



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

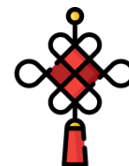
## 11.2 Cruz Prada David Alejandro

### Cooperación entre China y América Latina en Infraestructura: Discursos, modalidades y conflictos socioambientales

Periodo de estancia:

02 de septiembre – 02 de diciembre

2019





## Cooperación entre China y América Latina en Infraestructura: Discursos, modalidades y conflictos socioambientales

David Alejandro Cruz Prda

### Introducción

Uno de los hechos más estudiados de la historia reciente de América Latina y el Caribe (ALC) ha sido el rápido fortalecimiento de sus relaciones con China en el siglo XXI, el énfasis en el comercio de materias primas y la reprimarización de las economías. Como ya se ha señalado en diferentes análisis, inicialmente las inversiones chinas estuvieron dirigidas a actividades extractivas asociadas a la alta demanda china de alimentos, energía y minerales, provocados por su acelerado crecimiento económico e industrialización (Svampa & Slipak, 2015). En ese contexto la estrategia China ha sido diversa en el establecimiento de numerosos acuerdos de cooperación y asociaciones estratégicas con los diferentes países de la región. En los casos de Chile, Costa Rica y Perú se negociaron Tratados de Libre Comercio, mientras en países como Venezuela se estableció una cooperación energética donde el petróleo ha sido el *elemento* central (Piña, 2019).

Sin embargo, algunas investigaciones recientes señalan que durante los últimos cinco años las inversiones se han diversificado a otros sectores como la manufactura y servicios. Durante 2000-2018, la cantidad lujos de inversión extranjera directa se concentraron en materias primas (60.02%); manufacturas (8,62%); y servicios y mercado interno (30.76%). Para 2018, las materias primas representaron el 53.39% (Dussel, 2019). Pese a la reducción, las materias primas siguen siendo el principal sector de inversión.

Además de esta diversificación en las inversiones directas, la infraestructura ha sido otro sector cobrado relevancia en la relación China – ALC. Durante los últimos años ha habido una creciente participación de empresas chinas en proyectos de la infraestructura, especialmente en la construcción de infraestructura energética, tales como centrales hidroeléctricas, e infraestructura de transporte y logística que incluye carreteras, ferrocarriles y puertos.



La cooperación en este sector es clave para el posicionamiento de China y sus empresas en la región, para la participación de financiamiento chino y el establecimiento de alianzas con instituciones financieras multilaterales, la promoción de modelos de desarrollo de proyectos como las Asociaciones Público Privadas y la consolidación de la Iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda en la región. De igual forma, muchos de los proyectos, en particular de transporte, son estratégicos para el comercio y circulación de materias y productos, por tanto el análisis del sector no puede desligarse del interés del país asiático en materias primas de sectores como la minería, hidrocarburos y la agricultura.

Por lo anterior, el objetivo de este texto es analizar desde varios niveles estas modalidades de participación china en la construcción de infraestructura en la región. En primer lugar, a nivel discursivo, se analiza cómo la participación china en infraestructura es posible a partir de lo que Lu Siheng (2019) llama la “complementariedad de intereses”, que posibilita que los intereses de China converjan con la agenda de desarrollo promovida por actores multilaterales y Bancos de Desarrollo. Se parte de mostrar las motivaciones para fortalecer la cooperación en el rubro de infraestructura y se cuestiona los alcances de la cooperación “gana-gana”, especialmente por la reproducción de un modelo de desarrollo de proyectos vertical que implica una forma de intervención en los territorios que genera conflictos socioambientales. Además, los proyectos generan tensiones y disputas especialmente con las comunidades locales, pueblos indígenas y organizaciones de la sociedad civil quienes promueven otras formas de entender el territorio.

La segunda parte del texto profundiza en las modalidades específicas como China y ALC están cooperando en infraestructura:

1. La participación de empresas chinas que han sido adjudicatarias de contratos de construcción y concesión de infraestructura de transporte, energía y logística. Muchos de estos proyectos vienen respaldados por acuerdos bilaterales o memorandos de entendimiento firmados previamente;
2. Financiamiento chino a los proyectos, principalmente del Banco de Desarrollo de China y el Banco de Exportaciones e Importaciones de China
3. Nuevos canales de financiamiento como los son los Fondos de Inversión, que nacen a través de alianzas del gobierno chino con organismos Multilaterales como la CELAC o



Bancos de Desarrollo como el BID, la CAF, el Banco Mundial, o bancos nacionales como el BNDES de Brasil.

4. El apoyo a esquemas de Alianzas Público-Privadas (APP) para el desarrollo de infraestructura, especialmente en países como Brasil y Colombia.
5. La inserción de América Latina y el Caribe en la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda merece una mención especial, al ser la gran apuesta de China en el Siglo XXI en materia de conectividad y desarrollo de infraestructura marítima y terrestre a nivel mundial.

Tras describir estas modalidades, la tercera parte del texto discute sobre ¿Cuáles son los riesgos ambientales y sociales de estos proyectos y qué políticas o normativas se aplican o deberían aplicarse? Partimos de identificar algunos proyectos y casos que ya han tenido impactos o que representan riesgos concretos en diferentes países de ALC.

Una parte de las investigaciones académicas sobre el desempeño ambiental y en derechos humanos en el marco de desarrollo de proyectos con participación china, señalan que los impactos sociales y ambientales de las actividades de empresas chinas no son necesariamente las que tienen el peor desempeño comparadas con empresas locales o internacionales de otros países (Ray, Gallagher, Lopez, & Sanborn, 2015) (Gallagher & Irwin, 2013) y que en todo caso estos impactos ocurren dentro de los marcos normativos y regulaciones de los propios países. También señalan que “la mayoría de las pruebas en este sentido son anecdóticas y se concentran en los impactos negativos de algunas empresas chinas” (Jenkins, 2016)

Aquí se argumenta que las empresas chinas operan en contextos de alta complejidad social como la Amazonía y en sectores donde tradicionalmente se ha presentado conflictos socioambientales donde las lógicas han tendido a favorecer a los capitales y el interés financiero, por encima de los derechos de los pueblos indígenas y el ambiente; Si bien se reconoce los avances del gobierno chino en promover lineamientos sociales y ambientales para sus banco y empresas, estos no se están aplicando y se están quedando en el papel.

Por último, el documento finaliza exponiendo la necesidad de que China establezca un marco jurídico sobre las actuaciones extraterritoriales de sus empresas. Se ha reclamado que China no es únicamente responsable de los impactos de sus proyectos, pero ha resultado en un beneficiario de esta situación: “Cuando un Estado permite la constitución de empresas en su sistema legal, pero no establece garantías frente a las actividades de éstas en el extranjero, podría beneficiarse de la externalización de las violaciones de derechos humanos en otros territorios” (Cerqueira &



Montgomery , 2018). Por ello, se insta a que China fortalezca sus normativas, aplique los existentes, se mejoren y se amplíen, específicamente los principios extraterritoriales son uno de ellos.

### **Parte 1. El papel de la infraestructura en el *desarrollo* y la brecha de financiamiento en América Latina y el Caribe**

Los análisis de los principales Bancos de Desarrollo de la región señalan que los bajos niveles de inversión han creado una considerable brecha de infraestructura en ALC. Los mismos estudios han sugerido que, para acabar con dicha brecha, ALC necesita invertir alrededor del 5% del PIB por un período de tiempo prolongado. En ese orden de ideas los diagnósticos y soluciones se dan principalmente en términos de financiamiento. Existe un consenso generalizado de que para lograr esos niveles de inversión en América Latina es imprescindible la participación tanto del sector público como del privado: “Movilizar los recursos necesarios para cerrar esta brecha va a requerir de un marco regulatorio que favorezca una mayor inversión del sector privado, para lo cual será importante que los gobiernos fortalezcan los marcos de rendición de cuentas.”<sup>1</sup>

También se ha dicho que es necesario movilizar nuevas fuentes de financiamiento de países como China, quien ha manifestado su interés en ayudar a la región en cerrar esta brecha, en tanto representa una oportunidad para fortalecer sus relaciones bilaterales con países con los que ya tienen altos niveles de comercio y también representa una oportunidad para los intereses financieros de los bancos y empresas chinas que buscan expandir sus actividades en el extranjero (Mueller , Li, Xiang, Sheng, & Tianyi, 2016).

Antes de pasar al análisis específico del rol chino en el cierre de esta “brecha”, de cómo lo está haciendo y con el fin de entender las limitaciones de la cooperación, es necesario mencionar los problemas de este discurso sobre desarrollo de infraestructura como elemento vital para la superación de la pobreza y generador de *desarrollo*. Como veremos, el problema de la presencia china y su impulso a este tipo de infraestructura, parte de un problema mucho más amplio y

---

<sup>1</sup> <https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2019/05/21/grupo-banco-mundial-exhorta-a-america-latina-y-el-caribe-mejorar-rendicion-de-cuentas-para-promover-la-inversion-privada-en-desarrollo>



profundo sobre qué se entiende por infraestructura en la región, qué tipo de infraestructura se construye y al servicio de quién se dispone.

En primer lugar, la infraestructura debe entenderse como parte de un conjunto de espacios interconectados y ordenados por la producción capitalista que favorecen el proceso productivo. A dicho espacio pertenecen fábricas, fuentes de abastecimiento de insumos y materias primas, zonas de transporte y logística, espacios de vivienda, zonas de servicios sociales, etc. (León, 2017). En ese sentido, la infraestructura que se promueve tiene como fin principal la “racionalización en el uso del espacio y recursos” que sirve para abaratar los costos de producción y de transporte, y facilitar el acceso a los mercados.

Bajo esta concepción, actualmente, prima un modelo de gestión de la infraestructura que privilegia la conexión internacional de los mercados sobre la integración nacional de diversos espacios. La infraestructura está asociada a procesos dinámicos como los cambios tecnológicos, la necesidad de acceder a nuevos mercados, de incorporar nuevas opciones de transporte y buscar nuevas fuentes de abastecimiento de recursos. Tanto los proyectos de orden regional como los nacionales tienen por objetivo principal la conexión de los principales nodos de producción y consumo: “Este punto es clave en la medida que se convierte en la principal crítica a los proyectos en infraestructura como tales, pues lo que se pretende es una articulación espacial vertical tipo “túnel” entre los centros de producción de materias primas (por ejemplo, petróleo) y los centros de consumo y transformación a nivel mundial, por medio de la construcción de oleoductos y puertos que, operados por empresas privadas, impiden un desarrollo nacional autónomo” (Sanchez, 2008).

