

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR  
FACULTAD DE CIENCIAS Y HUMANIDADES  
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES  
“LICENCIADO GERARDO IRAHETA ROSALES”**



**TITULO:**

**CURSO DE ESPECIALIZACIÓN: “CHINA: SU HISTORIA, CULTURA, MENTALIDAD Y ACTUALIDAD”**

**TEMA DE ENSAYO: LA RUTA DE LA SEDA; PRODUCTOS QUE SE COMERCIALIZABAN Y SU RECORRIDO QUE HACÍAN DESDE CHINA AL MEDITERRÁNEO DESDE SUS INICIOS A LA MODERNIDAD.**

**PRESENTADO POR:**

**BR. IMELDA ARELY CRUZ GUERRERO**

**CARNÉ**

**CG14068**

**TRABAJO FINAL PARA OPTAR AL TÍTULO DE LICENCIADA EN HISTORIA**

**DOCENTE ASESOR:**

**LICENCIADO RICARDO RIBERA SALA.**

**COORDINADOR DE PROCESOS DE GRADO**

**LICENCIADO JUAN FRANCISCO SERAROLS RODAS**

**CIUDAD UNIVERSITARIA, DR. FABIO CASTILLO FIGUEROA, SAN SALVADOR, EL SALVADOR, CENTROAMÉRICA, MARZO 2026.**

## **AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR**

RECTOR

Maestro Roger Armando Arias Alvarado

VICERRECTOR ACADÈMICO

Doctor Raúl Ernesto Azcúnaga López

VICERRECTOR ADMINISTRATIVO

Ingeniero Juan Rosa Quitanilla Quintanilla

FISCAL GENERAL

Licenciado Rafael Humberto Peña Marín

SECRETARIO GENERAL

Licenciado Francisco Alarcón Sandoval

## **AUTORIDADES DE LA FACULTAD DE CIENCIAS Y HUMANIDADES**

DECANO

Maestro Oscar Wuilman Herrera Ramos

VICEDECANO

Maestra Sandra Lorena Benavides de Serrano

SECRETARIO

Maestro Juan Carlos Cruz Cubias

DIRECTOR GENERAL DE PROCESOS DE GRADO DE LA FACULTAD

Maestro Boris Evert Iraheta

## **AUTORIDADES DE LA ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES**

“Licenciado Gerardo Iraheta Rosales”

DIRECTOR DE LA ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES

Maestro José Alfredo Ramírez Fuentes

COORDINADOR UNIDAD DE PROCESOS DE GRADO

Licenciado Juan Francisco Serarols Rodas

DOCENTE ASESOR

Licenciado Ricardo Ribera Sala.

## **AGRADECIMIENTOS.**

Quiero expresar mi más sincero agradecimiento al Licenciado Ricardo Ribera Sala, quien impartió el curso de especialización titulado “China: su historia, cultura, mentalidad y actualidad”. Sus enseñanzas, conocimientos y dedicación durante el desarrollo del curso fueron fundamentales para enriquecer mi formación académica y ampliar mi comprensión sobre la historia, la cultura y la realidad contemporánea de China. A través de sus clases y orientaciones, fue posible profundizar en un tema complejo e interesante, lo cual contribuyó significativamente al desarrollo de este proceso de aprendizaje.

De igual manera, deseo dedicar un agradecimiento muy especial a mis padres, Medardo Cruz y Rosa Guerrero, quienes me brindaron la oportunidad de estudiar y siempre han estado presentes apoyando mis metas y aspiraciones. Su fe en mí, su esfuerzo y su constante aliento han sido una fuente de motivación para continuar adelante, incluso en los momentos más difíciles. Gracias a su apoyo incondicional he podido seguir persiguiendo mis objetivos. Asimismo, mi hermana Milena ha sido un pilar fundamental a lo largo de este proceso, acompañándome con su comprensión, su apoyo y sus palabras de ánimo en cada etapa de este camino.

Finalmente, quiero agradecer de manera muy especial a mis amigos: Elizabeth, Cristian, Ahildo, Ricardo, Reina y Yenifer, quienes me acompañaron durante este largo recorrido. Mantener un ritmo de trabajo constante no siempre fue fácil, pero contar con su compañía, su comprensión y su ánimo hizo que el camino fuera más llevadero. Cada conversación, cada palabra de apoyo y cada momento compartido se convirtieron en una fuente de fortaleza para continuar avanzando. Este logro no es únicamente personal, sino el resultado de un esfuerzo conjunto, en el que cada una de las personas mencionadas ha sido parte importante de este viaje. A todos ustedes, gracias por su apoyo, por creer en mí y por ser parte de esta experiencia tan significativa.

## CONTENIDO.

RESUMEN.....	I
PRESENTACIÓN.....	II
INTRODUCCIÓN.....	III
OBJETIVOS .....	IV
OBJETIVO GENERAL.....	IV
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	IV
CAPÍTULO 1:.....	1
TEMA: LA RUTA DE LA SEDA .....	1
SUBTEMA: LOS PRODUCTOS QUE SE COMERCIALIZABAN Y EL RECORRIDO QUE HACÍAN DESDE CHINA AL MEDITERRÁNEO.....	1
CAPITULO 2:.....	11
TEMA: LA NUEVA RUTA DE LA SEDA.....	11
SUBTEMA: LA NUEVA RUTA DE LA SEDA, ACOMPAÑADA DE LA FRANJA ECONÓMICA Y DE LA RUTA MARÍTIMA CONSTITUYE UNA MANIFESTACIÓN DEL LLAMADO “PODER BLANDO” DE CHINA, DESTACANDO LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO IMPULSADAS POR ESTE PAÍS EN DIVERSAS REGIONES DEL MUNDO. ....	11
CONCLUSIÓN.....	V
RECOMENDACIONES.....	VI

## **RESUMEN.**

China posee una historia milenaria que ha tenido una profunda influencia cultural, económica y política en Asia y en el resto del mundo. Uno de los elementos más representativos de ese legado es la llamada Ruta de la Seda, un término creado en 1877 por el geógrafo Ferdinand Von Richthofen. Esta ruta no era un solo camino, sino una extensa red de rutas comerciales que conectaba Oriente con Occidente y que alcanzó su mayor desarrollo entre los siglos II a.C. y XVI d.C. A lo largo de aproximadamente 6,500 kilómetros, partía desde la ciudad china de Chang'an y llegaba hasta Constantinopla en el Mediterráneo. Más allá del comercio, esta red permitió un intercambio cultural, religioso y tecnológico entre diversas civilizaciones, convirtiendo a China en un puente entre diferentes regiones del mundo.

El recorrido de la Ruta de la Seda era largo y peligroso, pues atravesaba desiertos, montañas y territorios desconocidos. Entre los principales obstáculos se encontraban el desierto de Gobi, el desierto de Taklamakán y las montañas del Pamir, además de diversos valles fértiles y ciudades importantes como Samarcanda, Bujará y Bagdad. Estas paradas funcionaban como centros comerciales y lugares de descanso para comerciantes, peregrinos y viajeros. A través de estos caminos no solo circulaban mercancías, sino también ideas, religiones y conocimientos. Entre los productos más importantes que se comerciaban en esta red de rutas se encontraba la seda, un tejido originario de China cuya producción era cuidadosamente protegida. Con el tiempo, los chinos perfeccionaron la técnica de producción utilizando gusanos que se alimentaban de hojas de morera blanca, logrando crear un tejido brillante, suave y resistente.

En la actualidad, el legado histórico de la Ruta de la Seda ha inspirado la llamada Nueva Ruta de la Seda o Iniciativa de la Franja y la Ruta, impulsada por China. Este ambicioso proyecto busca fortalecer la conexión entre Asia, Europa, África y otras regiones mediante grandes inversiones en infraestructura como puertos, ferrocarriles, carreteras y redes logísticas. A través de esta iniciativa, China pretende expandir su influencia económica y política en el mundo, promoviendo el comercio y la cooperación internacional. De esta manera, la idea original de conectar civilizaciones mediante rutas de intercambio continúa vigente, aunque adaptada a las dinámicas del mundo contemporáneo.

## **PRESENTACIÓN.**

La Escuela de CIENCIAS SOCIALES “Licenciado Gerardo Iraheta Rosales”, tiene como visión formar integralmente profesionales en diferentes áreas y disciplinas, comprometidos con el desarrollo económico y social de El Salvador desde una perspectiva humanística y científica. En su misión es importante la formación de recurso humano orientado en la práctica profesional que aborde con pertinencia metodológica y teórica su desempeño laboral y con uno de los pilares básicos para fortalecer la atención y el servicio a la población, por medio del Proceso de Grado realizados por los estudiantes egresados y en ese sentido he realizado el curso de especialización siguiente titulado: “China: su historia, cultura, mentalidad y actualidad”.

