



CUADERNOS DE TRABAJO
DEL
CECHIMEX



Universidad Nacional Autónoma de México

Facultad de Economía

Centro de Estudios China-México

Número 2, 2021

Cooperación de China
en América Latina en
infraestructura:
discursos, modalidades y
conflictos socioambientales

David Alejandro Cruz Prada

Universidad Nacional Autónoma de México

Dr. Enrique Graue Wiechers	Rector
Dr. Leonardo Lomelí Vanegas	Secretario General
Mtra. Mónica González Contró	Abogada General
Dr. Alberto K. Oyama Nakagawa	Secretario de Desarrollo Institucional
Lic. Raúl Arcenio Aguilar Tamayo	Secretario de Prevención, Atención y Seguridad Universitaria
Ing. Leopoldo Silva Gutiérrez	Secretario Administrativo

Facultad de Economía

Mtro. Eduardo Vega López	Director
Mtra. Lorena Rodríguez León	Secretario General
Mtra. Carmen Aguilar Mendoza	Secretario Administrativo
Lic. Dulce María Ruedas Moreno	Coordinadora de Comunicación Social
Lic. Juan Puig Llano	Coordinador de Publicaciones

Centro de Estudios China-México

Dr. Enrique Dussel Peters	Coordinador
Dra. Yolanda Trápaga Delfín	Responsable

Editor Responsable: Dr. Sergio Efrén Martínez Rivera

Comité Editorial: Alejandro Álvarez Bejar, Eugenio Anguiano Roch, Romer Cornejo Bustamante, Huiqiang Cheng, Leonel Corona Treviño, Marcos Cordeiro Pires, Enrique Dussel Peters, Octavio Fernández, Juan José Ling, Xue Dong Liu, Ignacio Martínez Cortés, Jorge Eduardo Navarrete López, Manuel Pérez García, María Teresa Rodríguez y Rodríguez, Xiaoping Song, Hongbo Sun, Mauricio Trápaga Delfín, Yolanda Trápaga Delfín, Zhimin Yang, Yongheng Wu (†).

Diseño de portada: Mauricio Trápaga Delfín

Corrección de estilo: Patricia Arriaga Díaz

Cuadernos de Trabajo del Cechimex, revista bimestral, 2021. Editor Responsable: Sergio Efrén Martínez Rivera. Número de certificado de reserva otorgado por el Instituto Nacional del Derecho de Autor para versión impresa: 04-2010-071617584500-102. Número de certificado de licitud de título y de contenido (15252). Domicilio de la Publicación: Centro de Estudios China-México de la Facultad de Economía, edificio “B”, segundo piso, Ciudad Universitaria. Cp. 04510. México D.F. Tel. 5622-2195. Imprenta: Editores Buena Onda, S.A de C.V. Suiza 14, Col. Portales Oriente, delegación Benito Juárez, México D.F., Cp. 03570. Tel. 5532-2900, Distribuidor: Centro de Estudios China-México de la Facultad de Economía, edificio “B”, segundo piso, Ciudad Universitaria. Cp. 04510. México D.F. Tel. 5622-2195.

Precio por ejemplar: \$75.00 M.N.

Tiraje: 100 ejemplares

Correspondencia: Centro de Estudios China México. Edificio anexo de la Facultad de Economía de la UNAM. Segundo piso. Circuito interior, Ciudad Universitaria. Cp. 04510, teléfono 5622 2195. Correo electrónico de la revista: cuadchmx@unam.mx

⌋ **MÉN** – Puerta, umbral. El carácter simboliza una puerta de una sola hoja. En el caso de los Cuadernos de Trabajo del Cechimex se escogió el acto de editar y publicar, abrir puertas al conocimiento y a la discusión. Nos pone en contacto con el pensamiento sobre los temas que nos interesan y permiten un diálogo bilateral, base del trabajo del Centro de Estudios China-México de la Facultad de Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México. Es así que estamos ofreciendo una “puerta” en donde todos podemos acceder a otro lugar en cuanto al conocimiento se refiere.