De esta manera, la construcción de obras de infraestructura es un fenómeno complejo que está en la intersección entre crecimiento económico, desarrollo, soberanía y territorio, y genera una tensión diferentes actores y sus concepciones sobre el medio ambiente, el paisaje y el uso de recursos (Romero, 2014). En términos geográficos, se genera un discurso particular que privilegia las dinámicas globales de producción, distribución y consumo (Sanchez, 2008) y que termina por configurar espacios socio-productivos dependientes del mercado internacional, con una mirada



productivista y eficientista del territorio, eliminando formas locales de concebir el territorio. (Voces de Alerta, 2011)

Lo anterior se evidencia, por ejemplo, en obras de infraestructura con participación china como es el caso del proyecto Hidrovía Amazónica en Perú, que hace parte de la cartera de proyectos de integración regional del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento - COSIPLAN, y tiene como objetivo el acondicionamiento de la navegación en cuatro grandes ríos de la Amazonía peruana para mejorar el comercio con Brasil a partir de futuras exportaciones de fosfatos así como el tránsito de soya con destino al mercado asiático. El proyecto representa un riesgo para algunos pueblos indígenas y genera impactos negativos en el ambiente. Además, se ha denunciado que es un proyecto sobredimensionado sobre sus beneficios económicos (DAR, 2018).

Un factor común, también asociado al estilo actual de las infraestructuras, es la gran escala de los proyectos. Son proyectos a gran escala en términos de inversión de capitales, por el carácter de los actores involucrados (como es el caso de China), la concentración económica que generan (corporaciones transnacionales, bancos de financiamiento), la especialización productiva, así como también por los impactos y riesgos que dichos proyectos presentan en términos sociales, económicos y ambientales (Svampa, 2012).

Respecto a los actores involucrados, una dimensión que caracteriza a los conflictos socioambientales es la relación de diversos procesos y el involucramiento de un entramado complejo de actores sociales, económicos y políticos, locales, regionales, estatales y globales. La dinámica entre “lo global” y “lo local” se presenta como un proceso en el que se concretan alianzas entre Empresas Transnacionales y Estados (en sus diferentes niveles), que promueven un determinado modelo de desarrollo y, por otro lado, resistencias de las comunidades locales que cuestionan desde el desarrollo de proyectos específicos hasta el modelo de desarrollo mismo y reclaman su derecho a decidir en función de otras valoraciones (Svampa, 2012).

En este marco de los conflictos socioambientales, es necesario analizar la participación china en infraestructura, como un actor global que genera alianzas con diferentes actores en la región,

principalmente los Estados, Bancos de Desarrollo y organismos multilaterales. Se articulan alrededor del desarrollo de infraestructura y amparado bajo el discurso de cooperación de beneficio mutuo o tipo “gana-gana”.

### **El modelo de cooperación y el interés chino en infraestructura**

Niu (2018) señala algunas razones por las cuales la infraestructura es una prioridad en la agenda política y económica de China en América Latina. Primero, China ha priorizado la construcción de infraestructura en su estrategia de crecimiento económico interno, por tanto siempre la ha considerado una de las formas primordiales para generar desarrollo. Como lo mencionamos en el apartado anterior, esta idea de desarrollo se alinea perfectamente con la agenda internacional promovida por Bancos de Desarrollo (Banco Mundial o el BID), el G20 o el Fondo Monetario Internacional.

En segundo lugar, China ha manifestado querer apoyar a la región para cerrar la brecha de infraestructura, principalmente aportando el capital financiero necesario y la participación de sus empresas en los proyectos; tercero, apoyar la construcción de infraestructura en la región también hace parte de su interés de expandirse a través de estrategias como la Iniciativa One Belt One Road (OBOR) o la Nueva Ruta de la Seda, que plantea conectar a China con el resto del mundo principalmente mediante proyectos de infraestructura marítima y terrestre, ubicados en diferentes países del mundo, incluida Latinoamérica. Por esta razón, cada vez hay más motivaciones económicas para que China invierta en infraestructura de América Latina y China tiene ventajas de experiencia, capital y capacidad industrial en el sector de infraestructura (Niu, 2018).

En resumen, la agenda de cooperación en infraestructura se construye sobre la “complementariedad de los intereses” de ambas partes: “Por un lado, China desea profundizar diversas cooperaciones en el mercado internacional, mediante sus ventajas de capacidad y experiencia en la construcción de infraestructura; mientras que los países latinoamericanos presentan deficiencias en este rubro desde hace mucho tiempo” (Siheng, 2019).





En ese sentido, Lu Siheng (2019) señala que China quiere avanzar en construir mecanismos multilaterales para aplicar diferentes canales de financiamiento a la infraestructura de economías emergentes y contribuir a superar el “cuello de botella” generado por la falta de fondos. Para promover dicha cooperación financiera, en los últimos años, especialmente desde el 2013, además de los acuerdos bilaterales y los tratados comerciales que China estableció con diferentes gobiernos de América Latina, el país asiático puso en marcha una estrategia de relacionamiento a nivel regional que consistió en establecer relaciones de cooperación con organismos y plataformas regionales de integración, bajo el discurso de buscar el desarrollo conjunto de ambas partes y una cooperación tipo “gana-gana”. Así está establecido en el Libro Blanco o Documento sobre la Política de China Hacia América Latina y el Caribe, cuya última versión fue publicada en 2016:

*El desarrollo de China no puede apartarse del progreso conjunto de los numerosos países en vías de desarrollo, incluidos los latinoamericanos y caribeños. A partir del 2013, los dirigentes chinos han planteado una serie de iniciativas y medidas de importancia con miras a robustecer las relaciones y la cooperación en diversas áreas entre China y América Latina y el Caribe (ALC) (Ministerio de Relaciones Exteriores de China, 2016)*

El sector de infraestructura es una de las áreas prioritarias en el Marco de cooperación “1+3+6” que se interpreta así: “1” quiere decir un solo Plan de China para toda la Región; “3” se refiere a los tres motores de la cooperación regional: comercio, inversiones y cooperación financiera; “6” son las seis áreas que la China desea priorizar en las relaciones con la región: energía y recursos naturales; desarrollo de la infraestructura, agricultura, industria, innovación científica y tecnológica y tecnologías de la información.

Dentro del Plan de Cooperación de los Estados Latinoamericanos y Caribeños-China (2015-2019), específicamente sobre infraestructura, plantea fomentar la cooperación e incentivar a empresas chinas y de los países de la CELAC a participar en los proyectos prioritarios de integración y conectividad e inter-comunicación entre China y los Estados miembros de la CELAC. Además plantea la necesidad de estimular la promoción y facilitación de la inversión, a través del establecimiento de alianzas y de asociaciones con instituciones financieras para el



desarrollo en la región y participando en proyectos bajo la modalidad de Asociaciones Público Privadas. Esto, se verá en detalle en la siguiente sección.

A nivel discursivo, es importante mencionar que la cooperación china está caracterizado por proponer una experiencia diferencia a la de los países del *norte* y proclama que su política exterior está regida por los principios de la coexistencia pacífica; aboga por la cooperación Sur Sur, el fortalecimiento del multilateralismo, la democratización de las relaciones internacionales y la implementación de un enfoque del desarrollo centrado en la igualdad y los beneficios mutuos para todas las naciones (Mora, 2018).

Sin embargo, los conflictos socioambientales y las resistencias sociales de las organizaciones y pueblos locales exponen las contradicciones existentes entre las prácticas y el discurso de China. Las resistencias sociales exponen claramente que las nociones de horizontalidad, beneficios mutuos y preocupaciones comunes de los países en desarrollo y la relación con China, contrastan fuertemente con las relaciones de poder que atraviesan los proyectos (Mora, 2018). El uso de este discurso de beneficio mutuo en la cooperación y demás conceptos empleados por la diplomacia China le permiten invisibilizar los intereses materiales que guían sus actividades y a la vez obtener legitimidad (Mora, 2018).

Además del posicionamiento estratégico a partir de la infraestructura, el objetivo de China al invertir fuera de sus fronteras también consiste en controlar la cadena de aprovisionamiento de mercancías. Como señala Trápaga (2017), la forma en que lo lleva a cabo es mediante tres instrumentos: la inversión directa en distintos países para la producción, el transporte y si es necesario la construcción de infraestructura para la exportación a China del producto, que incluye líneas férreas, carreteras, puertos, etcétera; el acaparamiento de tierras; y a través de la “diplomacia blanda” de los gobiernos de ALC, que significa invertir en lo que a los intereses chinos conviene a cambio de trato preferencial en los países de los que necesita obtener algo (Trápaga, 2017).

En resumen, China tiene una estrategia de control de la logística y la infraestructura de algunos productos como la soja. Algunos casos que ejemplifican esto es el préstamos del China Development Bank y el Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) por 2.100 millones de dólares a Belgrano Cargas y Logística para la restauración y el mejoramiento de la red

ferroviaria de la Argentina. También lo es el proyecto del Tren Transoceánico que busca conectar el océano Atlántico en el Brasil con el océano Pacífico en el Perú, posiblemente pasando por el Estado Plurinacional de Bolivia, cuyo objetivo es conectar los puertos del Perú orientados al Pacífico con la frontera de la soja de Brasil (da Rocha & Bielschowsky, 2018).

Si bien el análisis de las implicaciones y contradicciones discursivas podría extenderse en una investigación aparte, aquí nos centramos en destacar cómo el discurso de China encuentra una complementariedad de sus intereses en el modelo de desarrollo de infraestructura que se promueve a la región. Dicho discurso, está marcado por conceptos como el beneficio mutuo, la cooperación gana-gana y el desarrollo de ambas partes, sin embargo, y como se observará más adelante, los conflictos y resistencias sociales a los proyectos exponen las contradicciones de este discurso. Habiendo hecho estos rápidos apuntes, en la siguiente sección se detalla como en la práctica China y ALC ha establecido relaciones de cooperación en materia de infraestructura y las principales modalidades de participación de sus bancos y empresas.

