



CENTRO DE ESTUDIOS
CHINA-MEXICO

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

Programa de Becas para Investigadores sobre China del Centro de Estudios China-México 2019

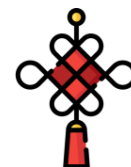
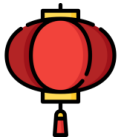
11.6 Ramírez Leyton Doris Amparo

América Latina y el Caribe su vinculación a la Iniciativa de la Franja y la Ruta

Periodo de estancia:

19 de agosto – 19 de noviembre

2019





América Latina y el Caribe su vinculación a la Iniciativa de la Franja y la Ruta

Doris Ramírez Leyton*

Introducción

En la II reunión ministerial del Foro China - CELAC, de enero de 2018, celebrado en Santiago de Chile, el Ministro de Relaciones Exteriores de China, Wang Yi, invitó formalmente a los países de América Latina y el Caribe a unirse a la Franja y la Ruta, al manifestar que América Latina es la extensión natural de la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI.

CELAC está integrada por 33 estados de América Latina y el Caribe, escenario ideal que privilegia a toda la región, donde China prefirió abordar el tema de la Franja y la Ruta. Desde el 2017 fecha del ingreso de Panamá, hasta Noviembre de 2019, 19 países de América Latina y el Caribe firmaron el Memorando de Entendimiento (MoU) de cooperación de la Franja y la Ruta,³³ vinculándose a dicha Iniciativa.

China ha reiterado su disposición a mejorar la cooperación y la inversión por medio de la Franja y la Ruta “trabajando para construir una comunidad de futuro compartido” entre China y América Latina y el Caribe, frase reiterada en las exposiciones del gobierno chino, al nombrar la Iniciativa.

ALC se ha convertido para China en una región estratégica para potenciar su infraestructura, si bien los MoU no son vinculantes, tampoco son acuerdos protocolarios de apoyo a la Franja y la Ruta, los gobiernos que se vinculen dentro de esta iniciativa deben reflexionar sobre los compromisos que abordan los MoU para adelantar una cooperación fructífera.

³³ Antigua y Barbuda, Barbados, Bolivia, Chile, Costa Rica, Cuba, Dominica, Ecuador, El Salvador, Granada, Guyana, Jamaica, Panamá, Perú, República Dominicana, Surinam, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela

*Licenciada en Relaciones Internacionales, especialista en temas de Asia y el Pacífico, coautora de El futuro de Colombia en la Cuenca del Pacífico y Colombia y la inserción en Asia. Actualmente directora de Transpacific Strategies.

Uno de los objetivos de este estudio es hacer claridad sobre los compromisos que adquieren los países de América Latina y el Caribe, al firmar los MoU y hacer un seguimiento a las infraestructuras u otros temas que desarrollen bajo el marco de la Franja y la Ruta.

En qué consiste La Franja y la Ruta

El cinturón económico de la ruta de la seda y la ruta marítima de la seda fueron expuestas por primera vez en 2013 por el Presidente Xi Jinping, la primera en una visita a Kazajistán durante un discurso en la Universidad de Nazarvayeb, la segunda en el Parlamento de Indonesia en Yakarta; las dos rutas, China las denomina la Nueva Ruta de la Seda, la Iniciativa de la Franja y la Ruta (en español), Belt and Road Initiative -BRI (por sus siglas en inglés) es la gran estrategia de China, que espera revivir la emblemática ruta de la seda que unía a China con Eurasia, Medio Oriente y el Oriente de África. Hoy China propone revivirla más allá de las fronteras originales, con modernas infraestructuras y la conectividad del siglo XXI.



Economist.com

La Franja y la Ruta es actualmente una prioridad de la política exterior de China ligada al libre comercio y la inversión a lo largo y ancho de los países que atraviesa la Franja y la Ruta. La Iniciativa de la Franja y la Ruta fue incluida en la Constitución china después del



XIX Congreso del Partido Comunista. En poco tiempo y con la persistencia del gobierno chino, esta estrategia se ha convertido en una red que recorre los cinco continentes.

China viene trabajando en esta estrategia desde el año 2000, cuando el Gobierno Central inició el Plan Occidental. Su inspirador, es el profesor Wang Jisi, actual Presidente del Instituto de Relaciones Internacionales de la Universidad de Pekín, e influyente pensador chino.

Wang Jisi enuncia su teoría en un artículo publicado en el Global Times en Octubre de 2012, titulado “Marching Westwards The Rebalance of Geopolitics in China” (“Marchando hacia el oeste el reequilibrio de la geopolítica en China”) donde expone la marcha de China hacia el Oeste, primicia de la formulación de la nueva ruta de la seda como la denomina el profesor Wang Jisi.

Al analizar que Asia Oriental sigue su curso de modernización, considerada la región más dinámica del planeta y donde China se topa con muchas rivalidades, como la diplomacia del Pivote hacia Asia del Presidente Obama, para el momento, encaminada a afianzar la influencia de Estados Unidos en la región, además, adelantara las negociaciones del TPP (Acuerdo de Asociación Transpacífico) para contrarrestar el incremento de la influencia china en el Sudeste Asiático y la región del Asia-Pacífico en general.

El profesor Wang Jisi, observa que cuando todas las fuerzas convergen en Asia- Pacífico, es hora de tomar la retirada y es a la región de Eurasia, donde China necesita asegurar un nuevo pilar estratégico, teniendo en cuenta que China pertenece a Asia interior y además tiene regiones complejas como Xinjiang y El Tíbet que se deben fortalecer. En la filosofía china se interpreta la retirada cuando el enemigo está cerca, es decir evitar una confrontación con Estados Unidos y sus aliados y partir a Eurasia.

Pero curiosamente, después de que el profesor Wang Jisi hiciera estos planteamientos y China adelantara su hoja de ruta con miras al Oeste, Estados Unidos se repliega en una ofensiva comercial contra China, por medio de aranceles y vetos a las compañías tecnológicas chinas. Trump abandona la ofensiva que había dejado Obama en Asia-Pacífico y prefiere la guerra comercial fácil de ganar como él mismo manifestó.

El Gobierno chino decidió ir de la teoría a la práctica, seguir el avance hacia el Oeste inspirados en la antigua Ruta de la Seda.



A fines de marzo de 2015, con el respaldo del Consejo de Estado, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Comercio de China, emitieron un documento que contiene la visión y acciones sobre la construcción conjunta del cinturón económico de la ruta de la seda y la ruta marítima de la seda del siglo XXI: Como un esfuerzo positivo para buscar nuevos modelos de cooperación internacional y gobernanza global, respetará las normas del mercado y las normas internacionales para que el mercado juegue un papel decisivo en la asignación de recursos. Una de las prioridades de cooperación de la Franja y la Ruta es el comercio sin trabas, lo que implica la mejora de la inversión y la facilitación del comercio y la eliminación de las inversiones recurrentes y las barreras comerciales.

El plan de acción de la Franja y la Ruta, también prevé la apertura de áreas de libre comercio. Se alienta a los países de la Franja y la Ruta a mejorar la cooperación aduanera y a ratificar y aplicar el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC. La iniciativa exige la reducción de las barreras no arancelarias, la mejora de la transparencia de las medidas comerciales técnicas y la liberalización y facilitación del comercio.

Esto marcó la transición de la concepción del reequilibrio de la geopolítica china hacia la cooperación internacional a través de las diferentes dinámicas de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. China viene creando fondos, bancos, organismos, foros, exposiciones comisiones y responsabilidades dentro de su estructura gubernamental para hacer realidad el megaproyecto de la infraestructura más ambicioso del siglo XXI.

Todos los organismos del Estado, desde la Banca hasta las empresas públicas y privadas de China, las Universidades, las regiones provinciales trabajan en la implementación de la Franja y la Ruta. El Presidente Xi Jinping hizo un llamado a las grandes compañías del comercio electrónico Alibabá, Tencent, JD.com y otras para que colaboren con la Franja y la Ruta y eso hacen, con ideas y dinero para dar cumplimiento a la visión de Xi Jinping expuesta en 2013.

La Franja y la Ruta avanza; en China dicen que estará por cincuenta o cien años, así que tratemos de conocerla y ver hacia donde nos lleva.

El fondo de la Ruta de la Seda



Es un fondo de inversión y desarrollo, creado en 2014, con un capital de US40 billones de dólares, del que hacen parte: La Administración Estatal de Divisas, China Investment Corporation, Export- Import Bank of China y China Development Bank. Entre sus objetivos: Proporciona principalmente financiación y apoyo financiero para la cooperación comercial y económica y la conectividad en el marco del cinturón económico de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI.

En mayo de 2017, China celebró el Primer Foro de la Nueva Ruta de la Seda y el Presidente Xi Jinping, dio un nuevo impulso al Fondo de la Ruta de la Seda al dotarlo de US14.400 millones más, con el objeto de beneficiar a los países involucrados en la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

Pero, exactamente que hace el Fondo de la Ruta de la Seda? Para seguir entendiendo la Iniciativa vemos que La Franja y la Ruta si bien es cierto se posicionó como un fuerte baluarte de la política exterior china, también cumple propósitos de política interna igualmente importantes para China.

El ³⁴Fondo de la Ruta de la Seda es un organismo que entre sus objetivos proporciona capital semilla para proyectos encaminados a la exportación de capacidad industrial de China, es decir, no exportan productos, sino, completas plantas industriales a los países en desarrollo para permitirles construir sus propias industrias, tal como hizo China para su propia industrialización, en esto China tiene gran experiencia.

³⁴ <http://www.silkroadfund.com.cn/cnweb/19930/19938/32726/index.html>



Por otra parte, pueden solicitar cooperación internacional del Fondo de la Ruta de la Seda los países de la Franja y la Ruta que buscan industrializarse, con capacidad industrial de alta calidad, equipos, conocimientos y la experiencia china.

El Fondo de la Ruta de la Seda cumple medidas internacionales de financiamiento y da la bienvenida a la participación de socios chinos e internacionales.

Hasta hoy no conocemos casos de países de América Latina y el Caribe que sean socios del Fondo o hubieran utilizado los mecanismos descritos para su industrialización.

Otros Bancos han sido creados por China, que si bien, no forman parte directa de la Franja y la Ruta si son complementarios para los intereses y proyectos de la misma.

NDB

Nuevo Banco de Desarrollo (NDB en sus siglas en inglés) El NBD agrupa a las cinco economías emergentes BRICS: Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica. Creado en 2012 con un capital inicial de 100.000 millones de dólares. Tiene su sede en Shanghái. Se están creando oficinas regionales, por el momento hay dos, una en Brasil y otra en Sudáfrica y se espera que impulsen la cooperación del grupo BRICS sobre todo en las áreas de enfoque que van desde la innovación científica y tecnológica a la economía digital, y desde el combate de los crímenes transfronterizos a la financiación destinada a potenciar la productividad en los países de la Franja y la Ruta.

AIIB

Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras ³⁵ AIIB, (por sus siglas en inglés) institución financiera multilateral, creado para abordar la infraestructura de Asia y más allá. Ofrece planes de financiamiento para proyectos sostenibles de energía, telecomunicaciones, suministro de agua, saneamiento, protección ambiental, infraestructura rural, desarrollo agrícola, desarrollo urbano y logística.

En sus inicios dotado con 50.000 millones de dólares, la junta de gobernadores abrió el banco el 16 de enero de 2016. Actualmente con 75 miembros y 25 miembros potenciales entre los que se encuentran Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Perú, Uruguay y Venezuela. Ecuador paso a ser miembro pleno el 1º de noviembre de 2019.

³⁵ <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>



El BAII hoy presenta 100 miembros globales aprobados. Potencial quiere decir que están aprobados pero se necesita que completen los procesos nacionales requeridos y consignen la primera cuota establecida de capital en el Banco, para pasar a ser socios plenos con derecho a voto.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII) firmaron un memorando de entendimiento en 2017, con el objeto de apalancar cofinanciamiento en infraestructuras para América Latina y el Caribe. El BID señalaría al BAII, los proyectos que en América Latina y el Caribe precisan préstamos y donde el BAII considere su participación en ALC.

En la segunda cumbre internacional de la Franja y la Ruta celebrada en Beijing en abril de 2019, el Ministerio de Finanzas de China en colaboración con el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura, el Banco Asiático de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento, el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, el Banco Europeo de Inversiones, el Banco Interamericano de Desarrollo, el Fondo para el Desarrollo Agrícola y el Grupo del Banco Mundial establecieron el Centro de Cooperación Multilateral para la Financiación del Desarrollo.

Organismos de cooperación e integración que activan la Franja y la Ruta

Otra de las fortalezas de China es su diplomacia proactiva en busca de la integración y la cooperación comercial, económica, política y financiera, clave en el desarrollo de la Franja y la Ruta, abriendo caminos al poder blando esquivo a China antes de la Iniciativa.

Organización de Cooperación de Shanghai (OCS) integrada además de China, por Rusia, Kazakstán, Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistan, miembros fundadores. Más tarde entrarían otros países en diferentes niveles de asociación: Mongolia, Irán, India, Pakistán, Bielorrusia, Armenia y Sri-Lanka.

Sus objetivos son mantener y garantizar la paz, la seguridad y la estabilidad en la región.

Unión Económica Euroasiática (UEEA) Liderada por Rusia, integrada además por Kazakstán, Kirguistán, Tayikistán, Armenia y Bielorrusia.

Sus objetivos son económicos.



Una mayor integración entre estas dos organizaciones (OCS y UEEA) será inevitable, las dos apoyan el proyecto de la Franja y la Ruta y han expresado su mayor interés en desarrollar una mayor cooperación en la Franja y la Ruta, en campos de la salud pública, educación, ciencia y tecnología, protección del medio ambiente, turismo, deportes y la preservación del patrimonio cultural.

Se espera al decir por analistas que tanto la OCS y UEEA tendrán que recorrer el camino de una mayor y completa integración alrededor de la estrategia de la Franja y la Ruta.

ASEAN: Corresponde a la Asociación de países del Sudeste de Asia³⁶. Su objetivo es constituirse como una plataforma económica y comercial. Asean se centra en el multilateralismo, la conectividad y la cooperación regional. Lo más emblemático de ASEAN es el Tratado de Libre Comercio ASEAN+China, que entró en vigencia el 1 de enero de 2010, y se transformó en la zona de libre comercio más grande del mundo, con un mercado potencial con una población de 1.900 millones.

De igual manera, destacan los acuerdos con ASEAN dialogue partners, quienes son sus principales socios comerciales y han podido generar a instancias anuales del diálogo, como ASEAN +3 (China, Japón y Corea) y ASEAN +6 (China, Japón, Corea, India, Australia y Nueva Zelanda).



foto: secretaría de la ASEAN

³⁶ Singapur, Filipinas, Indonesia, Malasia, Tailandia, Vietnam, Camboya, Laos, Myanmar, Brunei.



RECEP: Asociación Económica Integral Regional. Es un Acuerdo de Libre Comercio que lidera China, en respuesta al TTP (Acuerdo de Asociación Transpacífico) la constituyen los 10 países de ASEAN, más 6 países que mantienen acuerdos de libre comercio con ASEAN: China, India, Japón, Corea del Sur, Australia y Nueva Zelanda. Las negociaciones van adelantadas, hasta el momento sin acuerdos totales, pero ASEAN ha establecido que firmarán un acuerdo en 2020 que contribuirá a un sistema de comercio abierto, inclusivo, basado en normas y en la expansión de las cadenas globales de valor.

