-soviético que adquirió fuerza con la propuesta de una Unión Euroasiática (2005).

Vinieron luego los esquemas de Unión Aduanera (2010) y de un Espacio Económico Único (2012), el cual se perfecciona como Unión Económica Euroasiática (2015), inspirada en la Unión Europea.

Son miembros de este esquema Rusia, Bielorrusia, Armenia, Kazajstán y Kirguistán; constituyen una unión aduanera y se proponen llegar a la libre circulación de bienes, servicios, mano de obra y capitales y eventualmente avanzar hacia una moneda común. Es de destacar que los tres miembros originales, Rusia, Bielorrusia y Kazajstán, han llegado a establecer un mercado común en los sectores de petróleo, gas y electricidad (Mostafa & Mahmood, 2018).

En los últimos años, China ha ingresado con fuerza en el Asia Central, al mismo tiempo que las sanciones occidentales por la intervención en Ucrania han afectado a las inversiones rusas. Se ha convertido en el primer socio de la región en comercio e inversiones.

En el terreno de la energía, Beijing ha construido un oleoducto desde Kazajstán y, como ya mencionamos, un gasoducto desde Turkmenistán, haciendo llegar la energía a su territorio. En 2013, suscribió acuerdos con Uzbekistán, Tajikistán y Kirguistán para construir la línea D del gasoducto Asia Central-China (Kynge & Farchy, 2016).

Podemos decir que, en este nuevo panorama, Rusia ya no dicta los términos del comercio de gas centro-asiático, pero es todavía una potencia clave en la determinación de la política de la energía en la región (Aminjonov, 2017).

Por el momento un importante obstáculo para los avances económicos de China en el Asia Central lo constituye la Unión Económica Euroasiática, con un Arancel Externo Común (modelado en el arancel ruso) que impone altos gravámenes a las importaciones de Kazajstán y Kirguistán (Maçães, 2019, pp. 188–191). Por otro lado, no se puede soslayar el hecho que Rusia sigue siendo la potencia militar dominante en Asia Central.

5. LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA DE CHINA

La *Iniciativa de la Franja y la Ruta* (*Belt and Road Initiative, BRI*) puede considerarse, desde el punto de vista económico, una instancia decisiva en la política china de proyectar sus inversiones al mundo (*going out*) que se inicia en 2001 (Alcalde Cardoza, 2017, p. 128).

De mayor importancia en lo político, la BRI representa el componente central de la *Estrategia de la Nueva Era* (2012) del presidente Xi Jinping, encaminada a competir con EE.UU. y alcanzar un liderazgo internacional. Según Bruno Macaes (ex Ministro de Portugal para Europa) constituye un verdadero plan de construcción de un nuevo orden internacional reemplazando al orden norteamericano (Maçães, 2018, p. 5).

En este sentido, la BRI también podría verse como una inteligente respuesta al *Pivot to Asia*, política impulsada por EE.UU. desde 2011, intentando contener el ascenso chino por el Asia Pacífico. Significativamente, la BRI sería completada en 2049, centenario de la Revolución Comunista China.

Xi lanza la Iniciativa en 2013, denominándola entonces la *Franja Económica de la Ruta de la Seda*, destinada a cubrir una masa geográfica que va de Asia a Europa y contiene dos tercios de la población mundial y del producto global y cuyo comercio representa más del doble del comercio trasatlántico.

La visión es la de un sistema interconectado de transporte, energía e infraestructura digital que persigue desarrollar núcleos industriales y zonas de libre comercio y finalmente un gran corredor económico desde Shanghái hasta Lisboa (Maçães, 2018, pp. 3-5,11). Con la BRI, China obtendría una posición central en un vasto número de redes de producción y abastecimiento global y conseguiría la adopción de sus estándares en ellas. Aseguraría, en particular, el abastecimiento de energía a su territorio, a través de vías de suministro alternativas. Mejoraría asimismo críticamente el acceso de los bienes chinos al gran mercado europeo. El Banco Mundial considera que el funcionamiento de la BRI aumentará el crecimiento del producto global en 3% (Dwivedi, 2019).