## **Parte 2. Modalidades de inversión y participación de China en el desarrollo de infraestructura en América Latina y el Caribe**

### *a. Contratos de construcción de infraestructura de transporte, logística y energía en ALC por parte de empresas chinas*

Además de la inversión extranjera, de las fusiones y adquisiciones de empresas, los contratos de construcción adjudicados a empresas chinas están teniendo una importancia creciente. La CEPAL (2018) señala que entre 2011 y 2016, diversas empresas de China fueron adjudicatarias de contratos de construcción por cerca de 40.000 millones de dólares en la región. Los contratos realizados se concentraron en los sectores de energía (un 66% del monto total de contratos entre 2011 y 2016) y transporte (16%). La mayoría (40%) correspondió a grandes proyectos hidroeléctricos.

Además de los datos de la CEPAL, no existe una única base de datos o fuente de información que dé cuenta de la totalidad de proyectos con participación de empresas Chinas. Sin embargo existen algunas investigaciones y esfuerzos que arrojan algunas luces sobre la cantidad de



proyectos, las empresas y los países donde se encuentran. En la investigación de Dussel y Armony (2018) se identifican 69 proyectos de infraestructura efectivamente realizados, es decir construidos, por China en ALC durante el periodo de 2000-2017, concentrados especialmente en Argentina, Bolivia, Brasil, Ecuador, Trinidad y Tobago, y Venezuela. Es importante señalar que bajo el rubro de infraestructura, los autores recogen proyectos de vivienda social, construcción de carreteras, puertos, hidroeléctricas, líneas de transmisión o modernización de plantas y aeropuertos.

Sobre las empresas que participan en los proyectos, se destaca que todas son empresas públicas destacándose: Power Construction Corp/Sinohydro, China Communications Construction, CAMCE/ Sinomach, State Grid y CITIC. En cuanto al monto total gastado en la construcción de dichos proyectos, se estima que representaron un monto de 56.174 millones de dólares (Dussel & Armony, Efectos de China en la cantidad y calidad del empleo generado en América Latina (2000-2017), 2018).

Por otro lado, la investigación de Myers (2018) se concentra en señalar la participación de empresas chinas específicamente en proyectos de infraestructura de transporte. La investigación muestra que desde 2002, China ha expresado interés en desarrollar alrededor de 150 proyectos de infraestructura de transporte en América Latina y el Caribe, especialmente en Bolivia, Brasil y Jamaica. Sin embargo, de los proyectos anunciados hasta 2018 aproximadamente solo la mitad habían entrado en alguna fase de construcción, los demás han sido cancelados o continúan en estudio. Se destaca que si bien las empresas chinas han expresado un interés considerable en la construcción de carreteras, han tenido más éxito en la construcción y/o operación de proyectos portuarios, también en la adquisición de instalaciones portuarias (Myers, 2018).

De los países donde se concentran las inversiones, la investigación de Myers hace especial mención del caso de Bolivia como uno de los principales destinos de las empresas chinas, identificando que han llevado a cabo más de veinte proyectos de carreteras y puentes. A nivel de empresas Myers destaca que China Harbour Engineering Company es la empresa de infraestructura de transporte china más activa en América Latina.



Por último, desde la Asociación Ambiente y Sociedad, a través de la plataforma web Inversiones Chinas en América Latina<sup>2</sup>, se ha hecho un trabajo en rastrear y monitorear proyectos de inversión o con participación china (de empresas o con financiamiento) en diferentes sectores en América Latina, con énfasis en aquellos que han presentado algún tipo de problemática o que representan un riesgo en materia social y ambiental. Sobre infraestructura de transporte (Carreteras, puertos, operación de aeropuertos, entre otros) y proyectos en energía (Construcción de hidroeléctricas, plantas solares, eólicas o líneas de transmisión) se han identificado un total de 41 proyectos, de los cuales la mitad tienen algún tipo de problemática, conflicto o riesgo socioambiental.

Finalmente es importante señalar algunos aspectos centrales de los contratos de construcción con participación de empresas chinas. En muchos casos, este tipo de contratos de construcción corresponde a adjudicaciones estatales que se acompañan de financiamiento de bancos de China, previamente pactados a través de acuerdos y memorandos de cooperación. También, con frecuencia la ejecución de proyectos se da mediante la contratación “llave en mano” o EPC (Engineering, Procurement and Construction) como son conocidos en el comercio internacional, incluye el diseño (ingeniería básica y de detalle del proyecto), los suministros necesarios y la construcción (CEDLA, 2018).

Segundo, algunos proyectos de infraestructura nacen en el marco de otro tipo de proyectos. Por ejemplo, en 2015 en Colombia se firmó el Memorando de Desarrollo Conjunto de Proyectos Modelo firmado en mayo de 2015 entre el Ministerio de Transporte de Colombia, Departamento Nacional de Planeación (DNP) y Agencia Nacional de Infraestructura, con la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de China. Allí China expone su interés en desarrollar proyectos agrícolas en la zona de la Orinoquía y la Altillanura con una inversión aproximadamente de 3000 millones de dólares. El memorando plantea que las partes se comprometen, además del emprendimiento agrícola, al desarrollo de la infraestructura necesaria para acceder a la zona, en particular la carretera Puente Arimena y Puerto Carreño<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> <http://chinaenamericalatina.info/>

<sup>3</sup> Un listado detallado de los acuerdos y memorandos entre China y América Latina puede ser consultado en la Plataforma web <https://www.chinaenamericalatina.info/acuerdos-bilaterales/>

### *b. Financiamiento chino para la infraestructura*

En términos de financiamiento, la mayor parte de los préstamos internacionales de China son otorgados por el Banco de Desarrollo de China y del Banco de Exportaciones e Importaciones de China. Una primera dificultad en términos de acceso a la información, es que los bancos chinos no publican en forma regular cifras detalladas en relación a sus actividades crediticias y sus operaciones en el extranjero. Actualmente, China-Latin America Finance Database ha sido utilizada como la principal fuente de datos sobre financiamiento. Según esta fuente, los préstamos para infraestructura conforman una parte importante de los préstamos chinos para la región. Desde el 2004, se han realizado 29 operaciones en préstamos para infraestructura de transporte. Como se puede observar en el cuadro 2, el 40% de todos los compromisos de préstamo chinos desde 2005 hasta 2014 se dio en este sector. Venezuela y Argentina recibieron la porción más grande, por lejos, de esos préstamos.

**Infraestructure** 29 **\$25.9B**

Country	Amount
Argentina	\$13.5B
Venezuela	\$4.4B
Trinidad and Tobago	\$2.6B
Jamaica	\$1.9B
Bolivia	\$1.3B
Brazil	\$1.2B
Costa Rica	\$395M
Guyana	\$175M
Barbados	\$170M
Ecuador	\$149M
Cuba	\$120M
Bahamas	\$99M
Peru	\$50M

Fuente: (Gallagher & Myers, China-Latin America Finance Database, 2019)

Sobre las características de los préstamos chinos, la investigación de Gallagher, Irwin, & Kolesk, (2013) ha señalado que a pesar de que las condiciones de los préstamos parezcan ser menos rigurosas, algunos paquetes de financiamiento pueden llegar a ser más exigentes en comparación con los préstamos de instituciones financieras como el Banco Mundial. La investigación también



señala que los bancos chinos no buscan reformar a sus prestatarios con condicionamientos políticos del tipo occidental, pero si incluyen otras condiciones como lo es la compra de bienes chinos de construcción, petróleo, telecomunicaciones, satélites y equipo ferroviario.

Por otro lado, el Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario (2018), detalla cómo Bolivia se convirtió en los últimos años en uno de los principales países receptores de financiamiento de proyectos de infraestructura. La investigación señala que el destino de las líneas de crédito chino se concentra en 13 grandes proyectos ubicados en regiones estratégicas y de importancia en términos de riqueza de recursos. Esto se ha traducido en que las empresas estatales chinas se conviertan en las principales contratistas y los bancos chinos en las principales fuentes de financiamiento para el proyecto nacional de desarrollo.

Como problemáticas, se ha denunciado que el limitado acceso a la información oficial sobre el financiamiento. Se desconoce, por ejemplo, las condiciones que definen comisiones bancarias, de compromiso, plazo de los préstamos, periodo de gracia, intereses, formas de pago, entre otros aspectos, en parte por el establecimiento de cláusulas de confidencialidad en los convenios de préstamos. Por otro lado, sobre la resolución de controversias, el Estado boliviano se habría comprometido a resolver cualquier controversia con el EximBank-China en la Corte Internacional de Arbitraje Cámara de Comercio Internacional, sometiendo al Estado boliviano a una instancia encargada de proteger a las empresas de los diferentes países en sus operaciones comerciales internacionales, y no así a los Estados donde las empresas actúan (CEDLA, 2018).

*c. Alianzas con Bancos de Desarrollo y Fondos de inversión en infraestructura a nivel regional*

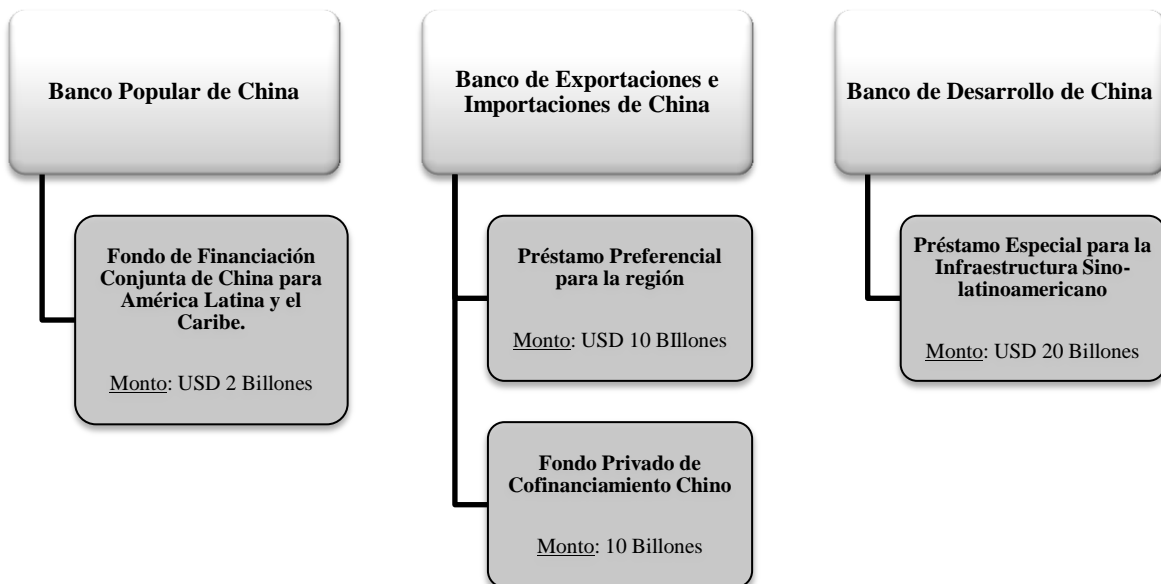
Otra fuente importante de financiamiento han sido los fondos de inversión para la infraestructura que han sido desarrollados gracias a los acuerdos establecidos en el Foro China-CELAC y los acuerdos entre bancos chinos con instituciones financieras multilaterales y de desarrollo de la región. En el caso del Foro China-CELAC, funciona el Foro de Cooperación en Infraestructura China-América Latina que tiene participación del Ministerio de Comercio de China y la Asociación Internacional de Contratistas de China. El organismo se enfoca en promover inversión hacia el transporte, carreteras, puertos, comunicación, energía, electricidad, y vivienda,

entre otros; y busca estimular la asociación entre empresas de ambas partes y mejorar la integración en infraestructura entre la región (Foro China-CELAC, 2016).