De concretarse este acuerdo y si India se sube al pacto, concentraría más de la mitad de la población mundial, 47% apx. 3.400 millones de personas, 32.2% del PIB mundial, 29.1% del comercio mundial y el 32.5% de la inversión mundial.

Una vez finalizado se convertirá en el mayor acuerdo de libre comercio regional, será realmente prometedor en tiempos de proteccionismo y un enorme avance político y económico para China.

La Asociación del Asia Meridional para la Cooperación Regional (SAARC) Conformada por India, Pakistán, Bangladesh, Sri Lanka, Nepal, Bhutan, Maldivas, y Afganistán. Fundada en 1985. Tiene como objetivo principal acelerar el desarrollo económico y cultural del Sur de Asia.

China ya se encuentra en proceso de admisión de pleno derecho, para garantizar la conectividad a todos sus miembros. Muchos observadores la encuentran como una bocanada de aire fresco a una asociación que viene paralizada por décadas, sobre todo por los problemas litigiosos entre India y Pakistán.

China inició un diálogo con la UEEA, (Unión Económica Euroasiática) en 2012, antes de anunciar la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Para 2015 el Ministerio de Comercio de China y la Comisión de la UEEA dieron a conocer un memorando sobre el inicio de negociaciones para un Tratado de Libre Comercio entre China y la UEEA.

El compromiso de apoyar el proyecto de la Franja y la Ruta fue ratificado por el Presidente Putin en 2016, durante una visita a Beijing.



No cabe duda, el éxito de la Franja y la Ruta, que además abarca todos los países de UEEA, más otros que no hacen parte de esta asociación económica como es el caso de (Georgia, Moldavia, Ucrania, Azerbaiyán, Uzbekistán y Turkmenistán) por evitar la influencia rusa. Es un enorme desafío y en parte depende de las buenas relaciones de China y Rusia. Es de anotar la disparidad del gran poder económico de China con respecto a Rusia.

Para dar cumplimiento a los objetivos que se propone la Franja y la Ruta, buscan sinergias además, con otras asociaciones como:

Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC)

Reunión Asia-Europa (ASEM),

Asia Cooperation Diálogo (ACD)

Conferencia sobre Interacción y Medidas de Fomento de la Confianza en Asia (CICA)

China-Arab States Cooperation Forum (CASCF)

China-Gulf Cooperation Council Strategic Diálogo

Greater Mekong Sub-Región Economic Cooperación (GMS)

Cooperación Económica Regional de Asia Central (CAREC)

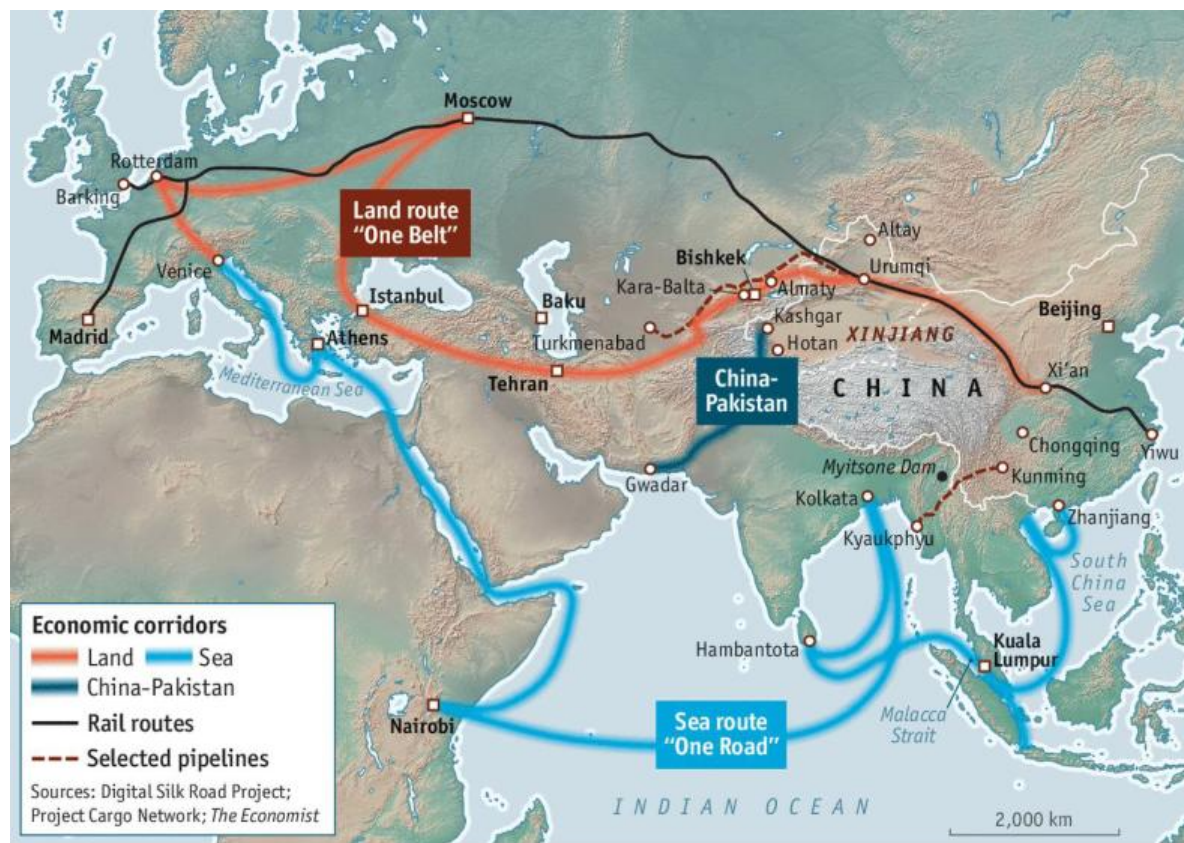
FOAC, Foro de Cooperación China-África

Primera Cumbre Internacional sobre la Franja y la Ruta en Beijing en mayo 2017, el Presidente de China se refirió a la Iniciativa de la Franja y la Ruta como el proyecto del siglo y un camino de paz que busca convertir la actual gobernanza mundial en más inclusiva y más justa”.

A esta Cumbre asistieron por América Latina y el Caribe, la Presidenta Michel Bachelet de Chile, el Presidente Macri de Argentina y el Presidente del BID. La Presidenta de Chile afirmó en esta ocasión, “que la Franja y la Ruta podría favorecer no sólo la interconectividad entre los países, sino también un orden mundial de paz, equidad e inclusión”.

El Foro Boao en la provincia de Hainan, 10 de marzo 2018, el Presidente de China Xi Jinping, dijo que la Iniciativa de la Franja y la Ruta “no tiene cálculos geopolíticos, no busca zonas exclusivas y tampoco impone acuerdos comerciales sobre los demás”.

Segunda Cumbre Internacional de la Franja y la Ruta, Beijing mayo 2019, el Presidente chino aseguró que “la Iniciativa será abierta, verde y limpia. Además manifestó su compromiso con el libre comercio mundial, el multilateralismo y la sostenibilidad”.



Corredores Económicos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta

Desde que se inició La Franja y la Ruta, se contemplaron seis corredores económicos que desarrollan una gran actividad de infraestructuras lideradas por China, de los cuales varios presentan adelantos, otros diversas situaciones sea por complicaciones ambientales, financieras, políticas o retrasos en las obras:



- Corredor China Mongolia Rusia
- Corredor China Asia Central y Asia Occidental
- Corredor China Pakistán
- Corredor China Península de Indochina
- Corredor Bangladesh China India Myanmar
- Puente terrestre de Eurasia

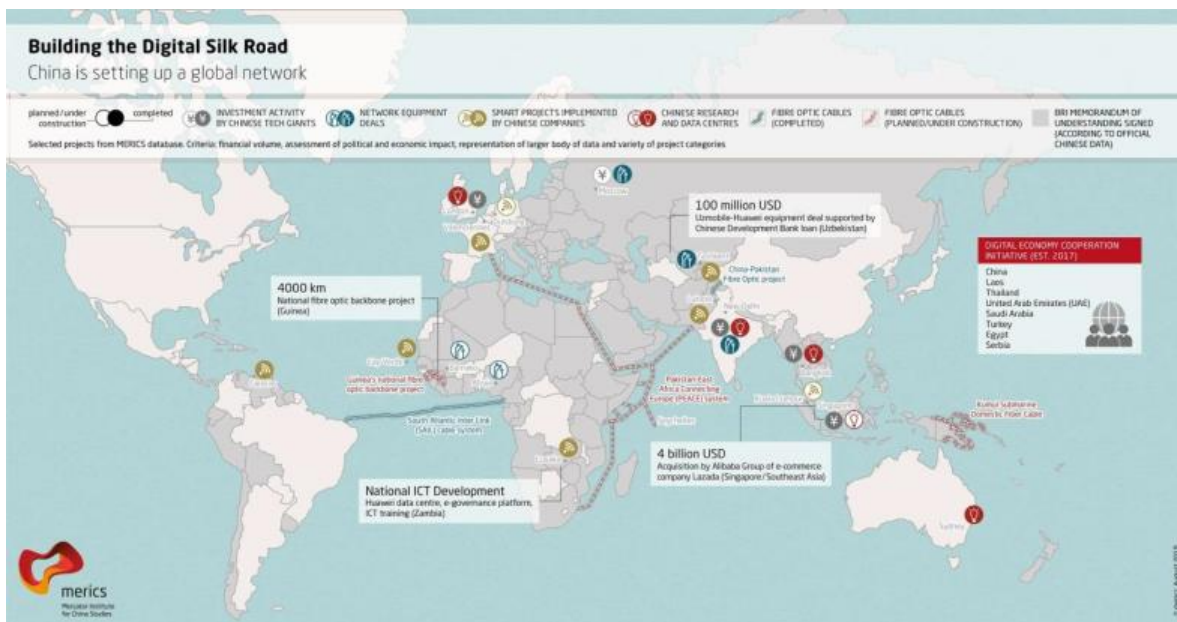
Hecho en China 2025

El objetivo es hacer de China una superpotencia de alta tecnología para el 2025.

Se centra en la innovación y se espera que China pase de la fábrica del mundo a la exportación de productos de alta tecnología. China espera dominar las tecnologías del futuro como la inteligencia artificial, la robótica, la biotecnología, la industria aeroespacial, computación cuántica, dispositivos médicos, autos eléctricos y 5G que ya es una realidad.

Hecho en China 2025 fue precisamente el detonante más espinoso socavando aún más relaciones entre Estados Unidos y China.

Ruta de la Seda Digital





La Ruta de la Seda Digital, pretende reducir la brecha entre los países desarrollados y países en desarrollo. La agenda abarca el fortalecimiento de la infraestructura de Internet, la profundización de la cooperación espacial, el desarrollo de estándares tecnológicos comunes y la mejora de la eficiencia de los sistemas policiales entre los países miembros de la Franja y la Ruta.

Además la Ruta de la Seda Digital, pretende posicionar a China como una potencia tecnológica global.

Desde el 2015 en la Visión y Acción de la Franja y la Ruta ya se contemplaba esta plataforma, que sin lugar a dudas modelará el espectro tecnológico mundial con los gigantes tecnológicos chinos y conectará a China con el planeta.

Otro aspecto importante en la ruta son los proyectos de Big-Data, Internet de las cosas, Computación en la nube y Nuevas ciudades inteligentes. China se enfrenta a cerrar la brecha de la falta de tecnología en el mundo y en este evento los países de la Franja y la Ruta jugarán un papel clave.

El pronóstico de suscriptores de 5G globales aumentará de 1.400 millones a 1.600 millones para 2025, y gran parte de este crecimiento provendrá de China con base en los planes adoptados por los operadores, señaló, citando un pronóstico de GSMA, una asociación internacional en la industria móvil.

Hasta 85% de la población china se suscribirá a servicios móviles para el 2025, mientras que 88 por ciento de los suscriptores tendrán teléfonos inteligentes y 36 por ciento usarán servicios 5G, dijo John Hoffman, director general de GSMA Ltd.

China tendrá más de 600 millones de suscriptores de 5G para 2025, representando cerca del 40 por ciento del total global, dijo a Xinhua, Sihan Bo Chen, directora de GSMA Greater China.

La Ruta de la Seda Digital facilita que los países de la Franja y la Ruta adopten los estándares tecnológicos chinos y el gigante asiático extienda su presencia e influencia internacional, por ejemplo en telefonía 5G y en otros avances de la tecnología que esperan liderar.



En Chile Huawei realizó los estudios para la conexión de un cable transocénico de fibra óptica que conectaría desde China a la costa chilena, permitiendo a Chile ser un nodo de conectividad con otros países de América Latina.

Según MERICS, existe una vinculación con la Ruta de la Seda Digital en el caso de Brasil que conecta con Camerún mediante Atlantic South Link (SAIL) 6000 km, consorcio liderado por China Unicom. Se puede ver la conexión en el mapa.

Por otra parte Alice Mingay (2019) Alibaba da forma al primer “Tribunal de Internet” en China, pionero en la resolución de disputas en línea, demostrando la influencia del gigante chino en la esfera reguladora. En dos años ha atendido 20.000 casos y el tiempo promedio de audiencias realizadas en línea fue de 28 minutos.

Estados Unidos hace lo imposible para que China no lidere la tecnología 5G en Occidente. Sin embargo son varios los países desarrollados y en desarrollo que ya dieron el sí a la tecnología china.

Ruta de la Seda Aérea

La Administración de Aviación Civil de China (CAAC) por sus siglas en inglés, informó que China tiene 43 vuelos directos lo largo de la Franja y la Ruta, gracias a que las aerolíneas nacionales han abierto nuevas rutas con esos países.

Alrededor de 4.200 vuelos directos son operados cada semana para comunicar a China con los países de la Franja y la Ruta. China firmó acuerdos de servicios aéreos con 120 gobiernos de países y regiones de la Franja y la Ruta.

Wang Yangxi, investigador asociado del Instituto de Transporte Integrado de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de China, se refirió al proyecto de la “Ruta de la Seda Aérea” Zhengzhou-Luxemburgo, un ejemplo típico de la interconexión del transporte en la China continental para lograr la modernización industrial y las dinámicas de desarrollo, así como el beneficio mutuo, después de haber adquirido el 35% de Cargoluz, aerolínea de carga luxemburguesa.



La ruta cubre hoy más de 100 ciudades en 23 países de Europa, América y Asia.

El Embajador de China Zhang Run, en República Dominicana también habló de la Ruta de la Seda Aérea para ese país, con la posibilidad de incrementar el turismo entre los dos países.

Ruta de la Seda Polar

China emitió el Libro Blanco de la Ruta de la Seda Polar en Enero de 2018, donde expone la "Política ártica de China" y publicado por la Oficina de Información del Consejo de Estado, destaca que China ha compartido intereses con los Estados árticos y un futuro compartido con el resto del mundo en el Ártico.

El programa tiene como objetivo mejorar la vigilancia ambiental, promover el intercambio de datos y apoyar la formulación de políticas, El país tomará medidas concretas para coordinar las estrategias de desarrollo con los Estados árticos, alentar los esfuerzos conjuntos para construir un pasaje económico "azul" que vincule a China y Europa a través del Océano Ártico, mejorar la conectividad digital en el Ártico y construir una red global de infraestructura.

