



**Universidad Nacional de La Plata**  
**Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales**  
**Instituto de Relaciones Internacionales**  
**Especialización en Estudios Chinos**

## **La Nueva Ruta de la Seda en Sudamérica.**

**¿“Extensión natural” de la iniciativa o manifestación de un nuevo momento geopolítico mundial?**

**Análisis de los proyectos de infraestructura en la región (2018-2021)**

Juan Sebastián Schulz

[jsschulz@gmail.com](mailto:jsschulz@gmail.com)

Año de ingreso: 2019

Directora: Dra. Laura Bogado Bordazar (IRI-UNLP)

Co-director: Dr. Ignacio Villagrán (FSOC-UBA)

## Índice

Agradecimientos.....	4
<b>Capítulo 1. Apartado metodológico</b>	
1.1. Presentación del tema.....	7
1.2. Problema de investigación.....	10
1.3. Objetivos.....	12
1.3.a. <i>Objetivo general</i> .....	12
1.3.b. <i>Objetivos específicos</i> .....	12
1.4. Justificación.....	12
1.5. Estrategia de investigación.....	14
<b>Capítulo 2. La Iniciativa de la Franja y la Ruta. Historia y características</b>	
2.1. Descripción de la Iniciativa de la Franja y la Ruta.....	19
2.2. La iniciativa de la Franja y la Ruta en el discurso político chino .....	22
2.3. La Nueva Ruta de la Seda como parte de la geoestrategia china en el Siglo XXI.....	26
<b>Capítulo 3. Estado de situación del vínculo entre China y América Latina y el Caribe</b>	
3.1. ¿Ideología o pragmatismo? La relación entre China y ALC.....	34
3.2. Comercio, inversiones y financiamiento. Dimensiones de un acercamiento.....	40
3.3. La inversión china en infraestructura en ALC. Breve estado de situación.....	48
3.4. ¿Hacia nuevas dependencias? Los abordajes críticos de la relación con China.....	51
<b>Capítulo 4. La Iniciativa de la Franja y la Ruta y los debates sobre cooperación e infraestructura</b>	
4.1. Los debates sobre la cooperación entre China y América Latina.....	54

4.2. La inversión en infraestructura desde una perspectiva conceptual.....	62
4.2. Análisis del Memorándum de Entendimiento para el ingreso a la IFR.....	71

**Capítulo 5. Análisis de los proyectos de infraestructura en la región (2017-2020)**

5.1. Análisis de los proyectos de infraestructura en los países sudamericanos de la IFR (2018-2021) .....	75
5.2. Bolivia.....	80
5.3 Chile.....	81
5.4 Ecuador.....	82
5.5 Guyana.....	83
5.6 Perú.....	84
5.7 Surinam.....	85
5.8 Uruguay.....	86
5.9 Venezuela.....	87

<b>Reflexiones finales.....</b>	<b>88</b>
---------------------------------	-----------

<b>Referencias bibliográficas.....</b>	<b>93</b>
--	-----------

<b>Glosario de siglas.....</b>	<b>107</b>
--------------------------------	------------

<b>Anexo.....</b>	<b>109</b>
-------------------	------------

## **Agradecimientos**

La culminación de una propuesta formativa nos demanda hacer un *racconto* de la trayectoria recorrida. El inicio, tránsito y finalización de una carrera académica de ninguna manera se hace en soledad, sino que son profundamente colectivas. La Especialización en Estudios Chinos de la Universidad Nacional de La Plata no solo aporta conocimientos fundamentales sobre la historia y la actualidad de China, sino que, sobre todo, aporta afectos, amistades y grandes personas que te acompañan desde el inicio y que pasan a formar parte de tu vida.

En primer lugar, quiero agradecer a mis compañeros y compañeras de la segunda cohorte de la Especialización. Ellos/as fueron una parte fundamental de mi trayectoria por las aulas del IRI, los intervalos entre clases y los encuentros extraacadémicos, y también un punto de apoyo fundamental en el segundo año de cursada, cuando por razones ajenas a nosotros/as tuvimos que dejar de vernos las caras, charlar mano a mano, pasarnos un mate o compartir un café, para pasar a encontrarnos mediados por una pantalla a través de Zoom. La pandemia limitó nuestros encuentros, pero no cortó una relación que gracias a la Especialización ya habíamos gestado.

Agradecer también a los y las docentes de la Especialización, grandes referentes de los Estudios sobre China, que contribuyeron a despertar nuestra curiosidad, a desandar supuestos y sentidos comunes, nos obligaron a repensar y reflexionar sobre las formas de estudiar a China, nos aportaron variables centrales, con una rigurosidad y una responsabilidad acorde a la calidad de la Especialización.

Obviamente, agradecer al Centro de Estudios Chinos de la UNLP, una gran familia de excelentes seres humanos, coordinado por una persona maravillosa como es Francesca Staiano. Pocas veces se encuentran espacios tan solidarios, tan abiertos y tan cálidos como el CECHINO, que desde el primer día nos abrió las puertas, nos brindó espacios y nos alentó a correr los límites de nuestras posibilidades.

Al Instituto de Relaciones Internacionales de la UNLP, y a través de él a su director Norberto Consani, un constructor de redes y puentes, un trabajador incansable para que el IRI, el CECHINO y la Especialización crezcan cada día más y se posicionen como una referencia

en los estudios sobre China, como ya lo son. También agradecer a todo el equipo administrativo del IRI, que no solo nos acompañaron desde el primer día de cursada, sino que cumplieron una labor fundamental en garantizar la continuidad de los cursos durante la virtualización de las actividades en el marco de la pandemia de Covid-19. Por supuesto, también al Instituto Confucio de la UNLP, especialmente a Andrea Pappier y Long Minli, quienes desde los inicios de nuestra Especialización fomentaron el estudio de la lengua y la cultura china. Gracias a su estímulo es que, al estudio sobre las distintas dimensiones de China, muchos/as de nosotros/as pudimos aprender algo más sobre la cultura y, principalmente, el idioma chino.

A mi directora y co-director de este trabajo, Laura Bogado Bordazar e Ignacio Villagrán, no serán nunca suficientes las palabras de agradecimiento. Laura e Ignacio no solo guiaron la estructura de este TFI, sino que principalmente fueron maravillosos/as docentes y promotores/as indispensables del interés y la pasión por los Estudios Chinos.

A la Cámara Argentino-China de la producción, la industria y el comercio, y principalmente a su Directora Ejecutiva, Alejandra Conconi, por abrirme de par en par (y con mucha generosidad) las puertas de la Cámara durante el tránsito por mi Pasantía, por introducirme en un área fundamental de la relación bilateral que hasta entonces no conocía, y por ser un ejemplo de trabajo, de dedicación, perseverancia, seriedad y responsabilidad.

Los contenidos de esta Especialización los debatimos en las aulas (físicas o virtuales), pero fundamentalmente en los pasillos, en reuniones, conversatorios, encuentros extracadémicos. Por eso, sería injusto no agradecer y reconocer a toda la red de sinólogos, sinólogas y apasionados/as por China que existe hoy en Argentina y América Latina. A todos y todas los/as destacados/as referentes/as que tienen los Estudios Chinos en el país, quienes vienen desde hace décadas sentando las bases de la sinología argentina y que contribuyeron a forjar un camino de interés, profundidad y conocimiento crítico para las nuevas generaciones. Pero también reconocer y reivindicar a toda la nueva camada de sinólogos y sinólogas que nos estamos formando en las distintas propuestas que existen a lo largo y a lo ancho del país. En un ámbito que demasiadas veces promueve la competencia, el individualismo y el “sálvese quien pueda”, en los últimos años se ha ido

creando un grupo muy unido y empático de jóvenes interesados/as en China, que desde distintos lugares vienen aportando a la consolidación de la relación bilateral.

También quiero agradecer a los espacios de debate e investigación que han nutrido mi tránsito por la Especialización, los cuales han sido ámbitos fundamentales para intercambiar miradas y posiciones sobre China. Entre ellos, el Centro de Investigaciones en Política y Economía (CIEPE), los Grupos de Trabajo de CLACSO “China y el mapa del poder mundial” y “Geopolítica, Integración Regional y Sistema Mundial”, el Núcleo GIS de la UFRJ, el Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales (IdIHCS, UNLP/CONICET), el Observatorio de Política China de España, el portal de noticias La Ruta China, el Centro de Estudios Soberanía, la Revista DangDai, la Fudan-Latin America University Consortium, entre muchos otros.

Quiero hacer un reconocimiento especial a la Universidad Pública y Gratuita argentina, un ejemplo para el mundo. Una Universidad en la cual todos los días transitan y se forman millones de trabajadores y trabajadoras, y en la que el país y la sociedad depositan sus esperanzas de futuro. Una Universidad que decidí y aprendí a defender desde que llegué a la ciudad de La Plata, entendiendo que no hay posibilidad de construir un país soberano sin una Universidad pública, gratuita y de calidad, al servicio de los problemas de su gente. A mi familia, un sostén fundamental en mi vida y en toda mi trayectoria académica, que me enseñaron a defender la educación pública y a luchar por lo que uno considera justo.

Por último, y más importante, a mis compañías permanentes, con quienes compartí todo este proceso rodeado de mucho amor. A Ade, por disfrutar y sufrir juntos/as cada momento de nuestra vida. A Lihuen, nuestro amanecer cotidiano. Y a Luna, que llega para traernos esperanza.

A todos y todas, muchas gracias.

## **CAPÍTULO 1.**

### **APARTADO METODOLÓGICO**

#### **1.1. Presentación del tema**

El ascenso acelerado del protagonismo de la República Popular China en el escenario internacional ha despertado el interés de un gran número de investigadores, que se han centrado en las distintas aristas del “ascenso chino” abarcando lo económico (Molina Díaz y Regalado Florido, 2020), lo tecnológico (Lee, 2020), lo social (Restivo y Ng, 2020) y lo geopolítico (Staiano, Bogado Bordazar y Caubet, 2019), entre otros aspectos.

En efecto, China se ha convertido en la primera economía mundial en términos de Paridad de Poder Adquisitivo y la segunda por su volumen de Producto Bruto Interno nominal, la primera potencia exportadora y segunda importadora a escala global, es una de las principales inversoras internacionales y receptora de Inversión Extranjera Directa (IED) y posee una moneda que está en pleno ascenso y que integra los Derechos Especiales de Giro del Fondo Monetario Internacional (FMI) (Molina Díaz y Regalado Florido, 2020). Además, según datos de 2022, 135 de las 500 principales empresas a nivel mundial son chinas (en 2007 había sólo 25), de las cuales 4 están entre las 10 más grandes, mientras que sus productos industriales de alta tecnología pasaron de constituir el 7% del valor mundial en 2003 a un 27% en 2014 (Merino, 2020).

Este ascenso de su dinamismo económico ha ido acompañado de un mayor protagonismo en el ámbito político internacional, a partir de adoptar una actitud más “asertiva” (Toro Hardy, 2020) en la arena internacional y que se enmarcaría en el impulso de una “globalización con características chinas” (Ramón-Berjano, 2019; Vadell y Staiano, 2020), en un mundo caracterizado como tendiente a la multipolaridad (Hu, 2020).

A partir de su creciente protagonismo, varios autores señalan que la República Popular China ha adoptado una “estrategia dual” en el ámbito internacional (Ramón-Berjano, 2019),

que consiste en reclamar reformas a las instituciones políticas y económicas internacionales, a la par de crear paulatinamente un entramado de nuevas instituciones que reflejen el creciente papel de China y de otras potencias emergentes (Giaccaglia, 2018).

Es en este contexto que algunos autores van a hacer énfasis en instituciones creadas o impulsadas por China, como el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura (AIIB, por sus siglas en inglés) (Pagán Sánchez, 2016), el BRICS (Hu, 2020), la Organización para la Cooperación de Shanghai (SCO, por sus siglas en inglés) (Yuan, 2020), la Asociación Económica Integral Regional (RCEP) (Ramoneda, 2020) y, principalmente, la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR) (Zottele y Zottele, 2020).

La Iniciativa de la Franja y la Ruta (originalmente denominada y popularizada como “Nueva Ruta de la Seda”)<sup>1</sup> es una de las principales apuestas geopolíticas de la República Popular China. La misma fue presentada en 2013 por el presidente Xi Jinping y, entre otras cuestiones, contempla el financiamiento y construcción de obras de infraestructura y acuerdos de cooperación que abarcan lo económico, lo político, lo social, lo educativo, lo cultural, lo sanitario, entre otros aspectos.

La Iniciativa de la Franja y la Ruta es considerada por diversos autores como la principal herramienta de la geoestrategia china actual (Ríos, 2019; Malena, 2020), lo que le otorga un grado de importancia superlativo en el plano de la geopolítica china. Algunos autores señalan que, mediante la IFR, China busca realizar diversos objetivos en áreas claves de su desarrollo nacional, como el aprovisionamiento de materias primas estratégicas (Latanzi, 2018), la diversificación de sus rutas comerciales (evitando la extrema dependencia de una sola ruta) (Parra Pérez, 2018), la exportación de su excedente económico (Katz, 2021; Lávut, 2018) y el aumento del nivel de desarrollo de las zonas occidentales del país (Dirmoser, 2017), entre otras.

El gobierno chino plasmó los principios básicos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en el documento “Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja

---

<sup>1</sup> La Iniciativa de la Franja y la Ruta (en inglés, Belt and Road Initiative) se presenta con distintos nombres a nivel extraoficial. Según el gobierno chino, el nombre oficial de la propuesta es el de “La Franja económica de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI”, aunque acepta la acepción “Iniciativa de la Franja y la Ruta” (ver: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/>). Existen sin embargo otros nombres que aparecen en la literatura, como “Una Franja, Una Ruta” (“One Belt, One Road”, OBOR), o “Un Cinturón, Un Camino”. En este trabajo, utilizaremos su nombre oficial, “Iniciativa de la Franja y la Ruta” (IFR), así como también “Nueva Ruta de la Seda”.



Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI” (Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma [CNDR], 2015), entre los que se destacan los de promover la apertura y la cooperación, la armonía y la inclusividad, el beneficio mutuo y la cooperación ganar-ganar. En este documento, a su vez, se señala que “la interconexión e intercomunicación en infraestructuras constituyen esferas prioritarias en el impulso de la construcción de ‘Una Franja y Una Ruta’” y que para ello el gobierno chino se compromete a “materializar la mayor perfección de las infraestructuras regionales, la formación básica de redes de rutas terrestres, marítimas y aéreas seguras y altamente efectivas, y el alcance de la interconexión e intercomunicación a nuevo nivel”.

Si bien, en un principio, la Iniciativa estaba centrada en Asia, África y Europa, en 2017 Xi Jinping anunció que América Latina y el Caribe (ALC) era una “extensión natural” de la Ruta de la Seda Marítima, e invitó a los países de la región a adherirse a la misma.

Desde ese momento a esta parte, un total de 22 países de ALC han firmado el Memorándum de Adhesión a la Nueva Ruta de la Seda<sup>2</sup>. De ellos, cinco están ubicados en Centroamérica, ocho son islas del Caribe y nueve se encuentran en Sudamérica (Argentina, Bolivia, Chile, Ecuador, Perú, Guyana, Surinam, Uruguay y Venezuela)<sup>3</sup>. La adhesión de los diferentes países a la Iniciativa de la Franja y la Ruta presupone establecer acuerdos de cooperación bilaterales entre la República Popular China y los países firmantes.

En este marco, el hecho de que nueve de los doce países de Sudamérica<sup>4</sup> hayan firmado (hasta ahora) el Memorándum de Entendimiento para incorporarse a la Iniciativa de la Franja y la Ruta despierta interrogantes que se consideran necesarios de analizar, para

---

<sup>2</sup> El ingreso oficial de un país o institución a la Iniciativa de la Franja y la Ruta se produce a partir de la firma de un acuerdo bilateral denominado “Memorándum de Entendimiento entre *la parte signataria* [por ejemplo, la República Argentina] y el gobierno de la República Popular China en materia de cooperación en el marco de la Iniciativa de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI”.

<sup>3</sup> La lista completa de países de la región que han firmado el Memorándum de Adhesión a la Iniciativa de la Franja y la Ruta hasta el 1 de agosto de 2023 son:

1) Sudamérica: Argentina, Bolivia, Chile, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela.

2) Centroamérica: Costa Rica, El Salvador, Panamá, Nicaragua y Honduras.

3) Islas del Caribe: Antigua y Barbuda, Barbados, Cuba, Dominica, Granada, Jamaica, República Dominicana, Trinidad y Tobago.

La lista completa de países que han adherido a la Iniciativa puede encontrarse en: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/wap/wap.htm>

<sup>4</sup> Los países de Sudamérica que no han firmado su adhesión a la Iniciativa de la Franja y la Ruta son Brasil, Colombia y Paraguay. Excluimos del listado a la Guayana Francesa, ya que la misma es una colonia francesa de ultramar y no un Estado soberano.

comprender de una mejor manera el estado de situación en materia de relaciones internacionales de poder. Por una parte, y a modo de reflexión, esto puede ser indicativo de un estado de situación geopolítica caracterizado por una presencia cada vez mayor de China en Sudamérica, así como también ser expresión de la decisión de gran parte de los países de la región de avanzar en un acercamiento mayor con el país asiático. Lo antedicho, a su vez, genera interrogantes acerca del significado que le otorga China a ALC como una “extensión natural” de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, y cómo impacta ello en la presencia histórica que Estados Unidos ha tenido en la región.

## **1.2. Problema de investigación**

El Memorándum de Entendimiento sobre la cooperación en el marco de la Franja económica de la Ruta de la Seda y la Ruta marítima de la Seda del Siglo XXI (en adelante, “Memorándum” o “MoU”, por sus siglas en inglés), consiste en un documento estándar, de aproximadamente seis páginas, que menciona en trazos generales compromisos de cooperación y entendimiento, pero que no especifica acciones concretas, por lo que su materialización depende de las iniciativas específicas llevadas adelante por cada país.

En dichos Memorándums, uno de los puntos está referido a “Conectividad de las instalaciones”, en el cual se señala que “las Partes llevarán a cabo cooperación e intercambios de conectividad de infraestructura en áreas de interés mutuo, como carreteras, ferrocarriles, puentes, aviación civil, puertos y energía, telecomunicaciones, etc.”<sup>5</sup>. Más adelante, se especifica que:

las Partes seguirán el principio de mercado, promoverán la cooperación entre capital público y privado, proporcionarán apoyo financiero y de inversión a través de modelos diversificados como financiamiento para el desarrollo, financiamiento de capital,

---

<sup>5</sup> Memorándum de Entendimiento entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República Popular China en Cooperación en el Marco del Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y la Iniciativa de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, noviembre de 2018, p. 3. Recuperado de: [https://www.chinaenamericalatina.info/wp-content/uploads/2019/07/franja\\_y\\_ruta.pdf](https://www.chinaenamericalatina.info/wp-content/uploads/2019/07/franja_y_ruta.pdf)

APP's, Concesiones BOT, entre otros, y fortalecerán los intercambios y la cooperación para garantizar la seguridad de los proyectos<sup>6</sup>.

La promoción de la cooperación en infraestructura en el marco de la IFR está íntimamente vinculada con la estrategia china de profundizar su relación con terceros países hacia nuevos temas que excedan lo estrictamente comercial, entre ellos la cooperación en inversión, el mejoramiento de la infraestructura física y social o la energía (Bonilla y Milet García, 2015). De hecho, según el documento "*Perspectivas y acciones...*" mencionado anteriormente (CNDR, 2015), la interconexión e intercomunicación en infraestructuras constituyen esferas prioritarias en el impulso de la IFR, haciendo especial hincapié en la búsqueda de fortalecer la conexión de los países en planes de construcción infraestructural y sistemas de estándares tecnológicos, impulsar en conjunto la construcción de vías vertebrales internacionales y formar paso a paso las redes de infraestructuras que enlacen las diversas subregiones. En este sentido, la IFR tiene un impacto significativo sobre el territorio sobre el cual se despliega, al modificar y rearticular relaciones sociales establecidas previamente y creando nuevas (Margueliche, 2019), por lo que es necesario pensar el rol de las infraestructuras no sólo como una materialidad situada en el territorio sino como dispositivos e instrumentos de poder que ofician de "mediadores" en la interacción entre Estados y empresas (Margueliche y Castañeda, 2019).

Como señalamos anteriormente, la mayor parte de los países que han adherido a la IFR en América Latina y el Caribe están ubicados en Sudamérica. Según Bogado Bordazar (2020), esta concentración de inversiones chinas en el sur no es azarosa, sino que responde a motivaciones de índole política que es necesario analizar.

Nos centraremos entonces en los proyectos de infraestructura acordados y/o realizados en los países adherentes a la IFR en la región sudamericana, ya que los mismos son una de las aristas clave de la IFR a nivel global, y representan una expresión tangible y concreta del estado de situación de la Nueva Ruta de la Seda en la región.

---

<sup>6</sup> Op. cit., p. 4.

En este marco, el presente trabajo se propone caracterizar la forma que ha adoptado la Iniciativa de la Franja y la Ruta en Sudamérica, haciendo hincapié en los proyectos de infraestructura que se desprenden de la adhesión de ocho países de la región a la misma, entre 2018 y 2021<sup>7</sup>.

### **1.3. Objetivos**

#### *1.3.a. Objetivo general:*

- Describir y caracterizar los proyectos de infraestructura enmarcados en la Iniciativa de la Franja y la Ruta en los países sudamericanos que han firmado el Memorándum de Entendimiento, en el período 2018-2021.

#### *1.3.b. Objetivos específicos:*

- Describir los proyectos de infraestructura objeto de estudio, haciendo hincapié en qué consisten, dónde están ubicados y la cantidad de recursos invertidos.
- Analizar la funcionalidad de dichos proyectos, dando cuenta si están orientados al transporte, energía, extracción de recursos primarios, telecomunicaciones, entre otros.
- Dar cuenta de la participación de actores estatales y no estatales en la financiación y gestión de dichos proyectos.
- Examinar qué actores impulsan estos proyectos de infraestructura y qué sectores económicos se benefician con los mismos.

### **1.4. Justificación**

El ascenso del protagonismo de la República Popular China en el sistema internacional actual nos demanda abordar aquellas dimensiones que se relacionan específicamente con nuestra región. Es que ALC, por distintas razones, representa un área estratégica en la

---

<sup>7</sup> La incorporación de Argentina a la Iniciativa de la Franja y la Ruta se firmó el 6 de febrero de 2022, durante la visita del presidente Alberto Fernández a Beijing. Por eso, este país no será tomado en cuenta a los efectos del presente trabajo.

actual disputa geopolítica (Bruckmann, 2018). En este marco, el acrecentamiento del vínculo bilateral entre China y ALC experimentado en los últimos años, sumado a que la región fue catalogada por Xi Jinping como una “extensión natural” de la IFR, parece poner en tensión la catalogación histórica de ALC como una esfera de influencia directa y exclusiva de los Estados Unidos (Morgenfeld, 2018). Esta situación puede no solo configurar nuevas realidades importantes de atender, sino también derivar en tensiones y conflictos que la región debe sobrellevar contando con un conocimiento detallado del estado de situación de sus vínculos bilaterales.

Existen trabajos que analizan los alcances y características de la Ruta de la Seda a nivel global, así como también otros estudios que analizan las características de la presencia china en la región. Sin embargo, realizar un estudio que recupere las principales obras de infraestructura que se enmarcan en la Ruta de la Seda resulta importante para comprender los rasgos que asume la presencia china en nuestro continente, como un requisito para desprender potencialidades, limitantes, ausencias y demandas que nuestros países pueden poseer. Según Reyes (2013), uno de los principios rectores de China para desarrollar sus relaciones internacionales es el respeto a las demandas de sus contrapartes, por lo que es apremiante contribuir al conocimiento mutuo de ambas regiones, principalmente de los tipos y formatos posibles de relacionamiento con el país asiático.

Los proyectos de infraestructura son una expresión concreta del estado de avance de la IFR en la región, en tanto condensación material de la misma en un espacio geográfico delimitado. Un proyecto de infraestructura se configura, así, como una expresión tangible de la Iniciativa, a partir de la cual podemos analizar objetivos, intereses y estrategias de los actores involucrados.

Sin embargo, el caso de los proyectos de infraestructura es particularmente sintomático del problema de escasez de información sistematizada sobre el tema. No sólo existe una vacancia de trabajos e informes donde se expliciten los proyectos de infraestructura realizados en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en la región, sino que existen muchos artículos que confunden inversión en obras de infraestructura con financiamiento, comercio de bienes y servicios, entre otros. A su vez, se consideran como proyectos de infraestructura de la Iniciativa de la Franja y la Ruta a obras que se desarrollan en países

que no han firmado el Memorándum de Entendimiento, lo que obstaculiza aún más la posibilidad de realizar una lectura crítica de la IFR en la región y que a la vez sea un reflejo de la realidad.

Caracterizar los proyectos de infraestructura que se enmarcan en la Iniciativa de la Franja y la Ruta representa también un requisito importante para la elaboración de políticas públicas e inversión privada a nivel nacional y regional. En un contexto en el que nuestro país, Argentina, ha firmado recientemente su incorporación a la IFR, contar con herramientas que describan las características de los proyectos representa una necesidad de suma importancia para evaluar potencialidades y amenazas de la IFR a nivel nacional y regional.

A su vez, contar con estudios que sistematicen y analicen los proyectos de infraestructura ya existentes en la región desprendidos de la adhesión a la Iniciativa de la Franja y la Ruta, resulta de suma utilidad para examinar la funcionalidad de dicha iniciativa, proyectar posibles corredores económicos interregionales (como los existentes en Asia y Europa)<sup>8</sup>, que no reditúen en un beneficio únicamente para la contraparte china, sino que se constituyan en ejemplos concretos de construcción de lazos de Cooperación Sur-Sur y que aporten al desarrollo soberano, una meta sumamente anhelada para nuestro país y nuestra región.

### **1.5. Estrategia de investigación**

En función de los objetivos planteados, el diseño de la presente investigación se construyó sobre dos grandes ejes analíticos. En el primero, se abordará el proyecto de la IFR desde una perspectiva descriptiva, a partir de proponer la sistematización de los proyectos de infraestructura acordados y/o concretados en los ocho países de Sudamérica que han firmado el Memorándum de Entendimiento, enmarcados en la Iniciativa de la Franja y la

---

<sup>8</sup> Según el documento "Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI", la IFR se componía originalmente de 6 corredores económicos interregionales que conectaban Asia y Europa: 1) el Puente Continental Asia-Europa; 2) el Corredor Económico China-Mongolia-Rusia; 3) el Corredor China-Asia Central-Asia Occidental; 4) el Corredor China-Península Indochina; 5) el Corredor Económico China-Pakistán; y 6) el Corredor Bangladesh-China-India-Myanmar (Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, 2015). No existe una propuesta de tal magnitud para Sudamérica.

Ruta, entre 2018 y 2021. El segundo eje es explicativo, a partir del cual se pretende analizar la funcionalidad de dichos proyectos, dar cuenta de la participación de actores estatales y no estatales en la financiación y gestión de dichos proyectos y examinar qué actores impulsan estos proyectos de infraestructura y qué sectores económicos se benefician con los mismos.

El año de inicio que hemos tomado para la presente investigación es 2018, ya que si bien fue en 2017 cuando el presidente chino Xi Jinping afirmó que América Latina y el Caribe era considerado por China como la “extensión natural” de la IFR, fue a partir de 2018 cuando los países de la región comenzaron a adherirse a la iniciativa. Es por ello que elegimos considerar a aquellos proyectos de infraestructura que hayan sido acordados o iniciados a partir de esa fecha. A su vez, tomamos el año 2021 como fecha de cierre de la presente investigación, considerando que analizar estos cuatro primeros años de la IFR en la región nos permitirá tener un primer acercamiento al estado de situación de la Iniciativa en Sudamérica, dejando abierto el espacio para profundizar este análisis en futuras investigaciones.

Teniendo en cuenta las características de nuestro objeto de estudio y de nuestros objetivos de investigación, la estrategia metodológica será de tipo mixta-articulada, lo que nos insumirá recurrir tanto a técnicas cuantitativas como a cualitativas.

Existe un primer e importante problema en relación a la recolección de los datos sobre los proyectos de infraestructura objeto de estudio. No existe información oficial sistematizada ni una única fuente confiable que nos permita acceder a la información de forma precisa. Por el contrario, la información suele estar fragmentada y aparecer presentada de distintas formas en las páginas oficiales de las empresas constructoras, los organismos públicos nacionales, provinciales y municipales, donde la obra tiene lugar y en los medios de comunicación nacionales del país donde la obra se realiza. A su vez, también existen algunos estudios académicos que caracterizan obras de infraestructura puntuales. En este sentido, para la recolección de los datos se recurrirá a un diseño flexible, sustentado en un proceso interactivo continuo marcado por el desarrollo de la investigación. Se recuperarán documentos públicos oficiales (tanto del gobierno chino y de los gobiernos sudamericanos como de instituciones como la UNASUR y la CEPAL) y se realizará un rastreo exploratorio

en los principales medios de comunicación digitales de los ocho países seleccionados. Esta información será contrastada y/o complementada con aquella proporcionada por las empresas y/o gobiernos locales intervinientes<sup>9</sup>.

Por otro lado, existen algunas bases de datos importantes que servirán de insumo para la investigación. Sin lugar a dudas, la más importante de ellas es el trabajo que sistemáticamente realiza la Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China (Dussel Peters, 2020), conocida como Monitor de la Infraestructura china en América Latina y el Caribe.

A su vez, contamos con las bases de datos desarrolladas por The Inter-American Dialogue (China-Latin America Finance Databases) y por la Heritage Foundation (China Global Investment Tracker), las cuales, aunque utilizan metodologías distintas, servirán de insumo a la presente investigación. A su vez, contamos también con la base de datos elaborada por The Green Belt and Road Initiative Center (Green BRI Center), de la Central University of Finance and Economics (CUFE) en Beijing, China. Otras bases de datos importantes que serán tenidas en cuenta son las de la William & Mary's Global Research Institute (AidData) y la base publicada por el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura. A su vez, también existe la base Infralatam, elaborada conjuntamente por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF)<sup>10</sup> y la CEPAL. Finalmente, otras bases consultadas serán China's Overseas Development Finance Database (elaborado por Boston University Global Development Policy) y el Mapa de Proyectos de empresas chinas en Bolivia (elaborado por Plataforma Energética).

---

<sup>9</sup> A los fines del presente trabajo, se consultaron más de 200 páginas web de medios locales y organismos públicos, entre ellos: Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (Bolivia), Administradora Boliviana de Carreteras (Bolivia), Viceministerio de Comunicación (Bolivia), Cámara de la Construcción de Santa Cruz (Bolivia), Gobierno de Perú, Ministerio de Energía y Minas (Ecuador), Contraloría General del Estado (Ecuador), Instituto de Ingenieros de Minas del Perú, Yacimientos de Litio Bolivianos, Administración Nacional de Educación Pública (Uruguay), Página oficial de China Communications Construction Company, Página oficial de China Railway Tunnel Group, EFE Trenes de Chile, Página oficial de Sinomach, Página oficial de BYD, Página oficial de CNOOC, Página oficial de Zijin Mining, Página oficial de Hytera, Diario Cooperativa (Chile), Diario La República (Ecuador), El Comercio (Perú), Diario Perú21, El País (Uruguay), Venezolana de Televisión, El Economista (España), Diario La Tercera (Chile), Reuters, Diario Más Noticia (Chile), Diario El Comercio (Ecuador), Diario El Universo (Ecuador), Diario La República (Perú), Agencia de Noticias Fides (Bolivia), Diario El Mostrador (Chile), I News Guyana, Agencia de Noticias Xinhua, El Diario (Ecuador), EJU (Bolivia), Los Tiempos (Bolivia), Forbes Centroamérica, Reporte Asia, BNA Américas, Observatorio Latinoamericano de Conflictos Ambientales (OLCA), Acción Ecológica, LexLatin,

<sup>10</sup> Ex Corporación Andina de Fomento.