La Ruta de la Seda fue una extensa red de caminos comerciales que conectó Oriente y Occidente durante más de mil años, permitiendo el intercambio de productos, ideas y culturas entre diversas civilizaciones. A lo largo de aproximadamente 6,500 kilómetros, esta ruta unía la antigua ciudad china de Chang’an con importantes centros comerciales del Mediterráneo. Aunque su nombre proviene del valioso comercio de la seda, por estos caminos también circularon muchos otros productos como porcelana, papel, metales preciosos y especias. Además del comercio, la Ruta de la Seda facilitó la difusión de conocimientos, religiones y avances tecnológicos, convirtiéndose en uno de los principales puentes de contacto entre Asia y Europa.

En la actualidad, este legado histórico inspira la llamada Nueva Ruta de la Seda o Iniciativa de la Franja y la Ruta, impulsada por China con el objetivo de fortalecer la conectividad global mediante grandes proyectos de infraestructura, comercio y cooperación económica. A través de carreteras, ferrocarriles, puertos y corredores comerciales que conectan Asia, Europa y África, China busca ampliar las relaciones económicas entre diferentes regiones del mundo. De esta manera, la antigua idea de conectar civilizaciones a través del intercambio continúa vigente, adaptándose a las necesidades y dinámicas del mundo moderno.

## INTRODUCCIÓN.

La historia de China se caracteriza por una profunda tradición de intercambio cultural, económico y político con otras regiones del mundo. Uno de los ejemplos más representativos de esta interacción histórica es la llamada Ruta de la Seda, una red de caminos comerciales que durante siglos conectó Oriente con Occidente. A través de estas rutas no solo se transportaban mercancías, sino también conocimientos, religiones, tecnologías y costumbres que contribuyeron al desarrollo de diversas civilizaciones. Este proceso de intercambio convirtió a China en un actor clave dentro de las dinámicas comerciales y culturales del mundo antiguo.

La Ruta de la Seda, que alcanzó su mayor esplendor entre los siglos II a.C. y XVI d.C., se extendía por miles de kilómetros desde la antigua capital china de Chang'an hasta importantes ciudades del Mediterráneo. A lo largo de este extenso trayecto, los viajeros debían atravesar desiertos, montañas y valles, enfrentando numerosos riesgos y desafíos. Sin embargo, pese a las dificultades del recorrido, estas rutas permitieron el establecimiento de una compleja red de contactos comerciales y culturales que favoreció la comunicación entre pueblos muy distantes entre sí.

Entre los productos que circulaban por estas rutas, la seda destacó como uno de los bienes más valiosos y representativos del comercio chino. Su producción, perfeccionada por los chinos desde tiempos antiguos, convirtió a este tejido en un símbolo de lujo y prestigio en diferentes regiones del mundo. No obstante, la Ruta de la Seda no se limitó únicamente a este producto, ya que también permitió la difusión de otros bienes como la porcelana, el papel, la laca, metales preciosos y diversas materias primas provenientes de distintos territorios.

En la actualidad, el legado histórico de la Ruta de la Seda continúa teniendo relevancia a nivel global. Inspirándose en este antiguo sistema de intercambio, China ha impulsado la denominada Nueva Ruta de la Seda o Iniciativa de la Franja y la Ruta, un ambicioso proyecto que busca fortalecer la conectividad internacional mediante inversiones en infraestructura, comercio y cooperación económica. De esta manera, la antigua ruta que unía civilizaciones sigue siendo un referente para comprender las dinámicas de integración y desarrollo en el mundo contemporáneo.

## **OBJETIVOS**

### **OBJETIVO GENERAL.**

Analizar la importancia histórica y económica de la Ruta de la Seda, destacando su papel en el intercambio comercial, cultural y tecnológico entre Oriente y Occidente, así como su influencia en las relaciones internacionales y su proyección en la actual Iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda impulsada por China.

### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS.**

1. Describir el origen, desarrollo y recorrido geográfico de la Ruta de la Seda, así como las principales ciudades y regiones que formaban parte de esta red de caminos comerciales.
2. Identificar los principales productos que se comerciaban a través de la Ruta de la Seda, especialmente la seda, el papel, la porcelana y otros bienes que influyeron en el intercambio económico entre civilizaciones.
3. Analizar el impacto cultural, social y tecnológico que generó la Ruta de la Seda en las sociedades de Asia, Europa y otras regiones conectadas por estas rutas.
4. Examinar la importancia de la Nueva Ruta de la Seda o Iniciativa de la Franja y la Ruta como una estrategia contemporánea de China para fortalecer la conectividad, el comercio y su influencia en el ámbito internacional

## **CAPÍTULO 1:**

### **TEMA: LA RUTA DE LA SEDA**

#### **SUBTEMA: LOS PRODUCTOS QUE SE COMERCIALIZABAN Y EL RECORRIDO QUE HACÍAN DESDE CHINA AL MEDITERRÁNEO.**

China es un país con una historia milenaria que ha influido profundamente en el desarrollo cultural, social, económico-político de Asia y del mundo; uno de los aspectos más emblemáticos de su legado es la llamada “Ruta de la Seda” que es una expresión moderna dada por el geógrafo y humanista Ferdinand Von Richthofer en 1877. La Ruta de la Seda no solo fortaleció la economía del imperio chino, sino que también promovió un intercambio cultural sin precedentes, convirtiendo a China en un puente entre Oriente y Occidente.

La Ruta de la Seda es una compleja red de caminos que conecta Oriente y Occidente que tuvo su periodo de máximo apogeo entre los siglos II a.C. y XVI d.C.<sup>1</sup>; sin embargo, estos caminos no existían, ya que nunca hubo un solo camino donde podríamos asegurar que ahí viajaban las mercancías que llevan de China a Europa y viceversa.

La ruta cubría aproximadamente unos 6,500 kilómetros de longitud, desde el norte de China de la ciudad de Chang’an en el valle del río Wei hasta Constantinopla en el Mediterráneo; donde en esta zona del Valle del Río Wei y cerca del Río Amarillo nace el primer imperio chino con el Emperador Zheng Quin en los años 220 a 210 a.C. y funda la primera capital imperial de China llamada Xianyang que se localizaba al norte del Río Wei y al sur entrelazaba con el Monte Li; y sucedida por Chang’an está identificada en el tiempo de la segunda dinastía llamada Han.

Entre las rutas, la primera partía de la capital de China Chang’an, la ruta salía al noroeste, pasando por dos obstáculos naturales, los cuales son desiertos y valles. El primer Valle era el Himalaya y el desierto de Gobi era un lugar con temperaturas variantes y hogar de nómadas salvajes quienes atacaban las cuencas del Río Wei y del Río Amarillo.

El trayecto hacia llegar a Europa no era fácil de cruzar, en segundo lugar, podemos mencionar a Dunhuang, el paso de la Puerta de Jade era el lugar donde las caravanas

---

<sup>1</sup> Visto en clase el 29 de abril del 2025 en la ponencia de la Dra., Eva Tobalina: la ruta de la seda I, recorrido introducción histórica geográfica.

abandonaban el imperio del centro y como su nombre lo dice aquí se da la compra y venta de jade. Este era una de las piedras preciosas que los chinos apreciaban y por ello, entraban en gran medida al país de China; después comenzaba el recorrido con muchos obstáculos fuera del territorio; En tercer lugar era el Desierto de Taklamakán (o la cuenca del Río Tarín), en este desierto obligaban a la ruta de la seda a dividirse, porque ningún viajero lo podría atravesar, este se tenía que recorrer por el norte o por el sur, ya que era una gigantesca extensión de arena donde no había nada con vida.

Los viajeros, peregrinos y mercaderes, una vez pasarán el desierto de Taklamakán su recorrido se volvía más seguro; sin embargo, el cuarto reto eran las montañas cubiertas de nieve que era conocidas como “Las Nevadas Cumbres del Pamir”, este es un conjunto de cordilleras de miles de metros donde se juntan las estribaciones extensionales del Himalaya entre otras. Quienes pasaban tenían que dejar la ropa ligera con lo que había atravesado el desierto y ponerse ropa adecuada para las montañas y así tratar de superar el extremo septentrional de estas Cumbres Nevadas del Pamir.

Continuando con la ruta, como quinto lugar, se llega al Valle de la Ferganá, un Valle muy fértil, donde había caballos y campos llenos de cultivos; aquí los viajeros se recuperaban para seguir avanzando su viaje. Posteriormente en sexto lugar se encontraba el nacimiento de un Río llamado Yasaret que hoy en día es el Río Sir Daria.

Más adelante, en séptimo lugar tenemos a las tierras “bárbaras”, que eran tierras indomables de las estepas de Asia, ya que estas tierras no conformaban parte de un imperio o una cultura determinada. Octavo lugar se llega a la ciudad de Samarcanda y la segunda gran parada en Bujara; después como noveno lugar tenemos al río más importante que es el Oxus que hoy lo conocemos como Amu Daria. Y cabe mencionar que estos ríos antes mencionados son los que forman “El mar de Aral”.