El rompehielos Xuelong se convirtió en el primer buque chino en cruzar el Ártico a través del Pasaje del Noroeste. El Presidente Xi Jinping sugirió que China y Rusia deberían trabajar juntas para desarrollar y utilizar conjuntamente los canales del Ártico y construir una "Ruta de la Seda Polar".

China en el sistema financiero global

China es el mayor socio comercial de 130 países a nivel mundial, a pesar de que su moneda el RMB no se ha internacionalizado, China se ha convertido en el centro del sistema financiero global.

Miguel Otero Iglesias dice que "el BAI liderado por China no opera en RMB por lo tanto quedan dudas en la internacionalización del RMB, pero estima que la Franja y la Ruta



comience a promover activamente el RMB como la moneda de facturación y liquidación de la mayoría de las transacciones.

Esto significaría que China tendría el control relativo sobre cómo y dónde fluye el RMB (proyectos y préstamos específicos) y cómo y dónde entra (qué se puede vender a China y dónde invertir). Tal marco internacional de mando y control dirigido por el estado no ha existido al menos desde la Edad Media en lo que respecta a monedas internacionales, pero, en un mundo en constante cambio en el que las fuerzas liberales se están retirando la posibilidad no puede descartarse por completo”.

China está interrelacionada a los mercados mundiales y ha acelerado su apertura financiera, prometiendo levantar los límites de propiedad extranjera para valores, compañías de fondos mutuos y aseguradoras de vida para el próximo año.

Después del XIX Congreso Nacional del Partido Comunista de China, el mercado de la industria financiera y de servicios marcará el comienzo de un espacio más abierto con un suministro constante de productos financieros innovadores, los canales para financiar la Iniciativa de la Franja y la Ruta se han ampliado sustancialmente, según informe publicado para la Segunda Cumbre Internacional de la Franja y la Ruta en abril de 2018:

China ha seguido abriendo su mercado de bonos interbancarios. Al terminar 2018 se habían emitido alrededor de 200.000 millones de yuanes (unos 30.000 millones de dólares) de bonos Panda, o bonos denominados en yuanes.

El Banco de Exportaciones e Importaciones de China emitió un bono verde de 2.000 millones de yuanes para inversores globales, y el Nuevo Banco de Desarrollo de los BRICS emitió un bono verde de 3.000 millones de yuanes para apoyar el desarrollo ecológico de la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

Once bancos con fondos chinos han establecido 76 instituciones de primer grado en 28 países de la Franja y la Ruta, y 50 bancos de 22 países de la Franja y la Ruta han abierto siete bancos corporativos, 19 sucursales y 34 oficinas de representación en China.

China ha formalizado acuerdos bilaterales de intercambio de divisas con más de 20 países de la Franja y la Ruta, (entre ellos Argentina, Brasil y Chile de ALC) y acuerdos de compensación en renminbi con siete países, y ha firmado acuerdos de cooperación con las autoridades de supervisión financiera de 35 países que participan en esta iniciativa.

DCEP, primera moneda digital del planeta



El Banco Popular de China (PBC), aspira a emitir la primera moneda digital, la ley de criptografía y las medidas de regulación se han aprobado para el advenimiento de DCEP, China viene trabajando en este sentido desde hace unos cinco años, de manera que el éxito se ha probado en las experiencias piloto regionales y tiene un fuerte soporte tecnológico.

“DCEP (Huang Zhen 2019) es la tercera generación de criptomonedas. Tiene una aplicación dual blockchain que es compatible con el Banco Central. La capa superior de la cadena de bloques ha adoptado tecnología descentralizada, y la capa inferior se centra en la soberanía, la nación y la autoridad monetaria”.

La Franja y la Ruta y la innovación, nuevo modelo de desarrollo y profundización de la Reforma y la Apertura de China

La Franja y la Ruta genera un nuevo orden de relaciones internacionales

Fortalece la influencia china con los países involucrados al construir juntos la “comunidad de destino compartido”

La Franja y la Ruta pretende eliminar las raíces del terrorismo contrarrestando la pobreza sobre todo en la región occidental de Asia

Reduce considerablemente los costos del transporte

Afianza la internacionalización del yuan

Expande globalmente las empresas chinas

Exporta el exceso de capacidad industrial

Asegura la agroalimentación y los recursos energéticos

Construye el poder blando

Apuesta por una cooperación geopolítica

Asume más responsabilidades globales

Tendremos un nuevo modelo de globalización?

Por todo el engranaje expuesto anteriormente sobre la Franja y la Ruta, se perfila una nueva arquitectura de globalización que se proyecta cada vez con más precisión en la medida que se desdibuja Estados Unidos al apartarse del orden internacional que ayudaron a crear después de la segunda guerra mundial.



Acompañado de un imperceptible cambio de poder de Occidente a Oriente, entendido como dice (Navarrete 2013) “la declinación relativa de las potencias del Atlántico, Estados Unidos y la Unión Europea”. La disputa comercial entre Estados Unidos y China, solo refuerza una lucha por la supremacía del poder de la primera y el ascenso de la segunda, cosa que permite vislumbrar que una nueva coyuntura global está por asentarse.

En ese orden de ideas es preciso destacar otros procesos que viene desarrollando el gigante asiático en torno al devenir de lo que podría ser el nuevo modelo de globalización.

Es importante reconocer las fuerzas que se mueven desde China, no precisamente por la disputa comercial entre Estados Unidos y China, sino por los movimientos que aparecen en el esenario mundial reflejados por la puesta en marcha de la Franja y la Ruta.

Muchos analistas ven en este despliegue que acabamos de exponer, un nuevo modelo de globalización, con la creación de instituciones donde China es determinante, manifestada por los diferentes avances que permiten observar el impresionante desarrollo de la activa diplomacia china, a través de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, hoy la más poderosa estrategia por involucrar al concierto mundial. Además, China colabora intensamente en las instituciones de la Organización de las Naciones Unidas para una mejor y eficaz gobernanza global y para que la globalización económica sea más abierta e inclusiva.

No debemos buscar lejos apreciaciones de analistas que consideran que se viene forjando un nuevo modelo de globalización, China misma lo expresa a través del libro blanco, entregado al mundo para celebrar su 70 aniversario de la fundación de la República Popular China:

China sigue poniendo su propio desarrollo dentro del sistema coordinado del desarrollo humano, al tiempo que busca la cooperación de beneficio mutuo y el desarrollo común, defiende e impulsa la globalización económica, desarrolla asociaciones globales, apoya el multilateralismo y defiende la equidad y justicia internacionales, además de que toma la iniciativa en la reforma y el desarrollo del sistema de gobernanza global



Todos los países deben unir sus fuerzas para construir un nuevo modelo de relaciones internacionales, promover un nuevo modelo de globalización económica, defender el sistema internacional con la ONU como núcleo, y fomentar los intercambios y el aprendizaje mutuo entre las civilizaciones.

Las preguntas sobre cuándo, cómo y de dónde viene el nuevo modelo de globalización quedan cabalmente respondidas con lo expuesto anteriormente. Tendremos un nuevo orden mundial diferente al que conocemos hoy, por ahora, Estados Unidos seguirá como la única potencia global, pero China continuará incrementando su influencia en el planeta.

China ha expresado que la nueva gobernanza mundial no será dirigida por un solo país, cabría esperar un nuevo poder multipolar teniendo como núcleo a la ONU.

En este escenario es imprescindible revisar la disputa primero comercial, segundo tecnológica entre Estados Unidos y China de la que aún desconocemos el desenlace a largo plazo, por lo complicado de leer al Presidente Trump con sus variados cambios de ánimo e implicaciones domésticas que repercuten a nivel internacional.

Trump no tiene estrategias en China fuera de los aranceles, tampoco en Irán, América Latina y el Caribe, Medio Oriente, discusiones y más aranceles para Europa antes sus aliados, el Indo Pacífico Libre y Abierto no despegan, aunque hoy le cuelguen la Red Blue Dot. (El desarrollo de infraestructura sostenible en el Indo-Pacífico y en todo el mundo). El Primer Ministro Modi, manifestó que no está entre sus planes atajar el ascenso de China. Mientras tanto China aprovecha todos los espacios que Estados Unidos deja abiertos, al encontrarse Estados Unidos agobiado en las discordancias de Trump.

Es justo decir que el declive de Estados Unidos es agravado por la administración Trump, pero viene desde el 2003 con la guerra de Irak de George W. Bush, la crisis financiera mundial del 2008, el cambio de enfoque de la política exterior de 2011, hoy tres colaboradores de primer nivel de Obama lo confirman y editan en sus memorias lo que se veía venir muy a su pesar, de un Estados Unidos antes poderoso. Samantha Power, Susan Rice y Ben Rhodes, según Peter Beinart (2019)“las memorias narran el declive del poder y del excepcionalismo estadounidense.

Mientras tanto la estrategia china de la Franja y la Ruta avanza, junto con el BAI, Corredor económico China-Eurasia, 180 países reconociendo una sola China, Made in



China 2025, Ruta de la Seda Digital, Ruta de la Seda Aérea, Ruta de la Seda Polar y una estabilidad económica y financiera que reflejan que la disputa comercial con Estados Unidos no le causa a China una gran perturbación. Hoy parece que China puede aguantar hasta que pasen las elecciones presidenciales de Estados Unidos del 2020 o un acuerdo parcial de fase uno, del que se espera dónde y cuando se firme, esto traerá una mejor perspectiva para la economía mundial.

Claramente existe una desaceleración de la economía china, pero más bien causada por el lento cambio de la economía exportadora de China a una economía de consumo interno, que llevará un buen tiempo en integrarse al desarrollo del país.

Por ahora las autoridades de China reconocen que la “oportunidad estratégica” en la que se movían desde el 2001, fecha de ingreso a la OMC y que le dio a China el impulso para su ascenso económico, está cambiando. La “oportunidad estratégica” quiere decir que China al haberse integrado al sistema mundial y gozar de las ventajas del comercio multilateral, con una estabilidad política y financiera que la llevó a ser la segunda potencia económica mundial, está por concluir. La estrategia en la que seguirá moviéndose China ya la conocemos la Franja y la Ruta junto con la innovación que le permitirá a China continuar siendo globalmente asertiva.

Este podría ser uno de los escenarios del futuro: Liao Qun, (2019) economista jefe con sede en Hong Kong, del Citic Bank International Ltd.: "Los esfuerzos chinos para mejorar la reforma y la apertura se ralentizarán en el corto plazo, pero nunca se detendrán. China podría explorar el sudeste de Europa y el sudeste asiático y los mercados de Belt and Road en lugar de los Estados Unidos".

Puede ser una posibilidad, justamente el RECEP comentado anteriormente es un camino hacia esa eventualidad, pero, en muchas declaraciones el gobierno chino ha dicho “que China y Estados Unidos pueden competir pero no necesitan ser rivales, en todo caso debemos ser socios” (Wang Yi, 2019) Ministro de Relaciones Exteriores de China

Continuará la implementación de la Franja y la Ruta en todos los niveles, pero, recordemos que China viene orientándose hacia esa ambición, no es nueva, Parag Khanna, en su libro



El Segundo Mundo, dice: “China está aplicando metódicamente su propio programa para llegar a ser la primera potencia mundial y recuperar su posición como Reino Medio”.

Anguiano Roch (2015) Su idea del “sueño chino” (中国梦 = Zhōngguó mèng): “la materialización de la gran revitalización de la nación china constituye el sueño más grandioso abrigado por nuestra nación en la era moderna”. El camino para lograrlo en 2021, centenario de la fundación del PCC, y en 2049, centenario de la fundación de la RPC, es el desarrollo y defensa del socialismo con peculiaridades chinas. El sistema político vigente, según esta visión de Xi, es el único que garantiza que la “nueva China” logre ser un “país socialista moderno, próspero, poderoso, democrático, civilizado y armonioso”

Shino Watanabe (2019) Xi Jinping quiere restablecer la imagen de China como la del centro del mundo. Busca mostrarse como un líder y quiere demostrar que China puede contribuir a modificar el orden geopolítico actual. Busca tomar más iniciativas y participar de las discusiones mundiales.

Menos incertidumbre, pero el recorrido antes anotado, permite vislumbrar un futuro global diferente al que tenemos hoy. La disputa comercial entre las dos potencias ha activado esa posibilidad de enfrentarnos a una nueva realidad internacional donde el futuro se jugará en Oriente, dadas las circunstancias actuales.

En definitiva La Franja y la Ruta no es solamente infraestructuras, se trata de una gran estrategia de China para afianzar y alcanzar el poder y la gobernanza global.

Con la Franja y la Ruta, China se manifiesta por la cooperación geopolítica y se decanta por una confrontación militar, China lo destaca en todas sus manifestaciones y prefiere continuar “trabajando para construir una comunidad de futuro compartido” a nivel mundial.

La Franja y la Ruta es el proyecto más ambicioso del siglo XXI, con todas las implicaciones que conlleva, es una audacia que China continúe avanzando en la Iniciativa



que les garantiza crecimiento en su desarrollo y nuevas oportunidades para la economía global.

La Franja y la Ruta en cifras 2013-2018 (BRF 2019)

El gobierno chino ha firmado 197 documentos de cooperación con 137 países y 30 organizaciones internacionales, con países de la Franja y la Ruta, que se reparten por regiones que van desde Asia y Europa a África, América Latina y el Pacífico Sur. (2019)

A finales de 2018, los trenes entre China y Europa ya habían conectado 108 ciudades en 16 países de Asia y Europa, con un total de 13.000 trenes y más de 1.1 millones de TEU. El despacho de aduana en los puertos ferroviarios se ha vuelto más conveniente, y la tasa promedio de inspección y el tiempo de despacho de aduana se han reducido a la mitad.

En los últimos cinco años, China y los países a lo largo de “la Franja y la Ruta” han agregado 1.239 rutas internacionales, lo que representa casi el 70% del número total de rutas internacionales recientemente abiertas.

El crecimiento del comercio exterior de China en el periodo 2013-2018, con un volumen total de importación y exportación de bienes entre China y los países a lo largo de la ruta superó los 6 billones de dólares, y la tasa de crecimiento anual promedio fue superior a la tasa de crecimiento general del comercio exterior de China durante el mismo período, representando el 27.4% del comercio total de bienes de China.

Las empresas chinas realizaron inversiones directas por un valor superior de 90.000 millones de dólares en países a lo largo de la iniciativa “la Franja y la Ruta”, y la facturación de proyectos contratados en los países a lo largo de la ruta superó los 400.000 millones de dólares. Según el Banco Mundial, se espera que la inversión extranjera directa en los países a lo largo de la ruta aumente en casi un 5%.

El Banco Popular de China cofinanció más de 100 proyectos con la Corporación Financiera Internacional del Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Africano de Desarrollo y el Banco Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo en más de 70 países y regiones.



El sistema de pago transfronterizo de RMB ha cubierto cerca de 40 países y regiones de todo el mundo, y las funciones de pago internacional, inversión, comercio y reservas en RMB han aumentado constantemente

China ha firmado documentos de cooperación en capacidad productiva con más de 40 países, incluidos Kazajstán y Brasil, y ha cooperado con Francia, Italia, España, Japón, Portugal y otros países en cooperación de terceros.