A partir de estas bases, se adoptará un enfoque de triangulación de datos (Hernández Sampieri, Fernández-Collado, Baptista Lucio, 2016), consistente en la utilización de diversas y variadas fuentes de información sobre un mismo objeto de conocimiento, con el objetivo de contrastar la información recabada.

Debido a las características de nuestro objeto de estudio, el diseño de investigación será flexible. El concepto de flexibilidad alude a la “posibilidad de advertir durante el proceso de investigación situaciones nuevas e inesperadas vinculadas con el tema de estudio, que puedan implicar [la necesidad de] adoptar técnicas novedosas de recolección de datos” (Mendizábal, 2016:67). A su vez, al proponer el analizar de un conjunto de variables en un momento específico, se recurrirá a un diseño no experimental de tipo transversal (Agudelo, Aigner y Ruiz, 2008).

Para llevar adelante los objetivos de investigación, en el capítulo 2 se realizará una caracterización de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, proponiéndonos recuperar, a partir de la bibliografía sobre la temática, su historia, los principales corredores de la Iniciativa actual y los ejes que estructuran la propuesta. A su vez, analizaremos, recurriendo a documentos y discursos oficiales, cómo fue incorporada la IFR al discurso político chino y nos detendremos a analizar el impacto que tiene la IFR en la política geoestratégica china para el Siglo XXI.

En el capítulo 3, realizaremos una caracterización del estado de situación del vínculo entre China y América Latina, indagando si el mismo está motivado por el mero pragmatismo o si también existen afinidades ideológicas/geopolíticas. A su vez, realizaremos un breve repaso del estado de situación del vínculo comercial, las inversiones previas a la IFR y el financiamiento chino en ALC. Nos detendremos a realizar un repaso de la inversión china específicamente en infraestructura en el período previo a la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Finalmente, repondremos los abordajes críticos a la profundización del vínculo con China, los cuales alertan sobre la tendencia a una reprimarización de nuestras economías y posibles nuevas dependencias al reproducirse un patrón de relación centro-periferia.

En el capítulo 4, nos centraremos en el marco teórico utilizado para analizar los debates sobre cooperación e infraestructura, dos conceptos que son estructurantes del presente trabajo. En relación a los debates sobre cooperación, se reconstruirá el debate de

Cooperación Sur-Sur, analizando si el vínculo entre China y ALC puede enmarcarse en este subtipo específico de cooperación. A su vez, se repondrán otros conceptos importantes, como el de Cooperación Sur-Sur al Desarrollo (CSSD) y cooperación “omnidireccional”, y se analizará si las mismas son parte de una estrategia china para la construcción de una “globalización incluyente”. Por otra parte, el concepto de “articulación de estrategias” servirá también para analizar la forma en la que China concibe a la cooperación internacional. Luego, se repondrá el marco teórico sobre infraestructura, reconstruyendo la definición de “proyecto de infraestructura” que se utiliza en el presente trabajo. A su vez, se analizará, a partir de la bibliografía, la forma en la que la infraestructura se configura como una de las dimensiones claves de la integración regional, a su vez que se utilizará el concepto de “brecha de infraestructura” para caracterizar el estado de situación de la región y la forma en la que puede potenciarse el vínculo con China. A su vez, se recuperarán también los abordajes que introducen las precauciones sobre la forma en la que toma la cooperación en infraestructura, analizando si la misma expresa un “poder infraestructural” que China proyecta sobre ALC o si la misma contribuye a crear una “infraestructura articulada” que contribuye a resolver los problemas endógenos de la región. Por otra parte, se analizarán los actores que intervienen en el impulso y concreción de proyectos de infraestructura, a partir de las modalidades que puede tomar la misma. Por último, en este capítulo se realizará también una lectura detallada del Memorándum de Entendimiento que los países de ALC han firmado para integrarse a la IFR, describiendo principios, objetivos, modalidades de cooperación, entre otros.

En el capítulo 5, se expondrá sobre el análisis de los proyectos de infraestructura en los países sudamericanos de la IFR en el período 2018-2021. En primer lugar, se realizará una caracterización de la forma que han tomado los proyectos de infraestructura en la región, detallando los montos invertidos, sectores a los que se ha dirigido la inversión y principales actores intervinientes. Por otra parte, se presentará una ficha con la información detallada por país.

Finalmente, en el último capítulo, expondremos las reflexiones finales que se desprenden del trabajo, dejando abierto asimismo interrogantes para profundizar en futuras investigaciones.

## CAPÍTULO 2

### LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA. HISTORIA Y CARACTERÍSTICAS

#### 2.1. Descripción de la Iniciativa de la Franja y la Ruta

La asunción de Xi Jinping como presidente de la República Popular China el 14 de marzo de 2013 representó un cambio cualitativo en la política tanto interna como externa de China. El 7 de septiembre de 2013, seis meses después de asumir, durante una visita oficial a la República de Kazajistán, Xi Jinping anunció la propuesta de crear un corredor económico que emulara a la milenaria “Ruta de la Seda”. El 3 de octubre del mismo año, en un discurso ante el Parlamento de Indonesia, Xi llamó a construir lo que llamó la “Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI”.

Un año y medio después, el Ministerio de Relaciones Exteriores chino publicó el documento titulado *“Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI”*, en cual el gobierno chino presentó formalmente los objetivos de la iniciativa:

(...) la aceleración de la construcción de Una Franja y Una Ruta es favorable para fomentar la prosperidad de los diversos países a lo largo de las rutas y la cooperación económica regional, reforzar el intercambio y la toma de referencia entre las civilizaciones distintas, promover el desarrollo pacífico del mundo, por lo que constituye una gran causa que crea felicidad a los pueblos de todos los países del mundo. (CNDR, 2015).

La IFR tiene distintas dimensiones, aunque la más conocida es la económica y comercial: en el marco de la Ruta de la Seda, se contemplan la construcción de carreteras, vías

ferroviarias, puertos y aeropuertos que faciliten la conexión comercial entre las distintas zonas del planeta. Sin embargo, la IFR también se propone como objetivos específicos favorecer la interconexión cultural, educativa, social, institucional, digital y espacial.

Por otro lado, la nueva “Ruta de la Seda” tiene dos grandes formatos. Las Rutas terrestres (que abarcan los proyectos que se realizan en tierra, como ferrocarriles, autopistas, etc.) y las rutas marítimas, compuestas principalmente por puertos donde las empresas chinas tienen inversiones consistentes en refacciones o construcciones desde cero.

Tomando como base la enorme cantidad de recursos destinados a poner en funcionamiento las economías de terceros países, algunos autores suelen compararla con el Plan Marshall llevado adelante por los Estados Unidos entre 1948 y 1952. Sin embargo, como sostienen Shen y Chan (2018), esta podría ser una lectura anacrónica y equivocada, ya que el Programa de Reconversión Europea llevado adelante por los Estados Unidos y la Iniciativa de la Franja y la Ruta tienen diferencias estructurales tanto de forma como de fondo, en relación a la cantidad de recursos aportados, la escala geográfica del plan y los objetivos últimos de cada iniciativa (González y Molina, 2020).

Cómo es sabido, la Iniciativa de la Franja y la Ruta comprende una serie de corredores económicos y proyectos de infraestructura que se proponen fortalecer la conectividad entre los distintos países implicados. Entre los corredores más importantes, se destaca el Puente Terrestre Euroasiático, un conjunto de ferrocarriles que unen la localidad china de Yiwu con Madrid y Londres en Europa, realizando un viaje de 13.000 kilómetros, atravesando diez países (China, Kazajistán, Rusia, Bielorrusia, Polonia, Alemania, Bélgica, Francia, España y Gran Bretaña) y completando un 32,5% del perímetro total del planeta. A su vez, podemos mencionar también el Corredor Económico China-Pakistán, un proyecto con un costo proyectado de 51.000 millones de dólares, y que contempla la cesión y modernización por parte del gobierno chino del puerto de Gwadar, en las costas del sur de ese país. El Corredor Económico China-Mongolia-Rusia, por su parte, consiste en un conjunto de gasoductos y obras de infraestructura en materia energética que conectan los tres países. Por otro lado, el Corredor Económico Península Indochina-China se compone de una red de ferrocarriles, autopistas y terminales portuarias que interconectan la República Popular con el sudeste asiático. El Ferrocarril hacia Irán también cumple una función estratégica,

en tanto Asia Central posee grandes reservas de recursos energéticos y minerales de suma importancia para el desarrollo productivo de cualquier polo de poder emergente, además de una ubicación geográfica que permite conectar Asia con Europa. También existen otros corredores económicos secundarios como el que une las ciudades de Baku, Tiflis y Kars, inaugurado en 2017. El Corredor une las Repúblicas de Azerbaiyán, Kazajistán, Georgia y Turquía, en un trayecto de 846 kilómetros.

La Ruta de la Seda Marítima, por su parte, comprende la inversión en modernización y construcción en decenas de puertos alrededor del mundo. En 2009, China se posicionó como el principal exportador del mundo, por encima de Estados Unidos y Alemania. Las exportaciones chinas representaron en 2019 el 16% de las exportaciones globales, las estadounidenses el 8% y las alemanas el 7%. En relación a sus importaciones, China se posicionó en 2009 como el segundo importador mundial de mercancías, y desde entonces ha acortado progresivamente la diferencia que lo separa con el principal importador mundial, Estados Unidos. A su vez, según la Organización Mundial del Comercio, el 90% del comercio chino se realiza por vía marítima<sup>11</sup>. A partir de ello, siete de los diez puertos más grandes del mundo se encuentra en China y doce de los quince más grandes en la zona del Asia-Pacífico<sup>12</sup>. Esto hace que el comercio marítimo sea uno de los ejes centrales de la Nueva Ruta de la Seda.

Sin embargo, como señalamos anteriormente, los Corredores Económicos y los proyectos de infraestructura son sólo una de las dimensiones de la IFR, pero también existen otros formatos, como la Ruta de la Seda digital, la Ruta de la Seda espacial e incluso la Ruta de la Seda Polar, que transita a través del Polo Norte. Por otro lado, también se han mencionado otras variables de la iniciativa, como por ejemplo la "Ruta de la Seda de la Salud" (que ha ganado protagonismo en el marco de la pandemia de Covid-19), la "Ruta de la Seda verde", entre otras.

---

<sup>11</sup> Ver: [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/tpr\\_s/s230-04\\_s.doc](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tpr_s/s230-04_s.doc).

<sup>12</sup> Los 20 puertos más grandes del mundo son: 1) Puerto de Shanghái (China); 2) Puerto de Singapur (Singapur); 3) Puerto de Shenzhen (China); 4) Puerto de Ningbo-Zhoushan (China); 5) Puerto de Guangzhou (China); 6) Puerto de Busan (Corea del Sur); 7) Puerto de Hong Kong (China); 8) Puerto de Qingdao (China); 9) Puerto de Tianjin (China); 10) Puerto de Jebel Ali (Emiratos Árabes); 11) Puerto de Róterdam (Países Bajos); 12) Puerto Kelang (Malasia); 13) Puerto de Amberes (Bélgica); 14) Puerto de Kaohsiung (Taiwán); 15) Puerto de Xiamen (China). Fuente: <https://www.icontainers.com/es/puertos-mas-importantes-del-mundo/>

Por último, debemos mencionar también que la Iniciativa de la Ruta de la Seda tiene un objetivo específico para el desarrollo del interior de China, el cual cuenta con grandes desigualdades en relación con la costa este. A través del financiamiento de proyectos de infraestructura, el gobierno chino busca incentivar el desarrollo de provincias tales como Xinjiang y el Tíbet.

El gobierno chino organizó dos Foros de la Franja y la Ruta, en 2017 y 2019, donde reunió a casi 40 presidentes de todas las regiones del mundo, para presentar los alcances y los objetivos de la Iniciativa. A su vez, según el Libro Blanco “China y el mundo en la nueva era” publicado en 2019, 136 países y 30 organizaciones internacionales ya se han adherido a la IFR<sup>13</sup>. La promoción de la nueva “Ruta de la Seda” le permite al gobierno chino predicar un nuevo modelo de relaciones internacionales, afirmando que la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

(...) se basa en los principios de una amplia consulta, contribución conjunta y beneficios compartidos, y está guiada por el espíritu de la Ruta de la Seda, caracterizado por la paz, la cooperación, la apertura, la inclusión, el aprendizaje mutuo y el beneficio mutuo. (State Council Information Office of the People’s Republic of China [SCIOPRCh], 2019)

## **2.2. La iniciativa de la Franja y la Ruta en el discurso político chino**

Desde su presentación pública en 2013, la Iniciativa de la Franja y la Ruta ha ocupado un lugar sumamente destacado en los documentos oficiales y discursos políticos del gobierno chino. Recuperar la manera en la que aparece presentada la IFR por parte del estado chino nos permite analizar la forma de identificarse ante el resto de los actores del sistema internacional y, en consecuencia, los comportamientos, pretensiones y demandas específicas del país, así como también los intentos de constitución de marcos de alianzas con países que se identifican de la misma manera. A su vez, la forma de presentar a la IFR a la comunidad internacional nos habla de las características del orden internacional que el

---

<sup>13</sup> En la actualidad, el número de países que se han adherido a la IFR ha ascendido a más de 150.

gobierno chino, por lo menos discursivamente, pretende construir y, a su vez, del orden internacional que el gobierno chino crítica y pretende desafiar.

Analizando distintos documentos públicos y discursos oficiales del gobierno chino<sup>14</sup>, podemos encontrar cinco ejes centrales que estructuran la propuesta la IFR: 1) amplia consulta; 2) cooperación económica; 3) prosperidad compartida; 4) diálogo de civilizaciones; y 5) promover felicidad en los pueblos del mundo. Estas cinco dimensiones aparecen recurrentemente en el discurso político chino y organizan la propuesta general de la IFR.

### **1) Amplia consulta**

El gobierno chino se ha esforzado recurrentemente en resaltar que la IFR no es un proyecto cerrado, sino que está en permanente construcción en función del diálogo político con los participantes y que está en sintonía con las estrategias de desarrollo de cada nación en particular. Es en este sentido que aparecen recurrentemente conceptos como “*contribución conjunta*” y “*coordinación de políticas*”, que hacen referencia a que China no pretende imponer proyectos sino adaptar la IFR a “las necesidades de cada país” (State Council Information Office of the People’s Republic of China [SCIOPRCh], 2021). El gobierno chino ha reivindicado periódicamente la “amplia consulta” como una forma de “fortalecer la confianza mutua” entre las partes, y ha señalado como ejemplos de ello que la IFR ha podido retroalimentarse con:

la Agenda 2063 de la Unión Africana, el Plan Maestro de Conectividad de la ASEAN 2025, la estrategia de conectividad Europa-Asia de la UE, la visión de Pakistán de un nuevo Pakistán, la iniciativa de Laos para transformarse de un país sin litoral en un país conectado por tierra, los proyectos de infraestructura masiva de Filipinas bajo su

---

<sup>14</sup> Para los fines del presente trabajo, se consultaron los siguientes documentos: Xi Jinping (2012), Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (2015), Gobierno de El Salvador (2018), State Council Information Office of the People’s Republic of China (2019), Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China (2019), State Council Information Office of the People’s Republic of China (2021) y Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (2021).

Programa “Build, Build, Build”, la iniciativa Bright Road de Kazajstán y el programa Development Road de Mongolia. (SCIOPRCh, 2021)

## **2) Cooperación económica**

La cooperación económica es quizás el aspecto más destacado públicamente de la IFR, en tanto el gobierno chino ha destinado gran cantidad de recursos a la construcción de obras de infraestructura alrededor del mundo. Esta cooperación económica, sin embargo, se realiza articulada con otras ideas o conceptos que aparecen recurrentemente en el discurso político chino, como las de “*apertura*”, “*comercio sin obstáculos*”, “*conectividad*” e “*integración financiera*”. A su vez, en vinculación con el punto anterior, el gobierno chino ha destacado que los acuerdos de cooperación enmarcados en la IFR se realizarán teniendo en cuenta las “condiciones, políticas y leyes nacionales de cada país socio” (SCIOPRCh, 2021). De este modo, la conectividad y la cooperación económica están íntimamente vinculadas con la necesidad de potenciar el desarrollo, elemento recurrente en el discurso político chino.

## **3) Prosperidad compartida**

Por otro lado, el gobierno chino ha afirmado recurrentemente que la IFR se propone alcanzar “*beneficios compartidos*” o “*mutuos*” a partir de la “*inclusión*”, la “*innovación*” y el “*desarrollo verde*”. En este marco, la prosperidad compartida contribuiría a alcanzar uno de los objetivos centrales de la IFR que será, para el gobierno chino “*mejorar la vida de las personas*”.

## **4) Diálogo de civilizaciones**

De este modo, la IFR pretende aportar al diálogo de civilizaciones. Esto se ve expresado en los documentos oficiales del gobierno chino, en donde se señala que “la amistad de pueblo a pueblo es la piedra angular de las relaciones sólidas de estado a estado, y la comunicación de corazón a corazón es la clave para una amistad más profunda”



(SCIOPRCh, 2021). El diálogo de civilizaciones se expresa en las propuestas de fomentar “lazos más estrechos entre las personas”, aumentar los “intercambios culturales” y contribuir al “aprendizaje mutuo”, como una forma de alcanzar la “*paz y armonía*” entre las civilizaciones a nivel mundial. Según se afirma en el Libro Blanco “China y el mundo en la nueva era”:

La civilización es un atributo esencial de la sociedad humana. La diversidad es una característica principal de la civilización humana. Los intercambios y el aprendizaje mutuo han sido una fuerza impulsora básica para el progreso de las civilizaciones a lo largo de la historia de la humanidad durante miles de años. La civilización prospera en la diversidad. Cada civilización representa la memoria colectiva de una nación o un pueblo. Todas las civilizaciones del mundo, incluida la civilización china, son fruto del desarrollo humano. Todas las civilizaciones son iguales. Ninguna civilización es perfecta en el planeta. Tampoco carece de mérito. Ninguna civilización puede considerarse superior a otra. La civilización humana es inclusiva. Como fruto del trabajo humano y la sabiduría, toda cultura merece respeto y vale la pena apreciarla. Cada país debe valorar su propia civilización, apreciar la de los demás y facilitar su desarrollo, y esto contribuirá al florecimiento de todas las civilizaciones. (SCIOPRCh, 2019).

##### **5) *Promover la felicidad de los pueblos del mundo***

En relación a lo anterior se enmarca un propósito más general de la IFR, que el gobierno chino presenta como “crear felicidad en los pueblos del mundo”. Es en este punto donde la IFR se articula con la idea de conformar una “comunidad de destino compartido para la humanidad” (Schulz y Staiano, 2022), la cual tiene como objetivo, siempre según el gobierno chino, “resolver los problemas prácticos que enfrenta el mundo de hoy y lograr el desarrollo pacífico y sostenible de la humanidad”, “lograr la armonía universal y los principios de cooperación y beneficio mutuo”, “abrir un nuevo camino de desarrollo basado en la cooperación de beneficio mutuo, la contribución conjunta y los beneficios

compartidos”, abogar por “el respeto mutuo y la consulta en pie de igualdad” y construir “un nuevo enfoque de las relaciones de estado a estado, que presenta el diálogo en lugar de la confrontación y busca asociaciones en lugar de alianzas” (SCIOPRCh, 2019).

### **2.3. La Nueva Ruta de la Seda como parte de la *geoestrategia* china en el Siglo XXI**

La presentación en sociedad de la Iniciativa de la Franja y la Ruta se enmarca en un contexto geopolítico específico, caracterizado por Serbin (2017) como un evidente desplazamiento del centro de gravedad y del dinamismo de la economía mundial hacia el Asia-Pacífico. Según el autor, producto de sus altas tasas de crecimiento económico sostenido, entre 2001 y 2012 China se convirtió en el motor del crecimiento económico global. Esta situación, a su vez, se complementó con un corrimiento por parte de los Estados Unidos de los principales objetivos en política exterior, el cual a partir del 11 de septiembre de 2001 pasó a estar enfocado en Medio Oriente y en el supuesto combate contra el terrorismo internacional (Pastrana Buelvas y Vera Piñeros, 2017). La crisis financiera global de 2008 produjo un sacudón en la economía internacional, aunque sin embargo China salió en mejores condiciones de la misma que las potencias occidentales, lo que llevó al entonces presidente Hu Jintao a redefinir la estrategia de China en el ámbito exterior y proyectar al país como un actor global (Malena, 2020). Lo anterior tenía que ver, a su vez, con que como consecuencia del crecimiento económico de China el país había dejado de ser autosuficiente, y había llevado al país a la necesidad de fortalecer sus vínculos económicos con el exterior. Con la llegada a la presidencia de Xi Jinping, señala Malena (2020:45), “la diplomacia china dejó atrás el *dictum* denguista de mantener un perfil bajo, para abrazar una gran estrategia de búsqueda de liderazgo continental y protagonismo global”. Es en este marco que podemos enmarcar a la IFR dentro de la *geoestrategia* de China en la arena internacional.

Antes de enmarcar a la Iniciativa de la Franja y la Ruta como parte de la *geoestrategia* china, comenzaremos por intentar darle una precisión conceptual a este término. Una definición clásica de *geoestrategia* podemos encontrarla en la obra del politólogo polaco-

norteamericano Zbigniew Brzezinski (1998), quien afirmó que “la geoestrategia es la gestión estratégica de los intereses geopolíticos” de un actor político-social (un Estado, una empresa, una organización). Como se observa en la definición de Brzezinski, geopolítica y geoestrategia están íntimamente relacionados, aunque implican dos escalas de análisis distintas. Mientras que gran parte de los enfoques clásicos (Barrios, 2009; Rosales Ariza, 2005) le dan un carácter preminente e incluso exclusivo a la variable militar en el análisis geopolítico, aquí entendemos por “variables geopolíticas” aquellas que hacen al incremento del poder de un actor determinado (ya sea un Estado, una corporación transnacional, una organización sindical, religiosa, etc.) en las relaciones internacionales (Cox, 2016). Retomamos aquí los aportes de Samir Amin (2001), quien engloba estas variables en cinco aspectos, que buscan ser monopolizadas por los actores de poder internacional: el control de los mercados financieros mundiales, el acceso monopolista a los recursos naturales del planeta, el desarrollo de ciencia y tecnología, el monopolio de las armas de destrucción masiva y el monopolio de los medios de comunicación.

Entonces, mientras que la geopolítica hace hincapié en las dimensiones que permiten aumentar el poder de un actor en el sistema internacional, la (geo) estrategia hace al plan para alcanzar los objetivos últimos de un actor en el sistema internacional. Estrategia supone entonces la construcción por estratos, una formación de capas superpuestas que debería moverse en una dirección concreta sin desordenarse. La Estrategia es el arte de concebir planes de operaciones coherentes con todas las finalidades propias de una colectividad (las políticas, las sociales, las económicas, las judiciales, etc.) (Alonso Baquer, 2010). La geoestrategia, en este sentido, contemplará cuales son los modos más adecuados para lograr los objetivos geopolíticos. A partir de ello, también suele llamarse también “Gran Estrategia” o “Estrategia global” (Alonso Baquer, 2010).

Es a partir de aquí que podemos preguntarnos cuáles son los puntos principales de la *geoestrategia* china, y en qué medida la Iniciativa de la Franja y Ruta se enmarca en ella. El Partido Comunista Chino se ha planteado una “visión de largo plazo” (Rosales, 2019) consistente en materializar el “sueño chino de rejuvenecimiento nacional”. En este sentido, el gobierno chino planteó un horizonte de metas pensando en los “dos centenarios”: el de la fundación del Partido Comunista Chino en 2021 y el de la República Popular en 2049.

Para 2021 el PCCh planteó la meta de duplicar el PIB y el ingreso per cápita rural y urbano respecto de 2010, eliminando definitivamente la pobreza extrema y construyendo una sociedad modestamente acomodada; para mediados de siglo, en tanto, se planteó “concluir la transformación de China en un país socialista moderno, próspero, poderoso, democrático, civilizado y armonioso, haciendo así realidad el sueño chino de la gran revitalización de la nación china” (Xi Jinping, 2012: 70).

En este marco, podemos señalar que, desde la implementación de las políticas de Reforma y Apertura a finales de los años '70, la estrategia china estuvo enfocada en el desarrollo y armonía internas. Su estrategia internacional, consistió en intentar recomponer la relación con las potencias centrales y articular posiciones con el Sur global en los '80 y '90, para pasar luego a una política de “going out” (salir afuera) y contribuir a construir un escenario internacional estable, pacífico y cooperativo que favoreciera su crecimiento interno (Zhang, 2018).

A partir de la crisis financiera global de 2008, y en sintonía con la crisis de hegemonía de los Estados Unidos y el ascenso del protagonismo de China en la arena económica y política internacional (Merino, 2021), el gobierno chino se propuso desempeñar un papel más activo en los asuntos internacionales. La estrategia de Xi Jinping, en este marco, se estructuró en base a cuatro objetivos principales: 1) promover la estabilidad regional de manera proactiva y con mayor cantidad de recursos invertidos; 2) buscar construir un nuevo tipo de relaciones internacionales recuperando y actualizando los cinco principios de coexistencia pacífica de 1954; 3) incrementar su sentido de contribución y responsabilidad internacional en la provisión de bienes públicos globales; y (4) salvaguardar sus intereses centrales con mayor resolución y mayores esfuerzos (Zhang, 2018). Al cuestionar los fundamentos de la globalización neoliberal y presentarse como una respuesta a este proceso en un contexto de crisis del sistema capitalista, Vadell, Secches y Burger (2019) sostienen que el modelo de cooperación de China promueve una “globalización inclusiva”, basada en la interconectividad, las inversiones en infraestructura y una superestructura institucional financiera controlada por los Estados.

A su vez, la propuesta de la IFR se monta sobre un diagnóstico internacional elaborado por la cúpula del Partido Comunista Chino, que comprende tres desafíos importantes: en primer

lugar, un exceso de capacidad industrial y un debilitamiento del impulso para el crecimiento económico de alta velocidad; el segundo, un debilitamiento de la economía mundial y un potencial retroceso de la globalización; y, en tercer lugar, la estrategia de reequilibrio de Asia impulsada por la administración Obama (y retomada por Biden), a partir de su propuesta del Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (TPP, por sus siglas en inglés), que incluía a la gran parte del Asia Pacífico exceptuando a China (Zhang, 2018).

Partiendo de esto, en el Informe sobre Seguridad No Tradicional de China de la Academia de Ciencias Sociales se señala que la IFR sirve a objetivos estratégicos de la República Popular China, entre los que se destacan los de salvaguardar la seguridad económica, promover la seguridad energética, facilitar la seguridad fronteriza, promover el desarrollo económico y combatir los “tres males” (el terrorismo, el separatismo y el extremismo religioso), desalentar las estrategias geopolíticas de Estados Unidos y construir un nuevo sistema internacional estable y armonioso (Wang, 2004).

Balandron (2021) señala que la visión china del mundo se caracteriza por un sentimiento de unicidad de su civilización y el lugar central que se le debería reconocer en el plano internacional. En su concepción, China debe recuperar el lugar central del país en el orden internacional, preservando su esencia cultural frente al pasado de humillaciones en manos de las potencias invasoras. En esta línea, Bruckmann y Gualberto (2019) sostienen que los ideales chinos de “destino de la humanidad” en un progreso armónico y de interdependencia crean incentivos a un orden internacional con mayor presencia del multilateralismo, con características multipolares.

Ríos (2019), por su parte, señala que la IFR es la principal herramienta estratégica de China, tanto para afianzar su protagonismo global como para el desarrollo interno de las zonas menos industrializadas. Malena (2020), en tanto, también señala a la IFR como parte de la gran estrategia de la China post-maoísta, y que tiene como objetivo inicial hacer fuerte al país internacionalmente, lograr el protagonismo y aumentar la influencia de China a nivel mundial. Ploberger (2017), por su parte, enmarca la Iniciativa de la Franja y la Ruta dentro de un plan mucho más amplio, que denomina como “gran estrategia geopolítica contemporánea de China”, la cual permite identificar los intereses específicos de China y,

en consecuencia, las esferas de influencia específicas que China está intentando establecer.

La IFR, en este sentido, tendría un doble objetivo “ofensivo-defensivo”. En términos defensivos, permite contrarrestar la estrategia estadounidense del “pivot asiático” inaugurada bajo la administración de Barack Obama. Por otro lado, en términos ofensivos, la IFR permite a China tener una política de cooperación activa hacia su periferia más inmediata, principalmente el Sudeste Asiático y Asia Central. A su vez, esto le permite también potenciar el crecimiento de sus provincias occidentales, las cuales tienen un desarrollo mucho menor respecto de las zonas costeras del país (Ríos, 2019).

Ploberger (2017) sostiene que la IFR podría expresar la decisión de China de pasar de un “seguidor de reglas” a un “hacedor de reglas” en el sistema internacional, manifestando su política de transformar la arquitectura institucional internacional, caracterizada por el predominio de los intereses estadounidenses. Esta nueva arquitectura, como señalamos más arriba, intenta garantizar un entorno internacional pacífico y estable, el cual es la base para el desarrollo económico. Ramón-Berjano (2019) afirma que esto expresa una política más asertiva y activa de China en la política exterior, que la posiciona como “jugadora global” y no ya como mera espectadora de los asuntos internacionales.

Ploberger (2017) afirma que la IFR está alineada con un objetivo mucho más general del estado chino (y por eso su carácter estratégico) de preservar el sistema socialista. Esto se realiza a partir de concebir a la cooperación económica internacional como uno de los temas clave. Pero, además, también juega un rol fundamental la dimensión militar, ya que la nueva Ruta de la Seda posibilita mejorar sus capacidades de proyección de poder.

En este marco, realizando un repaso de lo expuesto previamente, podemos afirmar que la Iniciativa de la Franja y la Ruta se enmarca en un contexto geopolítico específico, caracterizado por la crisis de hegemonía de los Estados Unidos y el creciente protagonismo de la República Popular China, y donde se manifiestan tensiones y posibles conflictos que amenazan la paz y la estabilidad internacional. En este sentido, la IFR cumple a distintos objetivos de la *geoestrategia* china, entre los que se encuentran:

1. El aprovisionamiento de materias primas y recursos estratégicos que China no posee (o posee en escasa cantidad) como el petróleo y el gas para sostener su producción industrial; la soja y otros alimentos para alimentar a sus 1.400 millones de habitantes; el litio y otros minerales para su desarrollo tecnológico; el oro para garantizar la sostenibilidad de su moneda, etc<sup>15</sup> (González Sáez y Fabelo Concepción, 2017). Los Corredores económicos y los proyectos de infraestructura permiten dinamizar el comercio internacional en un contexto de crisis, evitando la posibilidad de la escasez de estos recursos<sup>16</sup>.
2. La Ruta de la Seda permite además diversificar las rutas de ingreso de los recursos estratégicos, con el objetivo de evitar la extrema dependencia de *choke points* como los Estrechos de Ormuz o Malaca, los cuales pueden ser fácilmente cortados con consecuencias catastróficas para la economía china.
3. Como mencionamos arriba, la IFR también posibilita a China exportar su excedente económico, evitando que los resultados del crecimiento económico se deriven hacia gastos improductivos o hacia la especulación financiera. El financiamiento de Corredores Económicos y grandes obras de infraestructura permiten utilizar ese excedente en instrumentos que contribuyen a dinamizar el comercio mundial (Katz, 2021).
4. La IFR contribuye además al objetivo de posicionar al yuan como moneda de referencia e intercambio internacional, disputándole al dólar su estatus de moneda hegemónica en las transacciones internacionales. Aunque el uso del renminbi es aun relativamente bajo en los intercambios comerciales globales, este objetivo es particularmente importante para el gobierno, y se encuentra plasmado en los propios

---

<sup>15</sup> González Sáez y Fabelo Concepción (2017) afirman que el funcionamiento de la economía china es muy dependiente de importaciones (fuentes de energía y materias primas) y exportaciones de larga distancia que pasan en muchos casos por rutas que ni controlan ni pueden controlar. Esto genera vulnerabilidades estratégicas para China si algunos puntos estratégicos, como el estrecho de Malaca, quedasen cerrados para las importaciones y las exportaciones chinas.