Tras cruzar el río Oxus, las caravanas se adentraban en otro lugar que sería el décimo, el desierto llamado el “Karakum” y mejor conocido como el desierto de la tierra negra, continúa y llega a la ciudad llamada Merv que era el único sitio habitable en todo el desierto y que contenía un oasis justo en el extremo sur de Karakum. No obstante en el año 1221 un ejército mongol llegó a la ciudad de Merv y la destruyó lastimando a la mayoría de sus habitantes y fue una de las primeras ciudades en caer ante la expansión mongola.

Después de atravesar numerosos desierto, montañas y valles, toca ahora llevar la ruta más al norte y por ello en decimo primer lugar, se dirigen a las Mesetas de Persia, es decir, a las

mesetas iraníes atravesando las ciudades sagradas de Mashhad, que hoy en día es la ciudad sagrada más importante de Irán, ¿Por qué?, porque aquí paso el hombre santo llamado Imam Reza quien al llegar a la ciudad Mashhad a los pocos días fue envenenado y enterrado en un palacio propiedad de los Califas Abasíes. Por ello en esta ciudad se ve la presencia de peregrinos y este es el claro ejemplo que la Ruta de la Seda no solo fue un camino comercial y cultural; sino que, en ella también caminaban religiones. En décimo segundo tenemos a la ciudad de Nisapur una gigantesca mina de piedra de turquesa donde se decía que se producían las mejores turquesas del mundo, por ello podemos decir que Mashhad y Nisapur fueron localidades de la Ruta de la Seda en ser centros culturales de primer orden.

En las tierras altas de Persia, la ruta se dividía nuevamente y como décimo tercero tenemos a la Costa Del Carpo y la Ciudad de Teherán era una de las paradas de la Ruta de la Seda donde tenían dos climas distintos. En décimo cuarto tenemos al Montes Zagros justo en la ciudad de Ecbatana, punto de reunión de las tribus Medad, fue la capital del imperio Medo y una de las principales ciudades del imperio Persa; como décimo quinto a la Ciudad de las Mil y Una Noche, es decir a la ciudad de Bagdad que fue fundada por los Califas Abasíes, después se llegaba al límite entre Mesopotamia y Siria y aquí el camino otra vez se separa por que se llegó a la ciudad de Palmira en Siria el camino se partía en dos; uno al norte y el otro al sur, y como décimo sexto se llegó a Aleppo, y como antepenúltimo lugar se llegó a Antioquia una ciudad entre río y por último la ruta llegaba hasta Constantinopla que junto con Alejandría era el otro gran puerto terminal en el Mediterráneo y Aquí culminaba el extenso recorrido de la Ruta de la Seda.

Como se ha mencionado, la Ruta de la Seda no era un solo camino, sino una red de rutas que unían Oriente con Occidente. No se puede dejar de lado que esta gran vía comercial se alimentaba de otras rutas importantes, como la Ruta del Ámbar, la Ruta del Incienso y la Ruta de las Pieles. Estas rutas ayudaban a mover distintos productos desde diferentes regiones, enriqueciendo el comercio y el intercambio cultural, por ello a continuación hablaremos de algunos productos más relevantes que se comercializaban.

Hablar de las mercancías que recogía la Ruta de la Seda, es sumamente imposible, ya que no se sabe con exactitud con que se compraba y vendía a lo largo de los caminos antes mencionados, ya que estas pasaban unos kilómetros con los viajeros o mercaderes desde que se inicia la ruta con lo cual, todo el recorrido era una constante compra y venta de productos y mercancías, eran muy pocos los objetos que salían de un extremo y llegaban

hasta el otro, por ello se dice que se mercanceaba con absolutamente todo lo que se puede imaginar.

Pero nos enfocaremos en el producto que lleva el nombre de esta ruta es decir la Seda. Para el año 2640 a. c. cuenta la leyenda: *“la emperatriz Si-Ling-shi que se preparaba para tomar el té a la sombra de unos árboles, de un momento de tranquilidad esta lista para disgustar el té, cuando de repente le cayó en su taza de té un gusano; se quedó muy sorprendida, removió la taza de té y de repente saco unos delgadísimos hilos”*<sup>2</sup>, y es así como se cuenta la leyenda de los primeros hilos de seda descubiertos por los hombres chinos.

Pero, China no solo fue el lugar donde se descifro antes el secreto de la elaboración de los hilos de Seda, sino que además ese secreto se descifro antes de la fecha mencionada, se tiene varios testimonios de época neolítica y de la Edad de Bronce que hacen referencia a la elaboración de hilos de Seda; se han obtenido herramientas que se utilizaban para elaborar los hilos, así como restos de tejido de seda que se han encontrado en yacimientos antiguos de época neolítica, hay obras de arte titulada *“divinidad protectora de la seda”* desde el segundo milenio a.C. y proviene de la zona noroccidental de china.

Este tejido se crea por medio de los gusanos que comían una determinada hoja llamada *Morera Blanca*, en primavera eran fechas donde se le hace una ofrenda a los dioses que protegían la elaboración de la seda, en los años 10 a.C. se tienen vestigios de los gusanos de seda elaborados en jade; asimismo, el jade es una piedra semipreciosa que los chinos obtenían de la zona del desierto de Taklamakán de los reinos que bordeaban dicho lugar. Para los chinos, el jade tenía un valor más allá del valor monetario, se consideraba que tenía un valor espiritual, mágico casi religioso, todo esto nos revela que los chinos para la edad de bronce o en la edad de hierro se le concedía a la elaboración de la seda un significado muy elevado que iba más allá de elaborar simplemente un tejido, y por ello se le concedió a la seda un carácter superior a todos los demás tejidos.

Además, los chinos alcanzaron un refinamiento extraordinario en la producción de seda, un ejemplo claro sería que la mejor seda la más blanca, más fina se obtiene de los gusanos de seda como lo hemos mencionado antes que se alimentaban con la hoja de árbol de Morera Blanca, este un árbol originario de las zonas templadas de Asia, exactamente en la

---

<sup>2</sup> Visto en clase, por la ponencia de la doctora Eva Tobalina en su ponencia de *la ruta de la seda II; los productos vistos en clase* el día 06 de mayo del 2025.

provincia de Shangdong, y aquí se documentan los primeros talleres imperiales de producción de grandes tejidos de seda en época de la Dinastía Han.

La Morera Blanca. se creaba de forma arbustiva para recolectar las hojas, y así poder conservarlas limpias y secas, se colocaba a los gusanos en una especie de tramas de madera en un ambiente ventilado lo más luminoso posible, cerca de un paso de agua, que era el entorno en que mejor se desarrollaban los gusanos. Una vez estos habían hecho el capullo, se recolectaban fácilmente, luego separaban los capullos más pequeños y se desechaban los rotos; sin embargo, estos no se desechaban en su totalidad, se ocupaban para elaborar la famosa “Seda Salvaje” que quiere decir, la elaboración de Seda de menor calidad.

Los capullos óptimos eran los más grandes, estos se metían en agua muy caliente y salada a su vez, hacían movimientos giratorios para matar al animal, obtener el hilo de mayor calidad, este proceso se le denomina “*desengomar o desgomar*”, esto con la finalidad de limpiar el hilo de la sustancia gomosa que elabora el gusano para pegar el capullo y es importante desecharla ya que esta sustancia le resta brillo al hilo. Por último, el hilo se pone a secar y luego se tiñe, y después las fibras se mezclan entre si para obtener hilos más gruesos que marcaban los diferentes tejidos; un solo capullo puede llegar a medir hasta un kilómetro de extensión de un hilo que no está roto y al final se crean los largos paños de seda que son los que se vendían al público o se dedicaban a la exportación.

Los chinos se hicieron maestros en esta elaboración de hilos de seda y descubrieron la manera óptima de obtener la seda antes que nadie en épocas tempranas y muy pronto las comenzaron a exportar, este tejido disfruta de unas cualidades extraordinarias que no tiene ningún otro tejido y por ello se vuelve sumamente apreciado para los extranjeros, ya que es brillante, extremadamente suave, ligera, resistente a las arrugas, fácil de teñir y es resistente tanto a la manipulación y puede durar varias generaciones.

Por lo tanto, a la Seda se le atribuyeron cualidades religiosas, además de su valor monetario como las cualidades que esta posee; los chinos y el resto del mundo convirtieron a la seda en un símbolo de estatus y de distinción apreciado en todo el mundo, algunas religiones la consideraban a la seda algo “*sagrado*”, como lo fue para la religión del budismo, cuyos monjes pedían que las oraciones por los difuntos se les pagara con rollo de seda. Y para la Dinastía Han, ellos pagaban con miles de kilos de seda como tributo a los estados vecinos ejemplo de ellos fueron *Los Barbaros*, para mantener buenas relaciones con ellos, tras el

establecimiento de la ruta de la seda, en el siglo II a.C. las producciones chinas debieron de alcanzar pronto Oriente Medio y el Mediterráneo.