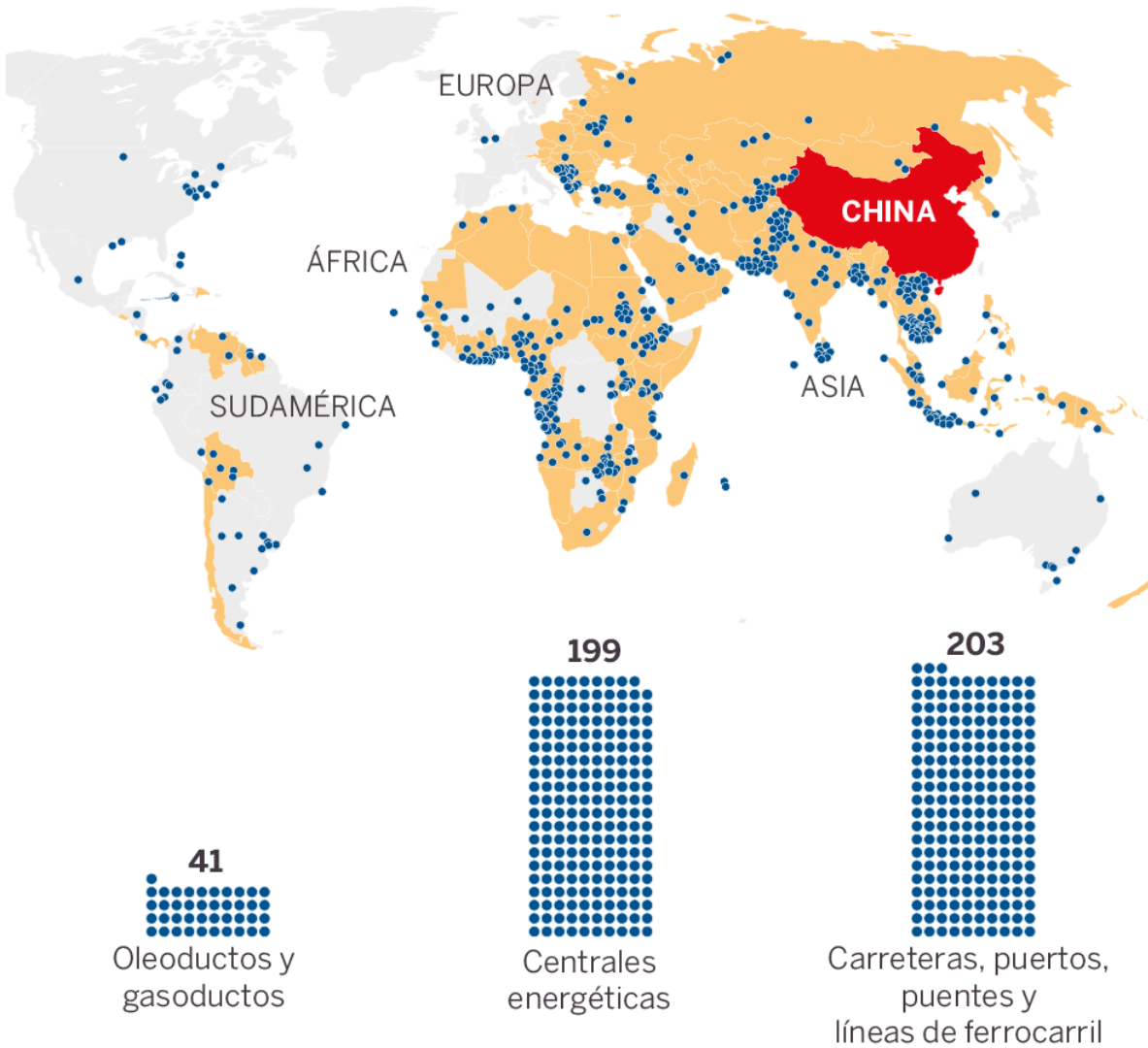
China ha firmado un acuerdo de reconocimiento mutuo para los títulos de educación superior con 24 países a lo largo de la ruta. En 2017, 38.700 personas recibieron becas del gobierno chino para estudiar en China, lo que representa aproximadamente dos tercios del número total de estudiantes becados.

China ha firmado 46 acuerdos de cooperación en ciencia y tecnología con otros países de la Franja y la Ruta y lanzó programas de asociación de ciencia y tecnología China-ASEAN y China-Asia del Sur.

Proyectos globales de China a lo largo y ancho de la Franja y la Ruta



- Países con acuerdos para el desarrollo de infraestructuras terrestres y marítimas de la nueva Ruta de la Seda
- Proyectos en desarrollo



Fuente: NYT.

Otro prospecto de la Iniciativa de la Franja y la Ruta: América Latina y el Caribe



A partir de Enero de 2018 China inició una incursión e innumerables visitas a los países de ALC, para explicar la Iniciativa de la Franja y la Ruta y que se vincularan mediante la firma del Memorando de Entendimiento (MoU) a dicha Iniciativa.

China trabaja de forma sistemática para lograr que los 33 países de la CELAC formen parte de la Franja y la Ruta, los países que firmaron el Memorando de Entendimiento, (MoU), tienen grandes expectativas al vincularse a las infraestructuras mundiales. Recordemos que en 2017 Panamá ya había firmado el MoU y Argentina los principios rectores de dicha Iniciativa, así que China solo esperaba el momento para extender la Franja y la Ruta toda ALC.

Podemos ver la Franja y la Ruta como un tema conveniente para ALC, siempre y cuando los gobiernos aprendan a negociar con China. Es una apuesta que conlleva grandes desafíos pero también muchas oportunidades, ALC debe aprovechar la Iniciativa y así acortar la brecha de infraestructura en la región.

Por otra parte observamos la madurez de ALC, ya pasó el tiempo que no se realizaba nada sin el visto bueno de Estados Unidos, país con quien todo el continente americano mantiene relaciones políticas, económicas, financieras y culturales, por la geografía, la historia y además, porque durante mucho tiempo ALC no diversificó sus relaciones políticas y comerciales, llevamos buen tiempo gravitando bajo su influencia.

Desde hace unos años las cosas han cambiando, China se convirtió en el primer socio comercial de los países más importantes de ALC, excepto de México; Brasil, Argentina, Chile, Uruguay y de otros como segundo socio comercial después de Estados Unidos. A partir del gobierno de Trump, el poder de China en ALC se extiende en detrimento de la influencia de Estados Unidos.

Veamos por ejemplo cuantas veces Trump ha concurrido a un país de ALC, escasamente visitó Argentina por el G20 en 2018. Xi Jinping se interesó por ALC, dando un paso magistral al encarar las relaciones con los 33 países de ALC por medio de la CELAC, cuya primera reunión ministerial la presidió el propio Presidente de China, en Beijing en Enero 2015.

Entre el Presidente Xi Jinping, el Primer Ministro Li Kekian, el Ministro de Relaciones Exteriores de China y otros altos funcionarios chinos han visitado diferentes escenarios en



ALC. Xi Jinping visitó: Argentina, Chile, Panamá, Brasil, República Dominicana, Trinidad y Tobago, Costa Rica, Guyana, Uruguay, Cuba, Venezuela, Jamaica.

Además, con la apertura de relaciones diplomáticas de China con Panamá, República Dominicana y El Salvador, la diplomacia china obtuvo un logro importante. Antes los tres países mantenían relaciones con Taiwán.

Quien ha hecho giras maratónicas por ALC es el Secretario de Estado Mike Pompeo, precisamente recomendando a los gobiernos de ALC que no hagan negocios con China, que no firmen los MoU sobre la Franja y la Ruta, los casos más ilustrativos fueron Panamá y Perú, Pompeo se despidió y el Presidente Varela tomó camino a Beijing, lo mismo sucedió con Perú, después de una visita a ese país, el Ministro de Comercio del Perú firmó el MoU sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta en abril 2019, durante la Segunda Cumbre Internacional de la Franja y la Ruta celebrada en Beijing.

Pasó lo mismo con los países del Caribe, la desatención de Estados Unidos a esta región antes afecta a sus intereses también cambió, se recortaron las ayudas y llegó China con el China Exim Bank y el China Development Bank y hoy el Caribe tiene otras fuentes que ha acogido con beneplácito. Se percibe un gran respeto mutuo entre China y el Caribe, es visitado continuamente por importantes figuras del liderazgo chino, convenientes para que otros países del Caribe corten sus relaciones con Taiwán.

Con la Franja y la Ruta de la cual ya varios países del Caribe forman parte, se completan las infraestructuras, los puertos y aeropuertos, además de las ayudas para agricultura, deportes, siempre bienvenidas en todos los desastres del clima que el Caribe padece con frecuencia. Se desploman los colegios, los hospitales, siempre está China con la cooperación de verdad. Aquí también debo anotar la diferencia de la ayuda humanitaria en tiempos de Trump, en Puerto Rico por ejemplo, gritando y lanzando rollos de klinex, jamás habíamos visto que un Presidente de Estados Unidos hiciera algo parecido.

Las declaraciones de los Presidentes o Ministros de ALC que han firmado los MoU sobre la Franja y la Ruta hablan de proyectos que realmente están en perspectiva, de cara a su país son posibilidades que deben traducirse en hechos reales, será un aporte significativo al déficit de infraestructura en ALC u otros proyectos contemplados ya que en la Franja y la Ruta, no todos son carreteras.



Buscamos hechos concretos sobre los proyectos que realmente pertenecen a la Franja y la Ruta, ya que China tiene muchas obras de infraestructura en América Latina y el Caribe que datan por lo menos desde hace más de una década.

Es importante encontrar caminos para los países de América Latina y el Caribe que ya firmaron el MoU y los demás interesados en vincularse a la Franja y la Ruta, por medio de algunas sugerencias que conduzcan a tener una clara información de la Iniciativa.

La evolución de la Franja y la Ruta que se ve en China y la región de Asia en materia de infraestructuras, aún no ocurre en nuestras latitudes, es pronto para ver resultados, pero este estudio hará seguimiento a los proyectos de la Franja y la Ruta que se desarrollen en adelante en ALC.

La Franja y la Ruta al ser un escenario de la Política Exterior de China, y diplomacia económica del Ministerio de Comercio, no solo ellos son los responsables de la política e implementación de la Franja y la Ruta, además, de la poderosa Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de China, sino de todo el país.

Todas las provincias de China luchan por los recursos de la Franja y la Ruta para proyectos, las Universidades, los Bancos Comerciales del Estado que siguen las políticas establecidas para la Franja y la Ruta, las empresas estatales chinas compiten por contratos internacionales, más un sinfín de empresas privadas chinas en la misma dirección.

Muchas veces se nombra la Franja y la Ruta por empresarios privados de China, que han accedido a fondos incluidos dentro de la Franja y la Ruta con diferentes bancos chinos, establecidos para ese propósito y a su vez ofrecen proyectos bajo ese marco.

Es importante para los gobiernos latinoamericanos y del Caribe proceder de alguna forma estructural para lograr que los proyectos que ofrece China o los que ALC necesita, puedan tener una ejecución decente. Además de un mejor entendimiento de la estrategia de la



Franja y la Ruta, les permitirá una mejor comprensión y utilización de los fondos de la misma.

La Franja y la Ruta promueve cinco formas de cooperación: la conectividad política, conectividad de infraestructura, facilitación comercial, cooperación financiera e intercambio de personas.

Comunicación política, se refiere al fortalecimiento del dialogo político con los diferentes países a lo largo de la Franja y la Ruta, acción de la confianza política mútua, y la creación de un mecanismo de intercambio de políticas macroeconómicas de varios niveles. Realizar el intercambio y el acoplamiento de sus respectivos planes nacionales de desarrollo, formular una política de cooperación regional unificada, resolver conjuntamente los problemas que surjan en el proceso de cooperación y brindar apoyo político para promover la construcción de proyectos.

Conectividad de infraestructura, se refiere a la construcción de infraestructura de transporte, como ferrocarriles, carreteras, puertos y aeropuertos. Al mismo tiempo, es necesario mejorar la construcción de infraestructura blanda en términos de normas de transporte, despacho de aduanas y otros aspectos, mejorar la eficiencia del transporte y reducir los costos de transporte. Además es necesario fortalecer la seguridad de los canales de información, como las tuberías de petróleo y gas, las redes eléctricas de circuito y otras tuberías de energía.

Facilitación comercial se refiere a elevar el nivel de liberalización y facilitación del comercio en la región, eliminando eficazmente las barreras comerciales y de inversión, promoviendo la cooperación industrial, fomentando nuevos patrones comerciales y optimizando la división del trabajo en la cadena industrial.

Cooperación financiera, se refiere al fortalecimiento de la cooperación financiera entre países a lo largo de la Franja y la Ruta y la promoción de la construcción de un sistema de estabilidad monetaria, un sistema de inversión y financiamiento y un sistema de



crédito. Aumentar el alcance y la escala de los swaps bilaterales de divisas, construir plataformas de inversión y financiamiento correspondientes, fortalecer la supervisión financiera y controlar los riesgos financieros.

Intercambio de personas, significa que los países a lo largo de la Franja y la Ruta deben fortalecer los intercambios entre las personas de todos los países en los ámbitos de la sociedad, la cultura, la educación, el deporte, el turismo, etc., bajo la guía del espíritu de amistad y cooperación, mejorar la comprensión mutua, y llevar a cabo la cooperación. Consolidar los cimientos de la opinión pública.

La Iniciativa de la Franja y la Ruta, cooperará con ALC en la conectividad en tres niveles: primer nivel nacional, segundo nivel subregional, tercer nivel la integración intercontinental, proponiendo un sistema intermodal terrestre, aéreo, marítimo y digital consiguiendo así una cooperación integral de comunicación China- ALC

Cómo utilizar la estrategia de La Franja y la Ruta y sus recursos financieros para lograr objetivos reales en la conectividad de ALC:

Uno de los objetivos de la Franja y la Ruta en ALC implica que los proyectos de infraestructura cumplan el requisito de elevar la capacidad exportadora de ALC hacia China
Aumentar las ventajas de bajos costes al adquirir tecnología china

Fortalecer la administración de las obras

Identificación de riesgos y mecanismos de prevención y control: de tiempo, duración de la obra, políticos en cuanto a la estabilidad de la legislación existente, o cambios gubernamentales, riesgos sociales y riesgos medioambientales.

Creación de comisiones bilaterales de Infraestructura para la Franja y la Ruta.

Todas las políticas deberán ser realizadas con profundo entendimiento de las necesidades de la población, promoviendo un acceso en cantidad y calidad a la educación, así como la creación de infraestructura que pueda generar mayor movilidad de las personas, promoviendo oportunidades para el desarrollo.



Es necesario establecer un seguimiento de los proyectos que se desarrollen bajo el marco de la Franja y la Ruta en ALC, de esta manera se puedan visualizar para que tengan un impacto en la región.

El Presidente Xi Jinping ha dicho que la infraestructura es el eje fundamental de la Franja y la Ruta.

En ALC las legislaciones son diferentes en cada país, los temas culturales pesan mucho, los gobiernos de turno en cada país tienen ideas diferentes sobre cómo tratar a China, el desconocimiento y la desconfianza entre China y ALC aún persiste. Se requiere más tiempo para llegar a acuerdos concretos y ganadores para las partes. China sabe esperar, pero ALC tiene enorme necesidad de infraestructuras.

China pierde procesos de licitaciones públicas, no están acostumbradas las empresas chinas a este tipo de mecanismos, aunque en muchos casos los han superado. En ALC el desarrollo de estas actividades pueden estar tanto en el sector público como en el privado, China tiende a pensar que siempre trabajará con los gobiernos y eso en ALC no siempre es así. Entonces para un mejor entendimiento entre China y ALC tenemos que buscar soportes como extensiones académicas que permitan entablar una comunicación fluida para que se cumplan las expectativas de las dos partes.