La Iniciativa consta de seis Corredores Económicos (la Franja) y tres rutas marítimas (la Ruta) que también son conocidas como la *Ruta Marítima de la Seda*. Abarca alrededor de 65 países de Asia, África y Europa, que son mayormente ricos en recursos naturales y a la vez exhiben un severo déficit de infraestructuras. La BRI funciona como un gran marco para que China fortalezca la cooperación bilateral y multilateral con los países miembros.

La Franja conectará el Noroeste y el Noreste de China con Europa y el Mar Báltico, a través del Asia Central y Rusia, mediante dos Corredores: el del Puente Terrestre de Eurasia (1) y el China-Mongolia-Rusia (2). Unirá también el Noroeste de China con el Golfo Pérsico y el Mar Mediterráneo mediante el Corredor China-Asia Central-Asia Occidental (3), donde Irán tendrá una posición clave. El Suroeste de China se unirá con el litoral del Océano Índico a través de la península de Indochina mediante el Corredor China-Indochina (4). Además, la Franja contará con dos Corredores Económicos posteriormente adscritos a ella: el Corredor Económico China-Pakistán (5) (fuertemente cuestionado por India) y el Corredor Económico Bangladés-China-India-Myanmar (6) (Macaes 2018, 51-52).

Mapa N°1. Rutas del BRI planeadas en el año 2016



Fuente: *The Economist* (2016).

La Ruta Marítima de la Seda, por su parte, tendrá tres ramales o “Pasajes Económicos Azules” (de acuerdo con su versión de 2017). El primero unirá a China con el Océano Índico, el África y el Mar Mediterráneo, en conexión con los mencionados corredores China-Indochina, China-Pakistán y Bangladés-China-India-Myanmar. El segundo conectará el Mar del Sur de la China con Oceanía y el Pacífico Sur. Un tercer pasaje, todavía menos definido, llevará de China a Europa a través del Océano Ártico (Maçães, 2018, p. 62). Los dos primeros ramales de la Ruta Marítima, cruzarán un nuevo espacio geopolítico intensamente disputado que ha sido denominado Indo-Pacífico⁷, mientras que la viabilidad del tercero implica una sustancial cooperación con Rusia.

⁷ El designio de evitar que China llegue a dominar el área Indo-Pacífico, espacio marítimo entre su litoral Pacífico y las costas africanas del Océano Índico, ha movilizado a Estados Unidos, Australia, Japón e India y ha motivado que los dos últimos hayan lanzado un esquema rival a la Ruta Marítima de la Seda, el Corredor de Crecimiento Asia-África (2016).

La iniciativa china se produce en un periodo en que los organismos de financiamiento multilateral han dejado de lado la construcción de infraestructura física. Esta oportunidad se conjuga con una importante capacidad ociosa en la producción china (por ejemplo, en acero y cemento), la cual podría ocuparse con la infraestructura de la BRI.

La BRI beneficiaría también a provincias relativamente atrasadas del Oeste chino, como Sinkiang, conectándolas productivamente con el Asia Central y Europa. En este sentido, los sistemas de transporte terrestre de la Franja, perseguirían asimismo captar una creciente proporción del comercio que ahora se desplaza por vía marítima entre China y Europa.

La inversión en infraestructura, por otro lado, podría representar una alternativa más rentable para los capitales chinos que la inversión en títulos valores estadounidenses, así como un considerable mercado para las empresas chinas. Cabe señalar que 42 de los países que cubre la BRI están considerados por debajo del *grado de inversión* o no aparecen en la nómina de Estados de Moody's y por lo tanto no son destinos frecuentes del capital internacional (Sajjanhar, 2017).

En el continente europeo. China ya sostiene un foro de negociación “16+1” con los países de Europa Central y del Este, proporcionándoles financiamiento para infraestructura. Italia, tercera potencia de la UE y miembro del G7, ha suscrito un memorándum de entendimiento (2019) para participar en la BRI.

El Fondo de la Ruta de la Seda (SRF) fue creado en 2014 con un capital de 40 mil millones de dólares. El Banco Asiático de Inversión en Infraestructura, establecido el 2015 con un capital de 100 mil millones, considera los proyectos de la BRI como una de sus prioridades. La Iniciativa también goza de acceso prioritario a los 900 mil millones del Banco de Desarrollo de China.

La primera fase de la BRI terminará en 2021; se estima que entre 2014 y 2018 China ha invertido 34 mil millones de dólares en la Franja y la Ruta, en proyectos de carreteras, ferrovías, puertos y ductos de energía (Stratfor, 2018).