Es importante mencionar ¿Cómo los romanos se dieron cuenta de la existencia de la seda?, y la respuesta está en la Batalla de *Carras* en el año 53 a.C. que fue entre los Romanos y entre el imperio de los Partos, los romanos se quedaron asombrados de que los Partos traían a la batalla unas enseñas con unos tejidos brillantes que ondeaban con el viento como ninguna otra tela que los romanos habían visto, ya que los Partos para esas fechas ya conocían la seda china y los romanos no, a partir de ese momento los romanos se olvidaron de los tejidos que usaban para elaborar su vestimenta y empezaron a comprar grandes cantidades de seda china a través de la Ruta de la Seda aunque ellos pensaban que la seda salía de los árboles.

Y desde ese entonces los chinos vieron la posibilidad de un gran negocio y empezaron a adaptar las producciones de seda china al gusto occidental; un ejemplo de ellos sería en los Grecorromanos, la momia encontrada llamada el "*Hombre de Ying pan*" hallado en una tumba del Trim en el siglo IV d.C. La Seda los romanos la compraban a precios de oro ya que era sumamente cara. Tanto fue así que muchos desearon descubrir ¿cuál era el secreto de la producción de seda? y así empezaron a enriquecerse ellos también. De tal manera que en el momento que la Seda se comerciaba internacionalmente pronto los chinos perdieron el negocio de su elaboración ya que a comienzos del primer milenio d.C. el secreto de la Seda llegó al Desierto de Taklamakán específicamente a los reinos que rodeaban ese desierto.

Todo esto no está documentado, pero como todas las tradiciones chinas existen leyendas de como fue que se difundió el secreto en los demás reinos. Pero se tienen vestigios que la producción de seda llegó a Asia central en los siglos II y III d.C. y a Persia en el siglo III d.C., los Bizantinos empezaron a producir su propia seda en el siglo VI d.C. durante el reinado de Justiano y mantuvieron el monopolio en Europa durante 300 años.

Finalmente, los musulmanes introdujeron la producción de seda en Europa Occidental en Al-Ándalus en el siglo VIII, a partir del siglo X las exportaciones de seda china disminuyeron sustancialmente en alcance y cantidad, pero se reactivaron en el siglo XVI, cuando la seda china comenzó a intercambiarse con los portugueses por el oro y plata que los españoles obtuvieron de América.

Pero a la seda es quien se le atribuye el nombre de "la Ruta de la Seda", pero no fue el único producto que viajaba en estos caminos antes mencionado. Otro producto estrella de

las exportaciones chinas hasta el mediterráneo era la "laca", exportaban grandes cantidades de productos lacados había empezado a popularizarse en china en el siglo V a.C., primero se usaban para impermeabilizar, pero más tarde empezó emplearse como un barniz que aportaba uniformidad, brillo y resistencia a las superficies. La laca es una resina que se obtiene de un árbol llamado "*rhus venicifia*" esta sustancia se podría mezclar con colorantes para obtener un barniz de color uniforme y propiedades aislantes, por ello se popularizó en Asia Central como en el Mediterráneo y Europa.

Por eso, el papel terminó por popularizarse tanto en Asia Central como en el Mediterráneo y Europa, aunque no de inmediato. A diferencia de la seda, otro producto chino como el papel no tuvo un éxito inmediato en estas regiones, pero con el tiempo logró expandirse. Mientras en el Mediterráneo se usaba papiro o pergamino, los chinos ya elaboraban papel a partir de fibras vegetales, como trapos de algodón o trapos viejos, lo que lo hacía más barato y fácil de producir. Este papel tenía cualidades ideales para la escritura: era ligero, resistente y permitía que la tinta se adhiriera fácilmente. Además, al estar hecho de fibras vegetales, podía durar mucho tiempo sin deteriorarse. Estas ventajas hicieron que el papel fuera adoptado más adelante para la imprenta, permitiendo así la producción de libros accesibles. Un ejemplo temprano es la "*Sutra del Diamante*", un texto budista impreso en el siglo IX a.C. Los chinos guardaron por siglos el secreto del papel, hasta que en el siglo IX d.C. los musulmanes lograron obtenerlo en Asia Central. Sin embargo, el papel no se popularizó completamente en Europa hasta que apareció la imprenta, que permitió la elaboración de libros económicos y accesibles para más personas.

Pero hemos hablado de los que china exportaba, pero ¿Qué se le daba a China? de Asia Central los chinos obtenían caballos, camellos, asnos, de África se obtenían animales exóticos como los leones, los leopardos o los elefantes y sobre todo pieles de estos animales, del norte de Europa los chinos obtenían armiño, foca o ciervo, oro, plata y otros metales, ámbar, marfil, perfumes, piedras preciosas y le pusieron mayor atención al producto del vidrio europeo y a la cerámica vidriada.

En el Mediterráneo, el vidriado de la cerámica se descubrió desde la Edad de Bronce. Los egipcios, en el tercer milenio a.C., ya sabían que, al cocinar piezas de cerámica con una arena especial, esta se fundía con la superficie y daba como resultado cerámicas brillantes, suaves y de colores llamativos. Esta técnica se fue perfeccionando con el tiempo, y los romanos llegaron a fabricar objetos de vidrio muy finos, de distintas formas y colores. Estas piezas eran muy apreciadas en Asia, especialmente en China. Por esta razón, los chinos

compraban vidrio y cerámica vidriada a los romanos. Sin embargo, así como muchos querían descubrir los secretos de la seda y el papel chino, China también se interesó en descubrir el secreto del vidrio. Con ello, buscaban producir por sí mismos cerámica vidriada de alta calidad.

Experimentando con todo lo que ya se sabía sobre el vidrio, los chinos descubrieron algo extraordinario. Usando una arcilla blanca muy especial llamada *caolín*, que se encontraba en las montañas del suroeste de China, lograron crear una cerámica única. Esta cerámica, al ser cocida, obtenía un vidriado delicado y brillante, superior al de los romanos y al de las culturas del Mediterráneo. Además, tenía propiedades sorprendentes: al golpearla, producía un sonido metálico, aunque no se utilizaban metales en su fabricación. Lo más asombroso era que, al colocarla contra la luz, la cerámica resultaba traslúcida. Así nació la famosa "*porcelana china*", una de las creaciones más refinadas de la antigüedad. Rápidamente se convirtió en uno de los productos estrella de la Ruta de la Seda. Vasos, jarras, platos y recipientes de porcelana eran muy valorados por los musulmanes, los europeos y los pueblos del Mediterráneo. Su belleza, resistencia y elegancia la transformaron en un símbolo de lujo. Durante siglos, otros intentaron imitarla sin éxito, hasta que finalmente, en el siglo XVIII d.C., los alemanes Ehrenfried Walter Tschirnhaus y Johann Friedrich Böttger lograron fabricarla en Sajonia.

El descubrimiento de la porcelana en Europa fue tan importante que el príncipe de Sajonia ordenó inmediatamente abrir una fábrica en *Meissen* para producirla. Esta fue la primera porcelana fabricada en Europa, lo que la hizo muy valiosa. Para proteger su autenticidad, se creó el primer *logo industrial*, con el fin de distinguir la verdadera porcelana de Meissen de las imitaciones que surgían en otros talleres. Estas copias no eran porcelana real, ya que aún no conocían el verdadero secreto de su elaboración. Además, para lograr vender sus productos, la fábrica de Meissen tuvo que adaptarse al gusto de los compradores europeos. Por eso, copiaron muchos diseños chinos, ya que sabían que la auténtica porcelana provenía originalmente de China. Así, Meissen unió la técnica europea con el arte y el prestigio de la tradición china.

Para terminar, hablaremos de algunos viajeros no tan deseados. En Xuanquanzhi, una antigua parada de postas utilizada por funcionarios viajeros de la Dinastía Han, se han encontrado restos muy interesantes. Esta posta estuvo en uso desde el siglo II a.C. hasta el siglo II d.C., pero fue abandonada y cubierta por las arenas del Desierto de Taklamakán. Gracias a esto, el sitio quedó sellado por el tiempo y ha sido excavado con gran detalle por

los arqueólogos. Entre los hallazgos más curiosos se encuentran los baños que usaban los funcionarios y viajeros de la Ruta de la Seda. A falta de papel higiénico (aunque ya se conocía en China), aquí se utilizaba un sistema similar al romano. Las letrinas tenían recipientes con agua, donde se dejaban palos con telas enrolladas en la punta. La persona hacía sus necesidades, tomaba uno de estos palos para limpiarse y luego lo devolvía al recipiente con agua. Así, el siguiente viajero repetía el proceso. Aunque hoy nos parezca extraño, este método fue una forma práctica y compartida de higiene en la época.