<sup>16</sup> Sin embargo, ante la continuidad de las situaciones de tensión y potencial conflicto en el ámbito internacional, el gobierno chino afirmó que, a la par de contribuir a construir una economía abierta y dinámica, se propondría como objetivo lograr la autosuficiencia en recursos clave para su estabilidad interna. En la Declaración Final de las Dos Sesiones de 2020, lo expresó de la siguiente manera: "Tenemos el deber de llenar el cuenco chino de 1.400 millones con nuestros propios recursos y podemos hacerlo" (Li Keqiang, 2020).

Memorándums de Adhesión a la Iniciativa, en donde se afirma que las partes acuerdan impulsar “el uso de la moneda local en la inversión y el comercio”<sup>17</sup>.

Por otro lado, la Iniciativa de la Franja y la Ruta también se vincula a una mirada específica de China sobre el orden internacional. El actual presidente chino Xi Jinping señaló que la IFR era una Ruta compuesta por “cinco caminos”: 1) la paz; 2) la prosperidad; 3) la apertura e intercambio comercial; 4) la innovación científica y tecnológica y 5) el diálogo de civilizaciones, el intercambio cultural, la coexistencia de culturas, el respeto y la confianza mutua (Xi Jinping, 2017). Si repasamos algunos de los documentos oficiales publicados por el gobierno chino que se refieren a la IFR, encontraremos que se menciona menos a los proyectos concretos de infraestructura que a las bases ideológicas y valorativas sobre las que se monta la iniciativa. Esto no es un dato menor, y nos permite suponer que los proyectos de infraestructura son la punta del iceberg de una iniciativa que se propone desarrollar un nuevo tipo de relaciones internacionales y la reivindicación de un modelo específico de cooperación a nivel mundial.

En este sentido, la Iniciativa de la Franja y la Ruta se enmarca en una mirada china sobre el sistema internacional, una mirada “con características chinas”, que comprende fortalecer las Naciones Unidas como espacio de diálogo internacional y que recupera los cinco principios de coexistencia pacífica. La Iniciativa de la Franja y la Ruta se complementa con un andamiaje institucional que contribuye a potenciar sus objetivos estratégicos. Entre ellos, podemos considerar la Organización para la Cooperación de Shanghái, el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura, los BRICS y otros Foros multilaterales (como el 17+1, el Foro China-África, el Foro China-Europa, el Foro China-Asean y el Foro China-CELAC) y la propuesta de conformar una comunidad de destino compartido para la humanidad.

Esta política es enmarcada por Ramón-Berjano (2019) en lo que la autora llama “estrategia de tipo dual”, en la cual China no es solo participe de las instituciones creadas al calor de

---

<sup>17</sup> “Memorando de Entendimiento entre el gobierno de la República Popular China y el gobierno de la República de El Salvador sobre cooperación dentro del marco de la Iniciativa de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI”, firmado el 01/11/2018. Recuperado de: [https://www.transparencia.gob.sv/system/documents/documents/000/270/587/original/RUTA\\_DE\\_LA\\_SEDA.pdf?1547135914](https://www.transparencia.gob.sv/system/documents/documents/000/270/587/original/RUTA_DE_LA_SEDA.pdf?1547135914). Si bien se toma este Memorándum como ejemplo, los mismos tienen una composición estándar, por lo que generalmente poseen las mismas cláusulas y articulados.



los acuerdos de Bretton Woods, sino que también propone su propio modelo alternativo y complementario del existente.

## **CAPÍTULO 3.**

### **ESTADO DE SITUACIÓN DEL VÍNCULO ENTRE CHINA Y AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE**

#### **3.1. ¿Ideología o pragmatismo? La relación entre China y ALC**

Si bien la Iniciativa de la Franja y la Ruta fue presentada oficialmente por Xi Jinping en 2013, no fue hasta 2017 que el presidente chino incorporó a América Latina y el Caribe en la misma, considerándola como “extensión natural” de la Ruta de la Seda Marítima.

Más allá de la gran cantidad de acuerdos de cooperación bilateral que China ha firmado con los países de la región, Serbin (2017) considera que ALC es percibida por China como un actor unificado, expresado en el impulso del país asiático de un Foro de cooperación específico que reúne a la totalidad de los países de la región (Foro China-CELAC). Es este espacio en donde se definen las prioridades y los vectores principales de la relación.

En este marco, son diversos los trabajos que se refieren a la relación entre la República Popular China y América Latina. Autores como Vaca Narvaja y Zou (2018), Jiang (2006) y Xu (2018) realizan una caracterización profunda de la historia de las relaciones entre China y América Latina, que datan del Siglo XVI. La mayor parte de los trabajos abordan la relación desde una dimensión económica, señalando el crecimiento del comercio entre ambas regiones y las oportunidades y amenazas que esto representa (Xin, 2018; Consejo de Relaciones Internacionales de América Latina [CRIAL], 2021).

Otro importante trabajo es el que ha realizado el Centro de Estudios China-México (CECHIMEX) de la Universidad Nacional Autónoma de México, quien bajo la coordinación de Enrique Dussel Peters publica periódicamente informes actualizados sobre la relación entre China y América Latina y el Caribe. En sus trabajos, Dussel Peters centra su análisis en la omnipresencia del sector público chino en lo referido a inversiones (tanto extranjeras directas como en infraestructura), las características del proceso de globalización con características chinas y la disputa abierta entre Estados Unidos y China vista desde la tesis

de la “competencia entre grandes poderes” (Dussel Peters, 2022). Esta situación se complementa con la existencia de un período “posneoliberal” o “post-hegemónico” en América Latina (Bonilla y Milet García, 2015), en el cual existe una distensión de las relaciones de gran parte de los países de la región con los Estados Unidos (Cesarin, 2005) y un mayor acercamiento a otras potencias emergentes, principalmente, con la República Popular China.

Otros trabajos, a su vez, señalan la complementariedad de ambas economías, de lo que derivan importantes oportunidades para nuestra región (Bonilla y Milet García, 2015; Xin, 2018). Por otro lado, otros autores indican la necesidad de incorporar las dimensiones políticas, sociales, tecnológicas e incluso militares de la relación (Fernández-Guillén, 2020). Autores como Cui y Zhang (2018: 266) le otorgan especial atención a la cooperación en materia de infraestructura, que se ha convertido “en un nuevo motor de crecimiento” entre ambas regiones.

El propio gobierno chino ha elaborado documentos oficiales importantes que caracterizan la relación entre la República Popular y ALC, entre ellos dos libros blancos (Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular China, 2008; Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular China 2016). Por otro lado, como señalamos arriba, en 2015 se creó el Foro de Cooperación China-Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC), que se ha configurado como el ámbito prioritario de negociación y debate entre ambas regiones, y donde se establece el marco general de la cooperación, caracterizado por la búsqueda de la “igualdad, el beneficio mutuo y el desarrollo común entre ambas Partes” (China-CELAC Forum, 2015a). A su vez, se plantea que las relaciones entre las regiones se enmarcarán en una visión compartida de “respeto mutuo, la soberanía e integridad territorial; promover la cooperación y un tratamiento equitativo y de beneficio mutuo en lo económico y comercial, así como el aprendizaje recíproco en lo cultural” (China-CELAC Forum, 2015a). Por otro lado, en el 1° Foro China-CELAC realizado en Beijing en 2015 se firmó el Plan de Cooperación (2015-2019), en donde uno de los ítems refiere a la Infraestructura; en este punto, se señala que ambas partes se comprometen a “promover el desarrollo de la infraestructura en áreas tales como el transporte, puertos, carreteras, e instalaciones de almacenamiento, logística empresarial, tecnologías de la información y

comunicación, banda ancha, radio y televisión, agricultura, energía y electricidad, y vivienda y desarrollo urbano” con el objetivo de “favorecer la integración de América Latina y el Caribe y a mejorar la conectividad e inter-comunicación entre China y los Estados miembros de la CELAC” (China-CELAC Forum, 2015b). Desde América Latina también se han elaborado documentos específicos, principalmente aquellos publicados por la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) (2010, 2015, 2016) y el Banco Interamericano de Desarrollo (Devlin, Estevadeordal y Rodríguez-Clare, 2007).

Song (2015) afirma que desde la fundación de la República Popular en 1949 las relaciones sinolatinoamericanas han atravesado 5 períodos. El primero, entre 1949 y 1969, denominado por el autor como de “intercambio popular” (es decir, no gubernamental); el segundo, entre 1970 y 1978, de auge del establecimiento de relaciones diplomáticas; el tercero (1978-1992) de ampliación de relaciones; el cuarto (1993-2000) de edificación de relaciones de cooperación estratégica en un contexto de unipolaridad; y el quinto (de 2000 a la actualidad) de desarrollo de las relaciones sin precedentes, en velocidad, profundidad y amplitud.

Pastrana Buelvas y Vera Piñeros (2017) señalan que la creciente presencia de China en América Latina y el Caribe que se evidenció a partir de 2000 es consecuencia natural de su ascenso global; esta situación, a su vez, se produjo en un contexto de fortalecimiento de los procesos de regionalización y regionalismo en ALC y de declive relativo de los Estados Unidos en la región desde la primera década del Siglo XXI (Defelipe Villa, 2017a). Es este contexto el que ha llevado a Bonilla y Milet García (2015) a señalar que el acercamiento chino en América Latina es “inevitable”.

Bernal-Meza (2017), en tanto, encuentra cinco dimensiones que explican este creciente interés de China por acercarse a la región. En primer lugar, como país que se considera asimismo como “en desarrollo”, China juzga políticamente necesario compartir posiciones con la región en la lucha por un orden económico internacional más justo; por otra parte, para disminuir la dependencia comercial de los Estados Unidos y otros países desarrollados, es importante para China mantener relaciones económicas con América Latina, con el propósito de aumentar sus inversiones en la región; en tercer lugar, para continuar su desarrollo interno, China necesita tener acceso a recursos naturales, de los

que nuestra región es abundante (volveremos sobre esto más adelante); a su vez, China puede extraer experiencias de los países latinoamericanos en el proceso de adaptación a la economía de mercado; finalmente, en quinto lugar, a partir del fin del siglo XX, China tiene aún interés en establecer relaciones diplomáticas con algunos países de América Latina, a cambio del reconocimiento de Taiwán como parte de China.

Agramont y Bonifaz (2018) sostienen que la vuelta a la escena global de China está motivada principalmente por factores económicos, entre los cuales destacan la necesidad de mantener sus altas tasas de crecimiento para cumplir el objetivo de erradicación de la pobreza nacional y la búsqueda de la armonía social. Estos objetivos son los que impulsarían a China a *salir al exterior* a buscar materias primas, promover y acompañar la exportación de productos chinos a mercados ajenos y construir redes de conectividad a través de rutas terrestres, ferrocarriles y puertos, que reduzcan costos de transporte. América Latina y el Caribe, en este marco, se convierte en un socio clave. Esta situación, a su vez, se complementa con el hecho de que China fue abandonando paulatinamente su rol como proveedor global de bienes manufacturados de baja tecnología para convertirse en uno de los más importantes proveedores globales de productos industriales con alto contenido de valor agregado e intensivos en conocimiento (Slipak, 2014).

La necesidad de garantizar el acceso a alimentos no es una cuestión menor. En primer lugar, el crecimiento poblacional y el aumento de la riqueza en China vienen generando presiones en la autosuficiencia de la seguridad alimentaria que obligan a Pekín a asegurar fuentes externas de abastecimiento alimentario (Defelipe Villa, 2017a). Recordemos que China debe alimentar al 22% de la población mundial (una población con cada vez mayor poder adquisitivo), pero cuenta con sólo el 7% de la tierra cultivable del mundo y el 6% de los recursos hídricos del planeta. Por otra parte, debemos considerar el deterioro ambiental debido a la explotación intensiva de sus tierras cultivables, ya que, según el Ministerio de Protección Ambiental de China, el 19,4% de éstas últimas están contaminadas con químicos inorgánicos, más del 40% sufre algún tipo de degradación, a la vez que consume el 30% de fertilizantes y pesticidas a nivel mundial, por lo que es difícil que este nivel de sobreexplotación puede prolongarse por mucho tiempo (Díaz, 2022).

El fundamento de la insistencia por la seguridad alimentaria, señala Latanzi (2018), tiene asimismo raíces históricas y culturales importantes de atender. Según el autor, la memoria colectiva sobre las hambrunas que ha sufrido el pueblo chino en diferentes momentos de su historia conforma la mentalidad china en materia de armonía y estabilidad social. A lo largo de sus 5.000 años de historia, el ascenso y la caída de las dinastías chinas estuvieron estrechamente vinculados a la producción de alimentos, y la tradicional cosmovisión china hizo a la clase gobernante responsable de suministrar suficientes granos para la población. Esta necesidad de invertir y comerciar con América Latina y el Caribe para garantizar el acceso a recursos naturales estratégicos ha llevado a China, según Serbin (2017), a desarrollar una estrategia multidimensional de alto pragmatismo, la cual incluye aumentar las relaciones diplomáticas y establecer asociaciones estratégicas. Fernández-Guillén (2020), asimismo, habla de una estrategia pragmática que consiste en utilizar la geoeconomía como motor de su inserción internacional, en la cual la Iniciativa de la Franja y la Ruta cumple un rol fundamental.

Niu (2017), por su parte, vincula el acercamiento geopolítico entre China y el ALC con el creciente espacio que han adquirido las potencias emergentes en el orden internacional, lo que llevó a que China vea en la región como una aliada en los procesos de transformación global. En este marco, señala el autor, la forma que tome la relación entre China y ALC es vista como un escenario de prueba para que China despliegue su diplomacia global como una gran potencia. En este sentido, Pastrana Buelvas y Vera Piñeros (2017) afirman que la presencia de China en la región *is getting political* y no es *just business* como en las décadas anteriores. Song (2015), por su parte, repone los principios generales de las relaciones de socios de cooperación con América Latina enunciados por Hu Jintao, entre los cuales se encuentran el respeto recíproco y consenso ampliado; el beneficio mutuo y ganancia compartida y el aprender uno del otro, progresar juntos y estrechar el intercambio.

Bonilla y Milet García (2015) señalan que la estrategia china hacia América Latina y el Caribe se enmarca una concepción más general de China sobre política internacional, caracterizada por la búsqueda del beneficio compartido (visión de ganar-ganar), el ascenso pacífico, el respecto a la diversidad, la cooperación y coordinación que desarrolla multilateralismo y el principio base de coexistencia pacífica. A su vez, los autores señalan

que el aumento de la presencia china en nuestra región expresa una ruptura de la situación de la unipolaridad por la que transitó nuestra región desde el Siglo XIX, en la cual los Estados Unidos tenían una primacía en la política subcontinental.

Sin embargo, Tzili Apango (2017) señala asimismo que ALC presenta dos trayectorias sumamente disímiles en su relación con China: una trayectoria "A" que abarca los países de América del Sur, los cuales han sido mayormente beneficiados de la exportación de recursos naturales, y una trayectoria "B" que enmarca a los países de América Central y México, que han sufrido efectos perjudiciales derivados de la competitividad y productividad china. Esto representa igualmente, según Ayala y Ramírez (2016), un problema para los países de América del Sur, en tanto si bien China ve a Sudamérica como un importante (y estratégico) socio comercial, no existe una instancia similar a la CELAC que agrupe a los países de la subregión y permita definir estándares y prioridades de la relación. Si bien en 2008 los países de la región crearon la Unión de Naciones Sudamericanas (UNASUR), organismo que podría cumplir ese rol, en abril de 2018 los gobiernos de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Paraguay y Perú decidieron suspender su participación en el organismo por tiempo indefinido, lo que significó la paralización del mismo.

La decisión de la República Popular China de concebir a América Latina y el Caribe como un espacio unificado y como ámbito de la negociación (a partir de reconocer a la CELAC como espacio de diálogo prioritario), ha generado que la mayor parte de los trabajos académicos y documentos oficiales se centren en la caracterización de la relación entre ambas regiones. En este sentido, son escasos los trabajos que caracterizan la relación específica entre China y Sudamérica, a pesar de que es esta subregión la que concentra la mayor parte del comercio y de las inversiones chinas (Ayala y Ramírez, 2016; Romer Hernández, 2018).

Existen algunos trabajos que abordan en líneas generales aspectos puntuales de la cooperación entre China y Sudamérica, aunque no abordan específicamente los proyectos de infraestructura que China desarrolla en la región (Bono, 2016; Fornillo, 2016; Álvarez Sepúlveda, 2017). Por otro lado, existen distintos trabajos que caracterizan la relación entre China con algunos países sudamericanos específicos (Reyes, 2013; Gutiérrez y Cesarin,

2015), pero tampoco se centran en realizar una caracterización de los proyectos de infraestructura producto de su adhesión a la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

### **3.2. Comercio, inversiones y financiamiento. Dimensiones de un acercamiento**

Fue en 1978, a partir de las políticas de reforma y apertura económica, que la República Popular China definió al crecimiento económico como una prioridad doméstica; esto conllevó a ponderar la relación con América Latina y el Caribe en tanto proveedor de recursos naturales (Niu, 2017)

Oliva (2005) señala que a partir de la década del '90 las inversiones comenzaron a desempeñar un papel cada vez más importante en las relaciones entre ALC y China. A su vez, para el año 2000, las exportaciones latinoamericanas se habían incrementado a un ritmo del 23% anual, mientras que las inversiones siguieron un ritmo similar (Tzili Apango, 2017).

Luego de la publicación del Libro Blanco de 2008, Slipak (2014) señala que se registra un importante aluvión de inversiones chinas en países del Cono Sur, destacándose los casos de Brasil, Argentina, Perú, Venezuela y Ecuador. Dichas inversiones se direccionaron inicialmente hacia los rubros de hidrocarburos, minería y otras actividades primarias. Una característica particular de la inversión china, y que suele dificultar la precisión en los análisis, es que entre los bancos y empresas del país existe una práctica común que consiste en “triangular” inversiones intermediando las mismas a través de un tercer país, generalmente llamado “paraíso fiscal” (Ríos, 2019). Esta situación dificulta, muchas veces, establecer el número exacto de inversiones chinas en la región, ya que en las cuentas nacionales se computan como inversiones del Estado del que llega directamente la inversión.

En este sentido, Agramont y Bonifaz (2018) señalan que en 2015 las Islas Caimán y las Islas Vírgenes Británicas llegaron a captar el 90% de la inversión china en la región, mientras que el 10% restante se dividía entre Brasil, Argentina, Perú, Venezuela y Chile. Por otra parte, en un estudio realizado por el Banco Central del Brasil, se estimó que en 2016 el 80% de las inversiones de origen chino en ese país ingresaron a través de terceros



países, sobre todo Luxemburgo y los Países Bajos (CEPAL, 2021). Esta situación, asimismo, dificulta el análisis sobre el destino de la inversión. Según datos de la Oficina Nacional de Estadísticas de China, la IED de China estuvo direccionada en mayor proporción al sector de servicios de arrendamiento financiero y de negocios (24.89%), seguido de la intermediación financiera (16.64%), y en tercer lugar el sector de la manufactura (13.72%) (Agramont y Bonifaz, 2018).

Si bien pueden establecerse prioridades en las inversiones chinas, Jaguaribe (2018) señala una creciente diversificación y modificación en las modalidades de realización de inversiones. Mientras que inicialmente China concentraba sus inversiones en recursos naturales, paulatinamente fue dirigiéndolas hacia diferentes áreas de la economía de producción y servicios, en particular la manufactura de alta gama, tecnología de la información, bienes raíces, medios y servicios financieros. En este sentido, el autor señala que mientras que en 2010 la IED china se dirigía en un 54% a la energía y minería y solamente en un 1% a la tecnología, para 2016 las inversiones en tecnología representaron el 16% de las inversiones extranjeras totales. Sin embargo, la situación presenta particularidades según la región: mientras que Europa y Estados Unidos representan los principales destinos de las inversiones chinas en tecnología y servicios, África, América Latina y Australia reciben la mayor parte de las inversiones en las áreas de energía y recursos naturales e infraestructura relacionada (Jaguaribe, 2018).

En este contexto, para 2014 China superó a los Estados Unidos como principal destino de las exportaciones de América del Sur (Serbin, 2017). Según un estudio de Fernández-Guillén (2020), los 10 principales productos exportados por ALC en 2019 fueron minerales (cobre, hierro, plomo, zinc, manganeso, aluminio y otros) (30%), petróleo y demás hidrocarburos (19%), soja (19%), carnes (7%), cobre procesado (refinado y en aleaciones) (6%), pasta química de madera (4%), crustáceos, moluscos y pescados (3%), aleaciones de hierro (2%), frutas (2%) y residuos y desperdicios de las industrias alimentarias (1%). Como vemos prácticamente la totalidad de la canasta exportadora está compuesta de productos primarios de bajo valor agregado. A su vez, los principales orígenes de las importaciones Chinas son Brasil (48,3%), Chile (16%), Perú (9,3%), México (8,8%) y Argentina (4,5%).

Este dato es indicativo de una situación en la cual, según Oviedo (2006), China accedió a Latinoamérica desde Sudamérica. De este modo, la subregión se ha convertido, según Malena (2020), en un área relevante de la gran estrategia de la República Popular en un contexto de puja hegemónica global. Gutiérrez y Cesarin (2015) coinciden en señalar que ALC es importante para China en tanto mercado para satisfacer su demanda de energía, recursos minerales y alimentos, como así también una pieza en el juego estratégico competitivo global que ésta despliega con Estados Unidos. González Sáez y Fabelo Concepción (2017) afirman también que China ve a la región como un espacio de confrontación geopolítica, mientras que Lávut (2018) y Bruckmann y Gualberto (2019) señalan que la región ha correspondido a la iniciativa de China debido a la retirada proteccionista de EEUU liderada por Donald Trump y a las crisis cíclicas que han experimentado sus economías en las últimas décadas.

Como señalamos arriba, los flujos de IED tuvieron un desempeño similar al comercio. En este marco, Xin (2018) señala que en el período 2003-2015 la IED de China en ALC se multiplicó por veintiséis. El acrecentamiento de las inversiones chinas en ALC en particular, y en el mundo en general, estuvo estrechamente vinculado con la iniciativa denominada “Going Out”, mediante la cual el gobierno chino promovió la salida de capitales nacionales al exterior mediante la asistencia para la internacionalización de empresas de mayor envergadura en sectores considerados estratégicos para su desarrollo (Latanzi, 2018).

Entre 2014 y 2015, empresas chinas llevaron adelante importantes adquisiciones en la región, entre las cuales se encuentra la compra de la mina Las Bambas en Perú por parte de China Minmetals por un monto total de 7.005 millones de dólares y la compra de China National Petroleum Corporation (CNPC) de los activos de Petrobras en Perú por 2.600 millones de dólares (Álvarez Sepúlveda, 2017). Pero estos no son casos aislados. Según Ríos (2019), para finales de la segunda década del Siglo XX más de 2.000 empresas chinas ya se habían instalado en la región, generando más de 1.8 millones de empleos locales.

Lo antedicho se enmarca en una política nacional que contempla una planificación rigurosa por parte del Estado nacional, que guía las inversiones extranjeras directas del país. Según sostiene Jaguaribe (2018), las empresas públicas y privadas están integradas en un sistema de reglas, incentivos y garantías, mientras que los Planes Quinquenales y los

planes sectoriales asociados a él dan un conjunto de directrices e incentivos cualitativos para el crecimiento y la mejora tecnológica. Los planes quinquenales, sostiene el autor, establecen prioridades deseables, indican direcciones y de muchas maneras inducen expectativas económicas.

A su vez, la “euforia” inversionista desatada a partir de la primera década de 2000 generó preocupación en el gobierno chino, al notar una creciente fuga de capitales en emprendimientos de alto riesgo (Cariello, 2021). En este marco, en agosto de 2017, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (NDRC) decretó un marco normativo que dividía a las inversiones en tres rubros: a) inversiones incentivadas por el gobierno, que incluían negocios estratégicos para el crecimiento y desarrollo de China (alta tecnología, manufactura de alto valor agregado, investigación y desarrollo, agricultura, recursos energéticos, comercio, cultura y logística, además a proyectos de infraestructura bajo el BRI); b) inversiones con restricciones, que son desalentadas por el gobierno por no estar entre las prioridades de desarrollo nacional y tener altos riesgos (entretenimiento, clubes deportivos, hoteles, la industria audiovisual y el sector inmobiliario); y c) transacciones prohibidas, que pueden lesionar los intereses del Estado y poner en peligro la seguridad nacional (tecnología y productos militares, sector de las apuestas, actividades que puedan dañar la seguridad nacional) (Cariello, 2021).

Song (2015), a su vez, afirma que el gobierno de China tiene una mirada cautelosa sobre la inversión en la región, al señalar que existe un ambiente de inversión problemático caracterizado por un bajo nivel de facilidades de inversión, una baja eficiencia de los organismos gubernamentales, atraso en infraestructura, desfavorables condiciones de financiamiento, inestabilidad de la situación macro-económica y falta de seguridad social. Otro factor detectado como problemático para el autor es el llamado “factor estadounidense”, consistente en que los Estados Unidos mantiene siempre un estado de sensibilidad y alerta ante el desarrollo de las relaciones entre China y Latinoamérica y en los diversos períodos y problemas, adopta medidas de boicoteo, intervención o prevención (Song, 2015). Pero esto no es simplemente una percepción china. Distintos funcionarios del gobierno de los Estados Unidos han manifestado en varias ocasiones su rechazo contundente a la creciente presencia china en la región, catalogándola como un “nuevo

imperialismo”, y señalando que la misma traería aparejada desastres ambientales, desempleo, corrupción, pérdida de salarios, etc., e incluso el propio exsecretario de Estado de Donald Trump, Rex Tillerson, llamó a los países de la región a abstenerse de participar en la Iniciativa de la Franja y la Ruta (Ríos, 2019).

Jaguaribe (2018) señala que, a partir de esta mirada más cautelosa, el gobierno chino definió que las inversiones con financiamiento oficial superiores a 30 millones de dólares debían ser aprobadas por la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma. En este contexto, el gobierno chino detuvo algunas iniciativas de grandes inversores privados, entre ellos Wanda Group, HNA Group y Anbang Insurance Group, al entender que amenazaban la seguridad financiera nacional. Las investigaciones realizadas por Cariello (2021), sin embargo, destacan que las inversiones de China en la Iniciativa de la Franja y la Ruta fueron una de las excepciones a la regla, ya que según datos oficiales las contribuciones no financieras a los proyectos de la IFR crecieron un 18,3% entre 2019 y 2020.

La CEPAL (2021) señala que las empresas chinas han recurrido a diferentes modalidades de inversión, entre las que se cuentan los nuevos proyectos (greenfield) y la fusión o adquisición de empresas ya existentes. Según Jaguaribe (2018), las inversiones totalmente nuevas a veces han sido la tendencia para las inversiones iniciales en energía y recursos minerales, y las fusiones y empresas conjuntas se favorecen para las inversiones en tecnología y fabricación, pero también para expandir las inversiones en sectores tradicionales con oportunidades de mercado a largo plazo. Entre 2005 y 2020, se concretaron 150 fusiones y adquisiciones, lo que requirió una inversión total de 83 mil millones de dólares; mientras que, por otra parte, fueron anunciados 652 proyectos nuevos de inversión, por un monto total de 75 mil millones de dólares (CEPAL, 2021). Según el organismo, esta dinámica determinó que la participación de las empresas chinas en el monto total de las fusiones y adquisiciones de la región pasaran de un 1,7% entre 2005 y 2009 a un 16,3% entre 2015 y 2019. En relación a los nuevos proyectos, la CEPAL (2021) señala que el peso de las empresas chinas en el monto total ha sido más estable y el máximo se alcanzó entre 2015 y 2019, cuando fue de un 6,4%.

En el rubro fusiones y adquisiciones, tuvieron especial protagonismo los llamados “mega acuerdos” (transacciones que superaron los mil millones de dólares), los cuales

representaron el 82% del total en el rubro. Por otra parte, en lo que respecta a los anuncios, en cambio, los megaproyectos han sido menos frecuentes: sólo 15 proyectos superaron o igualaron los 1.000 millones de dólares y representaron el 35% del monto acumulado en el período (CEPAL, 2021).

A la par de la inversión y el comercio, los préstamos de China en ALC también crecieron considerablemente en los últimos años. Este ítem es particularmente importante en nuestra región, ya que es aquí (junto con otras regiones emergentes y en desarrollo) en donde se ha canalizado la mayor parte de los créditos comerciales y préstamos directos de China (Bustelo y Rubiolo, 2023).

Los mismos, señala Lávut (2018) fueron canalizados a partir de los dos bancos nacionales más grandes (Banco de Desarrollo de China y Banco de Exportaciones e Importaciones de China). A su vez, según el autor, entre 2014 y 2015 China creó tres fondos regionales de inversión por 45 mil millones de dólares, todos dirigidos por el Banco de Exportación e Importación de China. A diferencia de la IED, los préstamos representan una deuda para el país receptor y deben ser pagados en un plazo con tasas de interés determinadas. Según la CEPAL (2021), la mayor parte de los préstamos chinos en ALC han ido a parar a cuatro países en particular: Venezuela (45%), Brasil (22%), Ecuador (13%) y Argentina (3%). La mayoría de los préstamos ejecutados por bancos chinos han ido dirigidos a proyectos de infraestructura, energía y minería. Bustelo y Rubiolo (2023), en tanto, señalan que en América del Sur los préstamos para proyectos de infraestructura constituyeron más del 60% del total de créditos a la región.

Bustelo y Rubiolo (2023) realizan una detallada caracterización de los préstamos chinos en América Latina y el Caribe. Según los autores, el financiamiento de China siempre mantiene un elemento de subvención y sus tasas de interés no pueden definirse como “comerciales” o puramente “de mercado”. Los préstamos chinos a la región, en este marco, suelen otorgarse a tasas de interés relativamente más bajas que las de las de mercado; a su vez, el país asiático impone menos condiciones sobre los préstamos de sus bancos oficiales que las que imponen los gobiernos occidentales y las instituciones multilaterales, aunque si bien los bancos chinos se abstienen de imponer condiciones de política económica a los

beneficiarios de los préstamos, sus préstamos suelen estar supeditados a la contratación de empresas chinas y compra de bienes de capital del mismo origen.

El enfoque del financiamiento internacional de China presenta asimismo características que lo distinguen del de las instituciones financieras tradicionales. Bustelo y Rubiolo (2023) señalan que mientras que los prestamistas occidentales generalmente se enfocan en proyectos de infraestructura blanda, el financiamiento chino está ligado mayormente a infraestructura dura, la cual produce transformaciones estructurales en la dinámica socioeconómica local.

Song (2015), en tanto, afirma que una de las causas del creciente acercamiento comercial entre China y ALC se debe a que los mercados tradicionales del país asiático (Estados Unidos, la Unión Europea, el Japón y los países y regiones del Sureste de Asia), se encontraban básicamente saturados, por lo que China formuló un plan estratégico de diversificación del mercado de exportación, con énfasis en las economías emergentes, en las cuales se figuran los países principales de América Latina.