La BRI ha visto surgir recientemente lo que parece ser un frente de competencia para la Ruta Marítima. India y Japón lanzaron en 2016 el gran proyecto de un Corredor de Crecimiento Asia-África. Con él se intenta desarrollar la inversión y los intercambios entre Japón, el Sudeste Asiático y el Sur de Asia con el África.

Además del acento en India y Japón, el Corredor tiene como objetivo el Sudeste Asiático (donde Japón compite con China), financiando proyectos de infraestructura en los países menos desarrollados y buscando atraer por esa vía la proyección de las potencias emergentes de la región hacia el África. La iniciativa va más allá de lo económico, pues aspira a construir un espacio Indo-Pacífico libre, abierto y próspero, haciendo inequívoca alusión a la contención del avance de la China (Panda, 2017).

6. RUSIA Y LA BRI: DE LA SUSPICACIA A LA COLABORACIÓN

El lanzamiento de la BRI en 2013 encuentra a Rusia en pleno avance de su proyecto de integración de Eurasia, transitando del Espacio Económico Único a la conformación de la Unión Económica Euroasiática.

Moscú halla repentinamente que el espacio de su gran proyecto geopolítico se convierte en el escenario de un mega esquema de conectividad patrocinado por la nueva superpotencia financiera del mundo y que el designio chino ya está realizando avances en el Asia Central, en detrimento de la infraestructura controlada por Moscú.

Rusia, sin embargo, supera su actitud inicial de suspicacia hacia el proyecto chino en 2014, cuando, a consecuencia de sus acciones en Ucrania, queda sujeta a fuertes sanciones económicas de Estados Unidos y la Unión Europea. En un nuevo contexto adverso, Moscú intenta fortalecer la cooperación con Beijing en varios frentes, entre los cuales, prominentemente, se presenta la BRI.

De esta manera, en una declaración conjunta en 2015 con Xi Jinping, Putin expresa su apoyo a la BRI así como la intención de cooperar con ella en el marco de la nueva Unión Económica Euroasiática buscando la integración de ambos esquemas.

Tres años más tarde, China y la Unión Económica Euroasiática (UEE) suscriben un acuerdo no preferencial de libre comercio, que, si bien no cancela el Arancel Externo Común para las exportaciones chinas, inicia un proceso de facilitación del comercio que mejora el acceso de Beijing al mercado (Maçães, 2018, p. 58).

Parece ser, a la luz de estos desarrollos, que Rusia ha encontrado que la colaboración con la BRI le brinda algunas importantes ventajas económicas y que los riesgos involucrados son manejables. En este último sentido, es de destacar que Moscú no propone la adhesión de la UEE a la BRI sino simplemente la armonización de estándares entre ambas. Por otro lado, parece haberse dado un acuerdo de que China no socavará la hegemonía militar rusa en el Asia Central (Yujun, Gabuev, Haenle, Bin, & Trenin, 2019).

En cuanto a los beneficios para Rusia, el transporte de bienes desde Sinkiang a Europa a través de los países de la UEE creció 23% en los diez primeros meses de 2018. Esto ha hecho que Moscú y Beijing contemplen proyectos conjuntos de mejora y expansión de las vías de comunicación en la UEE. Al mismo tiempo, Moscú comprueba que la ruta de la BRI a Europa vía Kazajstán y Rusia no compite realmente con la ruta del Ferrocarril Transiberiano. En el rubro de inversiones, se produce la participación de fondos de la BRI en proyectos en el Ártico ruso y en el accionariado de algunas compañías rusas (Yujun et al., 2019).

De manera más amplia, el acercamiento chino-ruso ha traído un programa de cooperación en infraestructura en la UEE, así como inversiones chinas en Siberia y el Lejano Oriente ruso en la producción de bienes para consumo o exportación en China (por ejemplo, soya y madera para fabricar muebles).

Subsistiría, sin embargo, el problema para Rusia de que el acuerdo con China en torno a la BRI y la integración de Eurasia podría verse como una asociación asimétrica y no como un arreglo paritario entre dos grandes potencias.

Una respuesta formal a este problema puede encontrarse en la creación de la Asociación Económica Euroasiática (*Eurasian Economic Partnership*),

realizada por Putin en 2016, después de la Declaración Conjunta con Xi Jinping y a la cual se ha plegado China.