Desde 2014 China destinó un paquete de recursos de financiación dispuesto por su Gobierno para América Latina y el Caribe cuyo monto se fijó inicialmente en 35 mil millones de dólares pero ha ido aumentando al menos a 42 mil millones y está compuesto por 3 partes: a) Créditos Preferenciales para la región (USD 10 mil millones): b) Crédito Especial China y América Latina para la Infraestructura (USD 20 mil millones): y c) Fondo de Cooperación China-América Latina y el Caribe, que a su vez es está dividido en dos partes: Fondo de Financiación Conjunta de China para América Latina y el Caribe (USD 2 millones) y el Fondo Privado de Cofinanciamiento Chino (USD 10 mil millones).

El dinero de estos fondos y créditos, proviene de diferentes instituciones financieras chinas y en algunos casos cuenta con la participación de las principales instituciones multilaterales de América Latina, como es el caso del Fondo de Financiación Conjunta de China para América Latina y el Caribe que es administrado por el Banco Interamericano de Desarrollo. Estos montos constituyen un dinero independiente de los compromisos que los bancos o el gobierno chino tienen comprometidos con los gobiernos de forma bilateral.

### Fondos y créditos de financiamiento para infraestructura China-CELAC



Fuente: Elaboración propia





Además de los fondos de inversión en el marco de la CELAC, China ha promovido el establecimiento de acuerdos de cooperación y otros fondos con las instituciones multilaterales de la región como es el caso del Banco Interamericano de Desarrollo y CAF.

<b><i>CAF – Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe</i></b>			
<b>Institucion</b>	<b>Acuerdo</b>	<b>Fecha</b>	<b>Estado</b>
Ministerio de Finanzas de China	Memorando de entendimiento	2016	Vigente
Banco de Desarrollo de China	Acuerdo de Cooperación para el avance en conjunto de actividades a favor del desarrollo económico, financiero y social en los países socios de la CAF	2007	Cerrado

<b><i>Grupo Banco Interamericano de Desarrollo</i></b>			
<b>Institucion</b>	<b>Acuerdo/Fondo</b>	<b>Fecha</b>	<b>Estado</b>
Banco de Exportaciones e Importaciones de China	Acuerdo financiero	2011	Cerrado
Banco Popular de China	Fondo Chino De Cofinanciamiento Para America Latina Y El Caribe	2013	Vigente

<b><i>Corporación Financiera Internacional del Grupo Banco Mundial</i></b>			
<b>Institucion</b>	<b>Acuerdo/Fondo</b>	<b>Fecha</b>	<b>Estado</b>
	Fondo China-México	2014	Vigente

<b><i>Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil (BNDES)</i></b>		
<b>Institucion</b>	<b>Acuerdo</b>	<b>Fecha</b>
Diferentes	17 Memorandos de	2014



instituciones financieras chinas	entendimiento	
Banco de Exportaciones e Importaciones de China	Acuerdo de cooperación	2014
Banco de Desarrollo de China	Memorando de Entendimiento	2014
Banco de Desarrollo de China y otros bancos del bloque BRICS	Memorando de Entendimiento	2018

Fuente: Elaboración propia

De las Instituciones, se destaca el papel del Grupo Banco Interamericano de Desarrollo es una de las principales instituciones multilaterales de la región latinoamericana con quien China ha establecido alianzas estratégicas. Uno de los hitos más destacables en la relación, fue en el año 2009 cuando China se convirtió en el país miembro número 48 del Banco y como fruto del establecimiento de esta relación de cooperación, surgieron diferentes acuerdos comerciales y proyectos de fondos de inversión para proyectos en la región donde participa o con interés del BID, que afianzaron aún más las relaciones del Banco con China.

Uno de los momentos más importantes de la relación entre China y el BID, es el establecimiento del Fondo de Financiamiento Conjunto de China para la Región Latinoamericana y Caribeña, que hace parte del Fondo de Cooperación China-América Latina, el cual surgió en el marco del Foro China-CELAC descrito en la sección anterior. Este fondo fue creado en 2013 por la iniciativa del Gobierno chino con un capital de 2 mil millones de dólares, es coordinado por el Banco Popular de China, y ejecutado por BID. Se encarga de proveer apoyo financiero a proyectos de educación, obras hidráulicas, energía, infraestructura y otras áreas. Este dinero representa un 5,7% de los arreglos de financiación de China para América Latina y el Caribe.

Cabe destacar que el Fondo ha sido el primero de su tipo establecido por China y un banco multilateral de desarrollo, y, según palabras del presidente del BID, servirá como punto de referencia para futuros modelos de cooperación con China y otros países (Cruz & Florez, 2018). El dinero del fondo se ha destinado al cofinanciamiento de más de 50 proyectos en 17 países de la región y tres proyectos a nivel regional. Los proyectos pertenecen principalmente a los sectores de energía, mercados financieros, apoyo a empresas privadas y desarrollo de pymes y transporte. Para el caso de los proyectos del sector de energía, se destaca el apoyo a proyectos de energía eólica y solar en Uruguay y Chile.

Las alianzas de las instituciones financieras chinas con estas instituciones supondrían que el financiamiento cuente con mejores estándares sociales y ambientales, dado que aplican las políticas de salvaguarda de los bancos que actúan en la región. Sin embargo, se ha detectado proyectos de alta conflictividad socio ambiental, como es el caso de la hidroeléctrica Ituango, el proyecto de energía más grande en construcción en Colombia y que ha impactado en las formas de vida y en las actividades económicas de quienes habitan la zona, violando sus derechos humanos y los del medio ambiente (Cruz & Florez, 2018). El proyecto recibe financiamiento del Fondo administrado por el BID.

*d. Las Asociaciones Público Privadas para la provisión de infraestructura en la región*

Las Asociaciones Público Privadas merecen una mención aparte sobre la participación China en infraestructura. La CEPAL (2018), señala que la participación en la región de empresas de China en proyectos de inversión de Asociación Público-Privada ha sido limitada hasta el momento. China ha invertido el monto de 7.663 millones de dólares a través de estas iniciativas en el período 2000-2016 en los sectores de energía y transporte representó solo el 1,3% del monto invertido en todos los países en este período en la región (CEPAL, 2018).

La inversión ha tenido como destino principal a Brasil (60,7% del total), donde ha estado orientada casi en su totalidad al sector de energía. Colombia representa el segundo país de destino de la inversión (14,8%), Jamaica (13,7%) y México (4,0%), países en los que el sector transporte recibió la totalidad de la inversión. (CEPAL, 2018).

Algunos analistas sugieren que las APP deberían adoptarse como el modelo principal para desarrollar la cooperación en infraestructura en el extranjero para los inversores chinos. “El

modelo de APP puede reducir los riesgos políticos y económicos, ya que necesita más negociaciones, debates públicos y un entorno de inversión estable” (Niu, 2018). Es importante mencionar que este modelo con participación China, estaría enfocado en, por ejemplo, los miembros de la Alianza del Pacífico “ya que su entorno empresarial, así como su capacidad para lograr el crecimiento, es mejor que el resto de la región”. (Niu, 2018)

En infraestructura de transporte, la primera empresa china a la que se le adjudica un proyecto de Asociación Público Privada en Latinoamérica, fue China Harbour Engineering Company para el desarrollo de la Autopista al Mar 2 en Colombia en el año 2015. El establecimiento de una agenda de cooperación en APP será central para el fortalecimiento de las relaciones entre China y Colombia. En abril de 2018, la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), entidad especializada en la financiación y estructuración de proyectos de infraestructura a través APP, anunció una alianza con el Banco de Desarrollo de China (CDB) para concretar el apoyo financiero a proyectos viales. En el año 2015, la FDN y el CDB ya habían suscrito un memorando de entendimiento cuyo objetivo era cooperar en materia de intercambio de información y de posibilidades de financiamiento para proyectos bajo el modelo APP. En el año 2018 firmaron un nuevo memorando de entendimiento para ofrecer líneas de crédito y garantizar la participación del CDB en la financiación o cofinanciación de proyectos de infraestructura. La alianza permitió atraer inversionistas y empresas chinas interesadas en los proyectos del programa 4G y el metro de Bogotá (FDN, 2018).

Una de las grandes preocupaciones de la sociedad civil recae en el financiamiento de este tipo de esquema cuyos beneficios aún no han sido comprobados. En Colombia se han identificado algunos problemas los proyectos APP relacionados con los altos costos en la construcción de los proyectos, la poca transparencia en la negociación de los contratos, sus limitaciones para prevenir impactos al ambiente y la poca garantía de participación de las poblaciones involucradas.

#### *f. La Iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda*

Finalmente, la Ruta de la Seda merece una mención aparte en el desarrollo de infraestructura. La Franja y la Ruta o la Nueva Ruta de la Seda, es una de las iniciativas de cooperación internacional más importantes del siglo XXI, liderada por China, que tiene como objetivo construir una red de comercio, inversión e infraestructura para conectar a Asia con Europa,

África y Latinoamérica a lo largo de diferentes comerciales. Las inversiones incluyen la construcción de puentes, rutas, puertos y ferrocarriles. Por esta razón, tendrá sentido que muchos de los proyectos que se desarrollen en la región estén integrados bajo esta iniciativa. Además, hay muchas expectativas de que la inversión china aborde algunas de las necesidades de transporte más apremiantes de la región.