Si bien por lo menos hasta 2015 los préstamos e inversiones chinas en ALC crecieron a un ritmo constante y acelerado, a partir de ese año se experimentó una merma de los mismos en la región. Según Ríos (2019), esto puede deberse a la agudización de la crisis política en Venezuela (Madrid, 2023), la ralentización de las tasas de crecimiento de la economía china a partir de 2010 y la agudización de la guerra comercial impulsada por Donald Trump. A su vez, el gobierno chino, bajo el mando de Xi Jinping, comenzó a impulsar un nuevo concepto de desarrollo (Schulz, 2021), centrado en el consumo interno más que en la exportación de productos baratos, lo que repercutió en el vínculo comercial de ALC con el país asiático. Por otro lado, la CEPAL (2021) señala que hasta 2016 la inversión de las empresas chinas en el exterior estaba débilmente regulada, por lo que las nuevas directivas a las que hicimos referencia anteriormente reforzaron la regulación de las salidas de IED, en particular en los sectores en que podría considerarse que las inversiones no obedecían a la lógica de expansión habitual de las transnacionales. La CEPAL (2016), a su vez, señala que la merma de comercio se debe asimismo a los pronunciados descensos de los precios de las materias primas que componen el grueso de la canasta exportadora regional al mercado chino, por lo que el descenso en el saldo comercial no se explica tanto por la

exportación de menor volumen neto sino por un menor ingreso de recursos. De hecho, según el organismo, entre 2013 y 2015 las importaciones desde China sólo cayeron un 3%, lo que resultó en una profundización del déficit comercial que tiene ALC con China. Vadell (2017), por su parte, llega a una conclusión similar, y afirma que si bien hubo una caída en el precio de las commodities (que algunos autores identifican como el fin del ciclo del boom), el comercio entre China y ALC no se detuvo, aunque la balanza comercial de los países de la región se muestre cada vez más preocupante.

Esta fase de descenso que experimentó el financiamiento chino no solo impactó en América Latina y el Caribe, sino que es una tendencia que repercutió en todo el “Sur global” (Bustelo y Rubiolo, 2023). Por otro lado, a pesar de la declinación del comercio bilateral, China sigue siendo uno de los socios comerciales más importantes de ALC (Xin, 2018). Serbin (2017), en tanto, afirma que la reestructuración de las prioridades económicas de China presenta nuevas oportunidades, ya que mientras que debilita la demanda de materias primas, puede aumentar la de bienes de consumo de mayor valor agregado en América Latina.

Finalmente, es importante señalar que China tiene firmados hasta el momento cuatro Tratados de Libre Comercio (TLC) con países de la región: Chile (2005), Perú (2008), Costa Rica (2011) y Ecuador (2023). En un estudio realizado por Slipak (2014), se concluye que luego de la firma de los TLCs se experimenta un aumento exponencial del comercio bilateral entre China y el país suscriptor, pero asimismo se profundiza la tendencia a la concentración de la canasta exportadora en unos pocos productos primarios. Por otra parte, Fernández-Guillén (2020) señala que el Ministerio de Comercio de China posee una visión específica de los Tratados de Libre Comercio, al definirlos como una nueva plataforma para abrirse aún más al exterior y acelerar las reformas internas, representar un enfoque eficaz para integrarse en la economía global y fortalecer la cooperación económica con otras economías y ser un complemento particularmente importante para el sistema multilateral de comercio. Es decir, según la investigación del autor, los TLC impulsados por China se alejarían de los formatos de TLC occidentales, que generalmente reproducen y profundizan patrones de relación centro-periferias e impactan negativamente en la industria local.

### **3.3. La inversión china en infraestructura en ALC. Breve estado de situación**

Según la CEPAL (2021), entre 2005 y 2019 se registraron 86 proyectos de infraestructura financiados por China en ALC, por un monto total cercano a los 77.000 millones de dólares. Dussel Peters (2020) señala asimismo que los proyectos de infraestructura que llevan adelante las empresas chinas generalmente abarcan todos los segmentos del proyecto, como los procesos de financiamiento y posconstrucción.

Entre los proyectos de infraestructura más importantes se destacan los de energía, entre ellos centrales hidroeléctricas, plantas de energía renovable, proyectos de desarrollo de redes y proyectos de gas y petróleo. El segundo sector que más participación tuvo en los proyectos de infraestructura es el de transporte, a partir de la construcción de carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos. A su vez, según la CEPAL (2021), la salud y las telecomunicaciones le siguen en importancia, pero han representado un número mucho menor de proyectos y un monto de inversión muy inferior.

Entre las inversiones en telecomunicaciones, se destaca la participación de Huawei en la actualización de varios cables submarinos de la región, como por ejemplo en México, Bahamas, Guyana y Belice (CEPAL, 2021). Por otra parte, la empresa china de telecomunicaciones también instaló sistemas de seguridad en Ecuador, Bolivia, Uruguay, Venezuela y Panamá.

Cabe señalar que los acuerdos de cooperación entre China y los diferentes países de América Latina y el Caribe preceden a la eventual incorporación de los mismos en la Iniciativa de la Franja y la Ruta a partir de 2018. En este marco, podemos recuperar algunos acuerdos específicos a partir de los trabajos de la CEPAL (2015), Oliva (2005), Bono (2016), González Sáez y Fabelo Concepción (2017), Gutiérrez y Cesarin (2015) y Lávut (2018). A modo de ejemplo:

En Bolivia, empresas chinas han impulsado acuerdos en los rubros de energía, minería, infraestructura y seguridad, además de la instalación de satélites de comunicación y la industrialización de las reservas de litio (Bono, 2016). A su vez, en 2016 fue creado un consorcio de empresas chinas para construir la central hidroeléctrica Rositas por el importe de US\$1 mil millones (Lávut, 2018).



En Colombia se avanzó en la firma de tratados de cooperación agrícola y de protocolos fitosanitarios para la exportación de pollo, carne de res y vegetales (Bono, 2016). A su vez, se firmó un Memorándum de Entendimiento para la colaboración en la modernización de la red de transporte (González Saez y Fabelo Concepción, 2017).

En Chile, en tanto, se suscribieron acuerdos sobre inversiones en servicios aéreos, promoción del turismo y el intercambio educativo y la doble tributación (Bono, 2016). Por otra parte, se intensificaron las relaciones en el sector agropecuario y se invirtió en recursos naturales por valor de 2.5 mil millones de dólares en la metalurgia y 1.6 billones de dólares en el sector energético (González Saez y Fabelo Concepción, 2017). Además, se integraron alrededor de 200 buses eléctricos a la flota de transporte urbano de Santiago, buses fabricados por la multinacional china BYD (CEPAL, 2016). Según sostiene Oliva (2005), los vínculos bilaterales entre China y Chile evolucionaron en gran medida gracias a la posición geográfica de Chile, que lo posicionó como un nudo de conexión entre el este de Asia y América Latina. En este marco, las exportaciones chilenas se concentran en el cobre, mineral del cual Chile es el principal productor y China el mayor consumidor mundial.

Con Ecuador, China ha impulsado acuerdos de cooperación en ciencia y tecnología (Bono, 2016). Por otra parte, la empresa china Sinohidro participó en la construcción de una central hidroeléctrica (Lávut, 2018). Además, el Eximbank aportó 20 millones de dólares para que las empresas China Road and Bridge Corporation (CRBC) y China Electronics Import & Export Corporation (CEIEC) participaran de la reconstrucción del aeropuerto internacional "Eloy Alfaro" que se vio afectado por un terremoto en la ciudad de Manta en el 2016. Por otra parte, el mismo consorcio de empresas participó en la construcción de dos puentes en las localidades de Canuto y Pimpiguasí (CEPAL, 2016).

Con Uruguay, China suscribió acuerdos de cooperación en materia económica y técnica, a la vez que impulsó obras de infraestructura en energías renovables, ciencia y tecnología agrícola (Bono, 2016). Por otra parte, se firmó un acuerdo para que una empresa china recupere la red ferroviaria uruguaya por 400 millones de dólares (Gutiérrez y Cesarin, 2015). A su vez, también existen acuerdos en el sector arrocero, en el cultivo de uvas y en el ensamblaje de tractores (Oliva, 2005).

Con Venezuela, se han firmado acuerdos de cooperación en las áreas de hidrocarburos, agricultura, educación, cultura, vialidad, vivienda y energía, además de la firma de un Memorándum de entendimiento para el desarrollo del proyecto mapa minero del país (Bono, 2016). A su vez, Huawei ha firmado convenios para la operación de las compañías telefónicas CANTV y Movilnet (CEPAL, 2016).

Con Guyana, China suscribió acuerdos en materia de salud para reducir la tasa de mortalidad materna en el país suramericano, además del financiamiento de diversas obras en el sector del transporte y las telecomunicaciones (Bono, 2016).

En Perú, China impulsó estudios de factibilidad para la conexión ferroviaria interoceánica que permita unir las costas de Brasil y Perú, además de acuerdos en los ámbitos de cooperación en inversión industrial, económica, técnica, transporte, energía, educación, salud y asistencia humanitaria (Bono, 2016). Asimismo, entre 2005 y 2016 China realizó inversiones financieras por valor de 2,3 mil millones de dólares y en recursos naturales por valor de 13 mil millones de dólares en metalurgia, 820 millones de dólares en materia agrícola y 2,6 mil millones de dólares en el sector energético (González Saez y Fabelo Concepción, 2017). Por otra parte, la CEPAL (2016) mencionaba cuatro grandes proyectos de inversión de China en el país que llegaron a partir de 2007, entre ellos la compra de la mina Las Bambas por Minmetals. Además, la minería de hierro ha captado gran parte de las inversiones en Perú, ya que en 1992 una compañía china ganó la licitación de Hierro Perú, productora de mineral de hierro, por una suma de US\$ 120 millones; mientras que, en cuanto al sector petrolero, la China National Petroleum Corp. obtuvo acceso a la sexta y séptima división del campo petrolero de Talara en octubre de 1993 y diciembre de 1995, respectivamente, por un monto de US\$ 63 millones (Oliva, 2005).

Con Suriname, China impulsó la construcción de instalaciones deportivas, de redes de transmisión y transformación eléctrica, almacenes frigoríficos, viviendas de bajo costo, la edificación de las oficinas del Ministerio de Relaciones Exteriores surinamés, así como cooperación tecnológica en gestión de instalaciones deportivas, generación de energía por medio de la combustión de la cáscara de arroz y cría de camarones de agua dulce (Bono, 2016).

Ríos (2019), en tanto, señala las oportunidades que representa el ensamblar el proyecto de la IFR con la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), en tanto los países sudamericanos y China sean capaces de establecer una agenda compartida de prioridades bajo el paraguas del Foro China-CELAC. IIRSA es una iniciativa multinacional que involucra a los 12 países de América del Sur y que propone 10 Ejes de Integración y Desarrollo, en los cuales la infraestructura forma parte de un conjunto de acciones en el territorio que relaciona la inversión física con la dimensión social y ambiental del desarrollo. El Banco de Desarrollo chino figura entre las entidades financiadoras, por lo que para el autor podría representar una oportunidad para fortalecer y ampliar los marcos de cooperación desde una perspectiva regional (es decir, que los países de la región no negocien individualmente), corrigiendo los desequilibrios que actualmente presenta la relación.

#### **3.4. ¿Hacia nuevas dependencias? Los abordajes críticos de la relación con China**

Si bien gran parte de la literatura académica señala las oportunidades que emergen del relacionamiento con China, y enmarca los mismos en una perspectiva de cooperación Sur-Sur, no son menos los abordajes que resaltan las amenazas del vínculo bilateral, poniendo sobre la mesa y ponderando las asimetrías, disparidades y desventajas de una profundización del vínculo con China.

Autores como Puyana (2015) y Álvarez Sepúlveda (2017), por ejemplo, consideran que China lleva adelante una estrategia que se asemeja bastante a un modelo de cooperación Norte-Sur, en términos de la concentración de las inversiones y de los lazos comerciales en los sectores energéticos y de materias primas, lo que produce una creciente dependencia comercial de la región hacia el mercado chino. Slipak (2014), en la misma línea, señala que China reproduce vínculos sumamente asimétricos, tanto en el plano comercial, mediante una integración creciente basada en ventajas comparativas estáticas tradicionales, como en el desembarco de inversiones directas y en el desembolso de préstamos. En este sentido, señala el autor, aunque China no impone los tradicionales condicionamientos que establecía Estados Unidos, Europa o los organismos multilaterales

tradicionales, de una manera novedosa se alientan prácticas igualmente coactivas y coercitivas, propias de una relación entre un país periférico y uno central. Esta situación lleva a Oviedo (2006) a afirmar que términos como “complementariedad” y “cooperación sur-sur” no son aplicables a la relación entre China y ALC, en función de la disímil posición de los estados en la estructura internacional y los contenidos del intercambio bilateral.

De este modo, Svampa y Slipak (2015) afirman que los países de ALC se han adscrito a un nuevo “Consenso de los Commodities”, en tanto se acepta acriticamente una inserción en el sistema de producción y acumulación global como proveedores de productos básicos con bajo contenido de valor agregado, aprovechando sus elevados precios internacionales. En este marco, para los autores, se produce en la región una suerte de “Consenso de Beijing”, en el cual se propone la idea de que el sendero inevitable para el desarrollo de la región es la profundización de estos vínculos con la República Popular China, vínculos que se presentan como de cooperación entre “países en vías de desarrollo” pero que, detrás de esa retórica, reproducen patrones de subordinación y dependencia característicos de relaciones entre centro y periferia (Slipak, 2014). Asimismo, Romer Hernández (2018) afirma que la demanda de commodities por parte de China conllevó a una reorientación en nuestra región hacia las actividades primarias extractivas con escaso valor agregado, con la consolidación de un patrón de acumulación basado en la sobreexplotación de los recursos naturales.

Existen algunos puntos especialmente preocupantes que se desprenden del estado de situación de la relación entre China y ALC. En primer lugar, según Bono (2016), tan solo 5 productos, todos primarios, representaron el 75% del valor de los envíos regionales a China en 2013, cuando en 2000 esos mismos productores representaban menos del 50% de la canasta exportadora. Esto lleva a la autora a señalar un evidente proceso de reprimarización que ha tenido lugar en la relación comercial bilateral en los últimos años.

Por otra parte, Niu (2017) señala los impactos negativos en términos ambientales que han tenido en algunos casos los proyectos de infraestructura impulsados por China. En este sentido, el autor señala que el Gobierno chino ha establecido directrices específicas a las empresas chinas en cuanto a las responsabilidades sociales corporativas mientras realizan inversiones en el extranjero para fortalecer sus estándares medioambientales.

En tercer lugar, Bono (2016) señala que las obras de infraestructura financiadas por China no tienen relación en la mayoría de los casos con aquellas que se habían propuesto en la agenda regional, lo que atenta contra la integración de los países de manera endógena e impide profundizar el comercio de los bienes manufacturados con origen en la región.

De los cuestionamientos señalados arriba, se desprende un debate sobre si la República Popular China se encuentra actualmente proyectando su influencia en la región, y si estamos ante la presencia de un *nuevo hegemon*, que puede reemplazar la tradicional hegemonía norteamericana en la región por una nueva hegemonía china. De los abordajes planteados anteriormente se deriva una respuesta afirmativa. Sin embargo, otros autores como Creutzfeldt (2017) ponen en duda tal afirmación, señalando que la estrategia política de China no se propone buscar la hegemonía sino, en todo caso, participar del concierto de potencias internacional a partir de la virtud, la moral y la búsqueda de armonía. Oviedo (2006), en tanto, señala que para que a un país se lo considere hegemónico dentro de la economía política mundial debe tener acceso directo a materias primas esenciales, controlar fuentes de capital principales, sostener un gran mercado de importaciones y ventajas competitivas en la producción de bienes de valor elevado; China aún no cumpliría todos los requisitos señalados, por lo que no podría señársela como “nueva potencia hegemónica”.

Ríos (2019), por su parte, afirma que, aunque es factible que la inversión china esté motivada por intereses estratégicos del país, no puede decirse que todos sus proyectos sean contraproducentes o reproduzcan patrones dependientes, ya que los mismos aportan flujos financieros y comerciales que contribuyen a dinamizar las economías locales. Por otra parte, el autor señala que a Beijing también demuestra una creciente preocupación por la eficiencia de sus inversiones, y que el ajuste de las mismas a los estándares del Banco Mundial, por ejemplo, tiene el objetivo de mostrar a los países occidentales del Sur Global, más proclives a mirar con desconfianza la llegada de capitales chinos, la fiabilidad de tales iniciativas.

## **CAPÍTULO 4.**

### **LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA Y LOS DEBATES SOBRE COOPERACIÓN E INFRAESTRUCTURA**

#### **4.1. Los debates sobre la cooperación entre China y América Latina**

La presente investigación se sustenta, por un lado, en los estudios que desde las relaciones internacionales ponen el foco en el debate sobre la cooperación. Por otra parte, a los fines del presente trabajo, incorporamos también aquellos estudios que se centran en el rol de la infraestructura como dimensión del poder y de reconfiguración del territorio. En este sentido, resulta conveniente realizar algunas apreciaciones conceptuales y especificar algunos términos que serán fundamentales para el análisis.

Dentro de la amplia variedad de estudios sobre cooperación internacional, Malacalza (2009) distingue tres líneas de investigación diferentes: a) aquellos estudios sobre la ayuda al desarrollo y la reconstrucción estatal; b) los estudios sobre la nueva arquitectura de la ayuda; y c) los estudios sobre la Cooperación Sur-Sur. Mientras que los dos primeros abordan la cooperación desde una perspectiva Norte-Sur, poniendo el foco en los problemas estructurales de las economías subdesarrolladas, los recientes estudios sobre la Cooperación Sur-Sur abordan la cooperación enfocándose en los nuevos patrones de relacionamiento basados en el beneficio mutuo, la ganancia compartida y la no injerencia en asuntos internos (Woods, 2008). La introducción de la categoría de Cooperación Sur-Sur, señala Malacalza (2009), conlleva la utilización de un nuevo léxico que contrasta con aquellos utilizados por las teorías tradicionales, además de la aparición de nuevas categorías para interpretar procesos novedosos y distintos.

Es interesante retomar aquí la visión que el propio gobierno chino ha presentado sobre sí mismo y sobre su modelo de cooperación. Según el Consejo de Estado de la República Popular China (SCIOPRCh, 2021), China se considera asimismo como “el país en desarrollo más grande del mundo”, por lo que lógicamente inscribe su modelo de cooperación dentro de la categoría de “Sur-Sur”. En este marco, según señala en su Libro Blanco sobre Cooperación Internacional para la Nueva Era:

La cooperación para el desarrollo de China es una forma de asistencia mutua entre países en desarrollo. Cae en la categoría de cooperación Sur-Sur y, por lo tanto, es esencialmente diferente de la cooperación Norte-Sur. China es un firme partidario, un participante activo y un contribuyente clave de la cooperación Sur-Sur. Continuará asumiendo las responsabilidades internacionales acordes con su nivel de desarrollo y capacidad, y ampliará aún más la cooperación Sur-Sur, a fin de promover esfuerzos conjuntos para el desarrollo común (SCIOPRCh, 2021)

El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) define a la Cooperación Sur-Sur como un “proceso por el cual dos o más países en desarrollo adquieren capacidades individuales o colectivas a través de intercambios cooperativos en conocimiento, cualificación, recursos y *know how* tecnológico” (Secretaría General Iberoamericana [SEGIB], 2008:16). Por otra parte, Rampinini y Fagaburu (2018) introducen el concepto de Cooperación Sur-Sur al Desarrollo (CSSD), que comprende los subcampos de la cooperación técnica y la cooperación económica-financiera, en estrecho vínculo con la promoción del comercio y de las inversiones hacia el mundo en desarrollo. Las autoras entienden que este tipo de cooperación es “un esfuerzo común de los pueblos y los países del sur, surgido del intercambio de experiencias y afinidades, sobre la base de sus objetivos y solidaridades comunes”.

En este sentido, el gobierno chino ha señalado que:

Al ayudar a otros países en desarrollo a reducir la pobreza y mejorar la vida de sus pueblos, China colabora con ellos para reducir la brecha Norte-Sur, eliminar el déficit de desarrollo, establecer un nuevo modelo de relaciones internacionales basado en el

respeto mutuo, la equidad y la justicia, aumentar la cooperación y construir un mundo abierto, inclusivo, limpio y hermoso que disfrute de una paz duradera, seguridad universal y prosperidad común. (SCIOPRCh, 2021)

La Cooperación Sur-Sur al Desarrollo nos permite recuperar una forma específica de relación que se desenvuelve en un escenario de transición hacia un sistema internacional multipolar (Vadell, 2018), donde los Estados Unidos y China disputan por ganar espacios de injerencia política y oportunidades de mercado en América del Sur a través de diferentes mecanismos de diplomacia económica (Malacalza, 2009). En este sentido, los documentos oficiales de China hacen hincapié en que:

La construcción conjunta de "Una Franja y Una Ruta" se adapta a la corriente de la multipolarización del mundo, la globalización económica, la diversificación cultural y la informatización social, y acatando el espíritu de cooperación regional abierto, dedica fuerzas a salvaguardar el sistema de libre comercio global y la economía mundial de tipo abierto. (Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, 2015)

Por su parte, Vadell (2017) sostiene que la referencia al "Sur" no debe leerse linealmente en términos estrictamente geográficos, sino que la categoría intenta trascender la idea de "periferias" o "países en desarrollo" destacando las relaciones de poder en los vínculos y redes inter y transnacionales. De esta forma, la caracterización de "Sur-Sur" estaría indicando una cooperación que se realiza compartiendo patrones de vinculación específicos entre países que ocupan una posición similar en el ordenamiento internacional y que pretenden una reconfiguración del mismo mediante la cooperación. Como señala el Libro Blanco sobre Cooperación Internacional,

China avanza en su comunicación internacional sobre cooperación para el desarrollo para disipar dudas, aumentar la confianza mutua y buscar el aprendizaje mutuo. Respeto los deseos de los países receptores de ayuda, y discute y lanza la cooperación con otros países y organizaciones internacionales basándose en el principio de que los proyectos deben ser propuestos, acordados y liderados por los países receptores. En un espíritu de apertura, China explica a través de varios canales



sus políticas, financiamiento y gestión para la cooperación al desarrollo al resto del mundo. (SCIOPRCh, 2021)

Crivelli y Lo Brutto (2018) analizan el vínculo entre China y América Latina desde el concepto de “Cooperación Sur-Sur”, afirmando que el mismo recupera a su vez los llamados “Cinco principios de coexistencia pacífica”: la no agresión mutua, el respeto mutuo de la soberanía y la integridad territorial, la no interferencia en los asuntos internos de otro país, la igualdad y el beneficio mutuo. Defelipe Villa (2017b) señala que la Cooperación Sur-Sur supone relaciones entre gobiernos con posturas convergentes, sustentadas en objetivos de desarrollo comunes y en el interés de construir alianzas a fin de incidir en las cuestiones globales. Estos puntos también son señalados en los documentos oficiales de China, que indican que el país explícitamente busca:

Respetar la opción de todos los países por el camino de desarrollo y la modalidad de desarrollo, fortalecer diálogos entre distintas civilizaciones, llegando a la búsqueda de puntos de acuerdo y la reserva de las diferencias, la admisión de cosas de diversa naturaleza, la coexistencia pacífica, y el crecimiento y la prosperidad conjuntos. (Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, 2015)

Staiano y Bogado Bordazar (2017) señalan, a su vez, que las estrategias de cooperación de China se enmarcan en su visión histórica de los “Tres Mundos” promovida por Mao Zedong, la cual considera la existencia de tres estructuras nacionales (Estados opresores, intermedios y oprimidos) e impulsa la solidaridad internacional de las naciones oprimidas. La base sobre la cual se apoyan estas relaciones es la percepción compartida de que China y los países de América Latina pertenecen al Tercer Mundo y que, por lo tanto, tienen mucho en común (Jiang, 2006). Según la visión china,

Desde su fundación en 1949, la República Popular China siempre ha demostrado un espíritu de internacionalismo y humanitarismo siguiendo y apoyando los esfuerzos de otros países en desarrollo para mejorar la vida de sus pueblos y lograr el desarrollo. (SCIOPRCh, 2021)

Defelipe Villa (2017a), por su parte, afirma que la cultura política china concibe a la cooperación Sur-Sur privilegiando la independencia, la soberanía, el diálogo político, los compromisos informales y la autorresponsabilidad interna, lo cual está íntimamente vinculado a la idea de “mundo armonioso”, que retóricamente incluye los principios de respeto mutuo, no intervención y relaciones de tipo *win-win*. En este sentido, la comprensión china de la cooperación se aleja, según Cui y Zhang (2018), de la comprensión occidental impulsada por los Estados Unidos a partir de la década de '80, que según los autores utilizó la diplomacia económica como un medio para materializar los intereses estratégicos y las aspiraciones políticas de los grandes poderes, acentuando el efecto disuasivo negativo de las “armas económicas” y descuidando su papel positivo en la promoción de la cooperación. Estos principios se aplican asimismo a la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Como señalan documentos oficiales,

la construcción de "Una Franja y Una Ruta" tiene como lo principal la coordinación en metas y la comunicación en medidas políticas, no persigue asiduamente la unanimidad, sino que puede ser altamente flexible y rica en elasticidad. Se trata de un proceso de cooperación de apertura pluralista. China desea, junto con los países a lo largo de las rutas, completar y perfeccionar constantemente el contenido y las formas de la cooperación de "Una Franja y Una Ruta", elaborar en conjunto calendarios y mapas de pistas, conectar activamente planes de desarrollo nacional y cooperación regional de los países a lo largo de las rutas. (Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, 2015)

Otra característica de la cooperación china es la separación entre lo político y lo rigurosamente económico, en tanto desde la perspectiva oficial se afirma que cuando China ofrece ayuda al extranjero, se adscribe a los principios de no imposición de condicionantes políticos, ni intervención en asuntos internos de las naciones receptoras y respeto por los modelos de desarrollo adoptados por cada país (Hernández Hernández, 2017). En este sentido, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma ha señalado que

La construcción de "Una Franja y Una Ruta" es una obra sistemática. Es necesario persistir en el principio de consultar, construir y disfrutar conjuntamente y promover activamente la conexión mutua entre las estrategias de desarrollo de los países a lo largo de dichas rutas. (Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, 2015)

Mosquera (2020) señala que China promueve, en términos internacionales, una cooperación "omnidireccional", que supone tanto una multiplicidad de áreas y subniveles de cooperación como una estrategia de aplicación diferenciada según el contexto particular de cada país. Vejarano Rivera (2019), por su parte, afirma que China promueve una "globalización incluyente", la cual se propone como objetivo superar la pobreza, mejorar el crecimiento cuidando el medio ambiente y crear oportunidades y esperanzas individuales (Zoellick, 2007). Vejarano Rivera (2019:130) distingue este tipo de relación de la "globalización neoliberal", en tanto la "globalización incluyente" se propone "mejorar los medios de vida de las personas, en lugar de servir únicamente a los intereses del capital", adaptando los caminos de desarrollo a sus propias condiciones nacionales y promoviendo una participación abierta a todos y a la generación de beneficios mutuos. En este sentido, Wu (2018) incorpora el concepto de "articulación de estrategias", la cual se basa en la promoción de "cinco conectividades" (coordinación de las políticas; conexión de las infraestructuras; fluidificación del comercio; integración financiera; y comprensión mutua entre los pueblos).

Los principios de la cooperación china establecidos por el Partido Comunista pueden rastrearse en el documento "Ocho principios para la ayuda económica y la asistencia técnica a terceros países" de 1964, en el que se dispone que: (i) el gobierno chino basa siempre la ayuda a terceros países en el principio de igualdad y beneficio mutuo; (ii) China respeta estrictamente la soberanía de los países receptores, sin establecer condiciones o solicitar privilegio alguno; (iii) China proporciona ayuda económica en forma de préstamos sin intereses o con intereses bajos y con la posibilidad de extender los plazos; (iv) al prestar ayuda a otros países, el propósito de China no es el de hacer dependientes a los países receptores sino ayudarles a embarcarse en el camino hacia la autosuficiencia y el desarrollo económico independiente; (v) el gobierno chino hace todo lo posible para ayudar a los

países receptores a completar proyectos que requieran baja inversión pero que produzcan resultados rápidos; (vi) China ofrece equipos y materiales de la más alta calidad fabricados en el país a precios internacionales de mercado, si estos no fueran adecuados a los requerimientos específicos el gobierno chino se compromete a reemplazarlos o reembolsar el pago; (vii) al brindar cualquier asistencia técnica el gobierno chino se encargará de que el personal del país receptor domine plenamente la tecnología transferida; y (viii) los expertos enviados por China para ayudar en la construcción en países receptores tendrán el mismo nivel de vida que los expertos del país receptor (Surasky, 2014, como se cita en Staiano y Bogado Bordazar, 2017).

Estos principios son definidos por Staiano y Bogado Bordazar (2017) como un primer modelo de tinte “revolucionario” impulsado por Mao, que fue seguido el por modelo “reformista” a partir de Deng que respondió a una coyuntura de cambios internacionales y mayor preocupación por el desarrollo interno y, por último, un nuevo modelo de cooperación impulsado por Xi Jinping que busca construir una gobernanza global humanista. En este sentido, ya en 2009 (bajo la presidencia de Hu Jintao) la República Popular China formuló una estrategia de política exterior que identificaba las relaciones con el Sur Global como prioritarias, considerando dar mayor importancia a las asociaciones estratégicas con los países emergentes y en desarrollo, la creciente importancia de los vínculos económicos y considerar a los países del sur global como aliados en la arena internacional y en las organizaciones internacionales (Vadell, 2017). De este modo, el XIII Plan Quinquenal (2016-2020) se propuso abrir los mercados financieros y promover la internacionalización del Renminbi, fortalecer la coordinación internacional de política macroeconómica, apoyar iniciativas de cooperación regional y globales, contribuir a un mecanismo de gobernanza global razonable y justo, y articular las metas a los proyectos de infraestructura enmarcados en la Iniciativa de la Franja y la Ruta (Defelipe Villa, 2017b).

La relación entre la República Popular China y América Latina y el Caribe ha sido analizada por Crivelli y Lo Brutto (2018) desde la teoría de la Nueva Economía Estructural (NEE), la cual parte de la hipótesis de que la estructura económica (incluida la tecnología, la industria y la infraestructura) es endógena a la estructura de dotación factorial, que se da en cualquier momento específico y que cambia en el tiempo. A partir de ello, aprovechar las ventajas

comparativas para desarrollar la industria sería una estrategia tendiente a hacer más competitivos los países, tener excedentes económicos, modernizar la industria, crecer en ingresos y reducir la pobreza. En este marco, Chen y Li (2017) señalan que las relaciones sino-latinoamericanas han entrado en una nueva fase del "desarrollo constructivo" que se caracteriza por el objetivo estratégico de construir una nueva estructura y una comunidad de destino común, con un nuevo marco de cooperación basado en la negociación y en la ganancia mutua. Estos principios están mencionados en los documentos gubernamentales:

China busca un mundo ideal donde el Gran Camino gobierne por el bien común, respete los principios de buena vecindad y armonía en las relaciones con todos los demás países y abogue por la cooperación y la ayuda mutua. Profundamente arraigadas en la cultura china, estas son las creencias firmes que inspiran la cooperación para el desarrollo de China. Manteniendo la creencia de que todos los países son miembros de una aldea global con un destino compartido, China aboga por relaciones internacionales más justas y equitativas y contribuye firmemente al desarrollo global. (SCIOPRCh, 2021)

Staiano y Bogado Bordazar (2017), a su vez, refuerzan la idea de que América Latina es considerada por China como una "zona de paz", lo que contribuye a impulsar relaciones pacíficas de amistad con la región, tanto a nivel bilateral como multilateral.

Cui y Zhang (2018) sostienen que la diplomacia económica de China se basa en cinco grandes objetivos, enmarcados en una estrategia general que busca consolidar el desarrollo interno y la proyección internacional del país: 1) aportar a la transferencia externa de las capacidades productivas y a la mejora de la estructura industrial nacional; 2) mejorar la capacidad de gestión transnacional de las empresas chinas; 3) diversificar la adquisición de recursos y energía; 4) acelerar la internacionalización del RMB (yuan); y 5) aumentar la influencia internacional del país y su poder blando.