En esta perspectiva, ambas potencias se hallarían en pie de igualdad en la formación de Eurasia, pues así como Rusia y la UEE se han vinculado a la iniciativa BRI de China, esta última ha adherido a la Asociación Económica Euroasiática liderada por Rusia (Wong, 2018).

Según algunos autores (Baqués Quesada, 2018), el eventual progreso hacia un acuerdo sustantivo entre ambas potencias podría incluir cuatro condiciones:

- Kazajstán funcionaría como un estado Tapón entre las esferas de China y Rusia.
- Ambas potencias emprenderían una explotación conjunta de los recursos del Ártico.
- China desarrollaría una explotación debidamente controlada de los recursos de Siberia.
- Beijing y Moscú concertarían un respaldo mutuo en la defensa de sus hegemonías regionales, en el Mar de la China, y en el Cáucaso y parte de Ucrania respectivamente.

7. A MANERA DE CONCLUSIÓN

En América del Sur se adoptó un programa de conectividad, la IIRSA, que se vio obstaculizado por un conflicto entre designios de integración regional de carácter neoliberal de alcance hemisférico, impulsados por EE.UU., y de moderada intervención social y de alcance sudamericano, liderados por Brasil, así como por el recelo entre los Estados Miembros frente a los beneficios que se percibía obtenía Brasil con la Iniciativa.

Por otro lado, Estados Unidos, formalmente desligado de la IIRSA desde el fracaso del ALCA, empujó una iniciativa de infraestructura de menor escala, el Proyecto Mesoamérica, enderezado a conectar el área del NAFTA con Sudamérica, consistente con su designio de integración hemisférica.

Al mismo tiempo, gobiernos sudamericanos cercanos a Washington, en particular Perú y Colombia, plantearon la idea de un nuevo esquema de integración sobre la base de sus acuerdos bilaterales con EE.UU.

Desde la aparición de la Alianza del Pacífico (2011) se fue acentuando en los Estados Miembros de este esquema y en EE.UU. una actitud negativa hacia la integración sudamericana, incluyendo la IIRSA, que solo terminó en 2018 con el colapso de la UNASUR. En el caso de EE.UU., hemos visto que se trataba de una rivalidad económica a la que se sumaron después razones políticas relacionadas con su percepción de amenazas a su hegemonía hemisférica.

El fracaso de la integración sudamericana y las dificultades de la IIRSA ponen en evidencia deficiencias en el liderazgo de Brasil. En primer lugar, no pudo conseguir un fuerte apoyo interno para éste ni asumir algunos costos del proceso de integración que hubieran fortalecido su aceptación en los Estados miembros. En el caso de la IIRSA, podríamos precisar que Brasil careció de una voz que pudiera atenuar discrepancias entre los miembros; no tuvo tampoco el manejo ni la voluntad para lograr, por un lado, una imagen que le fuera más favorable de la distribución de los beneficios del esquema y, por otro lado, una mejor conducta de las empresas constructoras brasileñas en la adjudicación y ejecución de proyectos.

Sin embargo, también debe destacarse un papel confrontacional y duramente crítico hacia UNASUR de órganos de prensa regionales al que se sumaron medios de comunicación y figuras políticas de Perú y Colombia. Especialmente hay que señalar el papel del gobierno norteamericano en la difusión del caso Lava Jato (2014)⁸, escándalo de corrupción que precipitó el lado económico de la crisis brasileña y acentuó el descrédito del gobernante Partido de los Trabajadores; también los contactos de Washington con la oposición durante la campaña para la destitución de la presidenta Rousseff (AmerSur, 2016; Anderson, 2019; Truthdig, 2018).

La cuestionada salida de Rousseff y la asunción de Temer, un político profundamente manchado por la corrupción, acompañado de un Congreso

⁸

En este caso estaba centralmente involucrado Petrobras así como también las principales constructoras brasileñas participantes en los proyectos de la IIRSA.

desprestigiado, sumieron a Brasil en una mayúscula crisis política (que no ha sido completamente superada con la elección del presidente Bolsonaro) la cual lo ha paralizado internamente y ha frenado su impulso internacional. Brasil ha mostrado una debilidad política interna que ha menguado su proyección regional y global.