Es importante resaltar que a la fecha Chile Ecuador, Cuba, Panamá, Perú Uruguay, Bolivia, Costa Rica, El Salvador, Antigua y Barbuda, Guyana, Surinam y Trinidad y Tobago y Venezuela han hecho oficial su ingreso al a la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda a través de la firma de memorandos de cooperación. Países clave como Brasil y Colombia, aunque han recibido la oferta para ser parte de la Iniciativa, aún no se han sumado.

La iniciativa ha sido criticada desde muchos ángulos y algunos países occidentales mantienen sus reservas ante el proyecto. A muchos de los gobiernos les preocupa los altos costos y la financiación de la Franja y la Ruta, ya que podría suponer un endeudamiento excesivo con China y los beneficios podrían ser desbalanceados. Además, se ha cuestionado la falta de un estudio de impacto ambiental del proyecto y los impactos sociales en las economías locales en las diferentes regiones, especialmente en Latinoamérica y África, donde muchas de las inversiones chinas ya han tenido un impacto socioambiental negativo, como se verá a continuación.

Ante estas críticas, China ha prometido que la Nueva Ruta de la Seda será “ecológica y sostenible” y generará nuevas rutas comerciales serán “verdes”, utilizando criterios ecológicos en la financiación y la construcción de las infraestructuras, incluyendo compromisos en materia de transparencia.

### **Parte 3. ¿Cuáles son los riesgos ambientales de estos proyectos y qué políticas de salvaguarda se aplican o deberían aplicarse?**

#### **Marcos normativos sociales y ambientales**

La cuestión de los marcos normativos es importante en tanto corresponden a las reglas de juego bajo los cuales se rigen las inversiones y el financiamiento en cualquier tipo de proyecto. Según la Cepal (2015) una de las principales causas de estos conflictos se debe a marcos regulatorios

débiles, insuficiente fiscalización de los mismos y falta de familiaridad por parte de los actores chinos con el marco de políticas, entre otros motivos. En ese sentido, los conflictos podrían incrementarse si no se establece un marco normativo y legal que sea claro.

Durante los últimos años el gobierno chino ha establecido lineamientos especialmente para el financiamiento en el extranjero, que aborda algunas cuestiones sociales y ambientales. Sin embargo, la mayoría no son vinculantes y abordan cuestiones generales. Pese a ello, establecer estándares ambientales y sociales para las operaciones en el extranjero no es una práctica común, y los lineamientos de China han avanzado en

El Manual sobre lineamientos ambientales y sociales chinos para los préstamos e inversiones en el exterior, elaborado por Paulina Garzón y la Iniciativa para las Inversiones Sustentables China-América Latina, resume los principales lineamientos aplicables en el caso del sector de infraestructura:

- Lineamientos para Bancos

<b>Norma o lineamiento</b>	<b>Expedida por</b>	<b>Objetivo</b>
Iniciativa de Gestión de Riesgos Ambientales para la Inversión de China en el Extranjero.	El Comité de Finanzas Verdes sobre Finanzas y Bancos de la Sociedad China; la Asociación de Inversionistas de China; la Asociación de Gestión de Activos de China; la Asociación de Administración de Activos de Seguros de China; la Asociación de Fiduciarios de China; la Oficina de Cooperación Económica Exterior del Ministerio de Protección Ambiental. (2017)	Mejorar la gestión de riesgo ambiental y la adopción de principios de inversión responsable de bancos y empresas chinas en el extranjero.



Estandarización de Instituciones de Servicios Bancarios para “salir afuera” y Fortalecer la Orientación en la Prevención y Control de Riesgos	El Comité Central del Partido Comunista y el Consejo de Estado. (2017)	Guiar la estandarización de las prácticas de negocios de las instituciones financieras y con ello mejorar la capacidad de las empresas para operar en el extranjero, con énfasis en las regiones que conforman la iniciativa “Un Cinturón, Un Camino.”
Guías para la Construcción de un Sistema Financiero Verde	El Banco Popular de China; el Ministerio de Finanzas; la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma; el Ministerio de Protección del Medio Ambiente; la Comisión Reguladora de la Banca de China; la Comisión Reguladora de Valores de China; y la Comisión Reguladora de Seguros de China. (2016)	Prevenir las pérdidas y los impactos desfavorables causados por los riesgos ambientales y sociales, y llevar a cabo la implementación del crédito verde.
Opiniones sobre la Implementación del Crédito Verde	La Comisión de Regulación de la Banca China. (2014)	Prevenir las pérdidas y los impactos desfavorables causados por riesgos ambientales y sociales, y llevar a cabo la implementación del crédito verde.
Directrices de Crédito Verde	La Comisión de Regulación de la Banca China. (2012)	Alentar a las instituciones bancarias, a través del crédito verde, a ajustar su estructura de crédito para evitar riesgos



		ambientales y sociales en el financiamiento de proyectos.
Guía para la Evaluación Ambiental y Social para Préstamos de Proyectos del Eximbank de China	El Eximbank de China. (2007)	Apoyar a la implementación de estrategias nacionales para el desarrollo responsable; promover la economía y el desarrollo social y ambiental; y controlar efectivamente los riesgos crediticios.
Directrices sobre Responsabilidad Social Corporativa de las Instituciones Financieras	La Asociación de Bancos Chinos. (2009)	Mejorar el desempeño ambiental y social de las instituciones financieras chinas.
Notificación de la Comisión Reguladora de la Banca China en la Emisión de la Guía para el Manejo del Riesgo Reputacional de Bancos Comerciales	Comisión Reguladora de la Banca China. (2009)	Guiar a los bancos chinos a desarrollar un manejo efectivo de los riesgos reputacionales para proteger su estabilidad financiera y la confianza en el mercado
Guía de Opiniones sobre Crédito y Conservación de Energía	Comisión de Regulación de la Banca China. (2007)	Limitar el financiamiento a proyectos altamente contaminantes y de alto consumo de energía.

Fuente:

- Lineamientos para empresas

<b>Norma o lineamiento</b>	<b>Expedida por</b>	<b>Objetivo</b>
Código de Conducta para la Inversión de	Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma;	----





Empresas Privadas	Ministerio de Comercio; Banco del Pueblo de China; y Ministerio de Asuntos Exteriores. (2017)	
Lineamientos sobre Infraestructura Sustentable para Empresas Chinas.	Asociación Internacional de Contratistas Chinos y Dagong Global Credit Rating. (2016)	Proporcionar un estándar industrial para proyectos de infraestructura sostenible y estimular a las empresas en los procesos de financiación, planificación, diseño, construcción y operación que incluyan reglas de gobernanza para la sustentabilidad económica, ambiental y social.
Lineamientos sobre Protección Ambiental en la Inversión y Cooperación Externa	Ministerio de Comercio y Ministerio de Ambiente. (2013)	Apoyar a las compañías para que cumplan su responsabilidad social en la protección del medio ambiente, identificar y prevenir riesgos ambientales de manera oportuna, formar una buena imagen de las compañías chinas en el exterior y apoyar el desarrollo sostenible en los países anfitriones.
Guía de Responsabilidad Social para la Industria Internacional de Contratación de Proyectos	Asociación Internacional de Contratistas Chinos. (2012)	Mejorar el desempeño ambiental y social de las empresas chinas en el extranjero.

Directrices sobre el Cumplimiento de las Responsabilidades Sociales Corporativas por parte de las Empresas Estatales directamente bajo el Control del Gobierno Central	Comisión de Supervisión y Administración de las Empresas Estatales. (2007)	Exhortar a las compañías estatales para impulsar el desarrollo sustentable e implementar las “nuevas ideas de China” sobre desarrollo económico, progreso social, y protección ambiental.
--	--	---

Fuente:

Como se observa en las tablas, son varios los lineamientos que abordan varios aspectos clave para el desarrollo de proyectos. Por ejemplo, mencionan la importancia de la realización de evaluaciones de impacto ambiental y social, de adelantar exámenes de debida diligencia por evaluadores independientes; otros hablan de la obligación de respetar los derechos de los trabajadores; de hacer que la información esté disponible al público y de que se establezcan oportunidades para la participación social.

Al no ser lineamientos vinculantes, de obligatorio cumplimiento, la implementación de dichos lineamientos no proactiva ni efectiva, por tanto la existencia de estas normas no ha significado mejores proyectos en términos socioambientales. Esto ocurre en parte por el “enfoque deferencial”, lo que significa que las empresas y bancos chinos se centrarían exclusivamente en el cumplimiento de las leyes nacionales sin considerar ningún compromiso adicional propio (Garzón, 2018).

Por último, las políticas de salvaguarda son otro tipo de normativa que debemos tener en cuenta. Un informe del Grupo Regional sobre Financiamiento e Infraestructura, realizó un análisis comparativo de los marcos normativos ambientales, sociales y de acceso a la información de las instituciones financieras tradicionales, emergentes y chinas con presencia en América Latina. En dicho informe evalúa los marcos normativos del Banco de Desarrollo de China y el Banco de Exportaciones e Importaciones de China.

Se concluye que la banca china tiene rezagos de cumplimiento en todas las categorías que se integraron en este análisis, pero preocupan sobre todo las áreas de acceso a la información,



participación y pueblos indígenas. El informe señala que el acceso a las normativas constituye una gran dificultad, puesto que en el caso del Banco de Desarrollo de China, se conoce la existencia de algunas normas, pero no es posible acceder a ellas ni conocerlas.

En ese sentido, la banca china tiene políticas de salvaguarda débiles comparadas con las demás instituciones financieras internacionales tradicionales (Como el Banco Mundial) cuyas normativas son más avanzadas que los lineamientos ambientales chinos y conllevan mayor obligatoriedad. Cabe señalar que otra diferencia importante entre la tradicional y las demás es que, para la supervisión de estas normas, las instituciones multilaterales tradicionales cuentan con mecanismos de rendición de cuentas independientes, que son espacios clave en los que la ciudadanía y comunidades afectadas pueden presentar alguna queja o reclamo ante algún impacto negativo por algún proyecto financiado por estas instituciones. En el caso de los bancos chinos este mecanismo de rendición de cuentas no existe.

### **Proyectos de infraestructura y conflictos**

Como se mencionaba en la introducción, las investigaciones respecto a los impactos sociales y ambientales por proyectos con participación China plantean discusiones importantes en términos del nivel de responsabilidad de los Estados nacionales, de la debilidad de los marcos normativos locales, del nivel de responsabilidad de las empresas y bancos chinos y su desempeño en comparación con contrapartes de otros países. En este texto se han puesto a consideración varias de estas discusiones, especialmente respecto a las implicaciones del modelo de desarrollo de infraestructura, las implicaciones de la cooperación china en infraestructura y las debilidades de los marcos normativos.