Sorprendentemente, los arqueólogos han encontrado en los tejidos usados en los antiguos baños de las postas de la Ruta de la Seda restos de organismos muertos, específicamente parásitos intestinales. Estos parásitos viajaban junto con los funcionarios y viajeros, trasladándose de intestino en intestino a medida que las personas usaban las mismas letrinas. Así, estos microorganismos podían recorrer largas distancias, de parada en parada, cruzando casi toda Asia Central. El baño, que parecía un lugar inocente, se convirtió en una vía de transmisión para estos diminutos pasajeros no deseados. Este hallazgo demuestra que no solo se transportaban mercancías e ideas por la Ruta de la Seda, sino también enfermedades invisibles. Lo que comenzó como una necesidad básica se convirtió, sin que nadie lo supiera, en un sistema de transporte biológico a gran escala. Esta conexión entre movilidad humana y propagación nociva ha sido confirmada con los análisis actuales. Los parásitos dejaban rastros microscópicos que hoy permiten reconstruir el viaje de enfermedades a lo largo del continente asiático.

Sin embargo, no solo los parásitos intestinales viajaron por la Ruta de la Seda. También lo hicieron microbios más poderosos como: las epidemias. Muchas de las pestes que azotaron Europa en la antigüedad y durante la Edad Media tienen su origen en regiones del sureste asiático y en el lejano oriente de China. Estos lugares funcionaron como reservorios naturales de enfermedades capaces de recorrer miles de kilómetros por rutas comerciales. Un claro ejemplo es la Peste Negra de 1347, que mató a millones en Europa y llegó por la Ruta de la Seda. Esta conexión fue tan fuerte que incluso el último gran brote de peste en Europa, el de Marsella en 1720, estuvo ligado a un cargamento de seda. Aunque se prohibió a la tripulación del barco desembarcar por estar enfermos, se permitió bajar los valiosos rollos de seda de Damasco. En esos rollos viajaban pulgas infectadas con peste, lo que provocó la propagación de la enfermedad en la ciudad. En pocas semanas, un tercio de la población de Marsella murió, todo por no resistirse al valor comercial de la seda. Así, la

Ruta de la Seda no solo fue un canal de riqueza y cultura, sino también de muerte silenciosa.

Para concluir, la Ruta de la Seda no se limitó a uno, dos o tres productos, sino que fue un extenso canal de intercambio donde circularon múltiples mercancías entre países y viajeros. Aunque no se conoce con certeza qué idioma utilizaban para comunicarse, ni el tiempo exacto que tomaba recorrer toda la ruta, se estima que podía tardarse hasta un año. Los viajeros, al llegar a cada frontera, compraban y vendían productos, ya que no era rentable hacer todo el recorrido por cuenta propia. En este ir y venir de mercancías, transitaban objetos preciosos, costosos y valiosos para cada cultura involucrada. Pero junto con los bienes materiales también viajaban elementos no deseados. La peste y los parásitos fueron algunas de las cargas más peligrosas que cruzaron estos caminos, mostrando el lado oscuro del intercambio comercial. Las enfermedades se movían con la misma facilidad que la seda y las especias, afectando a miles de personas a lo largo del tiempo. La Ruta de la Seda, símbolo de conexión entre civilizaciones, fue también un canal para la expansión de epidemias. Así, la historia del comercio queda ligada también a la historia de la salud y la enfermedad.

Además, es importante reconocer que esta ruta no solo tuvo una función comercial, sino también cultural y geopolítica. Un factor clave en su transformación fue la conquista otomana de Constantinopla, que obligó a buscar nuevas rutas comerciales y fortaleció la importancia de conectar Oriente y Occidente. Hoy en día, se habla de una "nueva Ruta de la Seda", impulsada por China, que busca recrear esa conexión histórica en un contexto moderno, con grandes inversiones en infraestructura y transporte. Esta versión actual tiene un fuerte componente político, ya que busca fortalecer la cooperación económica entre continentes y ampliar la influencia global. Desde la antigüedad hasta nuestros días, la necesidad de unir regiones lejanas para facilitar el comercio y el desarrollo ha sido una constante. La Ruta de la Seda, en cualquiera de sus formas, representa ese deseo humano de conexión, de intercambio y de expansión. Ya sea con caravanas por el desierto o trenes de alta velocidad, el objetivo sigue siendo el mismo: unir al mundo a través del comercio y la colaboración.

## CAPITULO 2:

### TEMA: LA NUEVA RUTA DE LA SEDA

**SUBTEMA: LA NUEVA RUTA DE LA SEDA, ACOMPAÑADA DE LA FRANJA ECONÓMICA Y DE LA RUTA MARÍTIMA CONSTITUYE UNA MANIFESTACIÓN DEL LLAMADO “PODER BLANDO” DE CHINA, DESTACANDO LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO IMPULSADAS POR ESTE PAÍS EN DIVERSAS REGIONES DEL MUNDO.**

La Ruta de la Seda ha sido una de las historias más influyentes de la humanidad, un símbolo de intercambio cultural y económico que atravesó siglos. En la actualidad, este legado renace bajo la Iniciativa de la Franja y la Ruta, un proyecto colosal mediante el cual China busca expandir su influencia económica, política y estratégica a través de inversiones masivas en infraestructura; se trata de una red que abarca aproximadamente 65 países y canaliza cientos de miles de millones de dólares hacia puertos, túneles, carreteras, rutas ferroviarias y centros logísticos. Esta iniciativa no solo impresiona por su escala, sino también por su capacidad de transformar territorios enteros, generar oportunidades y al mismo tiempo, provocar tensiones geopolíticas.

Uno de los ejemplos más significativos de esta expansión es la alianza entre China y Pakistán; el recorrido de mercancías atraviesa regiones por tierra y por mar, desde Haisen hasta Duisburgo. Surge una pregunta inevitable: *¿qué propósito real tiene el gran plan chino y cómo impactará al resto del mundo?* China usa la infraestructura como herramienta geopolítica y de poder blando, para muchos esto simboliza la velocidad con la que China se proyecta hacia Occidente.

En aquella época, “*la vieja ruta de la Seda*” era un puente entre Oriente y Occidente, pero también un camino lleno de riesgos, quienes lograban regresar sanos y salvos solían construir grutas a modo de agradecimiento por su fortuna. En una de ellas, una persona relata cómo los comerciantes de Asia Central fueron atacados por ladrones chinos, en su desesperación, rezaron a los dioses budistas y lograron sobrevivir. Sin embargo, Dunhuang no simboliza únicamente la grandeza antigua de China, también marca una de sus mayores humillaciones históricas. A comienzos del siglo XX, potencias coloniales saquearon escritos y frescos de estas grutas; hoy, muchas de esas piezas se encuentran en museos europeos, lejos de la tierra donde fueron creadas y dotadas de sentido.

En Dunhuang también se hallan las raíces ideológicas de la nueva Ruta de la Seda, allí se manifiesta el deseo chino de recuperar su grandeza pasada y reafirmar su posición frente a Occidente. Durante siglos, esa superioridad fue evidente para los gobernantes chinos, y ahora buscan reconstituirla a escala contemporánea. En la antigüedad, los puertos fueron siempre las puertas de acceso de China al mundo; hoy siguen siéndolo, pero su escala ha crecido hasta niveles grandiosos. En Yangshan inicia el trayecto marítimo de esta ruta moderna; este puerto es un gigante del comercio global, de los diez puertos más grandes del mundo, siete están en China, y Yangshan mueve 25 millones de contenedores al año<sup>3</sup>.

En regiones como Camboya y, particularmente, en Sihanoukville, la transformación urbana responde casi por completo a inversiones chinas. Situaciones similares ocurren en Kashgar, un punto estratégico donde la desconfianza histórica de la población Uigur contrasta con los esfuerzos del gobierno chino por desarrollar la zona y asegurar rutas hacia el exterior. Myanmar y Sri Lanka son ejemplos de cómo la influencia china puede traer consigo tanto oportunidades como endeudamiento y dependencia. El puerto de Hambantota, ampliado con créditos chinos, dejó autopistas sin uso y deudas difíciles de pagar, lo que evidencia el impacto desigual de estos proyectos.

La expansión contemporánea de la nueva Ruta de la Seda formalmente conocida como *La Iniciativa de la Franja y la Ruta*, ha configurado una red estratégica que conecta Asia Central con Europa, transformando regiones que históricamente habían estado aisladas. Kirguistán constituye un ejemplo significativo de este proceso; pese a que China ha prometido importantes inversiones debido a la riqueza mineral del país, especialmente en oro, la falta de permisos y de condiciones regulatorias ha limitado la materialización de dichos proyectos. No obstante, el constante tránsito de mercancías a través del territorio mantiene viva la expectativa de incorporarse plenamente a esta infraestructura eurasiática. El potencial aumento del tráfico ferroviario y su integración en los corredores logísticos euroasiáticos representan para Kirguistán una oportunidad económica y geopolítica de gran envergadura.