El resultado de estos hechos es que en las dos primeras décadas del siglo XXI se ha frustrado un intento de integración de América del Sur (diferenciada de América Central y América del Norte), lo cual ha dejado en el limbo un programa de integración física encaminado a perfeccionar una región sudamericana. En cambio, ha habido moderados progresos en la interconexión de América del Sur con América Central y del Norte, un proceso que acerca la materialización del designio de una integración hemisférica y una gran región panamericana favorecido por EE.UU.

Por otro lado, en el Asia Central, Estados Unidos, en un proceso de discreto repliegue, solo alcanzó a idear un plan, ambiciosamente denominado *Nueva Ruta de la Seda*, de interconexión de los ex Estados soviéticos con Afganistán, llamado a asegurar la viabilidad de éste después del repliegue de las tropas norteamericanas; el plan naufragó rápidamente en medio de la agitación del país.

Por su parte, Rusia intentó incorporar la región a su gran proyecto geopolítico de Eurasia, conservando el control de una red de gasoductos soviéticos y extendiendo al Asia Central el esquema de la Unión Económica Euroasiática. Las sanciones económicas occidentales, así como la penetración económica china de la región dificultaron a Rusia el progreso material de sus planes.

El lanzamiento de la iniciativa china de la Franja y la Ruta, de cara a Asia Central, planteó a Rusia un agudo dilema: enfrentarse o colaborar con una superpotencia económica, que competía con ella en su esfera de influencia pero al mismo tiempo le ofrecía posibilidades de financiamiento para sus planes nacionales y regionales.

Rusia negoció política y económicamente con China y optó por la colaboración concibiendo un gran arreglo formal entre la UEE y la BRI que disimula la asimetría de la asociación entre las dos potencias. Con esta

asociación, Rusia parece renunciar a liderar individualmente los procesos de surgimiento de Eurasia.

En este caso, a diferencia de lo que ocurre en Sudamérica, no hallamos, una instancia de prevalencia de los designios de una gran potencia (EE.UU.) sobre los de una ascendente potencia intermedia (Brasil), sino un arreglo inicial entre dos Estados que se comportan como grandes potencias.

Ambas potencias, China y Rusia, poseen distinto calibre económico y demográfico y muestran algunas rencillas y recelos en su relación histórica, pero al asociarse quitan importancia a sus diferencias y privilegian sus intereses políticos convergentes (en el enfrentamiento con EE.UU.) e intereses económicos complementarios (en el desarrollo de Eurasia, sus intercambios y sus recursos).

China, por su mayor peso, alberga la expectativa de prevalecer dentro del arreglo. Rusia, la de ser capaz de mantener un arreglo más o menos equilibrado hasta que los beneficios de éste le permitan mejorar sus capacidades económicas y volverlo más simétrico.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alcalde Cardoza, J. G. (2017). Las potencias del cambio: Rusia, India y China en la transformación del Orden Internacional. Lima, Perú: Instituto de Estudios Internacionales PUCP.

Alexander, N., Bedoya, C., & Suárez, O. (2014). Infraestructura: ¿para la gente o para el lucro? El decisivo papel de una gobernanza democrática y responsable. Recuperado de https://us.boell.org/sites/default/files/infraestructura-web_1.pdf

AmerSur. (2016, junio 16). Entrevista al Profesor Luiz Alberto Moniz Bandeira: El impeachment a Dilma y la implantación de bases de los Estados Unidos en la Argentina. Recuperado el 7 de julio de 2019, de AmerSur website: <https://www.amersur.org/geopolitica/moniz-bandeira-impeachment-brasil-bases-argentina/>