En esta última sección, se presentan casos de proyectos con participación china que han presentado algún tipo de impacto o riesgo socioambiental. En la primera tabla se presentan los datos de los proyectos, allí se puede identificar la empresa china y/o el banco que participa (ya sea en financiamiento directo a fondo de inversión y solo en los casos que aplique), también se señala si el proyecto es una APP, como es el caso de la Hidrovía Amazónica (Perú). En la segunda tabla se identifican los conflictos y problemáticas de los proyectos.

Los casos aquí presentados presentan múltiples problemáticas y particularidades. Sin embargo, es posible encontrar algunas similitudes sobre cómo se dan dichas inversiones y sobre cuáles son los principales conflictos que presentan:

- Conflictos normativos: hacen referencia principalmente a un entramado de procedimientos jurídicos que han facilitado a las empresas chinas el desarrollo de sus proyectos, ya sea para evitar procesos de consulta o participación o para facilitar la adquisición de terrenos en las áreas de los proyectos; también hacen referencia a normativas establecidas por los gobiernos nacionales que favorecen a sus inversiones, incluso en contravía de las constituciones y de la normativa de protección ambiental y de derechos humanos.
- El desconocimiento de las poblaciones indígenas y campesinas es una constante en los proyectos de inversión. Si bien existen diferencias culturales entre ambas partes, ni las autoridades nacionales ni las chinas hacen efectivos los derechos a la participación y a la consulta y consentimiento libre, previo e informado.
- Las dificultades en el acceso a la información es otro elemento que resalta en los proyectos de inversión china. Sumado a la ausencia de participación y consulta, la información es limitada, en algunos casos los documentos no son públicos.
- Los proyectos afectan y ponen en riesgo áreas naturales protegidas legalmente o ecosistemas de alto valor para las comunidades locales, en los casos presentados representan una grave amenaza para la Cuenca Amazónica. Otra constante es el incumplimiento en la realización de los Estudios de Impacto Ambiental, ya sea porque se desconoce (no se publican o son de difícil acceso para las comunidades) o porque los documentos carecen de información y de participación en su construcción. Los EIA son un elemento indispensable que en estos casos no se elaboran de manera completa.
- En materia de derechos humanos, observamos que los casos presentan graves vulneraciones en materia ambiental, social, cultural al igual que se registra un alto riesgo para la vida de los líderes sociales que impulsan la resistencia frente a estos proyectos. En algunos casos también se presentan conflictos laborales y seguridad en las obras



- Queda también la necesidad de exigir a las empresas y a los bancos chinos que adopten las directrices ambientales que las autoridades chinas han emitido para sus proyectos a nivel nacional como en el exterior.

En definitiva, muchos de estos conflictos y problemáticas son típicos de la forma como se desarrollan los proyectos de infraestructura que fue descrita en la primera parte de este texto. La participación china no ofrece nada nuevo respecto a la forma como se ejecutan ni presenta alternativas. Por tanto, se reproduce la verticalidad de los proyectos y se generan las tensiones respecto a las formas de concebir el territorio, la participación de las comunidades, el papel de las consultas y las valoraciones sobre el ambiente y los entornos.

Respecto al rol de China, como actor global reproduce los esquemas de desarrollo de infraestructura que generan este tipo de conflictos, en tanto este tipo de infraestructura le es favorable a su capital financiero y para el desempeño de sus empresas. Aquí se presenta solo una muestra, pero resulta significativa por la cantidad de proyectos y, por como mencionábamos en la parte 1, por el tamaño de los proyectos en términos de capital, tamaño de la obra y actores involucrados.



<b>ID</b>	<b>Nombre</b>	<b>País</b>	<b>Empresa China</b>	<b>Banco chino que participa</b>	<b>Monto de financiamiento Chino (USD)</b>
1	ACUEDUCTOS MANDISOVÍ CHICO Y LA PAZ-ESTACAS	Argentina	China State Construction Engineering	Banco Comercial e Industrial de China	\$430.000.000
2	Complejo hidroeléctrico La Barrancosa-Cóndor Cliff (Antes llamado Complejo Kirchner – Cepernic) del Río Santa Cruz	Argentina	China Gezhouba Group Corporation	Banco de Desarrollo de China / Banco industrial y Comercial de China / Banco de China	\$4.715.347.111
3	Proyecto Hidroeléctrico Ivirizu - Construcción de dos centrales Hidroeléctricas (Sehuencas y Juntas)	Bolivia	Sinohydro Corporation Limited		
4	CARRETERA IVIRGARZAMA-ICHILO	Bolivia	Sinohydro Corporation Limited		
5	Puente Rurrenabaque/San Buenaventura	Bolivia	Sinopec Corporation		
6	Hidroeléctrica de Cachuela Esperanza	Bolivia	Sinohydro Corporation Limited		
7	Ferrovía de integración Oeste-este FIOLE	Brasil	China Railway Group Limited		
8	Línea de transmisión Teles Pires	Brasil	State Grid		
9	Hidroeléctrica de Ituango	Colombia		Banco Popular de China a través del Fondo de Cofinanciamiento Chino administrado por el BID / Banco Industrial y Comercial de China	\$50.000.000
10	Primera Línea del Metro de Bogotá	Colombia	China Harbour Engineering Company Limited / Xi'an Metro Company Limited		
11	Proyecto Gecelca 3 y 3.2	Colombia	China United Engineering Corporation / DONGFANG TURBINE CO., LTD.		



12	Ruta Nacional No.32	Costa Rica	China Harbour Engineering Company	Banco de Exportación e Importación de China	\$296.000.000
13	COCA CODO SINCLAIR	Ecuador	Sinohydro Corporation Limited	Banco de Exportaciones e Importaciones de China	\$1.682.745.000
14	Central Hidroeléctrica Paute— Sopladora, Ecuador	Ecuador	China Gezhoubu Group Corporation	Banco de Exportaciones e Importaciones de China	\$571.000.000
15	Represa Patuca III	Honduras	Sinohydro Corporation Limited	Banco Comercial e Industrial de China	\$297.719.934
16	Canal Interoceánico de Nicaragua	Nicaragua	CONCESIÓN ORTEGA – WANG JING		
17	Hidrovía Amazónica (Proyecto APP)	Perú	Sinohydro Corporation Limited		
18	Central Hidroeléctrica San Gabán III	Perú	China Three Gorges Corporation	Banco de Desarrollo de China	\$438.000.000
19	Ferrocarril Tinaco Anaco	Venezuela	China Railway Engineering Corporation		
20	Planta Termoeléctrica Don Luis Zambrano	Venezuela	CAMC Engineering Co.		

Fuente: Elaboración Propia

**Conflictos y riesgos en proyectos de infraestructura seleccionados**

Nombre	País	Conflictos identificados
ACUEDUCTOS MANDISOVÍ CHICO Y LA PAZ-ESTACAS	Argentina	Las áreas en las que se realizarán los acueductos son una de las pocas de la provincia que todavía conservan bosques nativos, ahora protegidos en Argentina por la Ley de Bosques. También se ha denunciado la falta de transparencia en el préstamo con China por la existencia de cláusulas secretas en el contrato y el poco tiempo de debate del proyecto en el Congreso.
Complejo hidroeléctrico La Barrancosa-Cóndor Cliff (Antes llamado Complejo Kirchner – Cepernic) del Río Santa Cruz	Argentina	Entre los diferentes impactos y riesgos en la construcción de las represas, se ha denunciado falencias en el Estudio de Impacto Ambiental; posibles impactos sobre el flujo de nutrientes hacia el ambiente marino por el Río Santa Cruz; posibles afectaciones en las aves migratorias, en especial el Macá Tobiano, un ave en peligro de extinción; también existen quejas de la falta de participación y consulta real de la población en el marco del proyecto
Proyecto Hidroeléctrico Ivirizu - Construcción de dos centrales Hidroeléctricas (Sehuencas y Juntas)	Bolivia	La licitación se dio a pesar que Sinohydro fue sancionada por el gobierno ante maltratos e incumplimientos de las normas laborales. El ministro de Energía se pronunció al respecto alegando que los problemas laborales de la empresa no se toman en cuenta para el caso de la adjudicación de una licitación. También se ha cuestionado que la hidroeléctrica se licitó dentro del Parque Nacional Carrasco, poniendo en riesgo la biodiversidad y posiblemente aumentando la deforestación dentro del parque.
CARRETERA IVIRGARZAMA-ICHILO	Bolivia	Además de las demoras en el inicio de la obra, durante el 2015 y 2016 se presentaron protestas y paros laborales por violaciones en los derechos laborales de los obreros y por incumplimientos de la empresa a los acuerdos con los trabajadores.
Puente Rurrenabaque/San Buenaventura	Bolivia	Este proyecto no ha respetado las leyes ambientales ni tampoco ha tomado en cuenta las opiniones de la población. El proyecto no tiene una licencia ambiental actualizada y no se ha tomado en cuenta las crecidas de los ríos en épocas de lluvia, que puede llegar a amenazar al pueblo con una posible inundación. Los impactos en el ambiente van desde la pérdida de la biodiversidad, hasta una afectación en la cultura propia del territorio. Se han generado afectaciones a viviendas y propiedades de pobladores locales. También se ha denunciado que el puente está construido sobre una falla geológica.
Hidroeléctrica de Cachuela Esperanza	Bolivia	Se prevé un impacto medioambiental que va desde la devastación de la vegetación y la pérdida de la biodiversidad y de la calidad del agua hasta la emisión de gases de efecto invernadero. En total, se calcula que tres cuartas partes de la población rural de la zona se verán afectadas, entre las cuales se encuentran un gran número de comunidades indígenas.
Ferrovía de integración Oeste-	Brasil	El proyecto ha tenido varias dificultades entre ellas el retraso en el plazo de ejecución,