Más allá de su territorio continental, China ha buscado asegurar puntos estratégicos en vías marítimas donde circula cerca del 40% del petróleo mundial<sup>4</sup>. El puerto paquistaní de

---

<sup>3</sup> Visto en clase el día 19 de junio del 2025, en el video titulado la nueva Ruta de la Seda, parte 2 de Kirguistán a Alemania por DW documental

<sup>4</sup> Visto en clase el día 19 de junio del 2025, en el video titulado la nueva Ruta de la Seda, parte 2 de Kirguistán a Alemania por DW documental.

Gwadar es fundamental en este esquema, considerado por Beijing como una pieza geopolítica de alto valor pese a las complejidades de su relación con Pakistán. A través de inversiones directas, programas educativos y construcción de infraestructura, China ha sellado un acuerdo duradero que incluye el arrendamiento de Gwadar por cuarenta años. La conexión vial entre ambas naciones, actualmente en expansión, refuerza este vínculo y garantiza un acceso más eficiente al océano Índico; cabe destacar, que el mayor porcentaje del flujo comercial de la nueva Ruta de la Seda se transporta por barco, lo que amplifica el papel de Gwadar dentro de la arquitectura económica China. En consecuencia, la lógica predominante del proyecto se basa en la maximización de negocios, la diversificación de rutas y el aseguramiento de posiciones marítimas.

El proceso de expansión continúa en otras latitudes estratégicas como Duqm, en Omán, donde confluyen embarcaciones provenientes de diversas potencias. Asimismo, en Samarcanda, China ha instalado fábricas como la de algodón, para aprovechar costos reducidos de producción y materias primas locales, consolidando así un modelo económico basado en el valor agregado más que en el origen. A medida que el corredor se aproxima a Europa, Estambul se convierte en un punto esencial, es allí donde convergen las rutas asiáticas y se inicia la expansión hacia el continente europeo.

No obstante, los planes chinos no se limitan a la región turca; incluyen la construcción de un tren de alta velocidad que atravesará los Balcanes, una infraestructura diseñada para garantizar la libre circulación de productos y ampliar la influencia económica de Beijing. Esta estrategia profundiza la interdependencia financiera de los países receptores, quienes reciben préstamos de bancos chinos para construir obras realizadas por empresas chinas y que, posteriormente, deben ser pagadas con recursos nacionales de los países involucrados con China.

La expansión se extiende también hacia Francia, específicamente en Marsella y, de forma más estratégica, hacia la industria vinícola de Burdeos. China se ha convertido en un consumidor e inversor clave, lo que demuestra que la iniciativa no se limita a infraestructura pesada, sino que alcanza sectores culturales y de lujo. Finalmente, la ruta culmina simbólicamente en Duisburgo, Alemania, hogar del puerto interior más grande de Europa, revitalizado gracias a la conexión directa con cadenas logísticas chinas.

Para comprender el origen de la actividad económica interna en China, es fundamental analizar los productos que iniciaron este proceso, entre los cuales la sal ocupa un lugar

central. A lo largo de diversas civilizaciones, la sal y las especias conformaron un binomio económico de enorme valor, llegando incluso a compararse con el oro en la Europa medieval. Desde tiempos remotos, la sal no solo fue indispensable para la conservación de alimentos, sino que también funcionó como moneda, como ocurrió en el Reino de Abisinia en el siglo VI. China, uno de los mayores productores históricos, desarrolló una vigorosa red comercial gracias a los comerciantes de Shansi, quienes abrieron rutas de larga distancia que conectaron Oriente con Europa. Los abundantes depósitos salinos como el lago de Yun Chen, impulsaron la prosperidad de estados como el Estado Yin en el siglo XVIII a.C. En este escenario emergió Yi Dun, considerado el primer gran comerciante de Shansi, quien se enriqueció mediante el comercio de sal y fue posteriormente venerado como el padre del comercio chino, subrayando la importancia de este recurso en el desarrollo de los intercambios económicos iniciales del país.

En la región de Shansi, la sal se convirtió en el eje de una intensa actividad comercial que incluso impulsó reformas institucionales, como la conocida Ley Catón, diseñada para resolver dilemas económicos significativos. Sin embargo, su aplicación generaba inquietudes para el Emperador, debido a la rigidez de la jerarquía social en la China agraria tradicional, donde los comerciantes ocupaban el estrato inferior frente a los eruditos, agricultores y artesanos. A pesar de ello, las salinas vivieron una notable expansión comercial, dinamizando la actividad mercantil durante más de seis siglos; este auge permitió que los comerciantes de Yansi adquirieran un papel relevante que trascendió la estructura social establecida, consolidando redes comerciales de gran alcance y sentando las bases para un sistema económico más complejo y articulado.

La infraestructura estratégica de China también contribuyó al desarrollo económico; La Gran Muralla, situada en la frontera norte cerca de la línea de precipitación de 400 mm, no solo funcionó como barrera defensiva frente a tribus nómadas, sino que se transformó en un espacio de intercambio cultural y comercial. A través de ella, los comerciantes organizaron una red logística de alcance nacional, estableciendo canales de suministro para productos tan diversos como agujas, algodón y granos; este dinamismo estimuló la movilidad social, pues cada vez más personas se aventuraban a salir de sus lugares de origen en busca de nuevas oportunidades.

El comercio de la sal no solo generó prosperidad regional, sino que también creó las condiciones para el surgimiento de instituciones financieras que anticiparon la banca moderna en China. Hace aproximadamente 126 años atrás, en el Bund de Shanghái, se

estableció el Banco Imperial de China, considerado el primer banco moderno del país. No obstante, su antecedente directo fue el Banco Privado Rinchen Chan, fundado 74 años antes en Shansi.<sup>5</sup> Sus orígenes se vinculan a un episodio casual ocurrido a principios del siglo XIX, cuando Lichuen, hijo de un tintorero, entabló contacto con Lilutai, un asistente de apuestas, pero tenía una aguda intuición comercial que transformaría el sistema financiero chino. Lilutai identificó la posibilidad de reemplazar el arriesgado transporte físico de metales preciosos mediante el uso de letras de cambio, lo que permitió realizar transacciones seguras entre sucursales distantes. Esta innovación revolucionó el comercio y llevó a que en 1823 la tintorería Tien se convirtiera en el banco privado Ren Chan, cuyas letras de cambio llegarían a circular incluso en Rusia, Singapur y Japón.

A lo largo de casi un siglo, los comerciantes de Shansi llegaron a monopolizar el sector financiero chino, estableciendo decenas de sucursales bancarias, como las 33 que existían en Hanc en 1881. Su capacidad para integrar capitales financieros y comerciales desempeñó un papel determinante en la modernización económica del país, extendiendo sus operaciones incluso tras la guerra sino-japonesa de 1894. Las letras de cambio facilitaron transacciones transfronterizas, permitiendo que estas instituciones nacieran a partir del comercio de la sal, florecieran con el del té y alcanzaran su apogeo gracias al sistema bancario privado. Este proceso demuestra que la vinculación de China con la economía global no fue consecuencia exclusiva de la influencia occidental, sino la culminación de una tradición comercial y financiera que había evolucionado durante siglos, dejando como legado no solo riqueza material, sino también una profunda experiencia institucional.

Durante la última década, la Iniciativa de la Franja y la Ruta ha impulsado la construcción de numerosos proyectos de infraestructura destinados a mejorar la conectividad entre países. Estas obras han logrado superar diversas barreras geográficas como ríos, mares y cadenas montañosas, con el fin de integrar regiones que históricamente habían permanecido aisladas. La estrategia *busca consolidar corredores de transporte más eficientes capaces de facilitar el flujo comercial y fortalecer la cooperación económica internacional.*

En el otoño de 2014, el Grupo Dirigente Central para Asuntos Financieros y Económicos de China celebró su octava reunión, centrada en la planificación de la Franja y la Ruta y en la

---

<sup>5</sup> Visto en clase el 20 de octubre del 2025, por CGTN: panoramas de China, las huellas de los comerciantes de Shanxi.

necesidad de *promover la cooperación en infraestructuras con los países participantes*. Como respuesta a la escasez de financiamiento, se propuso la creación del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura y del Fondo de esta Nueva Ruta de la Seda. Apenas cuatro días después, se realizó en Beijing un diálogo internacional sobre conectividad, en el que el presidente Xi Jinping se reunió con líderes de distintos países y organizaciones con el propósito de fortalecer la integración física global. Xi Jinping subrayó *“que para construir una nueva Ruta de la Seda era indispensable establecer primero las vías que permitirían la circulación fluida de personas y bienes”*<sup>6</sup>. Para ilustrar los desafíos y la perseverancia necesaria, recurrió a la antigua fábula del *anciano que movió las montañas*, instando a mantener una convicción firme frente a las dificultades. En esa ocasión se aprobó el Plan de Conectividad de APEC<sup>7</sup> redactado por China, y la conectividad de infraestructura quedó establecida como un eje prioritario dentro de la iniciativa.