Por otra parte, el gobierno chino distingue tres categorías en las cuales engloba su asistencia exterior: subvenciones, préstamos sin intereses y préstamos en condiciones favorables. Según la Oficina de Información del Consejo de Estado de la República Popular China, las subvenciones representaron el 47,3% de la asistencia entre 2013 y 2018, y se

destinaron principalmente a ayudar a países en desarrollo a crear proyectos de bienestar social pequeños y medianos y a financiar proyectos de cooperación en desarrollo de recursos humanos, cooperación técnica, asistencia material y asistencia humanitaria. Los préstamos sin intereses, en tanto, constituyen el 4,18% del total en el mismo período, y se asignaron principalmente para ayudar a los países en desarrollo a construir instalaciones públicas y lanzar proyectos para mejorar la vida de la población local. Finalmente, los préstamos en condiciones favorables representaron el 48,5% del total de la asistencia, y tuvieron como objetivo ayudar a los países en desarrollo a emprender proyectos industriales y proyectos de infraestructura grandes y medianos que generan beneficios económicos y sociales, y para el suministro de servicios técnicos, juegos completos de equipos, productos mecánicos y eléctricos, y otros bienes y materiales (SCIOPRCh, 2021).

En síntesis, en el presente trabajo entendemos que la relación bilateral que se ha construido entre la República Popular China y América Latina y el Caribe puede enmarcarse en la Cooperación Sur-Sur al Desarrollo, al enmarcarse en principios tales como la solidaridad, el beneficio mutuo, el respeto por los modelos desarrollo locales, la no injerencia en asuntos internos, la solidaridad y la armonía entre los pueblos. A su vez, la CSSD expresa un nuevo modelo de cooperación que intenta aportar a la construcción de nuevo orden internacional más democrático, multipolar, pacífico y estable, en donde los países emergentes y en desarrollo puedan lograr un crecimiento sustentable e inclusivo.

#### **4.2. La inversión en infraestructura desde una perspectiva conceptual**

En el presente apartado nos centraremos en una de las dimensiones específicas de la cooperación: aquella vinculada a la construcción de proyectos de infraestructura. Como mencionamos anteriormente, la promoción de la cooperación en infraestructura en el marco de la IFR está íntimamente vinculada con la estrategia china de profundizar su relación con terceros países hacia nuevos temas que excedan lo estrictamente comercial, entre ellos la cooperación en inversión, el mejoramiento de la infraestructura física y social o la energía (Bonilla y Milet García, 2015). De hecho, la interconexión e intercomunicación en

infraestructuras constituyen esferas prioritarias en el impulso de la IFR, haciendo especial hincapié en la búsqueda por fortalecer la conexión de los países en planes de construcción infraestructural y sistemas de estándares tecnológicos, impulsar en conjunto la construcción de vías vertebrales internacionales y formar paso a paso las redes de infraestructuras que enlacen las diversas subregiones (Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, 2015). En este sentido, la IFR tiene un impacto significativo sobre el territorio sobre el cual se despliega al modificar y rearticular relaciones sociales establecidas previamente y creando nuevas (Margueliche, 2019), por lo que es necesario pensar el rol de las infraestructuras no sólo como una materialidad situada en el territorio sino como dispositivos e instrumentos de poder que ofician de “mediadores” en la interacción entre Estados y empresas (Margueliche y Castañeda, 2019). De este modo, los proyectos de infraestructura se convierten en una de las aristas clave de la IFR a nivel global, y representan una expresión tangible y concreta del estado de situación de la Nueva Ruta de la Seda en la región.

A su vez, la cooperación en infraestructura es uno de los puntos clave que China estableció con América Latina y el Caribe. En el Documento sobre la Política de China hacia América Latina y el Caribe publicado en 2008, el gobierno chino sostuvo la necesidad de reforzar la cooperación práctica con los países latinoamericanos y caribeños en la construcción de infraestructuras de transporte, información, comunicaciones, obras hidráulicas e hidroeléctricas, entre otras áreas, lo que fue ampliado en el Documento de 2016 al señalar que China reforzaría la cooperación en la consulta técnica, la construcción y la ingeniería, la fabricación de equipos y la gestión de la operación en los campos de transporte, logística comercial, instalaciones de almacenamiento, tecnología de la información y la comunicación, energía y potencia, conservación del agua, vivienda y construcción urbana (Valenzuela Álvarez, 2017).

Resulta importante precisar qué se entenderá por “proyectos de infraestructura”, ya que existen algunos debates importantes en la literatura sobre los mismos. Cui y Zhang (2018:268) definen a la infraestructura como “las instalaciones físicas de ingeniería que brindan servicios públicos para la producción y el sustento de la comunidad”. Dussel Peters (2020:2), por otro lado, afirma que un proyecto de infraestructura es “un servicio entre un cliente y un proveedor mediante un contrato –usualmente resultado de un proceso de

licitación, aunque el proceso puede ser por designación directa– en el cual la propiedad es del cliente”. La definición propuesta por Dussel Peters permite integrar “un número prácticamente infinito de procesos y actividades como proyectos de infraestructura, no sólo la propia construcción, sino también innumerables procesos de segmentos de cadenas globales de valor que forman parte de proyectos de infraestructura”. Esto se enmarca en una preocupación del autor por contemplar los procesos de “concepción, diseño, construcción en sus diversas etapas, así como múltiples procesos posteriores a la construcción, por ejemplo, los servicios de monitoreo, mantenimiento y hasta el propio funcionamiento del servicio otorgado, e incluso otros posteriores como servicios al consumidor, etc.”.

Fernández-Guillén (2020) distingue entre “infraestructura blanda” e “infraestructura dura”. La primera hace referencia a la infraestructura intangible (desde el punto de vista físico) y comprende la estructura institucional y jurídica para la promoción de las relaciones económicas (por ejemplo, la diplomacia, las instituciones financieras, los acuerdos económicos, los foros y acuerdos de cooperación, la investigación académica, el intercambio cultural, el turismo, etc.). La “infraestructura dura”, por su parte, abarca los recursos materiales para la construcción y las estructuras físicas o tangibles edificadas. Es esta última acepción la que tomaremos para el presente trabajo.

Desde la CEPAL (2009) se ha afirmado que la infraestructura tiene un alto impacto tanto en la esfera económica como en la social, en tanto en la medida en que se mejore el desarrollo de infraestructura y la conectividad de una economía, esto contribuye a reducir el costo de comercialización, obtener mayor competitividad, estimular nuevas inversiones, etc. En este sentido, se sostiene desde el organismo que el desarrollo de infraestructura tiene un “potencial como mecanismo de cohesión territorial, económica y social, dadas sus posibilidades de integrar y articular el territorio, proveyendo de accesibilidad desde el exterior y conectividad en el interior, mejorando las condiciones y la calidad de vida de las personas” (CEPAL, 2009:2). En este sentido, Bogado Bordazar y Bono (2018) afirman que la provisión adecuada de infraestructura física es clave para el desarrollo de las economías regionales.



Por otra parte, la CEPAL (2009) señala que la infraestructura es una de las dimensiones claves de la integración. La integración física puede definirse como el proceso de interconexión de las redes de transporte, telecomunicaciones y energía en corredores internacionales, que permiten, bajo un marco normativo común y servicios adecuados, la circulación ágil y eficiente de bienes, personas, información y energía dentro de un determinado espacio de integración” (Safarov, 2000, como se cita en Bogado Bordazar, 2020). Así, la integración física puede convertirse en un instrumento para facilitar y promover la integración, disminuir los costos de producción y aumentar la competitividad regional y profundizar la sinergia entre los diferentes actores económicos locales (Bono, 2014).

La CEPAL (2009) afirma que la crisis financiera global desatada en 2008 afectó especialmente a las economías latinoamericanas, y que América Latina debería impulsar procesos de integración que permitan enfrentar la vulnerabilidad ante la persistencia de dichos fenómenos. Sin embargo, según el organismo, la región presenta importantes limitaciones en la provisión de servicios de infraestructura que condicionan seriamente su competitividad y su desarrollo futuro. Bogado Bordazar (2020), a su vez, señala que los problemas de deficiencia de conectividad y de desarrollo de infraestructuras han sido una constante en nuestra conformación como naciones autónomas, por lo que la región presenta grandes asimetrías de desarrollo y económicas entre los distintos países que han profundizado las desigualdades. Lávut (2018) sostiene que el problema del déficit infraestructural es particularmente acuciante en Latinoamérica y el Caribe, a raíz de algunas de sus características naturales, entre ellas, las cordilleras de los Andes atravesando el subcontinente, vastos bosques tropicales, la orientación tradicional de sus relaciones internacionales hacía los países del Atlántico Norte y la escasa cantidad de puertos de gran capacidad en la costa del Pacífico.

El creciente desequilibrio entre la demanda de inversión en infraestructura y la capacidad limitada de satisfacerla da lugar a una “brecha de infraestructura” (Cui y Zhang, 2018). Mientras que la inversión en infraestructura representa en promedio entre un 2 y un 3% del PIB anual en los países de ALC, cerrar esta brecha de infraestructura requeriría una inversión anual promedio del 5% del PIB (Leite, 2015). En este marco, según Bustelo y

Rubiolo (2023), el aumento de la inversión en infraestructura es de suma importancia para el proceso de desarrollo e integración regional y el financiamiento internacional constituye una herramienta fundamental para resolver la brecha de infraestructura, que dificulta la transformación estructural de las economías en desarrollo. Por otra parte, Xin (2018) sostiene que la gran necesidad de construcción de obras de infraestructura en ALC consistiría en una demanda masiva para las industrias competitivas de China, tales como la energía eléctrica, la industria de hierro y acero, y la producción de cemento y de vidrio, entre otras.

La baja capacidad de afrontar esta inversión con recursos propios ha hecho que los países de ALC deban recurrir a organismos internacionales solicitando financiamiento para la inversión. Sin embargo, la baja calificación crediticia soberana de los países latinoamericanos ha hecho que muchos proyectos de infraestructura sean “poco atractivos” para la inversión extranjera (Cui y Zhang, 2018). En función de lo dicho anteriormente, Bogado Bordazar (2020) señala que los proyectos de infraestructura regional pueden constituirse en herramientas sólidas y duraderas para lograr la participación a futuro en las cadenas globales de valor. Esta situación, señalan Cui y Zhang (2018), ha sido aprovechada por China, que ha convertido la inversión en infraestructura en uno de los elementos más importantes de su diplomacia económica.

A partir del déficit de infraestructura que atraviesa gran parte del mundo emergente y en desarrollo, Poon (2018) sostiene que China ha ido convirtiéndose paulatinamente de la “fábrica del mundo” (status que no ha perdido) a “inversionista para el mundo”. De este modo, para 2015 China era ya la segunda mayor fuente de inversión extranjera directa, solo por detrás de los Estados Unidos.

La Iniciativa de la Franja y la Ruta es concebida por China como una herramienta fundamental en este sentido, y retoma una frase popular en el país que sostiene que “si quieres riqueza construye caminos” (要想富先修路), lo que contribuye a ponderar la inversión en conectividad (Zottele y Zottele, 2020). En esta línea, Margueliche (2019) afirma que la propuesta de la IFR se enmarca en la construcción del “Sueño chino”, que contempla

no solo la mejora de las condiciones socio-económicas de la nación China, sino también “exportar” ese crecimiento y progreso al resto de los Estados por fuera de la región.

En el documento “Perspectivas y acciones...” citado anteriormente (CNDR, 2015), la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de China señaló que la IFR debía enfocarse en la construcción vías clave, nodos clave y obras prioritarias de las infraestructuras de comunicación y transporte, promover la construcción de infraestructuras portuarias y acelerar la elevación del nivel de las infraestructuras para la navegación aérea. A su vez, en el mismo documento se afirma la decisión de fortalecer la cooperación en lo referente a las infraestructuras de energías, cables ópticos y otras líneas vertebrales de telecomunicación, además de impulsar la cooperación en industrias emergentes. Zottele y Zottele (2020), en tanto, destacan once áreas de cooperación en el marco de la IFR: i) infraestructura de transporte; ii) energía; iii) minería; iv) comunicación; v) parques industriales; vi) zonas económicas especiales; vii) turismo; viii) diseño urbano; ix) educación, ciencia y tecnología; x) sustentabilidad ambiental; y xi) intercambio cultural.

Poon (2018) afirma que la internacionalización de la inversión china está enmarcada en la estrategia del *going out*, tendiente a alentar la salida al exterior de las grandes empresas nacionales, promover las operaciones globales y la competitividad internacional de las empresas chinas y mejorar la asignación de recursos del país. Dicha estrategia, señala el autor, se orientó hacia cuatro grandes áreas: 1) proyectos de exploración de recursos naturales para abordar la escasez interna; 2) proyectos que impliquen la exportación de tecnologías, productos, equipos y mano de obra nacionales; 3) proyectos que utilizan centros de investigación y desarrollo en el extranjero, tecnologías avanzadas, habilidades gerenciales y profesionales; y 4) fusiones y adquisiciones para impulsar la competitividad internacional de las empresas chinas y su entrada en mercados extranjeros.

En este marco, retomando la definición de Cui y Zhang (2018) citada más arriba y a los fines del presente trabajo, los proyectos de infraestructura se clasifican en 1) infraestructura de transporte (ferrocarriles, carreteras, puertos, aeropuertos, puentes), 2) energía (oleoductos, gasoductos, parques eólicos, centrales eléctricas, hidroeléctricas o nucleares, parques eólicos, etc.), 3) minería, 4) telecomunicaciones, y 5) otros (construcción de hospitales, escuelas, viviendas, infraestructura de seguridad, defensa, etc.).

Bonilla y Milet García (2015) sostienen que la creciente presencia china en la región impacta directamente en la construcción de sus economías y en el andamiaje político. A través de la infraestructura física, genera nuevos actores empresariales, sociales, culturales que se expresan en los procesos políticos particulares y en las agendas de decisión no sólo de Cancillerías, sino de ministerios de la producción, políticas monetarias, etc. En este sentido, Bono (2014) afirma que el territorio se torna una variable crucial para explicar las diferencias entre las dinámicas económicas relativas de los diferentes espacios, en tanto el territorio es el resultado de un proceso de construcción social originado en las estrategias de los actores. De este modo, señala la autora, debemos ser conscientes de que el territorio deja de ser un elemento pasivo o de soporte para pasar a constituirse como un sistema de organizaciones activas capaces de propiciar un proceso de cambio.

Margueliche (2019) recupera las categorías de Giovanni Arrighi y David Harvey para analizar los impactos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Según el autor, uno de los rasgos característicos del capitalismo es la “producción del espacio”, por lo que el capital requiere la existencia de cierto entorno de infraestructuras materiales (ferrocarriles, carreteras, instalaciones portuarias, etc.) que constituyen un capital fijo “inserto” en la tierra. De este modo, la inversión en infraestructura ofrece una “solución espacial infraestructural” frente a las crisis cíclicas del capitalismo.

Margueliche (2019), a su vez, introduce la preocupación por los procesos de desterritorialización a gran escala que pueden derivarse de la construcción de grandes obras de infraestructura como resultado de la adhesión de los países de Sudamérica a la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Margueliche y Castañeda (2019), por su parte, introducen los conceptos de “poder infraestructural” e “infraestructura articulada” para analizar cómo las intervenciones materiales interactúan en el territorio. El “poder infraestructural” hace referencia a una inversión que, si bien puede modificar la producción fragmentaria y diferenciada del espacio producido por la globalización (hegemónica y selectiva), impondrá nuevas centralidades espaciales que afectará las desigualdades ya existentes en los territorios (Herrera Santana, 2019). La “infraestructura articulada”, por otro lado, implica el respeto por los modelos de desarrollo adoptados por cada país en el marco de una gobernanza global y de desarrollo compartido (Margueliche y Castañeda, 2019).

Es a partir de esto que consideramos que contar con una caracterización de los proyectos de infraestructura acordados y/o concretados en los ocho países de Sudamérica que han firmado el Memorándum de Entendimiento, enmarcados en la Iniciativa de la Franja y la Ruta, entre 2018 y 2021, permitirá complementar y profundizar el debate para futuros abordajes similares.

En el campo de la cooperación en infraestructura, podemos identificar algunos actores que generalmente intervienen en las operaciones. Según Cui y Zhang (2018), el gobierno chino actúa como diseñador de alto nivel, mientras que las empresas (especialmente estatales) son las constructoras que llevan a cabo los proyectos. Los Bancos de Desarrollo, a su vez, junto con los bancos comerciales y varios fondos especiales creados a tal efecto, actúan como proveedores de capital.

Bogado Bordazar y Bono (2018) señalan que un aspecto central de los proyectos de infraestructura es el financiamiento para la realización de los mismos. En este sentido, para realizar la clasificación de los proyectos por la proveniencia de la inversión o el financiamiento, se considerará si la misma proviene de entidades públicas de China, de entidades privadas o si la inversión es pública-privada. Esto requiere, a su vez, un abordaje más profundo de las modalidades de inversión que han aparecido en los últimos años, y que han sido estudiados por diversos autores.

Como señalan Crivelli y Lo Brutto (2018), debemos partir de la base de que las grandes empresas chinas constructoras de infraestructura son, en su gran mayoría, de propiedad estatal<sup>18</sup>. Dussel Peters (2022) define esta situación como una “omnipresencia del sector público”, el cual define, ejecuta, financia, coordina y evalúa las metas de desarrollo nacional, a través del Consejo de Estado y de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma. Es decir, que las empresas que participan en los proyectos de infraestructura no solo expresan la decisión del Estado chino de invertir en la región, sino que además lo hacen siguiendo

---

<sup>18</sup> Según el ranking de las empresas más grandes del mundo elaborado por Forbes, China cuenta con doce compañías en el rubro “Ingeniería y construcción” entre las 500 más grandes del mundo. Ellas son: China State Construction Engineering (n°9), China Railway Engineering Group (34); China Railway Construction (39); China Communications Construction (60); PowerChina (100); Pacific Construcción Group (150); China Engineering Group (269); Susun Construction (299); Shanghai Construction Group (321); Guangzhou Municipal Construction Group (360); Shudao Investment (413); y Chengdu Xingcheng Investment Group (466). Estados Unidos, en tanto, no cuenta con ninguna empresa en este rubro.

los parámetros de cooperación definidos por el Estado. Milhaupt y Zheng (2016) conceptualizan a esta situación como una “relación simbiótica” entre empresas y estado, en donde este último ejerce un control significativo sobre las empresas privadas independientemente de la participación directa en el capital social.

A su vez, Cui y Zhang (2018:279) señalan que, en los últimos años, ha ganado protagonismo un “modelo emergente de participación público-privada” (APP), definido por los autores como el “mecanismo mediante el cual el sector público transfiere al sector privado lo que debería ser su responsabilidad”. Los autores, a su vez, distinguen tres tipos de APP: a) contrato a una empresa mixta, b) contrato “construcción-operación-traspaso” (BOT, por sus siglas en inglés) y c) contrato de franquicia. Wu (2018), por su parte, agrega que en la construcción de infraestructura participan múltiples sectores, existe un largo período de retorno de la inversión y requiere el esfuerzo mancomunado entre distintas instancias del Gobierno, entidades de inversión privadas y organizaciones sociales.

Vadell, Secches y Burger (2019), en este sentido, señalan que el financiamiento de los proyectos de la IFR es impulsado principalmente por una red multilateral de bancos entre los que se encuentran el Banco de Desarrollo de China, el Export-Import Bank of China, el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura y el Nuevo Banco de Desarrollo de los BRICS. Otro instrumento financiero creado por el gobierno chino es el *Silk Road Fund*, un fondo de \$40 mil millones de dólares creado para aportar a la inversión en países de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en lo referente a infraestructura, desarrollo de recursos naturales, cooperación industrial y financiera y otros proyectos relacionados

Para finalizar este apartado, es necesaria una última aclaración. A lo fines del presente trabajo, estudiaremos sólo aquellos proyectos de infraestructura que se hayan acordado y/o concretado en países que hayan firmado el Memorándum de Entendimiento para adherirse a la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Esta especificación resulta importante en tanto, en la bibliografía académica, suelen mencionarse proyectos de infraestructura financiados total o parcialmente por China como proyectos de la Ruta de la Seda en países que no han firmado el Memorándum de Adhesión a la misma. Por ejemplo, suelen citarse la propuesta de construcción de un canal interoceánico en Nicaragua como parte de la Ruta Marítima del Siglo XXI, a pesar de que Nicaragua no firmó su adhesión a la Iniciativa hasta

enero de 2022. Por su parte, en reiteradas ocasiones se menciona la modernización del puerto de Santos en Brasil, a pesar de que Brasil tampoco es parte de la Iniciativa. Es en este sentido que, a los fines del presente trabajo, solo tomaremos a los proyectos de infraestructura financiados total o parcialmente por China realizados en los ocho países que sí han firmado su adhesión a la Iniciativa en el período objeto de estudio.

### **4.3. Análisis del Memorándum de Entendimiento para el ingreso a la IFR**

Como señalamos en el primer capítulo del presente trabajo, el ingreso oficial de un país o institución a la Iniciativa de la Franja y la Ruta se produce a partir de la firma de un acuerdo bilateral denominado “Memorándum de Entendimiento entre la parte signataria [por ejemplo, la República Argentina] y el gobierno de la República Popular China en materia de cooperación en el marco de la Iniciativa de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI”.

A partir de un rastreo exploratorio de algunos de los Memorándums firmados por los países de la región y publicados en sitios oficiales<sup>19</sup>, observamos que el MoU (Memorándum de Entendimiento, por sus siglas en inglés) de adhesión a la Nueva Ruta de la Seda es un documento estándar de 6 o 7 páginas, donde se establecen acuerdos generales de cooperación. Los proyectos y acciones concretas son luego discutidas entre las partes, siempre con el MoU como referencia.

Por lo general, el MoU se compone de siete partes. En primer lugar, un primer preámbulo donde se explicita la decisión de ambos países de promover la cooperación bilateral en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, aprovechando los puntos en común y buscando la prosperidad compartida. En este sentido, se hace referencia a que el objetivo del acuerdo es promover intercambios de bienes, tecnología, capital y personal mediante conectividad mutua y el aprendizaje mutuo, promoviendo el desarrollo coordinado y el progreso común de la economía, la sociedad y la cultura, fomentando el diálogo y la integración entre

---

<sup>19</sup> Varios de los MoUs pueden encontrarse aquí: <https://www.chinaenamericalatina.info/acuerdos-de-la-nueva-ruta-de-la-seda/>

diferentes civilizaciones y construyendo una comunidad de destino compartido para la humanidad. En este marco, se menciona que las Partes deciden trabajar conjuntamente para formar sinergias entre sí, mejorar la coordinación de políticas y profundizar la cooperación mutuamente beneficiosa y práctica y el aprendizaje mutuo, con miras a lograr el desarrollo conjunto y la prosperidad compartida.

En segundo lugar, el Artículo I trata de los objetivos y principios rectores de la cooperación. En líneas generales, se señala el objetivo de trabajar conjuntamente para lograr el desarrollo común, promoviendo la conectividad regional en un marco de cooperación económica abierto, inclusivo, equilibrado y beneficioso para todos a fin de mantener la paz, la seguridad y la estabilidad.

En este primer artículo se establecen también los principios que guían la cooperación. Entre ellos se mencionan: i) la cooperación basada en la amplia consulta, contribución conjunta y beneficios compartidos, respetando los intereses centrales y las principales preocupaciones mutuas; ii) el ajuste a las respectivas leyes y reglamentos nacionales vigentes que son de conformidad con sus respectivas obligaciones y compromisos internacionales; iii) la utilización de mecanismos de cooperación bilateral existentes, los mecanismos multilaterales a los que se han unido y las plataformas efectivas de cooperación regional para formar sinergias y apoyarse recíprocamente; y iv) la promoción de la de Cooperación Sur-Sur, caracterizada por la solidaridad, igualdad, respeto y beneficio mutuo, cooperación ganar-ganar, respeto de integridad territorial y soberanía (según se analizó en páginas anteriores).

El Artículo II explicita las Áreas de cooperación. Si bien hay algunas dimensiones específicas según el país del que se trate, hay cinco ítems que generalmente aparecen en la totalidad de los Memorándums:

- a) Coordinación de políticas. Se señala la intención de promover la sinergia y la integración de las estrategias de desarrollo, planificación y políticas.
- b) Conectividad de las instalaciones. Uno de los ítems importantes en relación a nuestro objetivo de investigación, en donde se afirma que las Partes llevarán a cabo cooperación e intercambios de conectividad de infraestructura en áreas de



interés mutuo, como carreteras, ferrocarriles, puentes, aviación civil, puertos y energía y telecomunicaciones.

- c) Comercio sin obstáculos. Ambas partes se comprometen a mejorar la apertura mutua, expandir la inversión bilateral y el flujo comercial y profundizar la inversión, el comercio y la cooperación industrial.
- d) Integración financiera. Se sostiene la intención de promover la cooperación financiera para aumentar la capacidad de producción, la inversión y la cooperación comercial. A su vez, las Partes se comprometen a aumentar el uso de monedas locales en la inversión y el comercio.
- e) Vínculo entre personas. Las partes se comprometen a desarrollar y/o ampliar la red de hermanamiento entre ciudades y promover acuerdos de cooperación en educación, cultura, salud, turismo y bienestar público, etc.

El Artículo III señala los modos de cooperación. Entre ellos, se sostiene que las partes impulsarán el intercambio de visitas de alto nivel y mecanismos de intercambio gubernamentales y no gubernamentales. A su vez, las partes se comprometen a promover planes y programas en áreas consensuadas, intercambios y cooperación económica y tecnológica, investigaciones conjuntas, intercambios de información y personal, etc. Por otra parte, el MoU señala que las partes deberán explorar modelos de cooperación mutuamente beneficiosos que permitan alinear la infraestructura y la capacidad de producción. En este marco, se afirma que las partes seguirán el principio de mercado, promoviendo la cooperación entre capital público y privado, impulsarán modelos diversificados como el financiamiento para el desarrollo, financiamiento de capital, formatos de cooperación como las APP's y concesiones del tipo "BOT".

El Artículo IV explicita los mecanismos de cooperación, y señala que las partes harán pleno uso de los mecanismos de cooperación bilateral existentes para promover conjuntamente la Iniciativa de la Franja y la Ruta, y a su vez explorarán nuevas oportunidades para la cooperación bilateral.

El Artículo V está dedicado a los mecanismos para la Solución de Diferencias, y afirma que las Partes resolverán las diferencias en la interpretación y aplicación del MoU mediante consultas amistosas y por la vía diplomática.

Finalmente, el Artículo VI explicita la entrada en vigencia del Memorándum y las condiciones para su cancelación. En este ítem, se especifica la vigencia del acuerdo (que generalmente varía, según el caso, entre tres y cinco años) y se afirma que el mismo será extendido automáticamente por un plazo similar, a menos que sea rescindido con anticipación por cualquiera de las partes. El MoU, a su vez, puede ser enmendado por consentimiento escrito de las partes. Por último, se deja establecido que la cancelación del Memorándum no afectará la ejecución de programas que continuarán de acuerdo con el cronograma acordado.

## CAPÍTULO 5.

### LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA EN LA REGIÓN (2018-2021)

#### 5.1. Análisis de los proyectos de infraestructura en los países sudamericanos de la IFR (2018-2021)

Según puede observarse en la Tabla n°1, la incorporación de los países de Sudamérica a la Iniciativa de la Franja y la Ruta fue relativamente rápida. Como mencionamos en el trabajo, fue en 2017 cuando Xi Jinping anunció que América Latina y el Caribe era una “extensión natural” de la Ruta de la Seda Marítima y, en un lapso de diez meses, los 8 países de Sudamérica objeto de estudio en el presente trabajo habían firmado el Memorándum de Entendimiento para ser parte de la Iniciativa.

**Tabla n°1. Adhesión de los países de Sudamérica a la IFR (2018-2021)**

País	Fecha de adhesión	Fuente:
Bolivia	19 de junio de 2018	<a href="https://siip.produccion.gob.bo/repSIIP2/files/normativa_12345_140520195dda.pdf">https://siip.produccion.gob.bo/repSIIP2/files/normativa_12345_140520195dda.pdf</a>
Uruguay	20 de agosto de 2018	<a href="https://www.elobservador.com.uy/nota/uruguay-se-convirtio-en-el-primer-pais-del-atlantico-sur-en-sumarse-a-la-nueva-ruta-de-la-seda--201882014420">https://www.elobservador.com.uy/nota/uruguay-se-convirtio-en-el-primer-pais-del-atlantico-sur-en-sumarse-a-la-nueva-ruta-de-la-seda--201882014420</a>
Venezuela	17 de septiembre de 2018	<a href="https://eng.yidaiyilu.gov.cn/home/rolling/66373.htm">https://eng.yidaiyilu.gov.cn/home/rolling/66373.htm</a>
Surinam	24 de septiembre de 2018	<a href="https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/67067.htm">https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/67067.htm</a>
Guyana	25 de septiembre de 2018	<a href="https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/67087.htm">https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/67087.htm</a>
Chile	1 de noviembre de 2018	<a href="https://www.americaeconomia.com/economia-mercados/chile-se-suma-a-iniciativa-de-la-franja-y-ruta">https://www.americaeconomia.com/economia-mercados/chile-se-suma-a-iniciativa-de-la-franja-y-ruta</a>
Ecuador	12 de diciembre de 2018	<a href="https://www.cancilleria.gob.ec/china/wp-content/uploads/sites/78/2021/03/TRA_10814.pdf">https://www.cancilleria.gob.ec/china/wp-content/uploads/sites/78/2021/03/TRA_10814.pdf</a>
Perú	26 de abril de 2019	<a href="https://www.elperiodico.com/es/internacional/20190426/peru-proyecto-franja-y-la-ruta-china-7425178">https://www.elperiodico.com/es/internacional/20190426/peru-proyecto-franja-y-la-ruta-china-7425178</a>

Fuente: elaboración propia en base a fuentes especificadas.

En el período estudiado (2018-2021), se listaron 75 proyectos de infraestructura realizados por empresas chinas en los países sudamericanos seleccionados. De ellos, la mayor parte

están ubicados en los países de la costa del Pacífico: 18 proyectos están localizados en Perú (casi un cuarto de los proyectos), 13 en Chile (17% de los proyectos) y 12 en Ecuador (16%). Como podemos observar, entre los tres países se llevan casi el 60% de los proyectos de infraestructura realizados en la región en el período de estudio. Esto no es azaroso, ya que la costa del Pacífico representa, por cercanía, una importante puerta de entrada de China en la región, y de hecho el país asiático ha firmado Tratados de Libre Comercio con los tres países mencionados. No es casual entonces que China priorice fortalecer el vínculo con estos países.

A su vez, Bolivia cuenta con 13 proyectos de infraestructura, en Guyana se contabilizaron 7 proyectos, 5 en Uruguay, 4 en Suriname y 3 en Venezuela<sup>20</sup>.

La inversión total aproximada en los 75 proyectos de infraestructura fue de 50.254 millones de dólares, es decir, un promedio de 670 millones de dólares por proyecto. Decimos que el monto es aproximado porque en las distintas bases de datos, así como también en las fuentes oficiales y en los medios de comunicación, los montos iniciales y finales de inversión suelen variar, muchas veces considerablemente. Por otra parte, la inversión generalmente se realiza a través de Bancos chinos, pero otras veces también participan organismos financieros como el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Mundial, los cuales también aportan fondos, y esto en ocasiones no es detallado en las bases de datos.

Si observamos los montos por áreas de inversión, vemos que existe una importante disparidad en las mismas. El rubro de transporte es el que ocupa el primer lugar en cantidad de proyectos: en este ítem (en el que se incluyen carreteras, ferrocarriles, subtes, puentes, aeropuertos y puertos) se listaron 23 proyectos por un monto aproximado de 10.994 millones de dólares. Sin embargo, si tomamos en cuenta el monto invertido por sector, el primer lugar es ocupado por el rubro de energía: en esta área (en la que encontramos proyectos de energía eléctrica, hidroeléctrica, solar, hidrocarburos), recopilamos 19 proyectos por un total aproximado de 21.120 millones de dólares.