este FIOI		sobrecostos, entre otros.
Línea de transmisión Teles Pires	Brasil	No se realizó ningún proceso de consulta ni consentimiento, incumpliendo con la legislación brasileña. La represa inundó el lugar sagrado "Siete caídas", de gran importancia cultural y religiosa para el pueblo Mundukuru. El Estudio de Impacto Ambiental (EIA) es incompleto y no considera los impactos socioambientales, acumulativos, relacionados con los pueblos indígenas y sus territorios.
Hidroeléctrica de Ituango	Colombia	El proyecto ha impactado en las formas de vida y en las actividades económicas de quienes habitan la zona. Se ha denunciado: falta de consulta y participación de las comunidades; desplazamientos y desalojos a familias de la zona; criminalización de la protesta y persecución a líderes y lideresas; estigmatización de las actividades económicas locales; cambios en la licencia ambiental del proyecto; Estudios de Impacto ambiental inadecuados; la obra ya ha generado desastres en las comunidades aledañas; pérdidas financieras; las comunidades también solicitan una evaluación del terreno y verificar si en la zona que se va a inundar existen cuerpos de personas desaparecidas víctimas del conflicto armado.
Primera Línea del Metro de Bogotá	Colombia	Se ha denunciado que en el caso de China Harbour Engineering Company Limited, han sido sancionadas por el Banco Mundial por prácticas fraudulentas en proyectos financiados por dicho Banco. La licitación se realizó en medio de denuncias de poca transparencia en la negociación.
Proyecto Gecelca 3 y 3.2	Colombia	La termoeléctrica debía ser entregada a finales del 2012, pero fue inaugurada solo hasta el 2015. La Contraloría General de la República determinó un hallazgo fiscal por 97.602 millones, por tanto, se aplicó una multa de apremio por 10,5 millones de dólares al consorcio, ante el incumplimiento parcial de las obligaciones contractuales. Por otro lado, en noviembre de 2016, indígenas zinúes se tomaron las instalaciones de la termométrica, en protesta de la posible contaminación en aguas y ríos del área de influencia, además de reclamar la falta de contratación de mano de obra de la región. En 2013 le fue concesionado un nuevo proyecto denominado Gecelca 3.2 ubicado en el mismo municipio. El consorcio chino tampoco dio cumplimiento a este segundo contrato y tuvo problemas en el cumplimiento de las normas de seguridad, luego de que uno de los trabajadores del proyecto cayera de un andamiaje y muriera a causa del impacto. Según trabajadores de Conalvías, empresa subcontratada, los protocolos de seguridad del contratista no ofrecen garantías suficientes a los trabajadores
Ruta Nacional No.32	Costa Rica	Se ha reclamado que la obra tiene diseños incompletos, falta de permisos para tala de árboles y atrasos en la importación de maquinaria.
COCA CODO SINCLAIR	Ecuador	Ha estado bajo la lupa de la Contraloría General del Estado por la identificación de fallas y fisuras en la hidroeléctrica, además existen incumplimientos en la construcción del campamento



		permanente de operación e incumplimientos con el plan de capacitación y entrenamiento continuo del personal operativo de la hidroeléctrica. En el tema ambiental, no se tramitó la emisión de la licencia ambiental para la fase de operación del proyecto.
Central Hidroeléctrica Paute— Sopladora, Ecuador	Ecuador	La empresa deberá pagar multas por pagar multas por 305 millones por obras inconclusas durante la construcción de la obra.
Represa Patuca III	Honduras	En el 2011 se presentaron denuncias de los pueblos indígenas afectados, por la realización de una consulta viciada, sin información y selectiva. En el 2013 se presentaron conflictos con los dueños de los predios que fueron expropiados para la obra, puesto que alegaban incumplimientos en las indemnizaciones y la legalización de los predios donde se reubicaron.
Canal Interoceánico de Nicaragua	Nicaragua	Ha sido criticado por el significativo número de poblaciones afectadas, y por haber realizado la negociación y gestión en secreto, sin haber realizado consulta pública, sin consentimiento de pueblos indígenas, sin licitación, sin autorización de alcaldías, en menos de 7 días hábiles. Las comunidades se movilizaron en múltiples ocasiones en oposición al proyecto. Actualmente no se ha avanzado en la realización del proyecto.
Hidrovía Amazónica	Perú	El área del proyecto abarca las regiones Loreto y Ucayali, con presencia de comunidades nativas pertenecientes a 14 pueblos indígenas: Achuar, Ashaninka, Awajun, Bora, Kapanawa, Kichwa, Kukama-kukamiria, Murui-muinani, Shawi, Shipibo – Konibo, Tikuna, Urarina, Yagua y Yine; y 4 áreas naturales protegidas. El proyecto pone en riesgo la importancia cultural de los ríos para los indígenas; su economía pesquera se ve afectada ya que el proyecto altera el tránsito de sus alimentos.
Central Hidroeléctrica San Gabán III	Perú	El Ministerio de Agricultura y Riego de Perú informó que el Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre (Serfor), inició un Proceso Administrativo Sancionador (PAS) a la empresa Hydro Global por realizar el desboque en áreas no autorizadas
Ferrocarril Tinaco Anaco	Venezuela	La construcción del sistema ferroviario Tinaco-Anaco (Cojedes- Anzoátegui) cumple ocho años parada, situación que afecta a más de 5.000 trabajadores de la obra que se encuentran desempleados desde 2010. Se ha denunciado el abandono y deterioro de los campamentos de la empresa china destinados para la obra.
Planta Termoeléctrica Don Luis Zambrano	Venezuela	Una investigación de Yurbelys Margarita Flores, y publicada en 2016 en ORP journal, determinó que los trabajadores venezolanos representan uno de los colectivos que manifiesta estar expuesto de forma más frecuente a riesgos psicosociales, relacionados principalmente con las exigencias del trabajo, la falta de autonomía, la falta de comunicación con las directivas de la empresa china, entre otros.

Fuente: Elaboración Propia



## Conclusiones y comentarios finales

La participación de China en el desarrollo de infraestructura en ALC es múltiple. Sus empresas están teniendo un rol activo en los contratos de construcción de obras de infraestructura energética, de transporte y logística. Sus bancos, participan con el financiamiento a través de diversos canales de financiamiento: Préstamos directos para el desarrollo de proyectos (usualmente respaldados por acuerdos o memorandos previamente establecidos); fondos de inversión administrados y con participación de bancos multilaterales; y el apoyo al modelo de Asociaciones Público Privadas para el desarrollo de proyectos.

Se espera que en los próximos años esta participación se fortalezca debido a la *complementariedad de los intereses* de China y la región: Las necesidades en términos de financiamiento para cerrar la brecha hacen de ALC un escenario donde China puede fomentar la participación de sus empresas en diversos proyectos así como puede ampliar los paquetes de financiamiento al sector, fortaleciendo sus relaciones con diferentes gobiernos, con bancos de desarrollo y organismos multilaterales como la CELAC. En ese sentido, la cooperación continúa teniendo un fuerte sentido pragmático.

Desde la perspectiva de los conflictos socioambientales, el rol de china es importante en tanto fortalece un modelo de infraestructura que genera tensiones con poblaciones y comunidades locales. Este modelo favorece a la conectividad de los mercados, y el comercio con Asia y China, y le permite a China tener acceso a recursos, especialmente materias primas, y mercados de su interés. En ese sentido, su modelo de cooperación con la región apunta a participar en proyectos de infraestructura que le sean estratégicos en términos de posicionamiento como en términos de acceso a recursos.

Los proyectos reflejan la dinámica entre “lo global” y “lo local” donde concretan alianzas entre diferentes actores como los estados, empresas y bancos, que promueven un determinado modelo de desarrollo y, por otro lado, resistencias de las comunidades locales que cuestionan desde el desarrollo de proyectos específicos hasta el modelo de desarrollo



mismo y reclaman su derecho a decidir en función de otras valoraciones (Svampa, 2012). A nivel territorial se fortalece la configuración de espacios socio-productivos dependientes del mercado internacional (en este caso asiático), impactando negativamente sobre formas locales de concebir el territorio.

Sin embargo, estas dinámicas no pueden reducirse solo a China, es decir, China es otro actor que junto a otros, alimentan diferentes presiones sobre ALC, especialmente en lo que respecta sus recursos naturales, a las oportunidades de mercado para sus empresas, las oportunidades de expansión de capital financiero. Si bien existen estas particularidades, como por ejemplo el interés de posicionar la Iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda, la problemática es mucho más amplia e involucra diferentes actores tal y como lo expresan Valderrey y Lemus para el caso minero (2018): “En definitiva, las empresas chinas no son la nota disonante en la gran sinfonía del aprovechamiento de los recursos mineros en América Latina. Son tan solo una variación del tema principal: la prevalencia de los intereses económicos sobre el bienestar de los pueblos y la preservación de su identidad y de las tierras que habitan”

Lo que sí se puede mencionarse, es que la participación de empresas chinas o financiamiento chino no ofrece, hasta el momento, novedades o avances en términos sociales y ambientales. Ha avanzado significativamente en el establecimiento de algunos lineamientos para sus empresas y bancos, pero hoy solo están en el papel y no hay una actitud proactiva en la implementación de los mismos. Por otro lado, sus bancos presentan un rezago significativo en el establecimiento de políticas de salvaguarda socioambiental que apliquen a los financiamientos que realicen. Tampoco se ven avances en el establecimiento de algún tipo de medidas en la negociación de acuerdos bilaterales o en los planes de cooperación regional.

En este escenario, a nivel discurso China expresa que busca una relación de cooperación de tipo gana-gana con los países de la región. En concreto, los conflictos ponen en manifiesto que dentro de las relaciones las relaciones chino-latinoamericanas es posible la reproducción de relaciones de explotación de la naturaleza propias de la dinámica Norte-Sur y que las



nociones horizontalidad, beneficios mutuos y preocupaciones comunes no son efectivos: “La relación es profundamente desigual: desde la perspectiva de China, América Latina es sobre todo una región proveedora de materias primas y los Gobiernos y agentes económicos de América Latina tratan la demanda de China simplemente de acuerdo con oportunidades típicas de mercado y no como un elemento de desarrollo sostenible a largo plazo” (da Rocha & Bielschowsky, 2018).

Finalmente, los movimientos sociales han emprendido diversas acciones concretas frente a las inversiones chinas y el desarrollo de proyectos de infraestructura. Por ejemplo, la Coordinadora de Organizaciones Indígenas de la Cuenca Amazónica (COICA)<sup>4</sup> y organizaciones de la sociedad civil como la Coalición Regional por la Transparencia y la Participación, el Grupo Regional Sobre Financiamiento e Infraestructura o el Colectivo sobre Financiamiento e Inversiones Chinas, Derechos Humanos y Ambiente, vienen realizando diferentes acciones de incidencia al respecto.