China anunció una aportación de 40,000 millones de dólares para la creación del Fondo de la nueva Ruta de la Seda y un año después, se estableció oficialmente el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura, el primer organismo financiero multilateral propuesto por el país. Esta determinación por fortalecer la interconexión global se ha traducido en iniciativas concretas, permitiendo que numerosos Estados ingresen en un periodo sin precedentes de desarrollo de infraestructura. Un ejemplo emblemático es el túnel de Kamchik, largamente esperado por el pueblo Uzbeko. El gobierno de Uzbekistán fijó un plazo de tres años para construir el túnel más extenso y técnicamente desafiante de Asia Central; entre los candidatos, solo una empresa China aceptó el reto; para entonces, China acumulaba más de tres décadas de reforma y apertura, con una experiencia consolidada en la construcción de casi 30,000 kilómetros de túneles ferroviarios, carreteros e hidráulicos<sup>8</sup>.

El equipo chino, liderado por la empresa Hong Caeron, ya había ejecutado proyectos de alta complejidad como el túnel del río Amarillo en el sistema de transferencia de agua Sur-Norte y el túnel Shiyan utilizando tecnologías avanzadas. Convencidos de que el proyecto representaba una oportunidad para demostrar la capacidad de la ingeniería China a nivel internacional, desarrollaron innovaciones clave para garantizar la seguridad, entre ellas un sistema de monitoreo de explosiones que permitió minimizar riesgos. Gracias a esta combinación de experiencia técnica e innovación, el túnel de Kamchik fue completado

---

<sup>6</sup> Visto en clases el 22 de octubre del 2025 por CGTN el camino hacia la prosperidad: episodio 2 atravesando montañas y mares.

<sup>7</sup> APEC significa Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico.

<sup>8</sup> Visto en clases el 22 de octubre del 2025 por CGTN el camino hacia la prosperidad: episodio 2 atravesando montañas y mares

dentro del plazo establecido, marcando un hito en la historia mundial de la ingeniería de túneles.

En la última década, nuevas infraestructuras han surgido en las montañas y desiertos de Asia Central, convirtiéndose en vínculos estratégicos de la nueva Ruta de la Seda. La carretera China Kirguistán de Uzbekistán, de más de 950 kilómetros, atraviesa regiones montañosas propensas a avalanchas y deslizamientos, y constituye una vía fundamental para el transporte y la integración regional.

En Tayikistán, conocido como “*el país de las montañas*”, el ferrocarril Bagdad construido con la participación de empresas chinas, desempeña un papel crucial en la formación de un corredor ferroviario de norte–sur, articulado mediante puentes y túneles que mejoran notablemente la conectividad del país.

La Autopista Internacional Oeste de China–Europa Occidental, con más de 8,000 km de extensión, representa uno de los corredores terrestres más ambiciosos del siglo XXI. En 2014, Asia Central figuraba entre las regiones más rezagadas en materia de infraestructura; sin embargo, *para 2023 los indicadores revelaron un crecimiento del 12.7 % en su índice de desarrollo, convirtiéndola en la zona del mundo con mayor dinamismo en transporte y conectividad.*<sup>9</sup> Este avance refleja el impacto directo de los proyectos impulsados por la Iniciativa de la Franja y la Ruta, que han transformado la región en un eje estratégico entre Europa y China.

Un caso emblemático de esta transformación fuera del espacio euroasiático es el del puerto de Mombasa, en Kenia, el más grande de África Oriental. Este puerto no solo sirve de salida al mar para Kenia, sino que también sostiene el comercio de países sin litoral como Uganda y Ruanda; no obstante, durante casi medio siglo enfrentó graves problemas de congestión y retrasos debido al deterioro de su antiguo ferrocarril, cuya falta de capacidad obligaba a depender de una red vial saturada y vulnerable. La modernización del puerto y su conexión terrestre se volvió, por ello, un objetivo estratégico para Kenia, indispensable para revitalizar su economía y garantizar un flujo logístico eficiente.

Más de seis siglos después del establecimiento de los primeros contactos sino-africanos, las relaciones entre China y África han entrado en una nueva etapa histórica. El renacimiento del puerto de Mombasa y otros proyectos significativos han sido impulsados

---

<sup>9</sup> Visto en clases el 22 de octubre del 2025 por CGTN el camino hacia la prosperidad: episodio 2 atravesando montañas y mares.

por la Iniciativa de la Franja y la Ruta, respaldada políticamente en la Cumbre del Foro de Cooperación China-África celebrada en Johannesburgo en 2015. Durante este encuentro, el presidente Xi Jinping propuso: *eleva la relación bilateral a una asociación de cooperación estratégica integral* y anunció *diez planes de colaboración que incluían el desarrollo de infraestructura a gran escala*<sup>10</sup>. A través de estos compromisos, China alentó a sus empresas a participar activamente en la construcción de ferrocarriles y otras obras fundamentales en el continente.

China ha compartido con generosidad su experiencia y su apoyo con África en su búsqueda de desarrollo. Como parte de los diez planes de cooperación sino-africana, se impulsó la construcción de un moderno ferrocarril de 480 km que conecta Nairobi, la capital de Kenia, con el puerto de Mombasa. Cerca de 3,000 ingenieros y constructores chinos trabajaron hombro a hombro con más de 40,000 trabajadores locales para materializar este sueño largamente esperado. El 1 de junio de 2017, el ferrocarril Mombasa-Nairobi inició oficialmente sus operaciones, coincidiendo con el Día de Madaraka, que conmemora la autonomía del país frente al dominio colonial británico. Con esta inauguración simbólica, los kenianos se despidieron de una antigua línea ferroviaria heredada de la época colonial.

La puesta en marcha del ferrocarril ha dinamizado de manera notable el movimiento de personas y mercancías, además de revitalizar el histórico puerto de Mombasa. Al comparar los años 2003 y 2023, se observa la aparición de una vasta zona logística en las inmediaciones de la línea ferroviaria, donde se desarrollaron nuevos espacios de carga, descarga y muelles. Ahora, los productos que llegan al puerto pueden transportarse rápidamente hacia el interior del continente por vía férrea, elevando significativamente la eficiencia logística.

Hoy, en el amplio territorio africano de más de 30 millones de km<sup>2</sup>, las obras de infraestructura impulsadas por empresas chinas han transformado el panorama del desarrollo regional. Estas *iniciativas han dado lugar a casi 100,000 km de carreteras, más de 10,000 km de líneas ferroviarias, cerca de 1,000 puentes y alrededor de un centenar de puertos*. Paralelamente, *unos 60 parques industriales*, construidos u operados por empresas chinas se han convertido en ejemplos de cooperación eficaz, estimulando la creación conjunta en este caso entre los países africanos y China, todos estos proyectos

---

<sup>10</sup> *Ibíd.*

están generando cambios profundos que impulsan nuevas oportunidades de crecimiento y modernización en África.

Las empresas chinas han ingresado con fuerza en el amplio mercado africano, mientras que Etiopía ha logrado desarrollar una importante industria orientada a la exportación que genera valiosas divisas para su economía. En este contexto, la cooperación entre China y África en la nueva era sigue abriendo oportunidades caracterizadas por el beneficio mutuo y el crecimiento compartido.

Durante los últimos diez años, la Iniciativa de la Franja y la Ruta ha dado lugar a numerosos hitos industriales en el continente. En la región etíope de Anjara se levantó un moderno ingenio azucarero capaz de procesar 12,000 toneladas de caña de azúcar diaria, poniendo fin a la escasez de azúcar en la zona. En Bamako se instaló la primera planta farmacéutica moderna de África Occidental, que no solo redujo el costo de los medicamentos básicos en más de un tercio, sino que también permitió que ocho países vecinos accedieran a fármacos de alta calidad y precios accesibles. Asimismo, en Brazzaville, capital de la República del Congo, se construyó la primera línea de producción de vidrio de las seis naciones de África Central, liberando al país de la dependencia total de las importaciones de este material.

En la última década, la conectividad y la infraestructura africanas se han expandido de manera notable, permitiendo que 37 países eleven su nivel industrial. Gracias a estos avances, el continente africano está integrándose progresivamente en las redes globales de cadenas industriales, adoptando una nueva posición en el escenario económico internacional.

Por otra parte, en el país de Laos contaba únicamente con una vía férrea de 3.5 kilómetros que lo conectaba con Tailandia, un recorrido que tomaba apenas cinco minutos. Esta limitada infraestructura, sumada a su condición de país sin litoral, mantenía al país en un estado de atraso económico permanente. Para superar estas restricciones, Laos adoptó la estrategia de transformarse de nación sin salida al mar, en un centro terrestre plenamente conectado, sumándose así a la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

En diciembre de 2015 se inició oficialmente el proyecto ferroviario China–Laos, que se extiende desde Kunming, en la provincia China de Yunnan, hasta Vientián, la capital laosiana. Se trata del primer ferrocarril de ancho estándar en la historia del país, construido de manera conjunta entre ambas naciones, así como la primera línea internacional

conectada directamente con la red ferroviaria China tras el lanzamiento de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Su inauguración tuvo lugar el 3 de diciembre de 2021.