El otro rubro destacado es el de minería (entre las que se destacan el cobre, plata, oro, cloruro de potasio, litio, hierro). En este ítem, se recopilaron 10 proyectos por 13.144

---

<sup>20</sup> En el Anexo 1 puede encontrarse la tabla con los proyectos desagregados.

millones de dólares. Como podemos observar, entre estos tres ítems (transporte, energía y minería) se llevan el 70% de los proyectos y el 90% del monto invertido. Si bien es claro que los proyectos del rubro “minería” se concentran en emprendimientos extractivos que agregan escaso valor a los recursos locales, en el área de transporte los proyectos suelen repercutir en una mejora de la conectividad, en función de necesidades específicas planteadas por los gobiernos locales. Los proyectos de energía, a su vez, han ido dejando de lado las inversiones clásicas en hidrocarburos, para pasar a enfocarse en energías renovables, sector que China viene apostando considerablemente a nivel global.

Los otros dos sectores que se analizaron son “telecomunicaciones” y “otras inversiones”. Estos dos rubros, si bien no son importantes en cuanto a montos invertidos, representan inversiones estratégicas en áreas sumamente sensibles (tecnología, defensa, viviendas, infraestructura de educación, salud, etc.), que contribuyen a fortalecer una relación estructural de cooperación entre China y ALC, por lo que no deben subestimarse.

En el rubro de telecomunicaciones, se listaron 7 proyectos por un total aproximado de 3.550 millones de dólares en inversión. Aquí encontramos inversiones importantes en fibra óptica, banda ancha y redes de quinta generación (5G). A su vez, también destacamos la participación de la empresa Huawei Technologies, compañía que ha sido objeto de duras sanciones por Estados Unidos, y Yangtze Optical Fibre and Cable, la cual ha sido investigada por la Unión Europea por prácticas antidumping. La decisión de determinados países de la región de apostar por la cooperación con dichas empresas, en una coyuntura de fuerte embate occidental sobre las mismas, es una dimensión importante para destacar. En el rubro “Otras inversiones”, encontramos 16 proyectos por un monto de 1.446 millones de dólares en inversión. Entre estas inversiones, encontramos proyectos muy variados, entre los cuales se destacan infraestructura de defensa y seguridad (muchos de ellos, en materia militar), construcción de escuelas y hospitales, inversiones en el sector agroalimentario, construcción de un centro de conferencias, construcción de viviendas, infraestructura para la provisión de agua potable, entre otras. Si bien los montos invertidos son mucho más bajos que en los ítems anteriores, representan asimismo obras que repercuten en una mejora significativa en la calidad de vida de la población.

En relación a la participación de las empresas chinas, pudimos detectar la presencia directa de 45 empresas del país asiático en los proyectos identificados. De ellas, 29 son de propiedad estatal y 16 son empresas privadas. Además de ser una cantidad de empresas sumamente importante, es interesante destacar también que en la construcción de proyectos de infraestructura en la región encontramos la participación de las empresas chinas más grandes del país, las cuales están ubicadas entre los primeros lugares de las empresas más grandes del mundo. Esto puede ser indicador de una apuesta de China por impulsar proyectos importantes a largo plazo en la región, destinando para los mismos a sus principales compañías.

State Grid, por ejemplo, la tercera empresa más grande del mundo según el ranking Fortune 500 (y la más grande de China), participa en dos proyectos en la región en el período seleccionado. La segunda empresa más grande de China, China National Petroleum (la cuarta más grande del mundo), participa en 3 proyectos. Sinopec (quinta empresa más grande del mundo) participa en 1 proyecto. China State Construction Engineering, la novena empresa más grande del mundo, participa también en un proyecto. Otras empresas que han tenido una participación importante son Powerchina (directamente, o a través de filiales como Sinohydro), China Three Gorges Corporation (CTG), China Ocean Shipping (COSCO), China Railway Construction Corporation (CRCC), entre otras. A su vez, pudimos identificar también la presencia de Uniones Transitorias de Empresas y de trabajos conjuntos con empresas locales, que ayudan a las empresas chinas a insertarse mejor en la región.

Por otra parte, también resaltamos la participación de los grandes bancos de China en la financiación de los proyectos. En general, podemos encontrar la red de bancos de desarrollo señalados más arriba en el presente trabajo, entre ellos el Banco de Desarrollo de China, el Banco Popular de China, el Bank of China, el China Development Bank y el China EXIM Bank.

En relación a los años en los que se llevó a cabo la inversión, podemos establecer dos períodos claramente diferenciados: un primer momento en 2018-2019, donde se llevaron a cabo la mayor parte de los proyectos y se invirtió la mayor cantidad de recursos, y un segundo momento en 2020-2021, donde tanto la cantidad de proyectos como los montos

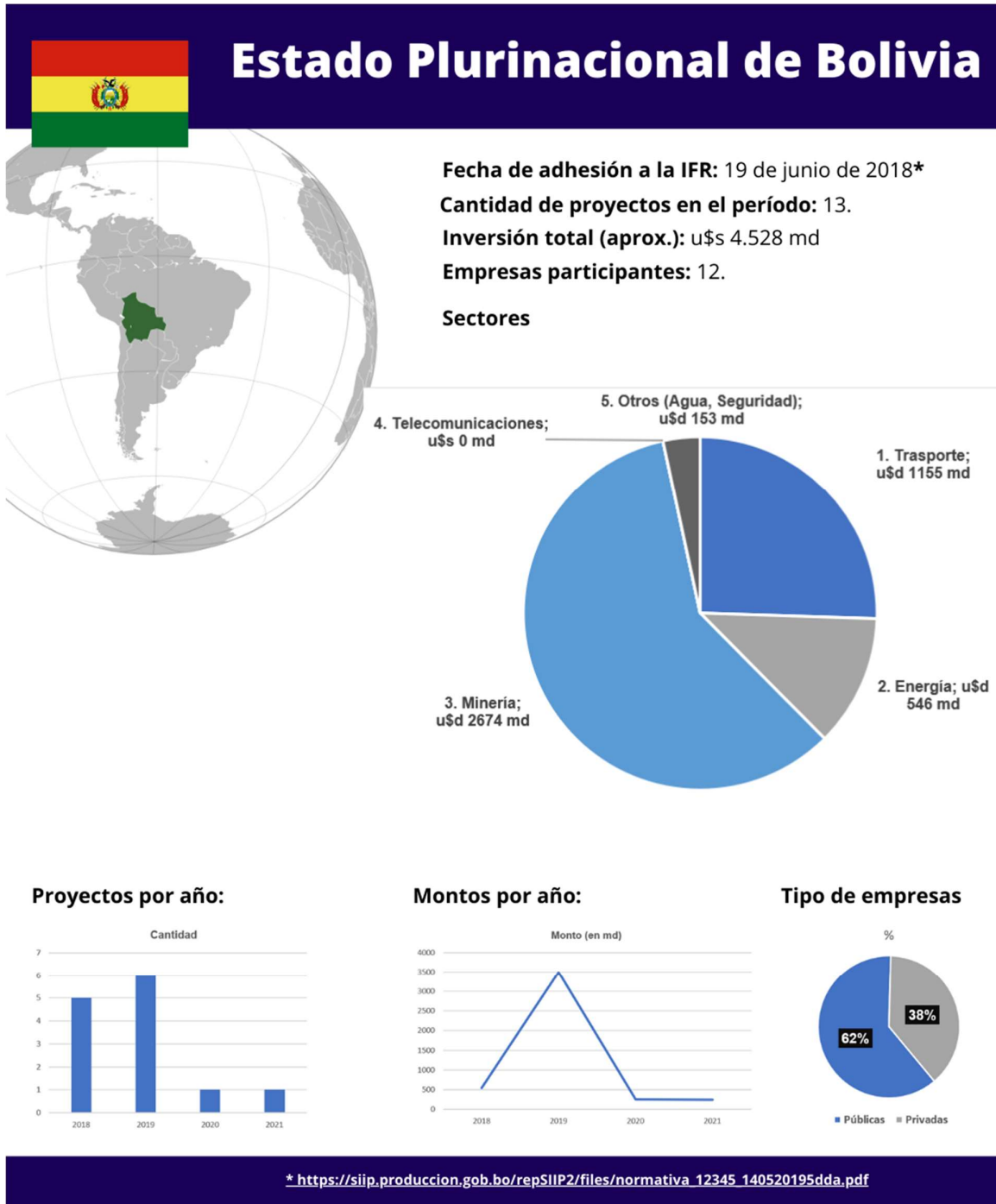
invertidos mermaron considerablemente. Sin dudas, según la información analizada en las fuentes, los confinamientos a partir de la pandemia de Covid-19, que afectaron fuertemente tanto las cadenas globales de valor como la posibilidad de impulsar nuevas obras de infraestructura, fueron una limitante importante a la hora de impulsar nuevos proyectos. Por otra parte, también puede mencionarse que, en algunos casos, la paralización de obras, las denuncias de corrupción, conflictos territoriales y ambientales en las localidades donde se radicaban los proyectos, sumado a las nuevas legislaciones sobre inversiones en China que señalamos arriba, hicieron que la inversión china en la región disminuyera considerablemente.

En este sentido, en 2018 se identificaron 23 proyectos por un total de 21.320 millones de dólares. En 2019, en tanto, se listan 31 proyectos por 19.282 millones de dólares. Entre ambos años, encontramos más del 70% de los proyectos de todo el período y más del 80% de toda la inversión. En 2020, por otra parte, listamos 10 proyectos por 5.142 millones de dólares, y, en 2021, 11 proyectos por 4.509 millones de dólares.

Estos datos, si bien son indicativos de situaciones concretas, merecen también ser matizados. Debido a las características de las inversiones chinas en la región, la concreción de los proyectos lleva tiempos extensos, por lo que es difícil (y, en un punto, arbitrario) situarlos en un año concreto. Para materializar un proyecto de infraestructura, se requiere un largo debate intergubernamental e interempresario, la firma de actas-acuerdo, la búsqueda de financiamiento, estudios de impacto ambiental, etc. En muchas ocasiones, los proyectos transitan por situaciones que impactan en el desarrollo de la inversión, como por ejemplo conflictos con comunidades locales, denuncias de corrupción y paralización de obras, entre otras, que traban, retrasan e incluso cancelan los proyectos acordados. Por ende, entre que un proyecto se aprueba y finalmente se concretiza, pueden pasar años. Lo mismo ha sido potenciado, en el período de estudio, por los efectos de la pandemia de Covid-19, que retrasó los trabajos en los proyectos previamente acordados. Por ende, muchas veces los proyectos se sitúan en distintos años en función del momento de su acuerdo, el comienzo de la obra o la inauguración.

A continuación, presentamos una ficha con la información de cada uno de los países seleccionados:

## 5.2. Bolivia





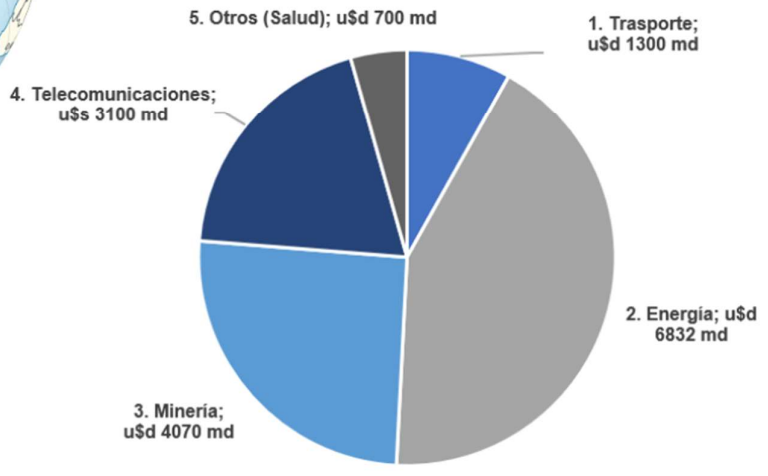
### 5.3. Chile

# República de Chile

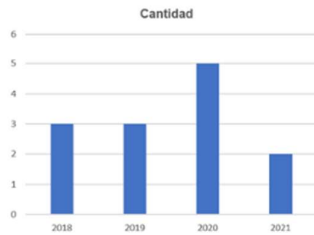


**Fecha de adhesión a la IFR:** 1 de noviembre de 2018\*  
**Cantidad de proyectos en el período:** 13.  
**Inversión total (aprox.):** u\$s 16.002 md  
**Empresas participantes:** 13.

#### Sectores



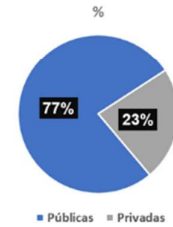
#### Proyectos por año:



#### Montos por año:



#### Tipo de empresas



\* <https://www.americaeconomia.com/economia-mercados/chile-se-suma-a-iniciativa-de-la-franja-y-ruta>

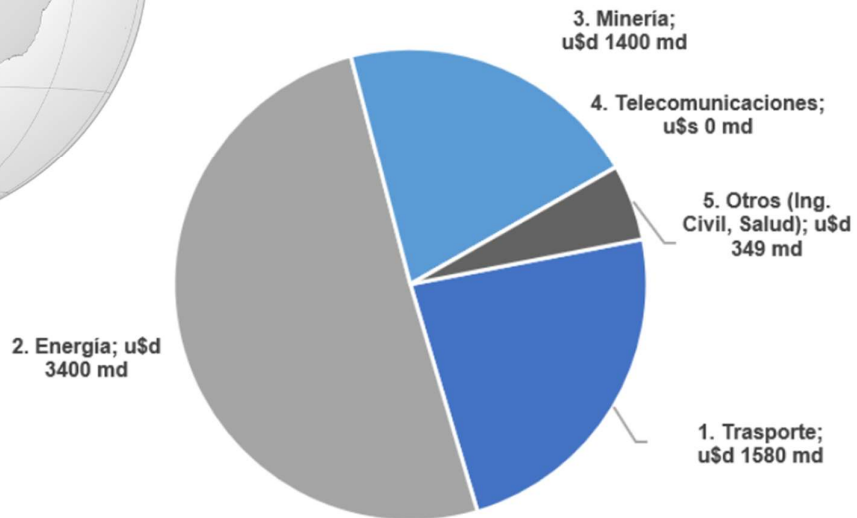
## 5.4. Ecuador

# República del Ecuador

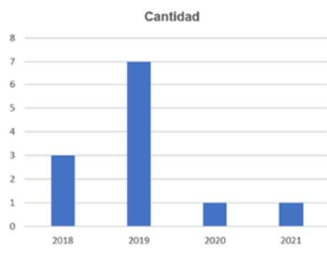


**Fecha de adhesión a la IFR:** 12 de diciembre de 2018\*  
**Cantidad de proyectos en el período:** 12.  
**Inversión total (aprox.):** u\$s 6.729 md  
**Empresas participantes:** 16.

### Sectores



### Proyectos por año:



### Montos por año:

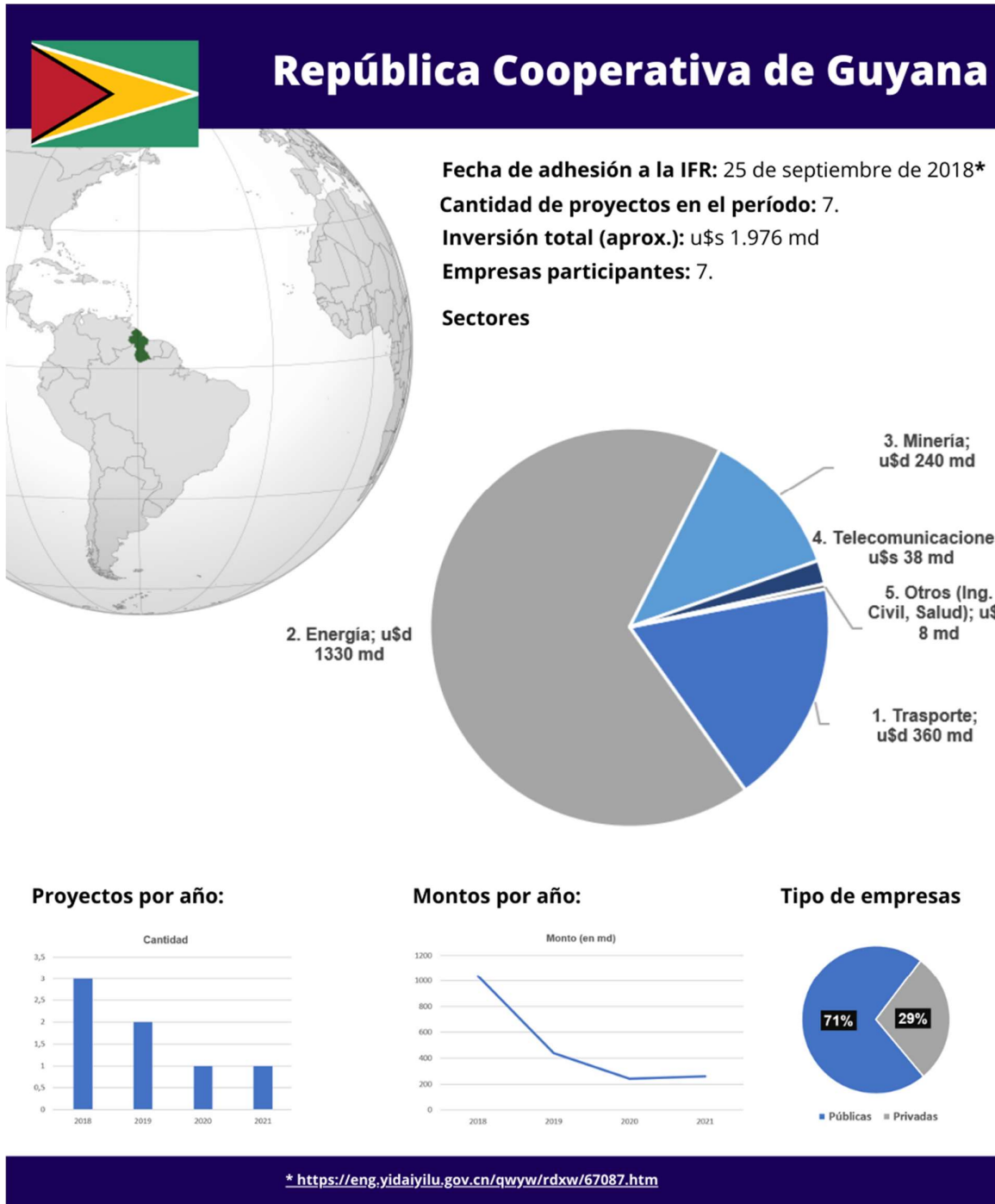


### Tipo de empresas



\* [https://www.cancilleria.gob.ec/china/wp-content/uploads/sites/78/2021/03/TRA\\_10814.pdf](https://www.cancilleria.gob.ec/china/wp-content/uploads/sites/78/2021/03/TRA_10814.pdf)

## 5.5. Guyana



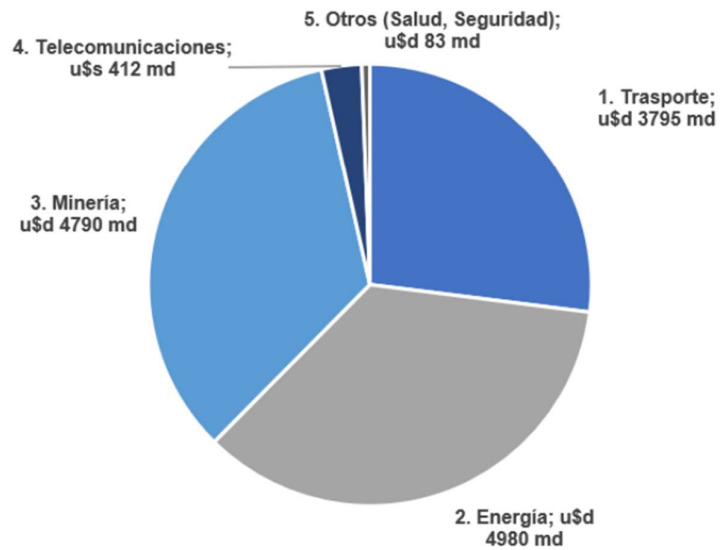
## 5.6. Perú

# República del Perú

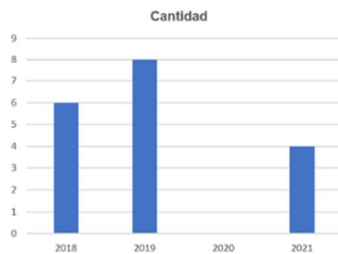


**Fecha de adhesión a la IFR:** 26 de abril de 2019\*  
**Cantidad de proyectos en el período:** 18.  
**Inversión total (aprox.):** u\$s 14.0300 md  
**Empresas participantes:** 16.

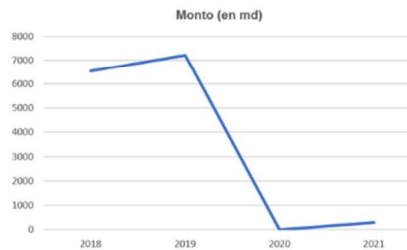
### Sectores



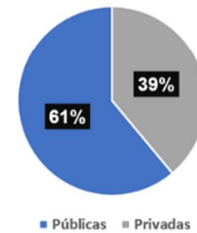
### Proyectos por año:



### Montos por año:

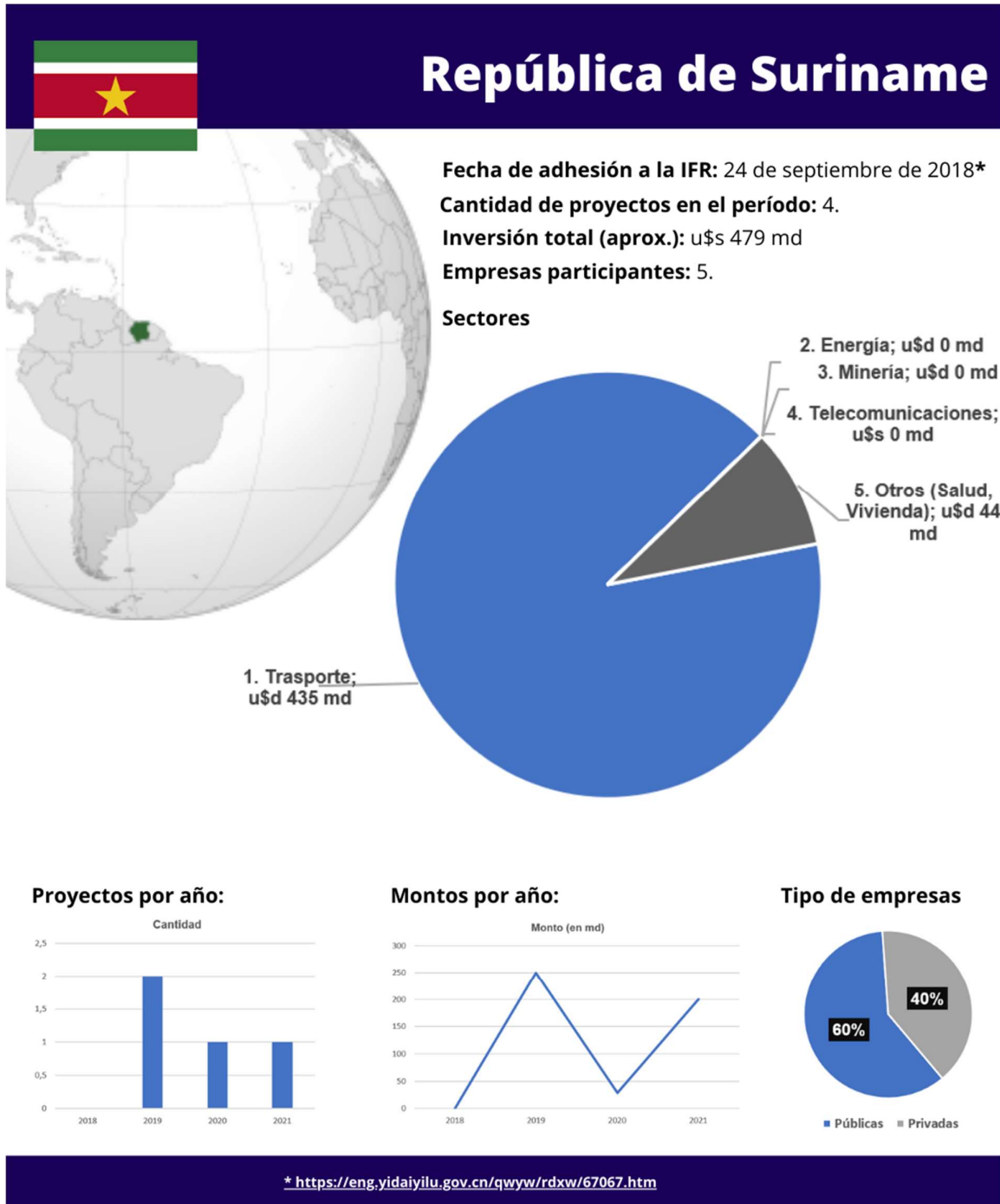


### Tipo de empresas



\* <https://www.elperiodico.com/es/internacional/20190426/peru-proyecto-franja-y-la-ruta-china-7425178>

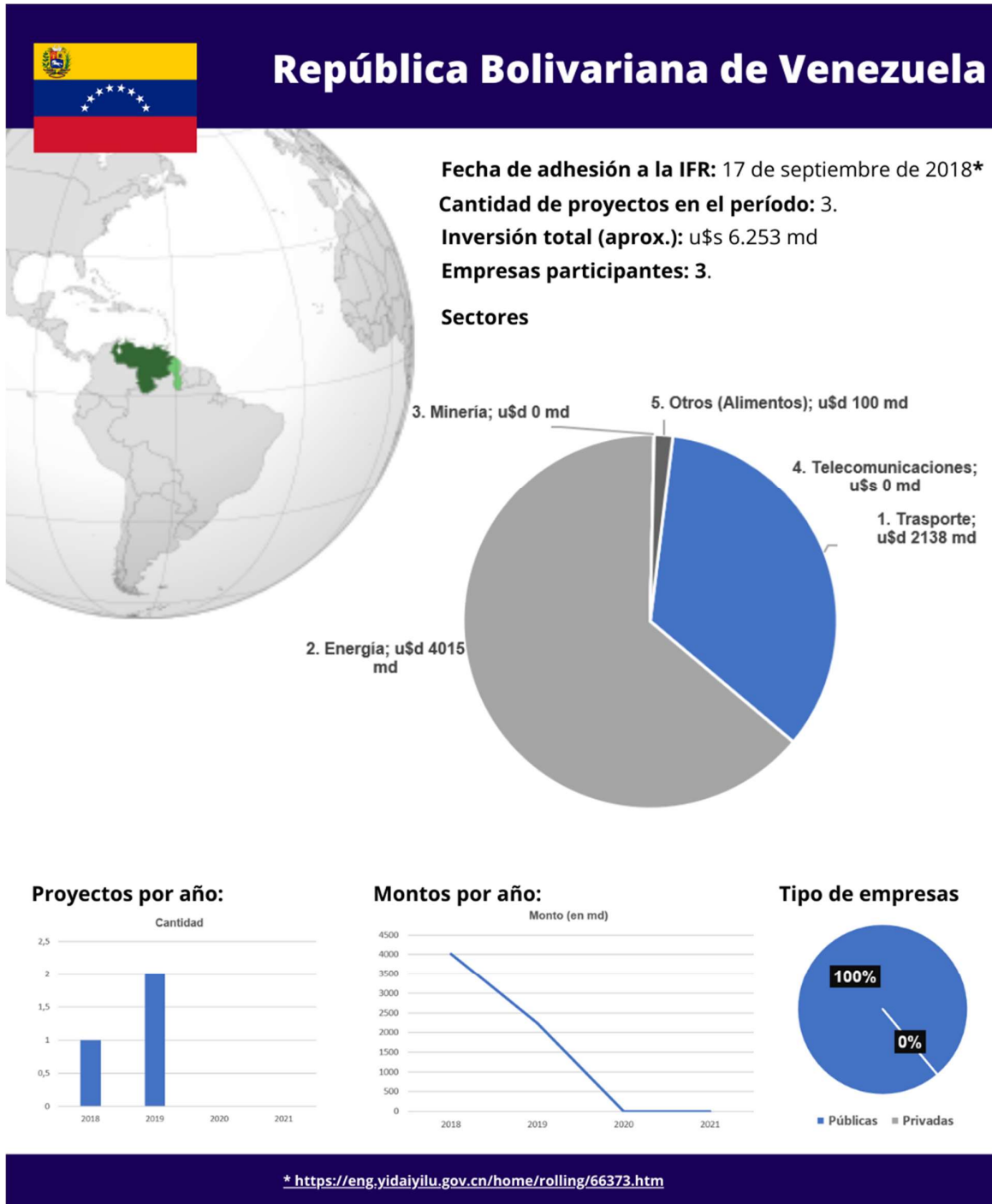
## 5.7. Surinam



## 5.8. Uruguay



## 5.9. Venezuela



## REFLEXIONES FINALES

### AMÉRICA LATINA EN LA IFR. ¿“EXTENSIÓN NATURAL” DE LA INICIATIVA O MANIFESTACIÓN DE UN NUEVO MOMENTO GEOPOLÍTICO MUNDIAL?

La profundización, en los últimos años, del vínculo bilateral entre la República Popular China y los países de América Latina y el Caribe, lejos está de representar un simple aumento de la “presencia” del país asiático en la región. Por el contrario, más que una “llegada” de China al subcontinente, podemos hablar de un creciente acercamiento entre dos civilizaciones, polos de poder, regiones, que han decidido potenciar sus sinergias para aumentar sus grados de desarrollo, frente a un contexto internacional cargado de amenazas, tensiones e incertidumbres, y en donde asistimos a una crisis de la hegemonía estadounidense y a una tendencial transición hacia un orden internacional multipolar. El mundo está cambiando, y entre tanta polvareda, pueblos y naciones tan distantes geográficamente encuentran puntos en común para potenciar sus lazos de cooperación.

La Iniciativa de la Franja y la Ruta, en este marco, representa una herramienta clave de la geoestrategia china. La IFR, que en 2023 cumple 10 años desde su presentación en sociedad, ha recibido la aceptación de más de 150 países emergentes y en desarrollo, lo que muestra que la misma, lejos de representar una amenaza a los países del Sur global como se relata desde las potencias occidentales, simboliza un nuevo tipo de relaciones internacionales, el cual recupera los principios de coexistencia pacífica planteados en la Conferencia de Bandung en 1955 y le incorpora los desafíos actuales de la época.

Si bien la IFR llegó a América Latina y el Caribe recién en 2017, la misma recibió una rápida aceptación en la región. No es para menos, teniendo en cuenta la persistencia de crisis cíclicas que se han sostenido en la región, la inestabilidad institucional producto de años de injerencia norteamericana y la creciente brecha de infraestructura que todavía existe en ALC. De 2017 a esta parte, veintidós países se han adherido a la Iniciativa, han respaldado



sus principios y objetivos y han decidido llevar a un nuevo nivel la relación con el país asiático. De ellos, nueve están ubicados en Sudamérica, todos salvo Brasil, Paraguay y Colombia.

Es en este contexto que volvemos a la pregunta inicial planteada en el título del presente trabajo. ¿Es América Latina y el Caribe una “extensión natural” de la Iniciativa y la Ruta? ¿O la receptividad que ha tenido la IFR en la región es, en realidad, la manifestación de nuevo momento geopolítico internacional, marcado por el repliegue y crisis de los Estados Unidos como potencia hegemónica y una decisión de los países de la región de acercarse a China?