Se dejan de hacer muchos trabajos en la región por falta de estudio, solo cuando las dos partes entienden lo mismo será importante proceder, hemos visto a muchas empresas chinas retirarse cuando las políticas en ALC cambian, ya que los tiempos de aprobaciones son demorados y los tiempos de las partes son diferentes.

La planificación de proyectos a largo plazo en ALC no existen, muchas veces en ALC, llega un gobierno y es posible que no continúe con los proyectos anteriores, se paralizan las obras o hay cambio de planes, es un tema de nunca acabar. ALC debe revisar el largo plazo en obras prioritarias de un país o región, para fortalecer las infraestructuras. Es un tema a enfrentar para un mejor futuro de la región. Tema en el que choca con China, el corto plazo no va con sus políticas y atemperar las dos ideas es bastante difícil en la región.

A propósito La Cepal (agosto 2019) : “La planificación a largo plazo requiere un cambio de paradigma del modelo de desarrollo, una priorización de la territorialización y el fortalecimiento del multilateralismo con miras al cumplimiento de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”. Esperemos que estas políticas se implementen en los países de ALC.



Será de gran importancia para ALC visualizar la estrategia en la práctica, pero sobre todo transmitir la información de una manera transparente de los proyectos a la opinión pública, solo así se podrán implementar parámetros reales y la población se pueda apropiarse de los proyectos bajo el marco de la Franja y la Ruta, dejar el hermetismo a un lado.

En perspectiva los Proyectos de la Franja y la Ruta que impactarán el desarrollo de América Latina y el Caribe

Antigua y Barbuda

Antigua y Barbuda y China mantienen relaciones diplomáticas desde 2010.

³⁷ El 04 de junio de 2018, China y Antigua y Barbuda firmaron el Memorando de Entendimiento de Cooperación de la Franja y la Ruta, marcando un hito en las relaciones de las dos partes. Por parte de China lo hizo el Embajador chino ante el Gobierno de Antigua y Barbuda Wang Xianmin, y por Antigua y Barbuda el Primer Ministro Gaston Browne.

Los proyectos de cooperación bilaterales y multilaterales a partir de la fecha se implementarán en el marco de la Franja y la Ruta.

“China está dispuesta a apoyar y participar en el desarrollo futuro de la Universidad West Indies y profundizar la cooperación científica y tecnológica entre los dos países. Esperamos celebrar consultas con el Gobierno de Antigua y Barbuda y la administración de la universidad sobre cómo continuar apoyando su desarrollo futuro ”.

En próximos meses se abrirá un Instituto Confucio que ayude al entendimiento cultural entre China y Antigua y Barbuda.

China está financiando actualmente el nuevo puerto de carga por una suma de USD250 millones. Actualmente hay dos policlínicas, quizás más apropiadamente denominadas mini hospitales, a un costo de alrededor de \$ 50 millones y también hay un proyecto agrícola que se está llevando a cabo y muchas otras áreas de cooperación. Por lo tanto, actualmente tienen más de \$ 300 millones en proyectos activos ”.

³⁷ <http://ag.china-embassy.org/eng/xwdt/t1567220.htm>



"Además, habrá otros \$ 100 millones, aproximadamente, que estarán disponibles para ayudar a construir viviendas asequibles en toda Antigua y Barbuda, por lo que sumarán \$ 400 millones y, antes de eso, financiaron la nueva terminal del aeropuerto, la central eléctrica de Wadadli y otros para incluir las instalaciones de las cinco islas y el estadio Sir Vivian Richards, dijo el Embajador chino e Antigua y Barbuda.

Barbados

Barbados y China establecieron relaciones diplomáticas el 30 de mayo de 1977

El 22 de Febrero de 2019,³⁸ firmaron el Memorando de Entendimiento de la Franja y la Ruta. Por Barbados el Ministro de Asuntos Exteriores y Comercio Exterior, Senador Jerome Walcott y por China el Presidente de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de China He Lifeng.

“La Iniciativa Belt and Road se celebra como un llamativo rotundo para avanzar y reequilibrar la globalización, forjando un nuevo camino hacia la globalización inclusiva que ofrece beneficios ampliamente compartidos”, afirmó el Embajador de China en Barbados Yan Xiusheng.

Barbados solicitó a China, asistencia técnica y financiación para la construcción de un laboratorio para garantizar la acreditación y abordar los servicios fitosanitarios según las reglas de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Bolivia

Bolivia establece relaciones diplomáticas con China el 09 de julio de 1985.

³⁸ <https://gisbarbados.gov.bb/blog/barbados-and-china-agree-to-deepen-cooperation/>



Después de una visita del Presidente Morales a China en Diciembre de 2018, decidieron elevar la relación a una Asociación Estratégica, y además firmaron el MoU sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

China es el primer socio comercial de Bolivia.

Bolivia es miembro potencial del Banco Asiático de Infraestructura (BAII).

En la segunda cumbre internacional de la Franja y la Ruta celebrada en Beijing en abril 2019, China estableció la Alianza de la Franja y la Ruta de la energía vial con 28 países incluida Bolivia.

En la misma cumbre de 2019, el Banco de Exportación e Importación de China firmó acuerdos de préstamos para proyectos de plantas de acero con el Ministerio de Planificación del Desarrollo de Bolivia.

En el marco de la Franja y la Ruta están en perspectiva los siguientes proyectos según el Presidente de Bolivia Evo Morales y el Ministro de Relaciones Exteriores Diego Pary:

El tren bioceánico para conectar el océano Atlántico con el Pacífico

Un nuevo puerto de acceso a la hidrovía Paraguay-Paraná para llegar al Atlántico

Un hub aeroportuario en la ciudad de Santa Cruz para integrar Sudamérica con el mundo.

Además “el mundo tiene su reservorio más importante de litio en Bolivia, hemos iniciado su industrialización y ahora se incorporan socios alemanes y chinos y recientemente la India manifestó su interés”. Subrayó el Presidente Evo Morales que tiene 17.000 kilómetros cuadrados del mineral.

Destacó la relevante cualidad geopolítica de Bolivia, nación que “se constituye en una gran plataforma logística para conectar el océano Atlántico con el océano Pacífico” por su ubicación en el centro de Sudamérica.

Chile



Chile ostenta el mayor tiempo de relaciones diplomáticas con China, tiene una importante diversificación de su economía que le ha permitido tener flujos comerciales con Europa, Estados Unidos y otros países importantes de Asia, pero China es su principal socio comercial con quien tiene además un Tratado de Libre Comercio.

La ex presidenta Bachelet asistió en 2017 a la Primera Cumbre Internacional de la Franja y la Ruta en Beijing y mostró gran entusiasmo junto con Macri, por la adhesión no solo de Chile y Argentina a la Franja y la Ruta, sino de toda la región de América Latina y el Caribe.

Chile firmó el MoU para la Cooperación de la Franja y la Ruta en 2018, también es miembro potencial del BAI, y miembro de APEC y de la Alianza del Pacífico

Dos bancos chinos operan en Chile, el Banco de China y el Banco de Construcción de China, además Chile está en la lista de centros de compensación del renminbi.

Durante la segunda Conferencia Internacional de la Franja y la Ruta celebrada en Beijing en abril 2019, a la que asistió el Presidente Piñera se firmó un MoU sobre el establecimiento del mecanismo de cooperación para la reparación comercial con el Ministerio de Asuntos exteriores de Chile.

Además el Ministerio de Industria y Tecnología de China firmó documentos de cooperación de industria y tecnología de la información con el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Chile.

También el gobierno chino firmó tratados y protocolos fiscales con el gobierno de Chile

El Presidente Piñera tiene amplias expectativas sobre proyectos de infraestructura y otros a desarrollar por medio de la Franja y la Ruta.

El Presidente Piñera manifestó que el cable de conexión China- Chile debiera ser un proyecto conjunto con otros países, como Brasil y Argentina, y agregó que el contrato debe



estar abierto a competencia internacional, y que el sistema, una vez instalado, debe ser operado desde nuestra región.

Huawei ya está ejecutando un proyecto de este tipo en la zona austral (Puerto Natales), experiencia que ellos y la parte chilena deberán evaluar.

Cuba

En el 2020 marcará el 60° aniversario del establecimiento de relaciones diplomáticas entre Cuba y China.

Cuba firmó el MoU sobre cooperación de la Franja y la Ruta en noviembre de 2018, en el marco de la visita de Estado a China del Presidente cubano Miguel Díaz Canel.

En la segunda cumbre internacional de la Franja y la Ruta celebrada en Beijing 2019, el Ministerio de Ecología y Medio Ambiente de China, lanzó conjuntamente la Franja y la Ruta Coalición Internacional para el Desarrollo Verde, con los departamentos de medio ambiente de instituciones de investigación y empresas de 25 países, uno de los firmantes fue Cuba.

Cuba lanzó en su embajada en China una campaña turística llamada "Destino Cuba", con el fin de promover la cooperación turística bilateral y atraer a más visitantes chinos.

El ministro de Turismo de la isla afirmó que la inversión china bajo el marco de la iniciativa, especialmente en infraestructura, beneficiará el desarrollo del turismo de la isla, y que el gobierno cubano se esforzará por participar en la construcción de la Franja y la Ruta.

Cuba espera incrementar la inversión china bajo el marco de la Franja y la Ruta en la Zona Especial de Desarrollo Mariel y en el Centro de Ingeniería Genética: áreas de investigación y producción en la biofarmacéutica y la bioagricultura, así como la promoción de centros de ciclo completo.

Costa Rica

Costa Rica fue el primer país centroamericano que dio el paso para establecer relaciones diplomáticas con China, en 2007

China es el segundo mayor socio comercial de Costa Rica. Los dos países tienen un Tratado de Libre Comercio firmado en 2010.



El 3 de septiembre de 2018, Costa Rica y la República Popular China suscribieron el MoU sobre Cooperación, para promover conjuntamente La Franja y la Ruta.

Costa Rica tiene como objetivo que para el año 2035 el 70% de los buses y taxis tengan emisiones cero y que el porcentaje suba al 100% en 2050. La energía eléctrica será fuente primaria para el sector del transporte, el residencial y comercial y el industrial para 2050, según el Plan Nacional de Descarbonización de Costa Rica 2018-2050 esperan que este plan de descarbonización de Costa Rica puedan implementarlo en el marco de la Franja y la Ruta.

En este sentido también esperan realizar la importación de autos eléctricos desde China.

Dominica

Estableció relaciones diplomáticas con China en 2004.³⁹ Firmó el MOU de la Franja y la Ruta el 13 de Julio de 2018.

Zhang Jinxiong, ex embajador de China en Surinam, realizó una visita de trabajo a Dominica del 15 al 16 de septiembre 2019 y se reunió con los medios de comunicación en la embajada china en Morne Daniel el domingo 16 de septiembre, donde subrayó la importancia de la Iniciativa de la Franja y la Ruta como parte de política exterior y relaciones chinas.

Cuando se le preguntó cómo encaja Dominica específicamente en la iniciativa Belt and Road, el Embajador chino en Dominica, declaró que China tiene los recursos y la tecnología para ayudar al desarrollo de los que Dominica puede beneficiarse a través del MoU. Dominica debe explorar nuevos mercados en China y proporcionar una fuente valiosa de ingresos por turismo a través del reconocimiento de Dominica como un "Destino Aprobado".

Ecuador

La relación entre Ecuador y China se ha elevado a una Asociación Estratégica Integral

³⁹ <http://sundominica.com/articles/belt-and-road-initiative-bri-5296/>



Ecuador firmó el Memorando de Entendimiento de la Franja y la Ruta el 12 de Diciembre de 2018, durante la visita de Estado del Presidente Lenin Moreno a Beijing. Además Ecuador es miembro potencial del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII) “Para nosotros, China es un referente de innovación y desarrollo. Actualmente 145 empresas de este país trabajan e invierten en Ecuador generando obras, crecimiento, empleo e intercambio de tecnología y de conocimientos” (Presidente Lenin Moreno en Beijing)

Dentro de la cooperación de la Franja y la Ruta, figuran los siguientes proyectos: El aeropuerto de Manta que tendrá una área de 4927 mts cuadrados, una torre de control de 36.6 mts. de altura, con capacidad de recibir un Boeing 747-400. Proyecta un flujo de 115.000 pasajeros anuales. Además a generado 800 empleos entre ellos 300 de mano de obra directa. El plazo de entrega será en mayo de 2020.

Por las cifras y los datos obtenidos este proyecto despierta muchos intereses de la población. La reconstrucción y modernización del aeropuerto de Manta y las vías adyacentes es una necesidad muy sentida por su moradores, después del terremoto de 2016.

Este desarrollo se verá cristalizado en las provincias de Manabí (noroeste) y Esmeraldas (norte), en la costa del Pacífico ecuatoriano.

El aporte financiero del gobierno chino y la participación del consorcio China Road and Bridge Corporation, China National Electronics Import & Export Corporation (CRBC-CEIEC) adelantan las infraestructuras.

La reconstrucción del aeropuerto internacional "Eloy Alfaro", en la ciudad de Manta, así como dos puentes en las localidades de Canuto y Pimpiguasí, todas ellas en la provincia de Manabí se desarrollan bajo el marco de la Franja y la Ruta.

Las obras incluyen además la vía Quinindé-Las Golondrinas, entre Esmeraldas e Imbabura (norte).

Los beneficiarios de estos proyectos se sienten por fin redimidos, expresan que después de cuarenta años el gobierno les cumple, ya que desde 1970 era una aspiración, para una población de 500 mil habitantes al unir las carreteras de la sierra norte con la costa. Las



obras viales las realiza el mismo consorcio China Road and Bridge Corporation, China National Electronics Import & Export Corporation (CRBC-CEIEC) y corresponden a 36 kilómetros de carretera.

Atentos al 2020 para ver una infraestructura finalizada dentro del marco de la Franja y la Ruta en ALC.

Ecuador ha desarrollado relaciones de dependencia con China y se ha mostrado contemplativo frente a los impactos socioambientales y conflictos de gran intensidad ocasionados por sus empresas (Centro de Derechos Económicos y Sociales – CEDS)

El Salvador

China y El Salvador establecieron relaciones diplomáticas el 21 de agosto de 2018.

En noviembre de 2018, El Salvador firmó 13 acuerdos de cooperación bajo el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

Se espera concretar proyectos de infraestructura y un megaplan que incluye el desarrollo de corredores terrestres entre países centroamericanos y una ruta de navegación.

Bukele, Presidente de El Salvador cerró la discusión sobre la apertura de relaciones con China, por su antecesor, al reconocer a China como la segunda economía del mundo y no permitir la ingerencia de Estados Unidos en su país por la decisión tomada.

Granada

China y Granada disfrutan de una muy buena amistad y una estrecha cooperación desde la reanudación de la relación diplomática en 2005, con frutos notables en diversos campos.

China y Granada firmaron el ⁴⁰ Memorando de Entendimiento sobre la construcción conjunta de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en 2018, que abrió un nuevo capítulo en cooperación práctica entre nuestros dos países.

⁴⁰ <https://www.nowgrenada.com/2019/10/some-caricom-members-get-a-better-understanding-of-china-belt-and-road-initiative/>



El desarrollo de capacidades en recursos humanos es parte de nuestra cooperación bajo la Iniciativa Belt and Road, el nivel de inversión en becas asciende a EC \$ 31 millones, con un programa de capacitación estimado en EC \$ 33 millones para la comunidad de Granada.