- Aminjonov, F. (2017, abril 12). Russia's Evolving Energy Interests in Central Asia and Afghanistan. Bishkek Project. Recuperado de <https://bishkekproject.com/memos/26>
- Anderson, P. (2019, febrero 7). Bolsonaro's Brazil. London Review of Books, pp. 11–22.
- Ardila, M. (2015). La Alianza del Pacífico y su importancia geoestratégica. *Pensamiento Propio*, 20(42), 243–262.
- Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. (1997). Estudo sobre Eixos Nacionais de Integracao e Desenvolvimento. Seminário Regional Sul.
- Baqués Quesada, J. (2018). La geopolítica del ártico: una nueva pieza en el gran tablero chino. *Revista general de marina*, 274(2), 307–313.
- Batista da Silva, E. (1996). Infrastructure for Sustainable Development and Integration in South America. BSCD Latin America and CAF.
- CETIF. (2015, agosto 19). Situación actual de la cartera de proyectos IIRSA. Recuperado el 7 de julio de 2019, de Centro de Excelencia en Transporte Intermodal y Fluvial website: <http://uce-cetif.blogspot.com/2015/08/situacion-actual-de-la-cartera-de.html>
- Dwivedi, G. G. (2019, mayo 22). Xi's Belt-Road Initiative: Recalibration, Strategic Imperatives [Institute for Defence Studies and Analyses]. Recuperado el 7 de julio de 2019, de <https://idsa.in/idsacomments/xis-belt-road-initiative-g-g-dwivedi-220519>
- Kuchins, A. C., Mankoff, J., Kourmanova, A., & Backes, O. (2015). Central Asia in a Reconnecting Eurasia: Kazakhstan's evolving foreign economic and security interests. Recuperado de <https://www.csis.org/analysis/central-asia-reconnecting-eurasia-kazakhstan>
- Kynge, J., & Farchy, J. (2016, mayo 9). Special report: Belt and Road Initiative. Recuperado el 7 de julio de 2019, de Financial Times website: <https://www.ft.com/content/ee5cf40a-15e5-11e6-9d98-00386a18e39d>
- Lo, B. (2015). Russia and the New World Disorder. Chatham House.

- Maçães, B. (2018). *The dawn of Eurasia: On the trail of the new world order*. Penguin UK.
- Maçães, B. (2019). *Belt and road: A Chinese world order*. Oxford University Press.
- Mostafa, G., & Mahmood, M. (2018). Eurasian Economic Union: Evolution, challenges and possible future directions. *Journal of Eurasian studies*, 9(2), 163–172.
- Panda, J. (2017). The Asia-Africa Growth Corridor: An India-Japan Arch in the Making? *Focus Asia: Perspective & Analysis*, 21. Recuperado de <http://isdp.eu/content/uploads/2017/08/2017-focus-asia-jagannath-panda.pdf>
- Sajjanhar, A. (2017, noviembre 28). China's Belt and Road Initiative: Prospects and Pitfalls. Recuperado el 7 de julio de 2019, de Institute for Defence Studies and Analyses website: https://idsa.in/idsacomments/china-belt-and-road-initiative_asajjanhar_281117
- Stratfor. (2018, junio 22). China's Belt and Road Initiative, Five Years In. Recuperado el 7 de julio de 2019, de Stratfor website: <https://worldview.stratfor.com/article/chinas-belt-and-road-initiative-five-years>
- The Economist. (2016, julio 2). Our bulldozers, our rules. The Economist. Recuperado de <https://www.economist.com/china/2016/07/02/our-bulldozers-our-rules>
- Truthdig. (2018, febrero 4). Hidden History: The U.S. "War on Corruption" in Brazil. Recuperado el 7 de julio de 2019, de Truthdig: Expert Reporting, Current News, Provocative Columnists website: <https://www.truthdig.com/articles/hidden-history-u-s-war-corruption-brazil/>
- Wong, K.-H. (2018, mayo 31). A Comparative Study of the Greater Eurasian Partnership: The Chinese and Russian Perspectives. Recuperado el 7 de julio de 2019, de Russian International Affairs Council website: <https://russiancouncil.ru/en/blogs/frankywongk/a-comparative-study-of-the-greater-eurasian-partnership-the-chinese-an/>
- Yujun, F., Gabuev, A., Haenle, P., Bin, M., & Trenin, D. (2019, abril 8). The Belt and Road Initiative: Views from Washington, Moscow, and

Beijing. Carnegie-Tsinghua Center. Recuperado de <https://carnegietsinghua.org/2019/04/08/belt-and-road-initiative-views-from-washington-moscow-and-beijing-pub-78774>

Zibechi, R. (2015, septiembre 23). Interconexión sin integración: 15 años de IIRSA. Recuperado el 7 de julio de 2019, de Resumen Latinoamericano website: <http://www.resumenlatinoamericano.org/2015/09/28/interconexion-sin-integracion-15-anos-de-iirsa/>