Cuadernos de Trabajo del Cechimex en su versión electrónica puede ser consultada en:

<http://132.248.45.5/deschimex/cechimex/index.php/es/cuadernos-de-trabajo>

Cooperación de China en América Latina en infraestructura: discursos, modalidades y conflictos socioambientales¹

David Alejandro Cruz Prada²

Resumen

El texto analiza las modalidades de participación china en la realización de infraestructura en América Latina. En primer lugar, se discute la importancia de este sector en la agenda de desarrollo, así como el tipo de proyectos que se impulsan. En segundo, se analizan las motivaciones e intereses de China en este rubro y las limitaciones de su modelo de cooperación tipo “ganar-ganar”. En tercero, se describe el papel de los bancos y empresas chinas, además de las alianzas con bancos de desarrollo para el financiamiento de proyectos. Finalmente, se mencionan los principales impactos sociales y ambientales en pueblos locales, la debilidad de los marcos regulatorios y los problemas de acceso a la información y transparencia. Se concluye que es necesario repensar el modelo de desarrollo de la infraestructura y establecer un marco regulatorio para las actuaciones extraterritoriales de empresas y bancos chinos.

Palabras clave: Infraestructura, cooperación china, conflictos socioambientales, desarrollo.

摘要：本文分析了中国参与拉丁美洲基础设施建设的模式。首先，文章讨论了基建产业在发展日程中的重要性以及所带动的项目类型。其次，此文对中国在这一领域的动机和利益以及中国“双赢”合作模式的局限性进行了分析。第三，它描述了中国银行和企业的角色，及与发展类银行对项目融资的合作。最后，还将提及基建对当地城镇的主要社会和环境影响、监管框架的薄弱环节以及获取信息和透明度的问题。文章结论认为有必要重新思考基础设施的发展模式，并应为中国企业与银行的海外行为建立监管框架。

关键词：基础设施，中国合作，社会环境冲突，发展。

Abstract

The article analyzes the modalities of Chinese participation in the construction of infrastructure in Latin America. First, in general terms, the importance of the infrastructure sector in the development agenda and the type of projects promoted are discussed. Secondly, China's motivations and interests to strengthen cooperation in this sector and the limitations of its “win-win” type of cooperation model are analyzed. Thirdly, it describes the role of Chinese banks and companies and alliances with Development Banks for project financing. Finally, the main social and environmental impacts in local communities, the weakness of regulatory frameworks and problems of access to information and transparency are mentioned. The conclusions show that it is necessary to rethink the infrastructure development model and establish a regulatory framework for the extraterritorial actions of Chinese companies and banks.

Keywords: Infrastructure, Chinese cooperation, socio-environmental conflicts, development.

1 Este trabajo fue realizado gracias al Programa de Becas para Investigadores sobre China del Centro de Estudios China-México, de la Facultad de Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México (segundo semestre de 2019). Agradezco especialmente a la profesora Yolanda Trápaga Delfin por el acompañamiento y sus comentarios a este trabajo, también a los diferentes aportes del equipo de la Asociación Ambiente y Sociedad.

2 Sociólogo de la Universidad Nacional de Colombia. Es investigador en el área de Financiamiento y Derechos Socioambientales de la Asociación Ambiente y Sociedad. Correo: davidcruz@ambienteysociedad.org.co

Índice

Introducción	3
Parte 1. El papel de la infraestructura en el <i>desarrollo</i> y la brecha de financiamiento en ALC.....	4
El modelo de cooperación y el interés chino en infraestructura.....	5
Parte 2. Modalidades de participación china en el desarrollo de infraestructura en ALC	6
a. Contratos de construcción de infraestructura	6
b. Financiamiento chino para la infraestructura.....	7
c. Alianzas con bancos de desarrollo y fondos de inversión en infraestructura regional.....	7
d. Las Asociaciones Público Privadas (APP) para la provisión de infraestructura en la región	9
e. La Iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda	9
Parte 3. ¿Cuáles son los riesgos ambientales de estos proyectos y qué políticas de salvaguarda se aplican o deberían aplicarse?	10
Proyectos de infraestructura y conflictos	10
Marcos normativos sociales y ambientales	12
Conclusiones y comentarios finales	14
Bibliografía	15

Introducción

La República Popular ha utilizado una estrategia heterogénea en el establecimiento de numerosos acuerdos de cooperación y asociaciones estratégicas con los diferentes países de América Latina y el Caribe (ALC). En los casos de Chile, Costa Rica y Perú se negociaron Tratados de Libre Comercio, mientras que en Venezuela se estableció una cooperación energética donde el petróleo ha sido el elemento central (Piña 2019). En el caso de Brasil, 70% del total de sus exportaciones agropecuarias van hacia China (CEPAL 2018), siendo un aliado clave para la provisión de productos como carne y soja.

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

En este contexto, la infraestructura es otro sector que ha cobrado relevancia en la relación China-ALC. Desde 2002 se evidencia una creciente participación de empresas chinas en proyectos de infraestructura, especialmente para generar energía, como centrales hidroeléctricas, así como en transporte y logística, que incluye carreteras, ferrocarriles y puertos.