En concreto, en el marco del 40º Periodo de Sesiones del Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas, la República Popular China aceptó 284 recomendaciones de un total de 346 recibidas hacía su política de inversiones en el extranjero, como parte del Examen Periódico Universal (EPU)<sup>5</sup>.

El país asiático se comprometió a promover medidas que garanticen que los proyectos de desarrollo e infraestructura dentro y fuera de su territorio sean plenamente compatibles con los derechos humanos. En concreto, dentro de las muchas medidas, se comprometió a:

- Promover medidas que garanticen que los proyectos de desarrollo e infraestructura dentro y fuera de su territorio sean plenamente compatibles con los derechos humanos y respetuosos con el medio ambiente y la sostenibilidad de los recursos

---

<sup>4</sup> <https://www.coalicionregional.net/informe-sobre-vulneracion-de-derechos-humanos-de-pueblos-indigenas-en-la-cuenca-amazonica/>

<sup>5</sup> <https://www.coalicionregional.net/china-adoptara-284-recomendaciones-para-mejorar-sus-inversiones-en-el-extranjero/>



naturales, de conformidad con el derecho nacional e internacional aplicable y con los compromisos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

- Considerar establecer un marco jurídico para garantizar que las actividades realizadas por las industrias sujetas a su jurisdicción no menoscaben los derechos humanos en el extranjero, así como adoptar nuevas medidas sobre las empresas y los derechos humanos conforme a sus obligaciones internacionales y velar por que las empresas que operen en zonas de alto riesgo o en zonas de conflicto actúen con la diligencia debida en materia de derechos humanos de conformidad con los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos.
- Seguir aplicando las leyes y los reglamentos de China y estándares como los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos a las empresas chinas que realizan operaciones más allá de las fronteras nacionales.

Estos compromisos son importantes para el avance en el establecimiento de un marco jurídico para las obligaciones extraterritoriales de las empresas de China. El gobierno ha ratificado varios instrumentos internacionales de derechos humanos como el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, el Protocolo de San Salvador (Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales) y los Principios de Maastricht sobre las Obligaciones Extraterritoriales de los Estados en el Área de los Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Estos últimos, establecen que los Estados tienen la obligación de respetar, proteger y cumplir los derechos económicos, sociales y culturales tanto dentro de su territorio como fuera de él, y estipulan que la responsabilidad del Estado se extiende a los actos y las omisiones de los agentes no estatales que actúan por instrucciones o bajo la dirección o el control del Estado en cuestión.

Ante este reto de establecer un marco jurídico para las obligaciones extraterritoriales de bancos y empresas chinas, el informe elaborado por la Coordinadora de Organizaciones Indígenas de la Cuenca Amazónica establece algunas recomendaciones clave útiles para cerrar este texto:



- Modificar y/o suscribir adendas a los Memorandos de Entendimiento y Tratados de Libre Comercio suscritos que incluya una cláusula de cumplimiento de los derechos humanos, pueblos indígenas y una cláusula de No debilitamiento o modificación de la normativa socio-ambiental del país en el que operan los proyectos de capitales chinos y/o financiamiento chino.
- Incluir una cláusula anticorrupción y transparencia con mecanismos específicos de auditorías, rendición de cuentas y monitoreo público que deberán constar en futuros acuerdos y tratados.
- Promover y garantizar políticas y procesos en todo el ciclo del proyecto de participación ciudadana, monitoreo, vigilancia ciudadana e indígena.
- Aplicar el principio de extraterritorialidad en la identificación de responsabilidades de empresas con sede en China y que hayan causado vulneraciones a los derechos humanos.
- Mejorar de políticas de acceso a la información y transparencia de las empresas en proyectos relacionados a temas socioambientales y económicos, desde el diseño hasta su implementación.
- Elaborar y ejecutar protocolos de monitoreo y fiscalización hacia empresas financiadas por la República Popular de China.
- Traducir Políticas internas de los Bancos chinos a idiomas locales donde operan los beneficiarios del préstamo, que incorporen principios de máxima divulgación, máxima publicidad, buena fe, interculturalidad y participación.
- Ratificar el Convenio 169 de la OIT.



## Bibliografía

CEDLA. (2018). LA RUTA DE LA PRESENCIA CHINA EN BOLIVIA: FINANCIAMIENTO A PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y CONTRATOS “LLAVE EN MANO”. La Paz: Plataforma Energética.

CEPAL. (2018). Explorando nuevos espacios de cooperación entre América Latina y el Caribe y China. Santiago de Chile: Naciones Unidas. Obtenido de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43213/1/S1701250\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43213/1/S1701250_es.pdf)

Cerqueira, D., & Montgomery, A. (2018). Obligaciones extraterritoriales: un componente ausente en los Principios Rectores de la ONU que debería abordarse en un tratado vinculante sobre empresas y derechos humanos. Justicia en las Américas. Blog de la Fundación para el Debido Proceso. Obtenido de <https://dplfblog.com/2018/02/10/obligaciones-extraterritoriales-un-componente-ausente-en-los-principios-rectores-de-la-onu-que-deberia-abordarse-en-un-tratado-vinculante-sobre-empresas-y-derechos-humanos/>

Cruz, D., & Florez, M. (2018). La movida regional de China en América Latina. Bogotá: Asociación Ambiente y Sociedad.

da Rocha, F., & Bielschowsky, R. (2018). La búsqueda de China de recursos naturales en América Latina. Revista de la Cepal, 9-29.

DAR. (2018). Hidrovía Amazónica: ¿Buen negocio para el Perú? Una mirada económica, ambiental y desde el derecho de los pueblos indígenas. Lima: Derecho Ambiente y Recursos Naturales.

Dussel, E. (2019). CHINA'S FOREIGN DIRECT INVESTMENT IN LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN. CONDITIONS AND CHALLENGES. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Dussel, E., & Armony, A. (2018). Efectos de China en la cantidad y calidad del empleo generado en América Latina (2000-2017). En J. Salazar, E. Dussel, & A. Armony, Efectos de China en la cantidad y calidad del empleo en América Latina (págs. 11-44). Lima: OIT - Oficina Regional para América Latina y el Caribe.

Foro China CELAC. (23 de Enero de 2015). Plan de Cooperación (2015-2019). Obtenido de [http://www.chinacelacforum.org/esp/zywj\\_4/t1230945.htm](http://www.chinacelacforum.org/esp/zywj_4/t1230945.htm)





Foro China-CELAC. (Abril de 2016). ABC sobre el Foro China CELAC. China CELAC forum. Obtenido de

[http://www.chinacelacforum.org/esp/ltjj\\_2/P020161207457618108481.pdf](http://www.chinacelacforum.org/esp/ltjj_2/P020161207457618108481.pdf)

Gallagher, K., & Irwin, A. (2013). Chinese Mining in Latin America: A Comparative Perspective. *The Journal of Environment Development*, 207-234. Obtenido de <http://www.ase.tufts.edu/gdae/Pubs/rp/IrwinGallagherChineseMiningAug2013.pdf>

Gallagher, K., & Myers, M. (2019). *China-Latin America Finance Database*. Washington: Inter-American Dialogue.

Gallagher, K., Irwin, A., & Kolesk, K. (2013). ¿Un mejor trato? Análisis comparativo de los préstamos chinos en América Latina. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, Cuadernos de trabajo del Cechimex.

Jenkins, R. (2016). Estado del arte sobre las relaciones con China. *Revista de Integración y Comercio*, 94-108.

León, C. (2017). Reasentamiento de poblaciones en el Perú por proyectos mineros y de infraestructura: diálogo entre prácticas y teoría social. *Debates en Sociología*, 5-30.

Ministerio de Relaciones Exteriores de China. (24 de 11 de 2016). Documento sobre la Política de China Hacia América Latina y el Caribe. Obtenido de <https://www.fmprc.gov.cn/esp/zxxx/t1418256.shtml>

Mora, S. (2018). Resistencias sociales a la cooperación de China en infraestructura: las represas KirchnerCepernic en Argentina. *Colombia Internacional*, 53-81.

Mueller, S.-U., Li, F., Xiang, Z., Sheng, S., & Tianyi, Z. (2016). *New Chapter for China-LAC Infrastructure Cooperation*. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo.

1. Myers, M. (2018). China's Transport Infrastructure Investment in LAC: Five Things to Know. Obtenido de <https://www.thedialogue.org/blogs/2018/11/chinas-transport-infrastructure-investment-in-lac-five-things-to-know/>

Niu, H. (2018). A strategic analysis of chinese infrastructure projects in Latin America and the Caribbean. En E. Dussel, A. Armony, & S. Cui, *Building Development for a New Era: China's Infrastructure Projects in Latin America and the Caribbean*. (págs. 180-195). México: Asian Studies Center, Center for International Studies, University of Pittsburgh, and Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China.



- Piña, C. (2019). Inversiones y préstamos chinos en el sector petrolero venezolano (2000-2018). Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México. Cuadernos de Trabajo del Cechimex.
- Ray, R., Gallagher, K., Lopez, A., & Sanborn, C. (2015). China en Latinoamérica: Lecciones para la cooperación Sur-Sur y el desarrollo sostenible. Boston University, Centro de Investigación para la Transformación, Tufts University, and Universidad del Pacífico.
- Romero, H. (2014). Ecología política y represas: elementos para el análisis del Proyecto HidroAysén en la Patagonia chilena . *Revista de Geografía Norte Grande*, 161-175.
- Sanchez, F. (2008). Elementos para una geopolítica de los megaproyectos de infraestructura en América Latina y Colombia. *Cuadernos de Geografía, Revista Colombiana de Geografía*, 7-21.
- Siheng, L. (2019). La Franja y la Ruta: convergencia para la cooperación en infraestructura entre China y América Latina. *Orientando*, 1-27.
- Svampa, M. (2012). Consenso de los Commodities, Giro Ecoterritorial y Pensamiento crítico en América Latina. *Revista Colección OSAL*, 15-38.
- Svampa, M., & Slipak, A. (2015). China en América Latina: Del Consenso de los Commodities al Consenso de Beijing. *Revista Ensamblés*, 34-63 .
- Trápaga, Y. (2017). China y América Latina: complementarios en un modelo depredador de producción porcícola. En Y. Trápaga, *América Latina y el Caribe y China. Recursos naturales y medio ambiente 2017* (págs. 97-113). Ciudad de México: Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China.