Guyana

China y Guyana establecieron relaciones diplomáticas desde 1972, sus relaciones son bastante fluidas. El MOU⁴¹ sobre la Franja y la Ruta se firmó el 27 Julio de 2018 en Georgetown, entre el Embajador de China en Guyana Cui Jianchun y el Ministro de Relaciones Exteriores de Guyana Carl Greenidge.

Wang Yi, Ministro de Relaciones Exteriores de China visitó Guyana en 2018 y destacó que China se esforzará por alinear la construcción de la Franja y la Ruta con la estrategia nacional del desarrollo verde de Guayana, con el objetivo de convertir la construcción conjunta de la Franja y la Ruta en un nuevo hito de las relaciones bilaterales.

En la visita del Ministro chino a Guyana se firmaron dos préstamos en condiciones favorables, uno sobre TIC para la implementación del Proyecto Nacional de Banda Ancha de Guyana, para mejorar las redes para la prestación de servicios en los sectores de educación, salud y seguridad. El proyecto de cooperación técnica y económica, incluíra fondos para colegios del sector público. "Nos comprometemos a utilizar el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, así como los mecanismos bilaterales existentes para canalizar el apoyo a sectores críticos, principalmente infraestructura, agricultura, energía renovable, salud y TIC, para brindar beneficios directos a los ciudadanos", explicó Greenidge.

El Ministro de Relaciones Exteriores Carl Greenidge dijo que existe la posibilidad que la carretera Linden-Lethem, particularmente la fase de Kurupukari a Lethem, así como el

⁴¹ <http://gy.chineseembassy.org/chn/sbgxyw/t1581037.htm>



nuevo puente propuesto para Demerara Harbour se puedan financiar bajo la iniciativa de la Franja y la Ruta.

Jamaica

Sus reconocidos atletas, su café Blue Mountain y la música reggae alrededor de Bob Marley, son las características de la famosa isla, su capital es Kingston.

Jamaica tiene relaciones diplomáticas con China desde el 21 de Noviembre de 1972

El Memorando de Entendimiento ⁴²MoU sobre la Franja y la Ruta entre los dos países fue firmado por Tian Qi, Embajador de China en Jamaica, y Kamina Johnson-Smith, ministra de Asuntos Exteriores y Comercio Exterior de Jamaica.

El Embajador Tian Qi, señaló que el comercio entre Jamaica y China fue de US \$ 600 millones en 2018 y con la firma del último acuerdo crecerá. Agregó que la inversión china en Jamaica está valorada en US \$ 2 mil millones y ha creado más de 20,000 empleos para los jamaicanos.

Por estos días salen 400 atletas jamaicanos a entrenamiento a China y otro grupo para una visita al Centro de Investigaciones de Huawei en China.

Con respecto a los préstamos chinos a Jamaica, Golding (2019) dice que la inversión de China en infraestructura en Jamaica brinda el potencial de excelentes oportunidades, pero que actualmente, los jamaicanos no tienen claros los términos de los préstamos y si algunos de ellos son necesarios para el crecimiento y el desarrollo.

Se ha construido su primera vía rápida moderna, reduciendo el tiempo de viaje desde la costa norte hacia el sur de 2 horas a 45 minutos.

China cree que es un buen momento para operar en Jamaica a través de la construcción de infraestructura, pero también a través de la transferencia de habilidades técnicas y científicas a los jamaicanos en el campo.

⁴² <http://jamaica-gleaner.com/article/lead-stories/20190412/new-china-era-more-investments-flow-jamaica-after-groundbreaking-mou>



Jamaica dio un paso más para estrechar su relación con la República Popular de China cuando aceptó una donación de más de J \$ 3.5 mil millones para emprender una serie de proyectos locales.

La ceremonia de firma tuvo lugar en las oficinas del Ministerio de Relaciones Exteriores en New Kingston y los firmantes fueron el Ministro de Asuntos Exteriores y Comercio Exterior de Jamaica, Kamina Johnson Smith, y el Embajador de China en Jamaica, Tian Qi, para emprender diversas obras entre ellas la construcción de Western Children's Hospital para 200 camas entre otras obras.

Jamaica fue el invitado de honor en la segunda presentación de la Exposición Internacional de Importaciones de China, el primer ministro Andrew Holness dijo que se están buscando más inversiones ya que Jamaica se está posicionando para las Zonas Económicas Especiales y el desarrollo portuario, bajo la Iniciativa Global Logistics Hub, que es un componente esencial de la Iniciativa Belt and Road.

Además “estamos tan convencidos del papel fundamental de la innovación que organizaremos la primera Conferencia Mundial sobre Innovación y Resiliencia de la Organización Mundial del Turismo de las Naciones Unidas (OMT) en mayo de 2020. Estamos entusiasmados de explorar, con su país, las infinitas posibilidades lo que creemos que puede resultar del emparejamiento de las aspiraciones de resiliencia de Jamaica con la experiencia de China en innovación”, dijo Holness a una audiencia china.

Panamá

El Canal de Panamá posiciona a Panamá como un líder importante en el comercio mundial además, de centro de logística y servicios financieros. Su ubicación geográfica pone a Panamá como un país estratégico de máxima importancia entre los dos océanos Atlántico y Pacífico, Estados Unidos es el primer usuario del Canal de Panamá seguido por China como el segundo usuario y el mayor exportador a la Zona de Libre Comercio de Colón.

Panamá establece relaciones diplomáticas con la República Popular China el 13 de junio de 2017. En la visita de Estado del Presidente de la República Juan Carlos Varela a China, Panamá fue reconocida con el estatus de nación más favorecida, reduciendo los aranceles a



los barcos panameños en los puertos chinos. Panamá actualmente negocia un Tratado de Libre Comercio con China.

Panamá firmó el ⁴³MoU sobre la Cooperación de la Franja y la Ruta el 17 de noviembre de 2017, convirtiéndose en el primer país latinoamericano en adherir a dicha Iniciativa, constituyendo un logro diplomático de gran importancia para China.

Dentro del marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta se contempló el desarrollo del tren Panamá - David en la Provincia de Chiriquí.

La Comisión de Alto Nivel para el proyecto ferroviario Panamá-Chiriquí fue creada mediante Decreto Ejecutivo 271 de abril de 2018.

El estudio de factibilidad para el tren Panamá-Chiriquí, fue desarrollado por China Railway Design Construction Corporation Limited (CRDC) que proyecta la construcción de unas 15 estaciones que cruzarían el país, en 391.4 kilómetros desde Panamá hasta la ciudad de David. ⁴⁴

Expertos chinos trabajaron durante 15 meses con la Comisión de Alto nivel designada por el presidente Varela para concretar los análisis de suelo, impacto económico, estudios logísticos, de rutas y lugares estratégicos para las estaciones de este tren.

El estudio de factibilidad fue financiado por el Ministerio de Comercio chino, por medio de una asistencia no reembolsable y entregado al Gobierno panameño en noviembre de 2018.

Durante la segunda cumbre internacional de la Franja y la Ruta que se llevó a cabo en Beijing en abril 2019, el Banco de Exportación e Importación de China firmó acuerdos de préstamos para facilidades de capital de trabajo con Global Bank Corporation de Panamá.

El caso de Panamá dentro del marco de la Franja y la Ruta permite hacer algunas reflexiones observando el desenvolvimiento de los dos países involucrados en este tipo de proyectos:

43

<https://mire.gob.pa/images/PDF/documentos%20y%20formularios/Acuerdoschina/RUTA%20DE%20LA%20SEDA.pdf>

⁴⁴ https://www.prensa.com/sociedad/Varela-resultado-factibilidad-proyecto-Panama-David_0_5259224039.html



No tuvieron en cuenta el cambio de gobierno que se avecinaba, hoy el Presidente Cortizo ha dicho que en materia de infraestructura con China las obras que tiene en mente son otras. El tren Panamá-David presupuestado a un costo de USD 4.100 millones, no está cancelado, pero por el momento no está entre las prioridades de desarrollo del actual gobierno.

El Presidente Cortizo habló de otras infraestructuras que le interesan con China y se refirió puntualmente a la conexión del Centro de Convenciones de Amador con la Cinta Costera, la conexión de Arenas con el Valle de Tonosí y la conexión de la Autopista Panamá - Colón con María Chiquita.

Cuando la Iniciativa de la Franja y la Ruta, parecía tener un golpe de suerte en ALC los calculos fallaron dejando las infraestructuras sin el impulso que garantizaba el avance a la del proyecto, inyectando un viento de optimismo al interior de Panamá.

Es posible que más adelante el proyecto del ExPresidente Varela prospere, pero en la Franja y la Ruta por el momento Panamá sufre una pérdida, si lo vemos como una infraestructura necesaria para el desarrollo y el progreso del interior de Panamá.

A propósito el internacionalista Julio Yao (2019) ha dicho en uno de sus famosos artículos sobre este proyecto fracturado: “ El tren fue una iniciativa del gobierno panameño y no de China, y es una de las propuestas de cooperación aprobadas por ambos países”

Otros proyectos como la construcción del cuarto puente sobre el Canal de Panamá, de un puerto de cruceros en la entrada del Pacífico y de un puerto de contenedores ubicado cerca de la entrada atlántica están en marcha.

Perú

China y Perú firmaron el MoU sobre la construcción conjunta de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, el 26 de abril 2019, en el marco del Segundo Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional que se desarrolló en abril en Beijing.



El Ministro de Comercio Exterior y Turismo de Perú, Edgar Vásquez, agregó en un comunicado que “China se ha consolidado como el principal socio comercial del Perú y estamos seguros que las relaciones entre ambos países se profundizarán aún más, gracias a las iniciativas de cooperación que puedan desarrollarse en el marco de la Franja y la Ruta”. Martín Vizcarra Presidente del Perú, respondió una breve entrevista a Reuters, según El Comercio de Lima, comento: Que está interesado en retomar el proyecto del ferrocarril interoceánico propuesto hace tres años por China, que podría costar 60.000.000 de dólares con Brasil y Bolivia, que de acuerdo a los últimos estudios, al Perú le correspondería 7.500 millones de dólares. Vizcarra dijo: “Nosotros estamos interesados, Bolivia está interesado, más aún (...) pero veamos, porque entre los dos falta un tercer socio para que pueda sacar y hacer realidad ese proyecto”.

Perú actualmente actualiza un Tratado de Libre Comercio con China. La asociación estratégica entre Perú y China avanza de una manera coordinada gracias al desarrollo de las relaciones entre los dos países bajo el marco de la Franja y la Ruta.

Perú figura como miembro potencial del Banco de Inversiones de Infraestructura (BAII), Perú es miembro de APEC y también es Miembro de la Alianza del Pacífico

El Embajador de China en Lima anunció que se concretará en Perú una inversión de USD10.000 millones para los sectores de energía, minas, telecomunicaciones y construcción e infraestructuras entre otros. China es el principal inversionista extranjero en el sector minero con la operación de las minas de cobre de las Bambas y Toromocho, y de hierro de Marcona.

Se llevarán a cabo obras de minería como la expansión de Shougang, la segunda fase de Chinalco y el proyecto de hierro Pampa de Pongo. Ampliación del proyecto cuprífero Toromocho por medio de la minera estatal china Shandong Gold Group, con una inversión de USD 1300 millones que generarán 9000 puestos de trabajo en forma directa e indirecta, proyectando una capacidad de producción anual del 45% de cara al 2020 con un valor de producción de USD 2000 millones.

Cosco Shipping Ports Limited la mayor compañía de transporte marítimo y fluvial del mundo junto con la empresa peruana Volcan firmaron un acuerdo para construir y gestionar el puerto multipropósito Chancay, con una inversión de US3000 millones, que ofrecerá la mejor oferta portuaria de Sudamérica y punto neurálgico del transporte entre Perú y China.



El Presidente Vizcarra informó que a la anterior infraestructura se suman importantes obras de infraestructura portuaria, como la modernización del puerto de Salaverry con una inversión de US229 millones y el inicio del puerto de San Martín en Pisco con USD300 millones.

República Dominicana

República Dominicana estableció relaciones diplomáticas con China el 01 de Mayo de 2018. El ⁴⁵MOU, sobre la Franja y la Ruta se firmó el 02 de Noviembre de 2018, las dos partes se comprometieron a aprovechar la oportunidad de construir conjuntamente proyectos bajo esta Iniciativa, para promover continuamente la cooperación práctica en todos los campos a fin de beneficiar a ambos pueblos.

El Presidente de República Dominicana, Danilo Medina visitó China en 2018, fue recibido por los líderes chinos, entre otras gestiones para estudiar los pasos a seguir en el desarrollo de las relaciones diplomáticas establecidas entre China y República Dominicana.

Zhang Run, embajador de China en República Dominicana aseguró en una entrevista a los medios: “Podemos construir una Ruta de la Seda Aérea, es decir, explorar la cooperación en el campo de la aviación civil y estudiar la facilidad de vuelos directos u otro tipo de cooperación entre los dos países, con el objetivo de atraer a más ciudadanos de ambos países y promover el desarrollo del turismo de la República Dominicana, que es el pilar de la economía local y ofrecer más facilidades para intercambios de personal”.

China puso a República Dominicana en la lista como destino turístico, así que puede ser ese el motivo para que prospecten la Ruta de la Seda Aérea.

Zhang Run manifestó que también podían construir una Ruta de la Seda digital, a través de la introducción de alta tecnología de China. “Podríamos contribuir a la República Dominicana en el desarrollo de la República Digital, para alcanzar el ritmo del desarrollo digital mundial, fortalecer la soberanía digital y optimizar aún más el modelo de desarrollo económico”, apunto

Agregó que otra posibilidad es la de construir una Ruta de la Seda Cultural y fortalecer los intercambios y la cooperación en el campo cultural.

⁴⁵ https://www.chinaenamericalatina.info/wp-content/uploads/2019/07/franja_y_ruta.pdf



Surinam

Surinam tiene relaciones con China desde 2004. China y Surinam firmaron el ⁴⁶MoU sobre la cooperación de la Franja y la Ruta en Mayo de 2018.

En la segunda cumbre internacional de la Franja y la Ruta celebrada en Beijing en abril 2019, China estableció la Alinaza de la Franja y la Ruta de la energía vial con 28 países incluida Surinam.

El Ministro de Relaciones Exteriores de China Wang Yi, visitó al país caribeño, el 24 de Septiembre de 2018 para incrementar la cooperación entre China y Surinam.

Shao Hong, vicepresidente del Comité Nacional de la Conferencia Consultiva Política del Pueblo Chino (CPPCC), encabezó una delegación de asesores políticos chinos a Surinam entre las reuniones anotó: La bandera de una comunidad con un futuro compartido para la humanidad debe mantenerse para ayudar a que el sistema de gobernanza global sea más justo y más razonable y el desarrollo de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en el principio de amplias consultas, contribuciones conjuntas y beneficios compartidos debe solidificarse para elevar la apertura de China a un nuevo nivel "

Desde la firma del acuerdo de cooperación de la Franja y la Ruta entre China y Suriname, China ha hecho esfuerzos para vincular la iniciativa de cooperación con la estrategia de desarrollo de Surinam. El progreso positivo se ha visto claramente en varios proyectos de cooperación pragmática entre los dos países. Los proyectos cooperativos, como la construcción de carreteras y viviendas, han brindado beneficios tangibles a los dos países.