La respuesta puede no ser tajante ni definitiva, pero sí podemos afirmar que, al proponerse reconfigurar el estado de situación del orden internacional, América Latina y el Caribe es claramente una “extensión natural” de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Como observamos en el subcapítulo donde reconstruimos la geoestrategia china para el Siglo XXI, la IFR se propone como una herramienta práctica y concreta para la construcción de los cimientos de un nuevo orden internacional, basado en la búsqueda del beneficio mutuo, el respeto por los modelos de desarrollo nacionales, la no injerencia en asuntos internos de los Estados, la integridad territorial, etc. Es una propuesta que está en clara sintonía con la noción de Comunidad de Destino Compartido para la Humanidad y con las Iniciativas para el Desarrollo Global, la Seguridad Global y la Civilización Global que ha presentado el actual presidente chino Xi Jinping. Por ello, más allá de que originalmente la propuesta de la IFR contemplaba seis corredores que conectaban China con el Sudeste Asiático, Asia Central, Asia Oriental y Europa, en sus postulados estuvo siempre implícito la participación de ALC. No puede construirse un nuevo orden internacional estable, pacífico, cooperativo y armonioso sin la articulación entre China y América Latina y el Caribe.

Pese a esto, no es menos cierto que la masiva adhesión de los países de la región a la IFR es la manifestación de un nuevo momento geopolítico. En primer lugar, la crisis de la hegemonía norteamericana representa desafíos y posibilidades para la región, al permitir romper las ataduras que ligaban a las economías latinoamericanas a los postulados de Washington. A pesar de la persistencia de una fuerte presencia de Estados Unidos en la región, el creciente protagonismo de China en el escenario global permite a los países de

ALC acceder a nuevos socios, nuevos marcos de alianzas y nuevas opciones para el desarrollo. Pero, además, no solo estamos ante la presencia de una crisis de hegemonía, sino que la yuxtaposición y persistencia de crisis económicas, financieras, sanitarias, ambientales y sociales ponen en tensión el sistema internacional en su conjunto. La coyuntura internacional contemporánea, que atraviesa cambios nunca vistos en más de cien años, demanda a los países emergentes y en desarrollo la construcción de nuevos marcos de relación internacional, que permitan generar instituciones y formatos de cooperación que posibiliten salir de la crisis a la vez que se respeta el medio ambiente y se construyen sociedades justas, igualitarias y soberanas.

Lo analizado a lo largo del trabajo nos lleva a afirmar que el vínculo bilateral entre América Latina y el Caribe y China puede significar grandes potencialidades para la región, si se inscriben en los valores y principios que la propia República Popular China ha definido para sus marcos de cooperación. Lejos de significar una “nueva hegemonía” o reproducir necesariamente patrones centro-periféricos, la cooperación ALC-China ha permitido a la región contribuir a aminorar su “brecha de infraestructura”, destinando recursos y tecnología para la construcción de obras que mejoran la calidad de vida de la población local. A su vez, no es cierto que toda la inversión china se destina solamente a sectores extractivos; como vimos en el trabajo, la infraestructura de conectividad, las telecomunicaciones, la inversión en salud, vivienda, educación, etc., también han sido espacios en donde la inversión china se ha focalizado.

Dicho esto, es importante señalar también que las relaciones entre China y ALC deben aún transitar por un proceso de fortalecimiento, autoconocimiento y generación de mayor confianza. En primer lugar, la prensa occidental y el establishment político y económico norteamericano han impulsado una estrategia furibunda con el objetivo de generar desconfianza y rechazo a cualquier tipo de presencia china en la región. Apelando muchas veces a discursos racistas y sinofóbicos<sup>21</sup>, gran parte de los medios occidental han dedicado páginas enteras a impulsar discursos contrarios a China que, en muchas ocasiones, por desconocimiento, tienen cierto asidero en la población.

---

<sup>21</sup> La *sinofobia* refiere a un sentimiento de odio contra China, su gente, la cultura china o la diáspora china en el extranjero.

Por otra parte, es igualmente importante reconocer que América Latina y el Caribe y China son dos civilizaciones distintas, en proceso continuo de encuentro, aprendizaje mutuo y diálogo. En este marco, la cooperación económica, en la cual participan actores heterogéneos como empresas de distinta escala, gobiernos locales, poblaciones, etc., se encuentra en ocasiones con trabas debido a la falta de conocimiento mutuo, lógicas de negocios distintas, divergencias entre los actores participantes, etc. A su vez, esto se ha reforzado, en algunos casos, con la presencia de denuncias de casos de corrupción (empresaria y gubernamental), falta de estudios de impacto ambiental, fallas en el diálogo con las comunidades locales, falta de comunicación de las obras a desarrollar, etc. Todo esto ha hecho que muchos de los proyectos de infraestructura acordados entre China y el ALC, que repercutían en beneficios para la región y sus habitantes, hayan sido modificados, postergados y/o cancelados.

Es por ello que la relación de cooperación entre China y América Latina y el Caribe tiene aún mucho camino por recorrer. Las instituciones académicas y la sociedad civil, en este marco, están llamadas a jugar un rol fundamental. No solo a través de generación de conocimiento que aporte a comprender cabalmente la relación entre ambas regiones, que contribuya a construir nuevos “sentidos comunes” que disputen con los discursos instalados a través de gran parte de la prensa occidental, sino también a impulsar y generar nuevos lazos de cooperación bilateral que aumenten el conocimiento mutuo.

A su vez, como señala Jiang (2017), es imperioso que la región pueda construir una estrategia colectiva conjunta para su relacionamiento con China. Así como China ha destinado dos libros blancos a sistematizar los objetivos de su relación con ALC, nuestra región debe esforzarse por construir los espacios para diseñar una estrategia similar. En esta tarea, deben participar los gobiernos de los países de la región (nacionales, provinciales y locales), pero también los sectores económicos (del empresariado y del trabajo), las instituciones académicas, las organizaciones regionales y la sociedad civil, entre otros. Solo de esta manera podremos construir un verdadero vínculo sinérgico de cooperación con China, un desafío que demanda nuestro tiempo. Los ejes de integración planteados por IIRSA podrían ser un punto de partida interesante para jerarquizar las necesidades y demandas regionales, siempre y cuando los mismos se adapten a las

necesidades de la región, exista un consenso entre todos los actores involucrados y garanticen la protección del entorno ambiental.

El presente trabajo intenta realizar un aporte a esta tarea, desde un lugar muy concreto: el análisis de la cooperación en proyectos de infraestructura. Obviamente, la cooperación entre China y América Latina y el Caribe excede con creces la cooperación en infraestructura. La pandemia de Covid-19 fue un claro ejemplo de cómo la solidaridad “con características chinas” posibilitó la llegada de miles de millones de dólares en insumos sanitarios, hospitales móviles, vacunas, etc. (Ng, 2021). Ante la política proteccionista de gran parte de las potencias occidentales, la cooperación sanitaria con China posibilitó que ALC no atravesara una crisis económica y sanitaria mucho más grande de la que tuvo. Este es un ejemplo de cómo, mediante el encuentro, dos civilizaciones pueden potenciar la cooperación armónicamente, propiciando un diálogo que aporte a la construcción de un nuevo orden internacional.

Por otra parte, la cooperación bilateral sólo podrá reforzarse si existe una mayor claridad en relación a los datos y estadísticas de la cooperación y, sobre todo, en relación a los beneficios que ésta puede traer para los pueblos. Como señalamos en el trabajo, al no existir una fuente confiable para acceder a los datos sobre inversiones, esto hace propicio la generación de desconfianza y desinformación instalada por muchos medios de comunicación. Las instituciones académicas y políticas nacionales y regionales podrían aunar esfuerzos y tomar el desafío de realizar esta tarea, lo cual significaría un aporte sumamente valioso para la consolidación de la relación.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agramont, D. y Bonifaz, G. (2018). *El desembarco chino en América Latina y su manifestación en Bolivia*. Fundación Friedrich Ebert.
- Agudelo, G., Aignerren, M. y Ruiz, J. (2008). *Diseños de investigación experimental y no-experimental*. Universidad de Antioquia.  
[https://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/2622/1/AgudeloGabriel\\_2008\\_DisenosInvestigacionExperimental.pdf](https://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/2622/1/AgudeloGabriel_2008_DisenosInvestigacionExperimental.pdf)
- Alonso Baquer, M. (2010). Estrategia, Geoestrategia y Geopolítica. *Documento de Análisis del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 08/2010.
- Álvarez Sepúlveda, H. (2017). La creciente incidencia de China en Sudamérica de cara al nuevo milenio, ¿qué cabe esperar en el futuro?. *Boletín americanista*, 2(75), 193-215.  
<https://revistes.ub.edu/index.php/BoletinAmericanista/article/view/20246/22475>
- Amin, S. (2001). Capitalismo, imperialismo, mundialización. En J. Seoane y E. Taddei (comps.) *Resistencias mundiales (de Seattle a Porto Alegre)* (pp. 15-29). CLACSO.
- Ayala, L. y Ramírez, J. (2016). El rol de China en el proyecto de un orden regional sudamericano. *Revista Andina De Estudios Políticos*, 6(2), 5–28.  
<https://www.iepa.org.pe/raep/index.php/ojs/article/view/125/87>
- Balandron, M. (2021). Inversión en Infraestructura para el Desarrollo “con características chinas”. *Anuario 2021 del Centro de Estudios para la Integración y el Desarrollo Regional Argentino*.  
<https://integracionydesarrollo.ar/economia/#con%20caracter%C3%ADsticas%20chinas>
- Barrios, M. Á. (2009). *Diccionario latinoamericano de seguridad y geopolítica*. Editorial Biblos.
- Bernal-Meza, R. (2017). China en América Latina. Política exterior, discurso y fundamentos: diplomacia pública y percepciones en la región. En E. Pastrana Buelvas y H. Gehring

- (Eds). *La proyección de China en América Latina y el Caribe* (pp. 171-188). Pontificia Universidad Javeriana.
- Bogado Bordazar, L. (2020). Infraestructura latinoamericana e inversión china: un paso previo para la eficiencia de las cadenas de valor. *Anuario en Relaciones Internacionales del IRI*, 1-10. <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/126713>
- Bogado Bordazar, L. y Bono, L. (2018). Los proyectos de infraestructura sudamericana frente a la crisis financiera internacional. *Relaciones Internacionales*, 18(36), 61-75. <https://revistas.unlp.edu.ar/RRII-IRI/article/view/1331>
- Bonilla, A. y Milet García, P. (2015). Los impactos de China en las relaciones internacionales de América Latina y el Caribe. En: A. Bonilla Soria y P. Milet García (eds.) *China en América Latina y el Caribe: Escenarios estratégicos subregionales* (9-19), FLACSO, CAF.
- Bono, L. (2014). Los proyectos de infraestructura física en la región sudamericana y su relación con los procesos de integración comercial (2000-2010). El caso de la Hidrovía Paraná Paraguay. Tesis de Maestría en Relaciones Internacionales. Universidad Nacional de La Plata.
- Bono, L. (2016). La incidencia de la República Popular China en Sudamérica y su impacto en la UNASUR. En F. Staiano, L. Bogado Bordazar y L. Bono (comps.). *Estudios sobre la República Popular China: Relaciones Internacionales y Política interna* (82-88), Instituto de Relaciones Internacionales, UNLP.
- Bruckmann, M. (2018). *La nueva dinámica del sistema mundial y los desafíos de la integración latinoamericana*. Banco del Alba - Seminario Internacional Desarrollando El Presente. <https://bancodelalba.org/wp-content/uploads/Panel2-Monica-Bruckmann.pdf>
- Bruckmann, M. y Gualberto, L. (2019). Las relaciones contemporáneas China-América Latina: el giro hacia el Pacífico. *Mundo e Desenvolvimento. Revista do Instituto de Estudos Econômicos e Internacionais*, 1, 194-210.
- Brzezinski, Z. (1998). *El gran tablero mundial: la supremacía estadounidense y sus imperativos geoestratégicos*. Ed. Paidós.

- Bustelo, S. y Rubiolo, F. (2023). *Hoja de ruta para una integración sostenible entre Argentina y China*. Fundar. <https://www.fund.ar>
- Cariello, T. (2021). *Investimentos chineses no Brasil. Histórico, tendências e desafios globais (2007-2020)*. Conselho Empresarial Brasil-China.
- Cesarin, S. (2005). Ejes y estrategias del desarrollo chino en el largo plazo: implicancias para América Latina y el Caribe. En: S. Cesarin y C. Moneta (comps.) *China y América Latina: nuevos enfoques sobre cooperación al desarrollo. ¿Una segunda Ruta de la Seda?* (3-48), BID-INTAL.
- Chen, Y. y Li, H. (2017). La nueva etapa del “desarrollo constructivo” de las relaciones sino-latinoamericanas, *Relaciones Internacionales*, 53, pp. 149-163. Universidad Nacional de La Plata.
- China-CELAC Forum (2015a). *Declaración de Beijing*. [http://www.chinacelacforum.org/esp/zywj\\_4/t1230940.html](http://www.chinacelacforum.org/esp/zywj_4/t1230940.html)
- China-CELAC Forum (2015b). *Plan de Cooperación (2015-2019)*. [http://www.chinacelacforum.org/esp/zywj\\_4/t1230945.html](http://www.chinacelacforum.org/esp/zywj_4/t1230945.html)
- Comisión Económica para América Latina (CEPAL) (2009). *Infraestructura física e integración regional*. Boletín FAL, n°280.
- Comisión Económica para América Latina (CEPAL) (2010). *La República Popular China y América Latina y el Caribe: hacia una relación estratégica*, Santiago de Chile.
- Comisión Económica para América Latina (CEPAL) (2015). *América Latina y el Caribe y China. Hacia una nueva era de cooperación Económica*, Santiago, Chile. [https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/38196/S1500389\\_es.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/38196/S1500389_es.pdf).
- Comisión Económica para América Latina (CEPAL) (2016). *Relaciones económicas entre América del Sur y el Caribe y China: oportunidades y desafíos*. Santiago, Chile. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40743/1/S1601155\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40743/1/S1601155_es.pdf).
- Comisión Económica para América Latina (CEPAL) (2021). *La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe*. Santiago, Chile. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/47147-la-inversion-extranjera-directa-america-latina-caribe-2021>

- Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma [CNDR] (2015). *Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI*. Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular China. <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/32802.htm>
- Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma [CNDR] (2021). *Informe sobre los resultados de la ejecución del Plan de Desarrollo Económico y Social de 2020 y el Proyecto de Plan de Desarrollo Económico y Social para 2021*. Recuperado de: [http://spanish.xinhuanet.com/2021-03/15/c\\_139812146.htm](http://spanish.xinhuanet.com/2021-03/15/c_139812146.htm)
- Consejo de Relaciones Internacionales de América Latina [CRIAL] (2021). *Informe CELAC-CHINA n°7. Avances hacia el 2021*. <http://consejorial.org/wp/wp-content/uploads/2021/01/INFORME-CELAC-CHINA-N7.pdf>
- Cox, R. (2016). Gramsci, hegemonía y relaciones internacionales Un ensayo sobre el método. *Relaciones Internacionales*, 31, pp. 137-152. Grupo de Estudios de Relaciones Internacionales (GERI) – UAM.
- Creutzfeldt, B. (2017). Ontologías que buscan un cambio: la política china en América Latina. En J. Martínez Cortés (coord.) *América Latina y el Caribe y China. Relaciones políticas e internacionales* (pp. 39-58), UNAM, México.
- Crivelli, E. y Lo Brutto, G. (2018). La cooperación de China en América Latina. Hacia una nueva Economía Estructural. *Revista Carta Internacional*, 13(2), 123-146.
- Cui, S. y Zhang, Z. (2018). China y la infraestructura en América Latina desde la perspectiva de la diplomacia económica. En: Wu Baiyu (ed.) *Pensamiento social chino sobre América Latina* (pp. 261-289), CLACSO.
- Defelipe Villa, C. (2017a). Perspectivas de las relaciones de China y América Latina y el Caribe: ¿del enfoque bilateral hacia el regional?. En E. Pastrana Buelvas y H. Gehring (Eds). *La proyección de China en América Latina y el Caribe* (pp. 123-144), Pontificia Universidad Javeriana.
- Defelipe Villa, C. (2017b). Relaciones de gobernanza China-América Latina: redefinición de un concepto. En J. Martínez Cortés, J. (coord.) *América Latina y el Caribe y China. Relaciones políticas e internacionales* (pp. 59-76), UNAM, México.



- Devlin R., Estevadeordal, A. y Rodríguez-Clare, A. (2007). *El impacto de China: oportunidades y retos para América Latina y el Caribe*. Banco Interamericano de Desarrollo y David Rockefeller Center for Latin American Studies, Estados Unidos.
- Díaz, I. (2022). Disputas hegemónicas entre China y Estados Unidos: un análisis en torno a los monopolios tecnológicos ligados a la biotecnología agropecuaria. Tesis de grado. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. <https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.2407/te.2407.pdf>
- Dirmoser, D. (2017). La Gran Marcha china hacia el oeste. El megaproyecto de la nueva Ruta de la Seda. *Nueva Sociedad*, (270), 27-38.
- Dussel Peters, E. (2020). *Monitor de la infraestructura China en América Latina y el Caribe*. Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China. [https://www.redalc-china.org/monitor/infraestructura/images/pdfs/menuprincipal/DusselPeters\\_MonitorInfraestructura\\_2020\\_Esp.pdf](https://www.redalc-china.org/monitor/infraestructura/images/pdfs/menuprincipal/DusselPeters_MonitorInfraestructura_2020_Esp.pdf)
- Dussel Peters, E. (2022). Capitalismo con características chinas. Conceptos y desarrollo en la tercera década del siglo XXI. *El trimestre económico*, 89(354), 467-489.
- Fernández-Guillén, O. (2020). Estrategias de Asociación Comercial China - América Latina: Bases, situación y perspectivas para la región. *Cuadernos de China n°7*. Asociación Venezolana de Estudios sobre China, Universidad de Los Andes, Venezuela.
- Fornillo, B. (2016). *Sudamérica Futuro: China global, transición energética y posdesarrollo*. Editorial El Colectivo-Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Giaccaglia, C. (2018). ¿Muros o puentes?: las potencias tradicionales y emergentes en un mundo convulsionado. *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*, 132, 13-36.
- Gobierno de El Salvador (2018). Memorando de Entendimiento entre el gobierno de la RP China y el gobierno de la Republica de El Salvador sobre cooperación dentro del marco de la Iniciativa de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, firmado el 01/11/2018. [https://www.transparencia.gob.sv/system/documents/documents/000/270/587/original/RUTA\\_DE\\_LA\\_SEDA.pdf?1547135914](https://www.transparencia.gob.sv/system/documents/documents/000/270/587/original/RUTA_DE_LA_SEDA.pdf?1547135914)

- González, R. y Molina, E. (2020). El avance de la iniciativa china la Franja y la Ruta hacia el Gran Caribe: de la teoría a la realidad. *Cuadernos de Nuestra América*, 0, 29-42. <http://www.cna.cipi.cu/cna/issue/view/2/2>
- González Saez, R. y Fabelo Concepción, S. (2017). Las conexiones americanas de la estrategia de la Nueva Ruta de la Seda en la competencia transpacífica. *Revista de Estudios Estratégicos*, 4, 41-58.
- Gutiérrez, H. y Cesarin, S. (2015). China en el Cono Sur: Regularidades, impactos y respuestas. En A. Bonilla y P. Milet García (eds.) *China en América Latina y el Caribe: Escenarios estratégicos subregionales* (pp. 127-144). FLACSO-CAF.
- Hernández Hernández, R. (2017). "La política de cooperación internacional de China: una perspectiva global". En J. Martínez Cortés (coord.) *América Latina y el Caribe y China. Relaciones políticas e internacionales* (pp. 221-240), UNAM, México.
- Hernández Sampieri, R., Fernández-Collado, C. y Baptista Lucio, P. (2016). *Metodología de la Investigación*. McGraw Hill.
- Herrera Santana, D. (2019). Geopolítica de la fragmentación y poder infraestructural. El Proyecto "One Belt, One Road" y América Latina". *Geopolítica(s). Revista De Estudios Sobre Espacio y Poder*, 10(1), 41-68. <https://doi.org/10.5209/GEOP.58761>.
- Hu, X. (2020). China's BRICS Vision and the Asian Order. En S. R. Chinoy y Panda J. P. (eds.) (2020) *Asia between Multipolarism and Multipolarity* (190-204), KW Publishers Pvt Ltd.
- Jaguaribe, A. (2018). Characteristics and Direction of China's Global Investment Drive. En A. Jaguaribe (Ed.) *Direction of Chinese Global Investments. Implications for Brazil* (pp. 17-50), FUNAG, Brasilia.
- Jiang, S. (2006). Una mirada china a las relaciones con América Latina, *Nueva Sociedad*, (203), 62-78. [https://static.nuso.org/media/articles/downloads/3351\\_2.pdf](https://static.nuso.org/media/articles/downloads/3351_2.pdf)
- Katz, C. (2021). Descifrar a China: ¿desacople o ruta de la seda?. En A. López, G. Roffinelli y L. Castiglioni (Coords.) *Crisis capitalista mundial en tiempos de pandemia* (pp. 115-130). CLACSO.
- Latanzi, R. (2018). La política agrícola global de China en el marco de su estrategia de seguridad alimentaria: Su vinculación con Argentina a través de la cooperación, el

- comercio y las inversiones. *Actas del XIII Congreso Nacional y VI Congreso Internacional sobre Democracia*. Universidad Nacional de Rosario, Argentina.
- Lávut, A. (2018). La iniciativa china “La Franja y la Ruta” y los países de América Latina y el Caribe. *Iberoamérica Journal*, 2, 42-67.
- Lee, K. F. (2020). *Superpotencias de la inteligencia artificial: China, Silicon Valley y el nuevo orden mundial*. Deusto, España.
- Leite, E. (6 de mayo de 2015). How can Latin America Close Its Infrastructure Gap. *World Economic Forum*. <https://www.weforum.org/agenda/2015/05/how-can-latin-america-close-its-infrastructure-gap/>
- Li Keqiang (2020). Texto íntegro del Informe sobre la Labor del Gobierno. Presentado el 22 de mayo de 2020 ante la III Sesión de la XIII Asamblea Popular Nacional. [http://spanish.xinhuanet.com/2020-05/30/c\\_139100509.htm](http://spanish.xinhuanet.com/2020-05/30/c_139100509.htm).
- Madrid, J. (2023). Disputas geopolíticas en torno a la Asamblea Nacional Constituyente en Venezuela (2017). Tesis de grado. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. <https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.2432/te.2432.pdf>
- Malacalza, B. (2009). Viejos y nuevos debates en torno a la ayuda internacional al desarrollo. *Miríada: Investigación en Ciencias Sociales*, 2(4), 85-110.
- Malena, J. (2020). La evolución de la gran estrategia de China y su impacto en las relaciones con América Latina. *Colección*, 31(1), pp. 37-52.
- Margueliche, J. (2019). La nueva Ruta de la Seda china y sus implicancias espaciales. Un análisis teórico desde la perspectiva de la (des) territorialización. En L. Bogado Bordazar, M. Staiano y M. Caubet (Eds.), *China y una nueva estrategia geopolítica y global. La Iniciativa de La Franja y la Ruta* (pp. 96-111). La Plata: Instituto de Relaciones Internacionales y Centro de Estudios Chinos de la UNLP.
- Margueliche, J. y Castañeda, S. (2019). La Nueva Ruta de la Seda en América Latina. ¿Infraestructura articulada o poder infraestructural?. *IX Encuentro del Centro de Reflexión en Política Internacional (CERPI) - VII Jornadas del CENSUD* (La Plata, 2019). Instituto de Relaciones Internacionales, UNLP.

- Mendizábal, N. (2006). Los componentes del diseño flexible en la investigación cualitativa. En I. Vasilachis de Gialdino (Coord.) *Estrategias de investigación cualitativa* (pp. 65-105). Editorial Gedisa.
- Merino, G. (2020). China y el nuevo momento geopolítico mundial. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO). <https://www.clacso.org/china-y-el-nuevo-momento-geopolitico-mundial/>.
- Merino, G. (2021). El ascenso de China y Eurasia. En: M. F. Staiano y N. Molina-Medina (Coords.). *El centenario del Partido Comunista de China (1921-2021)*. Mérida: AVECH; CeChino; ULA; CEEA.
- Milhaupt, C. y Zheng, W. (2016). *Why mixed ownership reforms cannot fix China's State sector*. Paulson policy Memorandum.
- Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular China (2008). Documento sobre la Política de China Hacia América Latina y el Caribe. <https://www.fmprc.gov.cn/esp/zxxx/t521035.shtml>.
- Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular China (2016). Documento sobre la Política de China Hacia América Latina y el Caribe. <https://www.fmprc.gov.cn/esp/wjdt/wjzc/t1418256.shtml#:~:text=En%20el%20a%C3%B1o%202008%2C%20el,beneficio%20rec%C3%ADproco%20y%20desarrollo%20conjunto>.
- Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China (2019). Trabajar juntos por un Mejor Futuro de la Franja y la Ruta. Discurso en la Inauguración del Segundo Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional. <https://www.fmprc.gov.cn/esp/wjdt/zyjh/t1661366.shtml>
- Molina Díaz, E. y Regalado Florido, E. (2020). Un análisis estratégico de las relaciones entre China y América Latina. *Revista de Estudios Estratégicos*, 1, 4-15.
- Morgenfeld, L. (2018). Nuestra América frente a la reactualización de la doctrina Monroe. En C. Castorena Sánchez, M. Gandásegui (h) y L. Morgenfeld (eds.) *Estados Unidos contra el mundo Trump y la nueva geopolítica* (pp. 217-236), CLACSO.

- Mosquera, M. (2020). La diplomacia china hacia América Latina. Bases cooperativas para la iniciativa de la Franja y la Ruta. *Anuario Latinoamericano Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales*, 10, pp. 15–37.
- Ng, G. (coord.) (2021). *La superación de la pandemia en América Latina*. Ediciones Continente, Buenos Aires, Argentina.
- Niu, H. (2017). Las políticas y estrategias de China hacia América Latina y el Caribe. En E. Pastrana Buelvas y H. Gehring (Eds). *La proyección de China en América Latina y el Caribe* (pp. 99-122), Pontificia Universidad Javeriana.
- Oliva, C. (2005). Inversiones en América Latina: la inserción regional de China. En S. Cesarin y C. Moneta (Comps.) *China y América Latina: nuevos enfoques sobre cooperación al desarrollo. ¿Una segunda Ruta de la Seda?* (pp. 203-234), BID-INTAL.
- Oviedo E. (2006). China en América Latina: ¿influencia o hegemonía?. *Diálogo Político*, 23(2), 199-221. Konrad-Adenauer-Stiftung A. C.
- Pagán Sánchez, A. (2016). Una aproximación al Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras desde la óptica de la política exterior china. *Jiexi Zhongguo. Análisis y Pensamiento Iberoamericano sobre China*, Observatorio de la Política China, 21, pp. 93-107.
- Parra Pérez, A. (2018). El juego geopolítico de la nueva Ruta de la Seda en Asia. *Boletín Instituto Español de Estudios Estratégicos*, (12), 715-732.
- Pastrana Buelvas, E. y Vera Piñeros, D. (2017). Transición de poder y orden mundial: el ascenso global de China y su proyección creciente en América Latina y el Caribe. En E. Pastrana Buelvas y H. Gehring (Eds). *La proyección de China en América Latina y el Caribe* (pp. 23-72), Pontificia Universidad Javeriana.
- Ploberger, C. (2017). One Belt, One Road – China’s new grand strategy. *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 15(3), 289-305, DOI: 10.1080/14765284.2017.1346922.
- Poon, D. (2018). China’s Overseas Development Finance: Policy Tools and Mechanisms. En A. Jaguaribe (Ed.) *Direction of Chinese Global Investments. Implications for Brazil* (pp. 77-152), FUNAG, Brasilia.

- Puyana, A. (2015). América Latina y sus relaciones con China en un mundo en transformación: Comentarios. Notas preliminares para discutir. A. Bonilla Soria y P. Milet García (Eds.) *China en América Latina y el Caribe: Escenarios estratégicos subregionales* (pp. 357-368), FLACSO, CAF.
- Ramón-Berjano, C. (2019). Globalización con características chinas. El creciente rol de China en América Latina y el Caribe y sus principales desafíos. *Pensamiento Propio*, 24(49-50), 31-52. CRIES.
- Ramonedá, E. (2020). Firma del RCEP: una victoria de China, un éxito de la ASEAN y un golpe al Asia-Pacífico. *Opiniones IRI*. Instituto de Relaciones Internacionales, UNLP. <https://www.iri.edu.ar/index.php/2020/11/20/firma-del-rcep-una-victoria-de-china-un-exito-de-la-asean-y-un-golpe-al-asia-pacifico/>
- Rampinini, A. y Fagaburu, D. (2018). El rol de la Cooperación Sur-Sur china hacia América Latina y el Caribe dentro de la nueva geopolítica mundial. *Revista española de desarrollo y cooperación*, 43, pp. 153-161.
- Restivo, N. y Ng, G. (comps.) (2020). *China. La superación de la pobreza*. Universidad de Congreso, Buenos Aires, Argentina.
- Reyes, M. (2013). China y la región andina: dinámicas en el contexto de la integración regional sudamericana. En: A. Bonilla. y P. Milet García (Eds.) *China en América Latina y el Caribe: Escenarios estratégicos subregionales* (pp. 167-189), FLACSO-CAF.
- Ríos, X. (2019). El estado de las relaciones China-América Latina. *Documentos de Trabajo*, nº 1 (2ª época), Madrid, Fundación Carolina.
- Romer Hernández, P. (2018). Las relaciones entre China y Latinoamérica. Una mirada desde Sudamérica. *Actas del XIII Congreso Nacional y VI Congreso Internacional sobre Democracia*. Universidad Nacional de Rosario, Argentina.
- Rosales Ariza, G. (2005). *Geopolítica y geoestrategia, liderazgo y poder*. Universidad Militar Nueva Granada, Bogotá.
- Rosales, O. (2019). El conflicto US-China: nueva fase de la globalización. *Estudios Internacionales (en línea)*, 51(192), pp. 97-126.

- Schulz, S. (2021). El nuevo concepto de desarrollo de Xi Jinping. *Serie Cuadernos de China*, n°12. Asociación Venezolana de Estudios sobre China, Universidad de Los Andes.
- Schulz, S. y Staiano, F. (2022). La construcción de una Comunidad de destino compartido para la humanidad: análisis multidimensional de un nuevo paradigma internacional. En: G. Merino, L. Regueiro Bello y W. Tadeu Iglecias (Coords.) *China y el nuevo mapa del poder mundial. Una perspectiva desde América Latina* (pp. 87-110). CLACSO/UNLP. Buenos Aires.
- Secretaria General Iberoamericana [SEGIB] (2008). II Informe de la Cooperación Sur-Sur en Iberoamérica. Madrid.
- Serbin, A. (2017). China y América Latina y el Caribe frente a un cambio de ciclo: narrativas y estrategias. En E. Pastrana Buelvas y H. Gehring (Eds). *La proyección de China en América Latina y el Caribe* (pp. 73-98), Pontificia Universidad Javeriana.
- Shen, S. y Chan, W. (2018). A comparative study of the Belt and Road Initiative and the Marshall plan. *Palgrave Communications*, 4(32), 1-11. DOI: 10.1057/s41599-018-0077-9
- Slipak, A. (2014). América Latina y China: ¿cooperación Sur-Sur o “Consenso de Beijing”? *Nueva Sociedad*, 250, pp.102-113.
- Song, X. (2015). China y América Latina en un mundo en transformación: Una visión desde China. En A. Bonilla y P. Milet García (Eds.) *China en América Latina y el Caribe: Escenarios estratégicos subregionales* (pp. 51-74), FLACSO, CAF.
- Staiano F. y Bogado Bordazar, L. (2017). Las teorías de las relaciones internacionales con “características chinas” y su implicancia para América Latina. *Relaciones Internacionales*, 53,1-14, Universidad Nacional de La Plata,.
- Staiano, F., Bogado Bordazar, L. y Caubet, M. (comps.) (2019). *China: una nueva estrategia geopolítica global (la iniciativa la franja y la ruta)*. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Nacional de La Plata.
- State Council Information Office of the People's Republic of China [SCIOPRCh] (2019). White Paper: China and the World in the New Era.