El ferrocarril China–Laos, que atraviesa el país de norte a sur, no solo ha mitigado las desventajas geográficas de Laos, sino que también ha abierto nuevas rutas hacia Myanmar, Tailandia, Camboya, Vietnam, Malasia, Singapur y otros países de la región. Gracias a esta conexión, China y el Sudeste Asiático están ahora más integrados que nunca, activando el potencial económico de un mercado regional gigantesco. La red ferroviaria de la ASEAN<sup>11</sup> continúa expandiéndose, es decir el ferrocarril China–Tailandia avanza en su construcción y se enlazará con la línea China–Laos, mientras que los trenes rápidos que atraviesan Malasia, Tailandia y Laos ya están en funcionamiento. A ello se suma el ferrocarril de la Costa Este de Malasia, que unirá el océano Pacífico con el Índico. Este proceso acelerado de conectividad e integración marca el inicio de un nuevo período histórico para toda la región.

La conectividad de infraestructura impulsada por la Franja y la Ruta ha evolucionado notablemente, pasando de la construcción de carreteras, puentes y puertos a la incorporación de nuevas áreas estratégicas como la infraestructura digital. Un ejemplo emblemático es la carretera del Karakórum, una ruta de 1,224 kilómetros que atraviesa el Karakórum, el Hindu Kush, el Pamir y el extremo occidental del Himalaya, uniendo a China con Pakistán a través del paso de Khunjerab. En 2018, cerca de esta histórica vía, se puso en marcha la “carretera digital del Karakórum”; una red de fibra óptica de 820 kilómetros que conecta el paso de Khunjerab con los alrededores de Islamabad. Con el apoyo tecnológico de China, Pakistán ha instalado más de 14,000 estaciones 4G en la última década, creando la red más amplia del país.

Las torres de comunicación erigidas en acantilados y montañas nevadas han abierto nuevas rutas en un espacio invisible, mientras la majestuosa carretera del Karakórum continúa serpenteando entre montañas. Ambas infraestructuras la vial y la digital se cruzan simbólicamente, transformando la manera en que la región se conecta con el mundo y fortaleciendo la construcción del Corredor Económico China–Pakistán como una comunidad de destino compartido.

Desde el inicio de la Franja y la Ruta, se ha configurado una vasta red de infraestructura multinivel que ha hecho posible una conectividad sin precedentes; pero no debemos de

---

<sup>11</sup> SEAN significa Asociación de Naciones del Sudeste Asiático.

dejar de lado también, la nueva “*Ruta de la Seda Aérea*” esta se ha expandido rápidamente; China ha firmado acuerdos bilaterales de transporte aéreo con 104 países participantes y mantiene rutas directas con 57 de ellos, estos corredores aéreos funcionan como puentes en el cielo que acercan a pueblos distantes.

En el ámbito marítimo, nuevos puertos estratégicos están marcando la trayectoria de *la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI*. La ciudad portuaria de Colombo, en Sri Lanka, aún en desarrollo, ha generado más de 8,000 empleos locales y atraerá alrededor de 9,700 millones de dólares en inversión extranjera directa. El puerto del Pireo en Grecia, antes al borde de la quiebra, se ha transformado en un centro logístico clave para el Mediterráneo y uno de los puertos de contenedores de más rápido crecimiento en el mundo. En Nigeria, el puerto de aguas profundas de Lekki el mayor de África Occidental impulsa el despegue del comercio exterior del país, con muelles llenos de actividad y un flujo continuo de embarcaciones.

La nueva Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI conecta actualmente 117 puertos en 43 países, conformando una red comercial que abarca el planeta. En conjunto, se ha formado una estructura básica de interconexión compuesta por “seis corredores y seis rutas”, articulada por corredores económicos como el Nuevo Puente Terrestre Euroasiático, sostenida por autopistas digitales y ferroviarias incluidos los trenes de carga China–Europa y reforzada por ferrocarriles, puertos y redes de tuberías a gran escala. Desde una perspectiva más amplia, el mundo se está transformando en una *superred interconectada*. A lo largo de una década, las obras de infraestructura vinculadas a la Franja y la Ruta han superado ríos, montañas y mares, han cruzado el continente euroasiático, recorrido África oriental y atravesado la península de Indochina, uniendo regiones que durante siglos permanecieron aisladas entre sí.

En conclusión, el modelo de gobernanza chino ha consolidado una marcada concentración de poder en torno a un liderazgo centralizado. La acumulación de cargos estratégicos desde la Secretaría General del Partido y la Presidencia de la Comisión Militar Central hasta la jefatura del Estado, configura lo que se denomina “poder duro”; un sistema político fuertemente controlado desde un único núcleo de decisión. Paralelamente, China despliega un amplio repertorio de “poder blando” e “incisivo”, *basado en la cooperación internacional, la diplomacia cultural, los Institutos Confucio y un discurso que busca proyectar una imagen positiva del país*. Estas herramientas externas, combinadas con el poder económico y militar, tienen como objetivo influir en las decisiones políticas y económicas de otros

Estados para favorecer los intereses de Pekín. Su eficacia; sin embargo, depende del contexto: la narrativa positiva sobre China y su modelo se recibe con mayor aceptación en países con acceso limitado a visiones alternativas o sistemas mediáticos más limitados.

Al mismo tiempo, el ascenso de China desde su fundación ha sido extraordinario. De un país empobrecido y fragmentado pasó, en pocas décadas, a convertirse en una potencia industrial y tecnológica sin precedentes. La modernización acelerada permitió construir el sistema industrial más completo del mundo, desarrollar infraestructuras emblemáticas como trenes de alta velocidad, puentes gigantescos y redes logísticas continentales y proyectar esa capacidad hacia el exterior mediante la Iniciativa de la Franja y la Ruta. A través de carreteras, ferrocarriles, puertos, parques industriales y corredores digitales que hoy conectan Asia, África y Europa. China ha ampliado su influencia global y generado nuevas dependencias económicas. Esta combinación de centralización interna y expansión externa refleja una estrategia de poder integral, fortalecer el país desde dentro mientras se reconfiguran las dinámicas geoeconómicas globales del siglo XXI.

## CONCLUSIÓN.

La Ruta de la Seda representó uno de los sistemas de intercambio más importantes de la historia, al conectar durante siglos a diversas civilizaciones de Asia, Europa y África. A través de esta extensa red de rutas comerciales no solo circularon productos valiosos como la seda, la porcelana, el papel y metales preciosos, sino también ideas, conocimientos, religiones y tradiciones que contribuyeron al desarrollo cultural y tecnológico de muchas sociedades. De esta manera, la Ruta de la Seda se convirtió en un verdadero puente entre Oriente y Occidente, fortaleciendo la comunicación y el entendimiento entre pueblos muy distantes entre sí.

Asimismo, el intercambio generado por estas rutas permitió el crecimiento económico de numerosas regiones y el surgimiento de importantes centros comerciales a lo largo de su recorrido. Sin embargo, junto con los beneficios del comercio también se produjeron efectos negativos, como la propagación de enfermedades y epidemias que viajaban junto con los comerciantes y viajeros. Esto demuestra que la Ruta de la Seda fue un fenómeno complejo, donde la interconexión entre regiones trajo tanto avances como desafíos para las sociedades de la época.

En la actualidad, el legado de la Ruta de la Seda continúa influyendo en el mundo moderno a través de iniciativas como la Nueva Ruta de la Seda o Iniciativa de la Franja y la Ruta impulsada por China. Este proyecto busca recuperar el espíritu de conexión e intercambio que caracterizó a la antigua ruta, pero adaptado a las necesidades del siglo XXI mediante grandes inversiones en infraestructura, comercio y cooperación internacional. Así, la historia de la Ruta de la Seda no solo permite comprender el pasado de las relaciones entre civilizaciones, sino también analizar las nuevas dinámicas económicas y geopolíticas que están transformando el mundo actual.

## **RECOMENDACIONES.**

- ✓ Fomentar el estudio y la investigación histórica sobre la Ruta de la Seda y su impacto en el desarrollo de las civilizaciones, con el fin de comprender mejor cómo el intercambio comercial y cultural ha influido en la formación del mundo actual y en las relaciones entre Oriente y Occidente.
  
- ✓ Promover el análisis crítico de la Nueva Ruta de la Seda, evaluando tanto sus beneficios económicos como sus implicaciones políticas y geopolíticas para los países participantes, con el objetivo de comprender mejor su impacto en el comercio internacional y en la cooperación entre naciones.
  
- ✓ Impulsar el intercambio cultural y académico internacional, tomando como referencia el espíritu de conexión de la antigua Ruta de la Seda, para fortalecer el diálogo entre diferentes culturas, fomentar el aprendizaje mutuo y contribuir al desarrollo de relaciones internacionales más cooperativas y equilibradas