Siguiendo la conceptualización de Dussel Peters *et al.* (2018), los proyectos de infraestructura se diferencian de la inversión extranjera directa porque son un servicio cuya financiación puede ser privada o pública e involucra diferentes actividades y procesos (no sólo construcción), además incluye sectores como las telecomunicaciones, el transporte y la energía, entre otros. Por lo general, una entidad pública requiere el proyecto y éste se desarrolla, por ejemplo, a través de los contratos de construcción y operación; al finalizar el contrato, el proveedor transfiere la infraestructura a la entidad que haya solicitado el proyecto. En contraste, en la OFDI la inversión siempre es de la empresa y no hay un contrato entre cliente y proveedor. En este sentido, deben entenderse de manera diferente los proyectos de infraestructura y la inversión.

Teniendo en cuenta lo anterior, en este texto se enfatiza la cooperación para el desarrollo de proyectos de infraestructura. La cooperación en este sector, que también se describe en el presente trabajo, posiciona a China y sus empresas en la región; específicamente, fomenta la participación de financiamiento y establece alianzas con instituciones financieras multilaterales, promueve modelos de desarrollo para proyectos como las Asociaciones Público Privadas (APP) y consolida la Iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda en ALC. De igual forma, muchos de los proyectos 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 importar y controlar los circuitos de producción y comercialización de materias primas en rubros como minería, hidrocarburos y agricultura.

En este texto, abordamos el siguiente problema: ante la demanda de infraestructura en ALC y el incremento de los proyectos, pueden aumentar los conflictos debido a los riesgos e impactos negativos que dichos proyectos generan en el ambiente y la sociedad. Una parte de las investigaciones académicas sobre el desempeño ambiental y derechos humanos en programas con participación china señala que los impactos de sus empresas no son necesariamente las que tienen el peor desempeño, comparadas con empresas locales o internacionales de otros países (Ray *et al.* 2015; Gallagher e Irwin 2013); en todo caso, sus impactos ocurren dentro de los marcos normativos y regulaciones de los propios países, aludiendo la responsabilidad de los gobiernos nacionales en este asunto. 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: 100-101).

En este texto se sostiene que la cooperación de china en América Latina impulsa y mantiene el desarrollo de un modelo de infraestructura vertical, el cual ocasiona tensiones y disputas, sobre todo con las comunidades locales, los pueblos étnicos y las organizaciones de la sociedad civil. La cooperación china en infraestructura favorece la posición de sus empresas y bancos, le permite acceder a recursos y materias primas, a la vez que apoya proyectos de *desarrollo* de interés para diferentes gobiernos de la región, pero cuyos impactos muchas veces son desfavorables para pueblos que promueven otras formas de vivir y entender el territorio. Si bien se reconocen avances del gobierno chino en promover lineamientos sociales y ambientales para las operaciones de sus bancos y empresas, éstos no se están aplicando y sólo se han quedado en el papel, cuestión que se aborda en la última parte del presente artículo.

Por lo anterior, el objetivo aquí es analizar desde varios niveles estas modalidades de participación china en la realización de infraestructura en ALC y sus principales problemáticas socioambientales. En la primera parte se reflexiona sobre el papel de la infraestructura en la agenda de desarrollo y la brecha de su financiamiento en la región. Luego se analiza de qué forma es posible la participación china en infraestructura a partir de lo que Lu Siheng (2019: 12-13) llama la “complementariedad de intereses”, la cual posibilita que los correspondientes a China converjan con la agenda de desarrollo promovida por actores multilaterales y bancos de desarrollo.

La segunda parte profundiza en las modalidades específicas de cómo China y ALC están cooperando en infraestructura: 1) participación de empresas chinas que son adjudicatarias de contratos de construcción y concesión de infraestructura; 2) financiamiento chino a los proyectos; 3) nuevos canales de financiamiento a través de alianzas con organismos multilaterales; 4) participación en Alianzas Público Privadas (APP) e 5) inserción de ALC en la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda.

En la tercera parte se discute sobre los riesgos ambientales y sociales de estos proyectos y las políticas o normativas que se aplican o deberían aplicarse. Para ello se identifican algunos proyectos y casos que han causado algunos impactos o que representan riesgos concretos en diferentes países de la zona. Por último, en la cuarta parte se expone la necesidad de que China fortalezca sus normativas socioambientales, mejore y aplique las existentes, así como que establezca un marco jurídico sobre las actuaciones extraterritoriales de sus empresas.