[http://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/201909/27/content\\_WS5d8d80f9c6d0bcf8c4c142ef.html](http://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/201909/27/content_WS5d8d80f9c6d0bcf8c4c142ef.html)

State Council Information Office of the People's Republic of China [SCIOPRCh] (2021). White Paper: China's International Development Cooperation in the New Era. [http://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/202101/10/content\\_WS5ffa6bbbc6d0f72576943922.html](http://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/202101/10/content_WS5ffa6bbbc6d0f72576943922.html)

Svampa, M. y Slipak, A. (2015). China en América Latina: Del Consenso de los Commodities al Consenso de Beijing. *Revista Ensamblés*, 2(3), 34-63.

Toro Hardy, A. (2020). ¿Desafió China a Estados Unidos prematuramente?. *Cuadernos de China n°6*. Asociación Venezolana de Estudios sobre China (Avech-ULA), Venezuela.

Tzili Apango, E. (2017). Antecedentes y proyecciones del Foro China-Celac y su influencia en la dinámica hemisférica. En E. Pastrana Buelvas y H. Gehring (Eds). *La proyección de China en América Latina y el Caribe* (pp. 145-170), Pontificia Universidad Javeriana.

Vaca Narvaja, S. y Z. Zou (2018). *China, América Latina y la geopolítica de la Nueva Ruta de la Seda*, Universidad Nacional de Lanús, Argentina.

Vadell, J. (2017). El dragón redescubre el sur: un análisis crítico del patrón de relaciones entre China-sur global en la nueva configuración política y económica internacional. En J. Martínez Cortés (Coord.) *América Latina y el Caribe y China. Relaciones políticas e internacionales* (pp. 279-298), UNAM, México.

Vadell, J. (2018). El Foro China-CELAC y el nuevo regionalismo para un mundo multipolar: desafíos para la Cooperación 'Sur-Sur'. *Carta Internacional*, 13(1). <https://doi.org/10.21530/ci.v13n1.2018.733>

Vadell, J. Secches, D. y Burger, M. (2019). De la globalización a la interconectividad: reconfiguración espacial en la iniciativa Belt & Road e implicaciones para el Sur Global. *Revista Transporte y Territorio*, 21, 44-68.

Vadell, J. y Staiano, F. (2020). China en los intersticios de la crisis del multilateralismo y la globalización neoliberal: La Franja y la Ruta en Europa y el caso italiano. *Araucaria. Revista Iberoamericana de Filosofía, Política, Humanidades y Relaciones Internacionales*, 22(45), pp. 433-455.



- Valenzuela Álvarez, J. (2017). Evolución de la Política Exterior de China para América Latina. *Revista Relaciones Internacionales*, 53, 115-133.
- Vejarano Rivera, J. C. (2019). La iniciativa del cinturón y la ruta de la seda (BRI): globalización incluyente como motor para la transición pacífica de China al liderazgo mundial. *Razón Crítica*, 7, 111-138, Doi: 10.21789/25007807.1509.
- Wang, Y. (2004). Defining non-traditional security and its implications for China. *China & world economy*. Oxford-Wiley-Blackwell, 12(5), 59-66.
- Woods, N. (2008). Whose aid? Whose influence? China, emerging donors and the silent revolution in development assistance, *International Affairs*, 84(6), pp. 1205-1221.
- Wu, B. (2018). Articulación de estrategias de desarrollo entre China y América Latina desde la perspectiva de la globalización y la Franja y la Ruta. En: Wu Baiyi (Ed.) *Pensamiento social chino sobre América Latina* (pp. 181-216), CLACSO.
- Xi Jinping (2012). *La gobernación y la administración de China*. Ediciones en Lenguas Extranjeras, Beijing.
- Xi Jinping (2017). *Trabajemos juntos para construir la iniciativa "Una franja, una ruta". Discurso en la ceremonia de apertura del Foro Internacional "Una franja, una ruta"*. <https://politica-china.org/secciones/documentacion/discurso-de-xi-jinping-en-la-ceremonia-de-apertura-del-foro-internacional-una-franja-una-ruta>
- Xin X. (2018). El acoplamiento de las estrategias de desarrollo económico entre China y América Latina y el Caribe. En: Wu Baiyi (Ed.) *Pensamiento social chino sobre América Latina* (pp. 239-260), CLACSO.
- Xu S. (2018) Desarrollo de las relaciones culturales entre China y América Latina. Iniciativas chinas de Una Franja y Una Ruta y América Latina. *Humana del Sur*, 13(25), 13-21.
- Yuan, J. (2020). Beijing's Vision of the Asian Order: Promoting a Community of Shared Future. En: S. R. Chinoy y J. P. Panda (eds.) (2020) *Asia between Multipolarism and Multipolarity* (pp. 31-46), KW Publishers Pvt Ltd.
- Zhang, Z. (2018). The Belt and Road Initiative: China's new geopolitical strategy?. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 4(03), pp. 327-343.

- Zoellick, R. (2007). Una globalización incluyente y sostenible. *Banco Mundial*.  
<https://www.bancomundial.org/es/news/speech/2007/10/10/an-inclusive-sustainable-globalization>
- Zottele, E. y Zottele, A. (2020). *Aproximaciones a la Franja y la Ruta*. Centro de Estudios China-Veracruz, Universidad Veracruzana, México.

### **Bases de datos consultadas**

- AIDDATA*. Elaborada por el William & Mary's Global Research Institute.  
<https://www.aiddata.org/china-project-locations>
- China Global Investment Tracker*. Elaborada por The American Enterprise Institute y The Heritage Foundation. <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>
- China-Latin America Finance Databases*. Elaborado por The Inter-American Dialogue.  
[https://www.thedialogue.org/map\\_list/](https://www.thedialogue.org/map_list/)
- China's Overseas Development Finance Database*. Elaborado por Boston University Global Development Policy (GDP) Center. <https://www.bu.edu/gdp/chinas-overseas-development-finance/>
- Databases for the Belt and Road Initiative (BRI)*. Elaborada por el Green Belt and Road Initiative Center de la Central University of Finance and Economics (CUFE) in Beijing.  
<https://green-bri.org/databases-for-the-belt-and-road-initiative-bri/>
- Inversión Pública en Infraestructura Económica (INFRALATAM)*. Elaborada conjuntamente por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y la CEPAL. <http://infralatam.info/>
- Mapa de Proyectos de empresas chinas en Bolivia*. Elaborado por Plataforma Energética.  
<https://plataformaenergetica.org/mapa-proyectos-de-empresas-chinas-en-bolivia/>
- Monitor de la infraestructura china en América Latina y el Caribe*. Elaborado por el Centro de Estudios China-México (Cechimex) de la Universidad Nacional Autónoma de México. <http://www.redalc-china.org/monitor/>
- Our Projects*. Buscador de proyectos del Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura (AIIB). <https://www.aiib.org/en/projects/list/index.html>

## **Glosario de siglas**

AIIB	Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura
ALC	América Latina y el Caribe
APP	Asociación Público-Privada
ASEAN	Asociación de Naciones del Sudeste Asiático
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BOT	Construcción-Operación-Transferencia
BRICS	Foro multilateral conformado por Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica
CAF	Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (ex Corporación Andina de Fomento)
CEIEC	China Electronics Import & Export Corporation
CELAC	Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CNDR	Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma
CNPC	China National Petroleum Corporation
COSCO	China Ocean Shipping Corporation
CRBC	China Road and Bridge Corporation
CRCC	China Railway Construction Corporation
CSSD	Cooperación Sur-Sur al Desarrollo
CTG	China Three Gorges Corporation
EEUU	Estados Unidos de América
FMI	Fondo Monetario Internacional
IED	Inversión Extranjera Directa
IFR	Iniciativa de la Franja y la Ruta
MoU	Memorándum de Entendimiento
NEE	Nueva Economía Estructural
PCCh	Partido Comunista de China
PIB	Producto Interno Bruto
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo

RCEP	Asociación Económica Integral Regional
RPCh	República Popular China
SCIOPRCh	State Council Information Office of the People's Republic of China
SCO	Organización para la Cooperación de Shanghai
TLC	Tratado de Libre Comercio
TPP	Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica
UE	Unión Europea
UNASUR	Unión de Naciones Suramericanas

**ANEXO.**

**Listado de proyectos de infraestructura**

Pais	Nombre del Proyecto	Tipo de proyecto (sector)	Año	Firma(s) china(s)	Otras Empresas relacionadas	Propiedad de la empresa	Cantidad (\$ millones de dólares)	Bases consultadas	Referencia
Bolivia	Construcción Planta Industrializadora de Litio de Coipasa	3. Minería (Litio)	2019	Xinjiang TBEA Group	Baocheng	Privada	1290	Plataforma Energética	<a href="https://www.ylb.gov.bo/archivos/notas_archivos/nota_de_pre_nsa_firma_ylb_xinjiang_group.pdf">https://www.ylb.gov.bo/archivos/notas_archivos/nota_de_pre_nsa_firma_ylb_xinjiang_group.pdf</a>
Bolivia	Construcción Planta Industrializadora de Litio de Pastos Grandes	3. Minería (Litio)	2019	Xinjiang TBEA Group	Baocheng	Privada	1100	Plataforma Energética	<a href="https://elcomercio.pe/economia/mundo/bolivia-china-forman-empresa-fabricar-litio-metalico-noticia-667634-noticia/">https://elcomercio.pe/economia/mundo/bolivia-china-forman-empresa-fabricar-litio-metalico-noticia-667634-noticia/</a>
Bolivia	Siderúrgica El Mutún	2. Energía	2019	Sinosteel Corporation	Empresa Siderúrgica del Mutún (ESM)	Privada	546	Monitor Dussel Peters, AidData, CGIT	<a href="https://www.bnamericas.com/es/noticias/firma-china-sinosteel-termina-diseno-de-complejo-siderurgico-el-mutun">https://www.bnamericas.com/es/noticias/firma-china-sinosteel-termina-diseno-de-complejo-siderurgico-el-mutun</a>
Bolivia	Construcción del Tramo Central Doble Vía 'El Sillar'	1. Transporte	2019	Powerchina (Sinohydro Corporation Limited)	Exim Bank	Pública	440	AidData	<a href="https://www.oopp.gov.bo/construccion-del-tramo-central-doble-via-el-sillar-tiene-un-avance-del-67-19/">https://www.oopp.gov.bo/construccion-del-tramo-central-doble-via-el-sillar-tiene-un-avance-del-67-19/</a>
Bolivia	Planta Industrial de Cloruro de Potasio en Uyuni	3. Minería	2018	CAMC Engineering Co. y China National Machinery Industry Corporation (Sinomach)	Yacimientos de Litio Bolivianos (YLB)	Pública	188	Monitor Dussel Peters, CGIT	<a href="https://www.bnamericas.com/es/noticias/bolivia-inaugura-planta-de-cloruro-de-potasio">https://www.bnamericas.com/es/noticias/bolivia-inaugura-planta-de-cloruro-de-potasio</a>
Bolivia	Carretera San José de Chiquitos-San Ignacio de Velasco	1. Transporte	2018	China State Construction Engineering Corp. Ltd		Pública	135	Plataforma Energética, CGIT	<a href="https://www.comunicacion.gob.bo/?q=20181004/26047">https://www.comunicacion.gob.bo/?q=20181004/26047</a>
Bolivia	Construcción Proyecto Multipropósito de Agua Potable Batallas, Pucarani, El Alto	5. Otros - Infraestructura civil	2018	Sinohydro Corporation Limited (Powerchina)		Pública	110	Plataforma Energética	<a href="https://eju.tv/2020/06/evo-firmo-en-cinco-anos-25-contratos-con-empresas-chinas-que-suman-3-265-millones-de-dolares-se-investiga-su-estado/">https://eju.tv/2020/06/evo-firmo-en-cinco-anos-25-contratos-con-empresas-chinas-que-suman-3-265-millones-de-dolares-se-investiga-su-estado/</a>
Bolivia	Construcción Planta Industrial de Carbonato de Litio en Uyuni	3. Minería (Litio)	2018	Beijing Maison Engineering Co. Ltd.		Privada	96	Plataforma Energética	<a href="https://www.noticiasfides.com/economia/gobierno-informa-que-la-empresa-china-maison-engineering-construira-la-planta-de-carbonato-de-litio-388081">https://www.noticiasfides.com/economia/gobierno-informa-que-la-empresa-china-maison-engineering-construira-la-planta-de-carbonato-de-litio-388081</a>
Bolivia	Carretera Padilla- El Salto	1. Transporte	2019	Power Construction Corporation of China (Powerchina)	Sinohydro	Pública	82	Monitor Dussel Peters	<a href="https://cadecocruz.org.bo/index.php?op=200&amp;gr=1&amp;nw=655">https://cadecocruz.org.bo/index.php?op=200&amp;gr=1&amp;nw=655</a>
Bolivia	Construcción de aducción entre Complejo Misicuni y Tiquipaya, Cochabamba y Sacaba	5. Otros - Infraestructura civil	2019	Zhejiang Provincial Nro. 1 Water Conservancy & Electric Power Construction Group Holdings Co. S.A		Privada	34	Plataforma Energética	<a href="https://www.lostiempos.com/actualidad/cochabamba/20190609/china-zhejiang-construye-ducto-misicuni-sacaba">https://www.lostiempos.com/actualidad/cochabamba/20190609/china-zhejiang-construye-ducto-misicuni-sacaba</a>
Bolivia	Entrega de vehículos de transporte, vehículos de purificación de agua y camiones cisterna de agua al Ministerio de Defensa de Bolivia	5. Otros - Seguridad	2018			Pública	9	AidData	<a href="https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostran/3073091/ejercito-bolivia-recibe-blindados-camiones-donados-china">https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostran/3073091/ejercito-bolivia-recibe-blindados-camiones-donados-china</a>
Chile	Adquisición de Sociedad Química y Minera de Chile (SQM)	3. Minería (Litio)	2018	Tianqi Lithium	Nutrien	Privada	4.070	CGIT	<a href="https://www.elmostrador.cl/mercados/2018/06/22/accionistas-de-tianqi-aprueban-acuerdo-con-nutrien-por-venta-de-sqm/">https://www.elmostrador.cl/mercados/2018/06/22/accionistas-de-tianqi-aprueban-acuerdo-con-nutrien-por-venta-de-sqm/</a>
Chile	Distribuidora Chilquinta Energía	2. Energía	2019	State Grid	Sempra	Pública	2.230	CGIT	<a href="https://www.latercera.com/pulso-trader/noticia/es-oficial-firma-china-sgid-toma-el-control-de-chilquinta/OZNJFGCEMVAY5ARKWAHRPLPSQ/">https://www.latercera.com/pulso-trader/noticia/es-oficial-firma-china-sgid-toma-el-control-de-chilquinta/OZNJFGCEMVAY5ARKWAHRPLPSQ/</a>
Chile	Sistema de transmisión eléctrica	2. Energía	2018	Southern Power Grid	Transelect	Pública	1.300	CGIT	<a href="https://www.reuters.com/article/chile-energy-china-idUSL1N1QX15X">https://www.reuters.com/article/chile-energy-china-idUSL1N1QX15X</a>
Chile	Extensión Línea 2, Tramo 3, Metro de Santiago	1. Transporte	2019	China Railway Engineering Corporation (CRECG)	China Railway Tunnel Group Co., Ltd (CRTG)	Pública	409	Monitor Dussel Peters	<a href="https://crtg.cn/newsinfo/564564.html">https://crtg.cn/newsinfo/564564.html</a>
Chile	Compra de central hidroeléctrica en Rucalhue	2. Energía	2018	Three Gorges		Pública	240	CGIT	<a href="https://olca.cl/articulo/nota.php?id=108223">https://olca.cl/articulo/nota.php?id=108223</a>
Chile	Fibra Óptica Austral (FOA)	4. Telecomunicaciones	2019	Huawei Technologies		Privada	100	Monitor Dussel Peters	<a href="https://www.elmostrador.cl/dia/2019/05/28/pinera-inaugura-cable-de-fibra-optica-junto-a-ejecutivo-de-huawei/">https://www.elmostrador.cl/dia/2019/05/28/pinera-inaugura-cable-de-fibra-optica-junto-a-ejecutivo-de-huawei/</a>

Ecuador	Construcción de Central Hidroeléctrica Delsitanisagua	2. Energía	2018	Powerchina (HydroChina Huadong Engineering Corporation)	Banco de Desarrollo de China	Pública	2.000	AidData	<a href="https://www.bu.edu/gdp/files/2018/10/GEGI-GDP-Backgrounder-Ecuador.pdf">https://www.bu.edu/gdp/files/2018/10/GEGI-GDP-Backgrounder-Ecuador.pdf</a>
Ecuador	Construcción del puente sobre el río Jama	1. Transporte	2018	Gaungxi Road & Bridge Engineering Corporation	China Development Bank	Pública	1.500	AidData	<a href="https://www.iadb.org/es/noticias/en-ecuador-se-inaugura-primer-puente-construido-por-empresa-china-con-financiamiento-bid">https://www.iadb.org/es/noticias/en-ecuador-se-inaugura-primer-puente-construido-por-empresa-china-con-financiamiento-bid</a>
Ecuador	Mina "El Mirador"	3. Minería	2019	China Railway Construction Corporation (CRCC)	Tongling Nonferrous Metals Group Holdings y Ecuacorriente	Pública	1.400	Monitor Dussel Peters. CGIT	<a href="https://www.accionecologica.org/comunidadesenriesgo/caso/tundayme-mirador-mineria-a-cielo-abierto-explotacion-de-cobre-oro-plata/">https://www.accionecologica.org/comunidadesenriesgo/caso/tundayme-mirador-mineria-a-cielo-abierto-explotacion-de-cobre-oro-plata/</a>
Ecuador	Línea de Transmisión Coca Codo y Sopladora 500 kV	2. Energía	2019	Harbin Electric Corporation (HEI)		Pública	600	Monitor Dussel Peters	<a href="https://www.bnamericas.com/es/noticias/harbin-se-adjudica-emblematico-proyecto-de-transmision-en-ecuador">https://www.bnamericas.com/es/noticias/harbin-se-adjudica-emblematico-proyecto-de-transmision-en-ecuador</a>
Ecuador	Construcción del proyecto hidroeléctrico Minas-San Francisco	2. Energía	2019	Harbin Electric Corporation (HEI)	China EXIM Bank	Pública	479	AidData	<a href="https://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador/central-minas-francisco-inauguracion-cuenca.html">https://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador/central-minas-francisco-inauguracion-cuenca.html</a>
Ecuador	Hospital de Especialidades de Portoviejo	5. Otras - Salud	2019	China National Machinery Industry Corporation (Sinomach)	China CAMC Engineering Co	Pública	173	Monitor Dussel Peters	<a href="https://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/469902-el-hospital-de-especialidades-de-portoviejo-ser-abierto-por-reas/">https://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/469902-el-hospital-de-especialidades-de-portoviejo-ser-abierto-por-reas/</a>
Ecuador	Plan Hidráulico Acueducto Santa Elena	5. Otras - Ingeniería civil	2019	China International Water & Electric (CWE).	China Eximbank	Pública	112	AidData	<a href="http://spanish.xinhuanet.com/2020-12/30/c_139629934.htm">http://spanish.xinhuanet.com/2020-12/30/c_139629934.htm</a>
Ecuador	Prolongación de la Carretera Simón Bolívar	1. Transporte	2018	Sinohydro (Powerchina)	China Eximbank	Pública	80	AidData	<a href="https://www.larepublica.ec/blog/2018/01/23/prolongacion-de-la-simon-bolivar-12-km-a-us-140-millones/">https://www.larepublica.ec/blog/2018/01/23/prolongacion-de-la-simon-bolivar-12-km-a-us-140-millones/</a>
Ecuador	Dragado del río Guayas	5. Otras - Ingeniería civil	2019	China Harbour Engineering Company	Bank of China	Pública	64	The Dialogue	<a href="https://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador/prefectura-empresa-china-dragado-rioguyas.html">https://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador/prefectura-empresa-china-dragado-rioguyas.html</a>
Ecuador	Hidroeléctrica Mazar Dudas	2. Energía	2019	China National Electric Engineering Co. Ltd. (CNEEC)		Pública	61	Monitor Dussel Peters	<a href="https://www.contraloria.gob.ec/CentralMedios/PrensaDia/18388">https://www.contraloria.gob.ec/CentralMedios/PrensaDia/18388</a>
Guyana	Explotación y explotación petrolera en Bloque Stabroek	2. Energía	2018	China National Off-shore Oil (CNOOC)	Exxon	Pública	930	CGIT	<a href="https://cnoocinternational.com/en/operations/americas/guyana">https://cnoocinternational.com/en/operations/americas/guyana</a>
Guyana	Explotación y explotación petrolera en Bloque Stabroek II	2. Energía	2019	China National Off-shore Oil (CNOOC)	Exxon and Hess	Pública	400	CGIT	<a href="https://cnoocinternational.com/en/operations/americas/guyana">https://cnoocinternational.com/en/operations/americas/guyana</a>
Guyana	Expansión del Aeropuerto Internacional Cheddi Jagan	1. Transporte	2018	China Communications Construction		Pública	100	CGIT	<a href="https://www.facebook.com/CCCCLTDnews/posts/on-june-30-the-cheddi-jagan-international-airport-expansion-project-in-guyana-un/3230137823930440/">https://www.facebook.com/CCCCLTDnews/posts/on-june-30-the-cheddi-jagan-international-airport-expansion-project-in-guyana-un/3230137823930440/</a>
Guyana	Proyecto Nacional de Banda Ancha	4. Telecomunicaciones	2019	Huawei Technologies	Ex-Im Bank	Privada	38	Monitor Dussel Peters/The Dialogue/BU	<a href="https://dialogo-americas.com/es/articulos/compromiso-chino-en-guyana-una-actualizacion/">https://dialogo-americas.com/es/articulos/compromiso-chino-en-guyana-una-actualizacion/</a>
Guyana	Rehabilitación del Centro de Conferencias Arthur Chung	5. Otras - Infraestructura civil	2018	China Railway Group Limited (CREC)		Pública	8	AidData	<a href="https://www.inewsguyana.com/arthur-chung-conference-centre-rehab-complete/">https://www.inewsguyana.com/arthur-chung-conference-centre-rehab-complete/</a>
Perú	Adquisición de la hidroeléctrica Luz del Sur,	2. Energía	2019	Three Gorges	Luz del Sur	Pública	3.590	CGIT	<a href="https://larepublica.pe/economia/2019/10/15/china-three-gorges-corporation-oficializo-compra-de-luz-del-sur-a-sempra">https://larepublica.pe/economia/2019/10/15/china-three-gorges-corporation-oficializo-compra-de-luz-del-sur-a-sempra</a>
Perú	Terminal portuaria multipropósito en Chancay	1. Transporte	2019	China Ocean Shipping (COSCO)	Volcan	Pública	3.000	CGIT	<a href="https://elcomercio.pe/economia/peru/china-cosco-shipping-minera-volcan-construiran-puerto-us-3-000-millones-chancay-noticia-nndc-600307-noticia/">https://elcomercio.pe/economia/peru/china-cosco-shipping-minera-volcan-construiran-puerto-us-3-000-millones-chancay-noticia-nndc-600307-noticia/</a>
Perú	Mina de hierro Pampa de Pongo	3. Minería	2018	Zhongrong Xinda	HBIS Resources Co Ltd	Privada	2.360	CGIT	<a href="https://www.reuters.com/article/siderurgia-china-peru-idLTAKN24Z1Y8">https://www.reuters.com/article/siderurgia-china-peru-idLTAKN24Z1Y8</a>
Perú	Hidroeléctrica Chaglla	2. Energía	2018	Three Gorges	Odebrecht	Pública	1.390	CGIT	<a href="https://www.reuters.com/article/peru-odebrecht-idLTAKN1NY2PG">https://www.reuters.com/article/peru-odebrecht-idLTAKN1NY2PG</a>
Perú	Expansión de la mina de cobre de Toromocho	3. Minería	2018	Aluminum Corporation of China (Chinalco)		Pública	1.300	CGIT	<a href="https://www.reuters.com/article/mineria-peru-chinalco-idLTAKN1J01HJ-OU5LB">https://www.reuters.com/article/mineria-peru-chinalco-idLTAKN1J01HJ-OU5LB</a>

Perú	Expansión de la mina Marcona	3. Minería	2018	Shougang Group	ICBC	Pública	1.100	The Dialogue	<a href="https://iimp.org.pe/promocion-minera/shougang-termino-ampliacion-de-mina-de-marcona-por-usd-1,100-mlls">https://iimp.org.pe/promocion-minera/shougang-termino-ampliacion-de-mina-de-marcona-por-usd-1,100-mlls</a>
Perú	Carretera: Huánuco-La Unión-Huallanca-Desvió Antamina	1. Transporte	2018	China Railway Construction Corporation (CRCC)	China Railway 20 Bureau Group Corporation	Pública	370	Monitor Dussel Peters	<a href="https://www.devox.com/organizations/china-railway-20-bureau-group-corporation-130603">https://www.devox.com/organizations/china-railway-20-bureau-group-corporation-130603</a>
Perú	Mejoramiento y conservación de la vía Lima-Canta-Huayllay	1. Transporte	2019	China Road and Bridge Corporation (CRBD)		Pública	147	Monitor Dussel Peters	<a href="https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/201452-mtc-reinicia-obras-en-la-carretera-lima-canta-huayllay-con-el-objetivo-de-dinamizar-la-productividad-y-competitividad-del-centro-del-pais">https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/201452-mtc-reinicia-obras-en-la-carretera-lima-canta-huayllay-con-el-objetivo-de-dinamizar-la-productividad-y-competitividad-del-centro-del-pais</a>
Perú	Banda Ancha La Libertad	4. Telecomunicaciones	2019	Yangtze Optcal Fibre and Cable (YOFC)	Yachay Telecomunicaciones (Perú)	Privada	129	Monitor Dussel Peters	<a href="https://lexlatin.com/noticias/consorcio-chino-peruano-suscribe-creditos-para-llevar-banda-ancha-zonas-rurales">https://lexlatin.com/noticias/consorcio-chino-peruano-suscribe-creditos-para-llevar-banda-ancha-zonas-rurales</a>
Perú	Banda Ancha de Ancash	4. Telecomunicaciones	2019	Yangtze Optcal Fibre and Cable (YOFC)	Yachay Telecomunicaciones (Perú)	Privada	122	Monitor Dussel Peters	<a href="https://lexlatin.com/noticias/consorcio-chino-peruano-suscribe-creditos-para-llevar-banda-ancha-zonas-rurales">https://lexlatin.com/noticias/consorcio-chino-peruano-suscribe-creditos-para-llevar-banda-ancha-zonas-rurales</a>
Perú	Banda Ancha Arequipa	4. Telecomunicaciones	2019	Yangtze Optcal Fibre and Cable (YOFC)	Yachay Telecomunicaciones (Perú)	Privada	93	Monitor Dussel Peters	<a href="https://lexlatin.com/noticias/consorcio-chino-peruano-suscribe-creditos-para-llevar-banda-ancha-zonas-rurales">https://lexlatin.com/noticias/consorcio-chino-peruano-suscribe-creditos-para-llevar-banda-ancha-zonas-rurales</a>
Perú	Provisión de vehículos, un radar y otros materiales para las Fuerzas Armadas	5- Otros - Seguridad	2019	North Industries Corporation (Norinco)		Pública	70	AidData	<a href="https://www.defensa.com/peru/china-dona-vehiculos-blindados-8x8-norinco-vn1-ejercito-peru">https://www.defensa.com/peru/china-dona-vehiculos-blindados-8x8-norinco-vn1-ejercito-peru</a>
Perú	Banda Ancha de San Martín	4. Telecomunicaciones	2019	Yangtze Optcal Fibre and Cable (YOFC)	Yachay Telecomunicaciones (Perú)	Privada	68	Monitor Dussel Peters	<a href="https://lexlatin.com/noticias/consorcio-chino-peruano-suscribe-creditos-para-llevar-banda-ancha-zonas-rurales">https://lexlatin.com/noticias/consorcio-chino-peruano-suscribe-creditos-para-llevar-banda-ancha-zonas-rurales</a>
Perú	Renovación del Hospital Nacional Arzobispo Loayza	5. Otros - Salud	2018	Yanjan Group		Privada	10	AidData	<a href="https://fpp.org.pe/gobierno-de-la-republica-popular-china-hace-importante-renovacion-de-pabellon-en-el-hospital-nacional-arzobispo-loayza/">https://fpp.org.pe/gobierno-de-la-republica-popular-china-hace-importante-renovacion-de-pabellon-en-el-hospital-nacional-arzobispo-loayza/</a>
Suriname	Proyecto de Infraestructura Vial Dalian IV	1. Transporte	2019	China Dalian International Economic & Technical Cooperation Group	China Eximbank	Privada	235	AidData	<a href="https://china.aiddata.org/projects/36690/">https://china.aiddata.org/projects/36690/</a>
Suriname	Construcción de 350 viviendas	5. Otras - Vivienda	2019	China Gansu International Economic and Technical Cooperation Co., Ltd. (CGICOP)		Privada	15	AidData	<a href="https://china.aiddata.org/projects/70325/">https://china.aiddata.org/projects/70325/</a>
Uruguay	Proyecto Melo-Tacuarembó Línea de Transmisión	2. Energía	2019	Banco Popular de China		Pública	17	AidData	<a href="https://www.chinaenamericalatina.info/linea-de-transmision-melo-tacuarembó/">https://www.chinaenamericalatina.info/linea-de-transmision-melo-tacuarembó/</a>
Uruguay	Asistencia militar al Ejército Nacional de Uruguay	5. Otra - Defensa	2018	Ministerio de Defensa de China		Pública	7	AidData	<a href="https://www.defensa.com/uruguay/llego-material-donado-china-ejercito-uruguayo">https://www.defensa.com/uruguay/llego-material-donado-china-ejercito-uruguayo</a>
Uruguay	Construcción de un centro educativo en Casavalle	5. Otra - Educación	2018	China Railway 17th Bureau Group, Co., Ltd. y Tianli (Beijing) Project Management & Consulting Co., Ltd		Pública	2	AidData	<a href="https://www.anep.edu.uy/15-d/casavalle-disfrut-inauguraci-n-escuela-rep-blica-popular-china-aplazada-por-pandemia">https://www.anep.edu.uy/15-d/casavalle-disfrut-inauguraci-n-escuela-rep-blica-popular-china-aplazada-por-pandemia</a>
Venezuela	Proyecto Faja del Orinoco	2. Energía	2018	China National Petroleum Corporation (CNPC)	Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA)	Pública	4.015	AidData	<a href="https://www.reuters.com/article/petroleo-venezuela-sinovensa-idLTAKCN1UZ031">https://www.reuters.com/article/petroleo-venezuela-sinovensa-idLTAKCN1UZ031</a>
Venezuela	Ampliación de la Planta de Mezcla Asfáltica José (Anzoátegui)	1. Transporte	2019	China National Petroleum Corporation (CNPC)	Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA)	Pública	2.138	Monitor Dussel Peters	<a href="https://www.vtv.gob.ve/china-venezuela-3000millones-planta-mezcladora-jose/">https://www.vtv.gob.ve/china-venezuela-3000millones-planta-mezcladora-jose/</a>
Venezuela	Proyecto de Desarrollo Agropecuario Integrado Delta Orinoco	5. Otras - Agroalimentos	2019	China National Machinery Industry Corporation (Sinomach)	China CAMC Engineering Co	Pública	100	Monitor Dussel Peters	<a href="https://www.sinomach.com.cn/en/MediaCenter/News/201902/t20190215_204052.html">https://www.sinomach.com.cn/en/MediaCenter/News/201902/t20190215_204052.html</a>