Trinidad y Tobago

Ubicada a la entrada de las Antillas menores, tiene relaciones diplomáticas con China desde 1974, los inmigrantes chinos llegaron a Trinidad y Tobago desde 1806 estableciendo una comunidad china con impacto cultural, económico, político y social en el país.

Fue una de las primeras naciones del Caribe en acogerse a la Franja y la Ruta firmando el memorando de entendimiento MoU el 18 de mayo de 2018

⁴⁶ <http://sr.chineseembassy.org/eng/sbgxyw/t1619769.htm>



Trinidad y Tobago es el centro económico, energético, industrial y financiero de la región del Caribe, rica en gas y petróleo su principal industria se basa en la extracción y refinación del petróleo y gas.

Bajo el marco de la Franja y la Ruta hay dos grandes proyectos: Instalación de un dique seco en la Brea por USD500 millones de dólares la firma del acuerdo se hizo entre la Corporación Nacional de Desarrollo de Infraestructura (NIDCO) y China Harbour Engineering Corporation Co Ltd. (CHEC)

Construcción de un parque tecnológico en Phoenix Park por USD104 millones, mediante la empresa estatal Evolving Technologies and Enterprise Development Company (eTecK) y la firma china Beijing Construction and Engineering Group en Point Lisas, será financiado por el Banco de Importación y Exportación de China. Esperan que el parque tecnológico tenga en el corto plazo diez empresas TIC, Ingeniería Biomédica, Nuevas Tecnologías y genere hasta 5000 empleos en el largo plazo.

Otro desarrollo se refiere al código compartido entre Caribbean Airlines y Air China.

Uruguay

Participante activo del Mercosur, con una digitalización 100% entre los países de ALC, tiene relaciones fluidas con China, sobre todo después de la visita del Presidente Tabaré Vázquez a China en 2016, los dos países establecieron una asociación estratégica, convirtiéndose China en el principal socio comercial de Uruguay.

El ⁴⁷MoU sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta lo firmaron el 20 de Agosto de 2018

⁴⁷ Memorando de Entendimiento entre el Gobierno de la República Popular China y el Gobierno de la Repú.pdf



En la Segunda Cumbre Internacional de la Franja y la Ruta celebrada en Beijing en abril de 2019, el Ministerio de Ciencia y Tecnología de China firmó documentos de cooperación de ciencia y tecnología con el Ministerio de Educación y Cultura de Uruguay.

En el marco de la Franja y la Ruta el 9 de Septiembre de 2019, se firmó un acuerdo de cooperación estratégica entre Conaprole Cooperativa de lácteos de Uruguay y Yili, empresa china de lácteos, por un valor de USD12 millones.

Venezuela

China y Venezuela firmaron el MoU sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta en Septiembre de 2018.

Hasta el momento el único proyecto que se nombra es el referente a Wison Engineering Services Co. Ltd. compañía de ingeniería y construcción química con sede en Shanghai, que utiliza la Iniciativa de la Franja y la Ruta para expandirse en el extranjero. Acordó en julio de 2019, reparar las principales refinerías de Venezuela a cambio de productos petroleros incluido el disel.

En la segunda cumbre internacional de la Franja y la Ruta celebrada en Beijin en abril 2019, China estableció la Alinaza de la Franja y la Ruta de la energía vial con 28 países incluida Venezuela.

Por orden alfabético son 19 países de ALC que firmaron el Memorando de Entendimiento con China, para vincularse formalmente a la Franja y la Ruta y esperan ver hechos cumplidos frente a esta Iniciativa que hoy abarca los cinco continentes.

Es relevante hablar sobre otros importantes países de ALC que aún no han firmado el MoU, pero que tienen grandes proyectos avanzando en unos, en otros terminados y desde China se establecen como proyectos de la Franja y la Ruta.

Argentina



El Presidente Macri asistió a la Primera Cumbre Internacional de la Franja y la Ruta en Beijing, en 2017, donde junto con su Ministro de Finanzas Luis Caputo,⁴⁸ adhirió a los Principios Rectores sobre la Financiación del Desarrollo de la Franja y la Ruta. De acuerdo con estos principios, los países que participan en la Iniciativa de la Franja y la Ruta apoyan la canalización de recursos financieros al servicio de la economía real de los países y regiones involucrados, con prioridad para áreas como la conectividad de las infraestructuras, el comercio y la inversión, la cooperación industrial y la conectividad financiera.

Argentina está entre la lista de centros de compensación del renminbi.

En 2018 el Banco Central de China amplió el programa de swap de divisas de 8.6 mil millones de dólares hasta un total de 18.7 mil millones de dólares.

Argentina es miembro potencial del Banco Asiático de Inversión de Infraestructura (BAII) Después de 2017, las relaciones entre China y Argentina se han fortalecido a pesar que Trump trató de sabotear en la Cumbre del G20 celebrada precisamente en Argentina, llamado a China una economía depredadora.

Debemos recordar que antes de Macri, varios proyectos venían desarrollándose en Argentina, hoy destacamos aquellos que se proyectan a partir del marco de la Franja y la Ruta.

Entre los acuerdos firmados en Argentina luego del G20 figura la modernización de los ferrocarriles Rosario-Mendoza por 1.000 millones de dólares. La línea Belgrano Cargas, uno de los ramales estratégicos del sistema ferroviario argentino.⁴⁹ Desarrollo de cinco parques eólicos todos en ejecución con la participación de Power China, China Goldwind y una empresa local ALE.

Entre otros múltiples proyectos de cooperación entre China y Argentina en el marco de la Franja y la Ruta. Además el plan de acción estratégico de cooperación agrícola y de inversión firmado por el Ministerio de Agricultura de China y el Ministerio de Agroindustria de Argentina por 5.000 millones de dólares.

⁴⁸ http://spanish.xinhuanet.com/2019-04/22/c_137998996.htm

⁴⁹ <http://spanish.mofcom.gov.cn/article/reportajeexterior/201904/20190402848617.shtml>



Durante la segunda cumbre internacional de la Franja y la Ruta que se llevó a cabo en Beijing en abril 2019, el Banco de Exportación e Importación de China firmó acuerdos de préstamos para proyectos de plantas de energía fotovoltaica e hidroeléctrica con el Ministerio de Finanzas de Argentina.

Brasil

China y Brasil tienen una Asociación Estratégica Integral, una relación sólida que llevó a China a convertirse en el primer socio comercial de Brasil con un intercambio comercial de USD72.800 millones en 2019, con un superávit de USD19.600 millones a favor de Brasil.

Los dos países no solamente están profundizando la cooperación tradicional en áreas como agricultura, energía eléctrica, minería e infraestructura, sino también creando nuevas áreas de crecimiento en innovación tecnológica y economía digital.

En la Segunda Cumbre Internacional de la Franja y la Ruta el Ministerio de Industria y Tecnología de China firmó documentos de cooperación de industria y tecnología de la información con el Ministerio de Ciencia, Tecnología, Innovación y Comunicaciones de Brasil.

El Fondo de Cooperación para Expansión de la Capacidad Productiva China-Brasil, espera interactuar con los BRICS del que forma parte, para fortalecer aún más la cooperación.

Actualmente Brasil ostenta la Presidencia del Nuevo Banco de los BRICS (NBD) Se creó una oficina regional permanente del NBD en Brasil.

En la primera visita de estado del Presidente Bolsonaro a China, se firmaron varios acuerdos, entre ellos Brasil eximirá de visado a los turistas chinos, para favorecer un mayor número de estos a Brasil y ampliar así el sector turismo que hoy representa el 6% del PIB, Brasil quiere elevarlo al 10% y para eso es importante China con el crecimiento del turismo chino al exterior.

México

Mantiene relaciones diplomáticas con México desde 1972.



Dussel Peters (2019) La relación bilateral hoy opera a través de cuatro instituciones clave: Consejos: el Grupo de alto nivel (desde 2004), el Grupo de Alto nivel en negocios (desde 2013), el Grupo de alto nivel en Investments (desde 2013) y la más importante, la Comisión Binacional (desde 2004). En teoría, estas instituciones se reúnen al menos una vez año.

México tiene un Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá (USMCA)

México es miembro de APEC y de la Alianza del Pacífico

China es el segundo socio comercial de México después de Estados Unidos

Actualmente tres aerolíneas tienen vuelos entre México y China: Aeroméxico, China Southern Airlines y Hainan Airlines.

Compañías chinas consideran un posible trato para construir el tren maya, proyecto emblemático del actual Presidente de México.

Colombia En febrero del 2020 se cumplirán 40 años de relaciones diplomáticas entre los dos países, el actual Presidente Iván Duque, hizo una visita oficial por invitación del Gobierno de China, manifestó que hará un relanzamiento de la relaciones para la celebración de las cuatro décadas de relaciones con China y se espera que la cooperación se incremente entre Colombia y China, sobre todo en temas claves como infraestructuras y avances en la digitalización del país. Colombia es Miembro de la Alianza del Pacífico.

América Latina y el Caribe un eje atractivo que despierta interés global

Cuando el mundo observa el impacto de la influencia de China en ALC, otros países también les despierta retomar las relaciones a profundidad con ALC y lo intentan de varias maneras por ejemplo, Alemania ve con mayor claridad el potencial de ALC.

Alemania Congregó a los ministros de Relaciones Exteriores de ALC a una reunión especial el 28 de mayo de 2019, con el fin de realizar un relanzamiento de las relaciones con la región, enfocada en buscar una ruta para los desafíos urgentes de ALC. Dentro de la programación que se llevó a cabo en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Berlín los



temas versaron sobre la Cooperación en el marco del Estado de Derecho, el cambio climático, la cooperación científica y las relaciones económicas. Además la red de mujeres “Unidas”, compromiso que Alemania asumió en el Consejo de Seguridad de la Naciones Unidas bajo el lema “Mujeres, Paz y Seguridad”

Australia Revisa sobre todo, la importante conexión de China con el Cono Sur y el analista Erin Watson Lynn (2019) ofrece una perspectiva de cómo vé el crecimiento de las relaciones de ALC con el gigante asiático. “Australia debe hacer más para fortalecer sus nascentes relaciones con la región, especialmente a medida que China trabaja para llenar el vacío dejado por la ausencia de los Estados Unidos en la región.” Dos temas geoestratégicos se analiza por parte de Australia: Huawei financió el estudio de prefactibilidad del cable transpacífico que uniría Asia con América Latina de 24.000 kms. una de las rutas y la preferida según el investigador australiano Watson, es la ruta que uniría Valparaíso en la costa chilena con Shanghai a través de Sydney.

La segunda geoestrategía se refiere a una conexión aérea Buenos Aires-Perth en la costa occidental de Australia en menos de 15 horas, esta nueva ruta de vuelo transpolar, bordeando el borde de la Antártida sería dice una ruta comercial apetecida para la región.

Australia ve los desarrollos de la Franja y la Ruta muy avanzados, pero no descarta que Australia tenga posibilidades por algún lado. Mientras tanto Australia profundiza sus lazos comerciales y de inversión con la Alianza del Pacífico y Mercosur.

Dependencia de China o mejores posibilidades para ALC

Existe una gran diferencia entre los vínculos de China con América Latina y el Caribe, mientras que a los primeros China les dedica una gran atención y observación, no pasa lo mismo con el Caribe, justo decir que importantes Líderes chinos han visitado con creces el Caribe, el Presidente Xi Jinping, el Primer Ministro Le Kekiang, Wang Yi Ministro de Relaciones Exteriores y otros tantos funcionarios de alto nivel. Se reconoce que China viene cumpliendo labores de ayuda humanitaria a cuantos desastres climáticos sucedan en la región Caribe. Pero, no ha sido sencillo, los países del Caribe tienen fuertes vínculos con Estados Unidos y Europa sus anteriores colonizadores y aunque como decíamos antes, la desatención de Estados Unidos a esta región ha permitido que China fluya fácilmente en el Caribe. Hoy de los quince miembros asociados a CARICOM nueve tienen relaciones



diplomáticas con China y ocho han firmado el MoU vinculándose a la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

Wang Yi, Ministro de Relaciones Exteriores de China destacó la importancia que tienen los países del Caribe con quienes se reunió previo a la II Reunión Ministerial del Foro China-CELAC (2018) Beijing apoya la integración caribeña y está preparada para impulsar la cooperación pragmática con las naciones del Caribe, China quiere enfrentar conjuntamente con los países caribeños los desafíos comunes como el cambio climático, y profundizar la cooperación en campos como las finanzas y la reducción y prevención de desastres.



La “Conferencia China-Caribe sobre la implementación de la Franja y la Ruta” se llevó a cabo el 28 y 29 de octubre 2019, en St George’s Granada, con la participación de los países miembros de la Franja y la Ruta, más San Vicente y las Granadinas y Santa Lucía que aún tienen relaciones con Taiwán.

La conferencia estuvo encabezada por Su Wei, Vicesecretario de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de China quien manifestó

La conferencia se centrará en los principios, caminos, roles desempeñados por todas las partes en la implementación de la Franja y la Ruta.....

Sobre América Latina, China despliega una diplomacia más activa con un poder enfocado en proyectos productivos y de claros intereses ganadores, respetando las formas y las leyes de cada país. China ha evolucionado a una sinergia importante con todas las oficinas



multilaterales y regionales de América Latina y el Caribe como CEPAL, BID, OEA, CARICOM, CAF, CELAC, ALIANZA DEL PACIFICO, MERCOSUR y muchas otras de carácter nacional e instituciones públicas y privadas de la región, otorgando a China espacios valiosos para la cooperación internacional bajo el marco de la Franja y la Ruta, la Cooperación Sur-Sur y el apalancamiento de financiación de infraestructuras con el BID y la CAF.

Igualmente el manejo de los fondos establecidos por China por medio de la CELAC, para la cooperación Sur-Sur de ALC, permiten un impulso económico, político y mejora la integración dentro de la CELAC. A China le sirve de base para el diálogo permanente con ALC y una gestión singular sobre la cooperación de la Franja y la Ruta ganando influencia global con una plataforma multilateral cabalmente integrada por los 33 países que la conforman.

China se ha convertido en el principal socio comercial de Argentina, Brasil, Chile, Perú y Uruguay. Los principales países que reciben inversiones chinas son Venezuela, Brasil, Argentina, Ecuador y Bolivia.

En los tres primeros trimestres del 2018, el comercio entre China y los países de América Latina y el Caribe aumentó un 20% interanual, alcanzando los US \$ 228,6 mil millones. Más de 2,000 compañías chinas han establecido oficinas en América Latina y el Caribe, creando más de 1,8 millones de empleos.

El secretario ejecutivo adjunto de la CEPAL, Mario Cimoli, recordó que "China ha privilegiado la Agenda 2030 y la ha puesto como un elemento fundamental dentro de lo que es la Franja y la Ruta".

Guo Cunhai (2018) director de la Oficina de Investigación Social y Cultural del Instituto Latinoamericano de la Academia China de Ciencias Sociales, dijo que los diversos proyectos de infraestructura en el marco de la Franja y la Ruta "han promovido el desarrollo económico de muchos países de América Latina, y el aumento del nivel de vida



de las personas en la región también es muy obvio.” También dijo que en China se han abierto apx. 60 Institutos de Pensamiento sobre América Latina y el Caribe, esto ha ocurrido durante los últimos cinco años.