Parte 1. El papel de la infraestructura en el *desarrollo* y la brecha de financiamiento en ALC

Los principales bancos de desarrollo de América Latina y el Caibe señalan que los bajos niveles de inversión han creado una considerable brecha de infraestructura en la zona. Los mismos estudios sugieren que para acabar con esa brecha, ALC necesita invertir alrededor de 5% del PIB por un periodo prolongado, al menos hasta el año 2030. En ese orden de ideas, los diagnósticos y soluciones se centran principalmente en términos de financiamiento. Un consenso generalizado entre estas instituciones señala que para lograr esos niveles de inversión es imprescindible la participación tanto estatal como de la iniciativa privada. A la fecha se estima que el sector público es responsable de 60% de la inversión en infraestructura (datos entre 2008 y 2015), pero desde 1990 la región ha atraído capital privado por más de USD \$672,000 millones, lo que ha dado lugar a que cada vez haya nuevas modalidades para la participación privada en su financiamiento (Serebrisky *et al.* 2015) como es el caso de las Asociaciones Público Privadas (APP).

China ha manifestado su interés en ayudar a la región con la finalidad de cerrar tal brecha participando a través del financiamiento de proyectos y en los procesos de licitación de los concernientes a infraestructura, en tanto representa una oportunidad para fortalecer sus relaciones bilaterales con países con los que ya tienen altos niveles de comercio, además de significar una oportunidad para los bancos y empresas chinas que buscan expandir sus actividades en el extranjero (Mueller *et al.* 2016)

Antes de pasar al análisis concreto del papel chino en el cierre de esta “brecha” y cómo lo está haciendo, es necesario mencionar los problemas de este discurso sobre el crecimiento de la infraestructura como elemento vital para superar la pobreza y generador de *desarrollo*, a fin de entender el tipo de cooperación propuesto y sus limitaciones. Como veremos, el problema de la presencia china y su impulso a este tipo de infraestructura surge de uno mucho más amplio y profundo, ya que se trata de entender el significado de infraestructura en la región, así como saber qué tipo de ésta se construye y al servicio de quién se dispone.

En primer lugar, la infraestructura suele definirse como “un conjunto de estructuras de ingeniería, equipos e instalaciones de larga vida útil, que constituyen la base sobre la cual se produce la prestación de servicios para los sectores productivos y los hogares” (CEPAL 2011: 1-2). Asimismo, puede clasificarse de acuerdo con su sector o función: infraestructura de transporte, social, digital, etc., o a partir del alcance de su cobertura geográfica: urbana, regional internacional (CEPAL 2011).

Aquí entendemos la infraestructura 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. En este 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 transporte, además de facilitar el acceso a los mercados y fuentes de abastecimiento de recursos (León 2017: 15-16).

Tanto los proyectos de orden regional como los nacionales tienen por objetivo 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” (Sánchez Calderón 2008: 18-19).

De esta manera, la construcción de obras de infraestructura es un fenómeno complejo ubicado en la intersección entre crecimiento económico desigual, desarrollo, soberanía y territorio, el cual genera una tensión entre diferentes actores y sus concepciones sobre medio ambiente, paisaje y uso de recursos (Romero Toledo 2014). Un factor común, también asociado al estilo actual de las infraestructuras, es la gran escala de los proyectos, en términos de inversión de capitales, por el carácter de los actores involucrados, como es el caso de China, la concentración económica que originan (corporaciones transnacionales, bancos de financiamiento), la especialización productiva, así como por los impactos y riesgos que dichos proyectos presentan en términos sociales, económicos y ambientales (Svampa 2012).

Respecto a los involucrados, una dimensión que caracteriza los conflictos socioambientales es la relación de diversos procesos y la injerencia de un complejo entramado de actores sociales, económicos y políticos, locales, regionales, estatales y globales. La dinámica entre el ámbito global y el local se presenta como un proceso donde se concretan alianzas entre empresas transnacionales y Estados (en sus diferentes niveles), que promueven un determinado modelo de crecimiento 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).

El modelo de cooperación y el interés chino en infraestructura

En este marco de los conflictos socioambientales,³ es preciso analizar la participación china en infraestructura, como actor global que propicia alianzas con diferentes actores en la región, principalmente Estados, bancos de desarrollo y organismos multilaterales, en la que se articulan alrededor del desarrollo de infraestructura y se amparan bajo el discurso de cooperación de beneficio mutuo o tipo “ganar-ganar”.

Niu (2018) señala que 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, la idea sobre este último se alinea con la agenda internacional promovida por bancos de desarrollo (Banco Mundial o el BID), el G20 o el Fondo Monetario Internacional. Además, apoyar la construcción de infraestructura en la región también hace parte de su interés de expandirse a través de estrategias como la Iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda, que plantea llevar a cabo 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 en ALC, dado que tiene ventajas de experiencia, capital y capacidad industrial en este sector (Niu 2018).