Esto confirma que China se interesa cada vez más por las relaciones de ALC, es positivo y confiamos que en el futuro tengamos unas relaciones equilibradas con intereses ganadores para las dos partes. No podemos salir de la dependencia de Estados Unidos para entrar a la de China, sabemos que la potencia asiática se cuida de los excesos que puedan sugerir críticas sutiles en contra de la influencia que cada día suma China en la región.

Conclusiones

Estados Unidos cada día pierde influencia sobre ALC, excepción de México; la presión ejercida desde Washington atajando las relaciones entre ALC y China no es apropiado, simplemente Estados Unidos disminuye su estatura política y económica en la región.

Por ejemplo el USMCA, Acuerdo Comercial 2018 entre Estados Unidos, México y Canadá, aún por ser ratificado, como dice Dussel Peters (2019), “ incluye un capítulo contra China” (capítulo 3210) que practicamente prohíbe los acuerdos de libre comercio con China (como una economía de no mercado)

También es real la apremiante necesidad de infraestructura en la región, razón por la cual China se está volviendo indispensable en ALC, cerrar la brecha en este tema para ALC es de largo plazo.

Las inversiones de China en diferentes desarrollos en ALC datan desde hace más de una década, pero hoy la puesta en marcha de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en la región, aumentará las inversiones chinas y el know how en las infraestructuras, la tecnología y las industrias extractivas.



Dicho de otra manera Estados Unidos obstruye las posibilidades del desarrollo de ALC, mientras China extiende una red de conectividad mundial y contribuye con la Franja y la Ruta a acelerar el crecimiento de la región.

ALC debe negociar buenos acuerdos con China y seguir participando de la Franja y la Ruta para ampliar las infraestructuras y ser competitivos. Eso no menoscaba en que ALC siga siendo democrática, respete los derechos humanos y ambientales, China es pragmática a la hora de hacer negocios, tiene mas de cuarenta años demostrando que una cosa es su modelo autocrático y otra la manera de ver y planificar la economía.

ALC no debe temer en hacer negocios con una potencia socialista, los principios democráticos de ALC seguirán en pié, por otra parte, China no desea exportar su modelo político, fiel a uno de los principios básicos de su política exterior que es la no injerencia en los asuntos de otros países.

Es importante para ALC aprender a negociar con China y a China estudiar mejor a los diferente países de ALC para llegar a acuerdos transparentes y realizables, puede ser entre el gobierno, empresa privada y academia, así es posible canalizar y ofrecer capacitación a las partes interesadas en extender proyectos en ALC, y llegar a conclusiones reales para la comprensión de las culturas en la toma de decisiones.

Para China la Franja y la Ruta, no solo en ALC sino a nivel mundial es también una oportunidad para la constante y necesarias fuentes de materias primas y la agroalimentación indispensable para su bienestar. Otro tema muy importante la deslocalización de sus plantas industriales a países en vías de desarrollo.

Entonces China obtiene lo que necesita y ALC se industrializa al cubrir la brecha en infraestructuras, es ahí donde las lecciones sobre negociaciones con China son indispensables para el win-win de la Franja y la Ruta.

El riezgo político y financiero por parte de China es alto, ya que los países de ALC son democracias con debilidades estructurales, políticas, económicas y sociales en diferentes



grados dependiendo del país. Sin embargo tanto ALC como China siguen priorizando sus relaciones en todo nivel.

Para los negocios de la Franja y la Ruta, ALC se ha convertido para China, en una región potencial, debido a la escasez de infraestructura en la región, y la Iniciativa para ALC en una fuente atractiva para superar el subdesarrollo.

Les proponemos a los países de ALC que es importante estudiar los compromisos de los MoU en todos los aspectos, porque en la Franja y la Ruta no todo es cooperación, son préstamos convenientes pero a precios de mercado. Sencillamente es evitar el endeudamiento impagable, revisar las condiciones políticas, financieras, ambientales, sociales para que las infraestructuras tengan impacto en la región para el desarrollo de un futuro sustentable.

Seguimos con la perspectiva de la Franja y la Ruta en los países de ALC que firmaron los MoU, nos interesa saber sobre sus actividades en el tema y sobre lo que esperan desarrollar con la Iniciativa, cuales son sus planes y proyectos. Tendremos abierto este estudio para que nos hagan llegar los avances de las infraestructuras u otros proyectos que desarrollen en el marco de la Franja y la Ruta.

De esta forma dar a conocer a toda la región los avances de las infraestructuras y todo lo relacionado con la Franja y la Ruta en ALC, para tener modelos y experiencias concretas de todos los países de ALC involucrados, para que les sirva de soporte en las negociaciones y concreción de proyectos ganadores.

China es el actor que hoy simboliza la globalización, el libre comercio y la integración económica global, propósitos a los que se unieron en 2001 para llegar a ser la segunda potencia económica mundial, fiel a esos principios seguirá expandiendo su influencia a través de la Franja y la Ruta y la innovación.



BIBLIOGRAFIA

Anguiano Roch, Eugenio (2015). La era de Xi Jinping :retorno del autoritarismo personal? Cuadernos de Trabajo Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Economía Centro de Estudios China-México, Número 5, p13.

Araya, Ignacio (2019). *Informe CELAC-CHINA: Avances hacia el 2021: ciudades y provincias en la política exterior de China con América Latina*. City Diplomacy, No.3.

Baiyi, Wu (Ed.) (2018). *Articulación de estrategias de desarrollo entre China y América Latina desde la perspectiva de la globalización y la franja y la ruta*. En: Pensamiento social chino sobre América Latina. CLACSO. pp. 181-216.

Baiyi, Wu (Ed.) (2018). *Pensamiento Social Chino sobre América Latina*. Buenos Aires, CLACSO. Recuperado en el 2018. Disponible en: URL: <https://www.jstor.org/stable/j.ctvnp0jw3.11>

Bernal, Richard (2013). *China's Risisng Investment Profile in the Caribbean*. The Dialogue, 23 de octubre.

Bonilla, Adrian; Milet, Paz (Eds.) (2015). *China en América Latina y el Caribe: escenarios estratégicos subregionales*. San Jose, FLACSO, CAF. Recuperado en: oct. 2019. Disponible en: "http://biblioteca.clacso.edu.ar/Costa_Rica/flacso-cr/20170706043211/pdf_1272.pdf"

The Carter Center (2019). Challenges.

The CIIS Blue Book on International Situation and China's Foreign Affairs (2019). Beijing, Institute of International Studies. pp. 142 y 581-598.

Cumbre de Caixin (2019). *La guerra comercial está perjudicando a Estados Unidos*. Boletín . Recuperado el 30 de septiembre de 2019. Disponible en:



<https://www.caixinglobal.com/2019-09-30/china-vows-to-continue-opening-financial-markets-after-us-delisting-fears-101467930.html>

Davydow, Vladimir (2018). *Brics como síntoma y como posibilidad alternativa*. Buenos Aires, CLACSO.

Delgado Muñoz, Ricardo; Martínez Cortés, José Ignacio (2017). *El contexto actual de China ante los escenarios de 2030*. Cuadernos del CECHIMEX No.2.

Dieter Ernst, (2015). *Global Production Networks, The case of China*, Cátedra Extraordinaria México-China, Universidad Nacional Autónoma de México, p141-150

Dong, Jingshen (2015). *China y el Caribe: acercamientos, desconfianzas y desafíos*. Nueva Sociedad No. 259, sep-oc.

Dussel Peters, Enrique (Ed.)(2019). *China's foreign direct investment in Latin America and the Caribbean, Conditions and China's Recent Engagement in Latin America and Caribbean: Current Conditions and Challenge*. Mexico, Universidad Autónoma.

Ellis, R. Evan (2018). *Hacia una asociación estratégica: Las inversiones de China en América Latina*. Rev. REDCAEM, No.3, mz.

Haibin, Niu (2018). *La mejora de la cooperación general con América Latina y el Caribe*. Buenos Aires, CLACSO.

Hogenboon, Barbara (2009). *Latin America and de Rise of China: Possibilities and Obstacles for Development*. Chapter 7,

La inversión extranjera directa. Recuperado 2019. Disponible. www.china-ofdi.org

Jaishankan, Dhruva (2019). *The hindu Belt and Road*. Recuperado el 8 de mayo. Disponible en: <https://www.thehindu.com/opinion/op-ed/belt-and-road-20/article27060135.ece>



Jingsheng, Dong (2015). *China y El Caribe: Acercamientos, Desconfianzas y Desafíos*. Nueva Sociedad No. 259, sep. – oct.

Khanna, Parag (2008). *El segundo mundo: imperios e influencia en el nuevo orden mundial*. Ed. Paidós.

Myers, Margaret; Ray, Rebecca (2019). *China in Latin America: major impacts and avenues for constructive engagement: a U.S. Perspective*. Atlanta, Carter Center.

Navarrete, Jorge Eduardo (2013). *Realineamientos en el Pacífico: conferencia*. Bogotá, Universidad Nacional de Colombia.

Otero-Iglesias, Miguel (2018). *Renminbi internationalisation: stuck in mid-river – for now*. Bruselas, Fundación Real Instituto Elcano.

People 's Daily Online. No.2 , 2019.

Salazar, José Manuel; Dussel, Enrique; Armony, Ariel (Eds) (2018). *Efectos de China en la cantidad y calidad del empleo en América Latina: México, Perú, Chile y Brasil*. Lima, OIT, 2018.

Shixue, Yiang, Mallimaci, Fortunato (comp.) (2018). *La Franja y la Ruta, Iniciativa de Cooperación con América Latina y el Caribe*. Buenos Aires, Ed. UNTDF.

Xiangang, Guo (2015). *La Franja y la Ruta" es el camino hacia el desarrollo pacífico del ascenso de china*. Centro de Investigación de la Franja y la Ruta. Recuperado en oct. 2019. Disponible en: http://www.ciis.org.cn/chinese/2015-07/20/content_8084348.htm

Xiaodai, Xin (2018). *El acoplamiento de las estrategias de desarrollo económico entre china y américa latina y el Caribe*. Buenos Aires , CLACSO. Recuperado en 2018. Disponible en: <https://www.jstor.org/stable/j.ctvnp0jw3.11>

Yao, Julio (2019). *China- panamá: lo espeso del chocolate*. La Estrella de Panamá. No.16, sep. 2019. Recuperado en julio de 2019. Disponible en: <https://www.laestrella.com.pa/opinion/columnistas/190916/china-panama-espeso-chocolate>.

Yiwi, Want (2018). *América Latina y la franja y la ruta*. Recuperado en el 2019. Disponible en: http://www.chinatoday.mx/2018/gcpl/201903/t20190304_800159176.html



HASTA AQUÍ ESTA REVISADO Y ORDENADO ALFABÉTICAMENTE

Rios Xulio, 2018, La Iniciativa de la Franja y la Ruta: reservas y entusiasmos sino-europeos

<http://politica-china.org/areas/politica-exterior/la-iniciativa-de-la-franja-y-la-ruta-reservas-y-entusiasmos-sino-europeos>

Iniciativa de la Franja y la Ruta logra una mayor integración financiera

http://spanish.xinhuanet.com/2019-04/22/c_137998996.htm

CEPAL destaca la relevancia y oportunidad de estrechar los vínculos entre China y América Latina y el Caribe: <https://www.cepal.org/es/comunicados/cepal-destaca-la-relevancia-oportunidad-estrechar-vinculos-china-america-latina-caribe>

Libro Blanco sobre la Posición de China sobre las negociaciones económicas y comerciales chino-estadounidenses, Oficina de Información del Consejo de Estado, junio de 2019

Samuel Ortiz Velásquez, Inversión Extranjera Directa de China en América Latina y el Caribe, aspectos metodológicos y tendencias durante 2001-2016

Weijian Shan, The Winnable Trade War, Everyone Loses in U.S. - Chinese Clash- both Specilly Americans, Foreign Affairs, November- December 2019

Jiang Shixue, Reflexiones sobre el camino de construir una comunidad de destino entre China y América Latina, Estudios Internacionales 2018, Universidad de Shanghai, Centro de Estudios Latinoamericanos.

Peter Beinart , Obama's Idealists, American Power in Theory and Practice, Foreign Affairs, November –December 2019

Wind-领先的金融数据和分析工具服务商 www.wind.com.cn

<https://www.caixinglobal.com/>

<https://www.merics.org>



<https://www.merics.org/en/blog/size-matters-alibaba-shapes-chinas-first-court-internet>

<https://www.guyanatimesinternational.com/major-ict-upgrades-for-guyana/>

<https://www.lowyinstitute.org/the-interpretor/china-s-growing-latin-america-ties-also-matter-australia>

China se globaliza con bancos de desarrollo: Rohini Kamal y Kevin P. Gallagher, Universidad de Boston

<https://www.aljazeera.com/news/2019/04/benefit-china-belt-road-initiative-190427131051786.html>

<https://elperuano.pe/noticia-construiran-puerto-chancay-inversion-3000-millones-dolares-75033.aspx>

Huang Zhen, Global Times, DCEP anticipated to set a new global standard for genuine digital currencies, 31-10-2019 <http://www.globaltimes.cn/content/1168639.shtml>

Xiangang, Guo (2015). *La Franja y la Ruta" es el camino hacia el desarrollo pacífico del ascenso de china*. Centro de Investigación de la Franja y la Ruta. Recuperado en oct. 2019. Disponible en: http://www.ciis.org.cn/chinese/2015-07/20/content_8084348.htm

Documento sobre la Política de China hacia América Latina y el Caribe, 24 de noviembre de 2016, Gobierno de la República Popular China, Cuadernos de Trabajo del CECHIMEX, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Economía, Centro de Estudios China-México, No. 1, 2017

Nolan Peter, State Market and Infrastructure: The new silk road, Cuadernos de Trabajo CECHIMEX, <http://www.economia.unam.mx/cechimex/cuadernostrabajo.html>

Guoqiang Long, One Belt, One Road: A new vision for open, inclusive regional cooperation, CUDERNOS DE TRABAJO CECHIMEX,



The Caribbean Council, <https://www.caribbean-council.org/research-analysis/>

La nueva relación comercial de América Latina y el Caribe con China, ¿ integración o desintegración regional? Dussel Peters, Enrique, coordinador, Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China, 2016

[https://redalcchina.org/v21/images/docs/2016 La nueva relacion comercial ALC China.pdf](https://redalcchina.org/v21/images/docs/2016_La_nueva_relacion_comercial_ALC_China.pdf)

Martínez Cortes, José Ignacio, Coordinador, América Latina y el Caribe- China, Relaciones Políticas e Internacionales, 2015, Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China.

Dussel Peters, Enrique, Coordinador, América Latina y el Caribe y China, Economía, Comercio e Inversión, 2015, Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China.

“Apertura y cooperación para un futuro compartido”, Discurso de Xi Jinping, Presidente de China, en la ceremonia de apertura de la Segunda Exposición Internacional de Importación de China, Shanghái, 5 de noviembre de 2019

<http://infobrics.org/>

Las cifras de la Franja y la Ruta 2013-2018

<http://www.brfmc2019.cn/en/>

Instituto de América Latina

<http://ilas.cass.cn/ens/>

Centro de Estudios China-Mexico: CECHIMEX

<http://www.economia.unam.mx/cechimex/index.php/es/>

<https://www.bcn.cl/observatorio/asiapacifico/noticias/cable-transoceanico-fibra-optica-chile-china>