El país oriental ha manifestado querer apoyar a la región para cerrar la brecha de infraestructura, en especial aportando el capital financiero necesario y la participación de sus empresas en los proyectos. Por ello, 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: 1-2).

En este sentido, Lu Siheng (2019) señala que China quiere avanzar en la construcción de mecanismos multilaterales para aplicar distintos canales de financiamiento a la infraestructura de economías emergentes y contribuir a superar el “cuello de botella” provocado por la falta de fondos. Para promover dicha cooperación financiera, en los últimos años, sobre todo desde 2013, además de los acuerdos bilaterales y los tratados comerciales establecidos con diferentes gobiernos de ALC, el país asiático puso en marcha una estrategia regional al 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 “ganar-ganar”.

Dentro del Plan de Cooperación de Estados Latinoamericanos y Caribeños-China (2015-2019), este último país planteó fomentar la cooperación e incentivar a sus empresas y a las de los países de la CELAC a participar en los proyectos prioritarios de integración y conectividad e intercomunicación entre ellos. Además, manifestó la necesidad de establecer alianzas y asociaciones con instituciones financieras para el desarrollo en la región, participando en proyectos bajo la modalidad de APP. Esto se verá en detalle en la siguiente sección.

A nivel discursivo, la cooperación china se caracteriza por proponer una experiencia diferente a la de los países del Norte económico 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 beneficios mutuos para todas las naciones (Mora 2018).

Sin embargo, el uso de este discurso de beneficio mutuo en la cooperación y demás conceptos empleados por la diplomacia china le permiten invisibilizar algunos 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 consiste también en controlar la cadena de aprovisionamiento de mercancías. Como señala Trápaga Delfin (2017), la forma en que lo lleva a cabo es mediante tres instrumentos: la inversión directa en distintos países para la producción, transporte y, si es necesario, construcción de infraestructura para la exportación a China del producto, que incluye líneas férreas, carreteras, puertos, etcétera; el acaparamiento de tierras y, por último, invertir estratégicamente a cambio de trato preferencial con los países de los que necesita obtener algo, a través de la “diplomacia blanda” de los gobiernos de ALC (Trápaga Delfin 2017).⁴

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 *beneficio mutuo*, *cooperación ganar-ganar* y *desarrollo de ambas partes*; sin embargo, y como se observará más adelante, los conflictos y las resistencias sociales a los proyectos exponen las contradicciones de este discurso. Habiendo hecho estos rápidos apuntes, en la siguiente sección se detalla cómo en la práctica, China y ALC han establecido relaciones de cooperación en materia de infraestructura y las principales modalidades de participación de sus bancos y empresas.

3 Si bien existen diversas conceptualizaciones sobre los conflictos socioambientales, para este texto es útil la realizada por Maya Vélez *et al.* (2009), quien aborda los conflictos como construcciones sociales y culturales inherentes a la vida social, como un proceso interactivo entre diferentes actores sociales movilizados por el interés compartido en torno al territorio o los recursos naturales. Los conflictos presentan una vasta complejidad de causas, procesos y dimensiones que también pueden manifestarse como oportunidades para construir o contribuir a legitimar y visibilizar grupos importantes, pero excluidos de la toma de decisiones, que pueden fortalecerse políticamente para defender los intereses colectivos sobre los particulares.

4 En resumen, China tiene una estrategia de control de la logística e infraestructura de algunos productos como la soja. Casos que ejemplifican esto son los 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 Argentina. También lo es el proyecto del Tren Transoceánico que busca conectar el océano Atlántico en Brasil con el océano Pacífico en 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 Freitas y Bielschowsky 2018).

Parte 2. Modalidades de participación china en el desarrollo de infraestructura en ALC

a. Contratos de construcción de infraestructura

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL 2018) señala que entre 2011 y 2016 diversas empresas chinas 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 (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 base única de datos o fuente de información que dé cuenta de la totalidad de proyectos con participación de empresas chinas; sin embargo, algunas investigaciones y otras iniciativas arrojan cierta luz sobre la cantidad de ellos, además de las empresas y países donde se encuentran. En la investigación de Dussel Peters y Armony (2018) se identifican 69 proyectos de infraestructura realizados efectivamente, 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, destaca que todas son públicas: Power Construction Corp/Sinohydro, China Communications Construction, CAMCE/Sinomach, State Grid y CITIC. En cuanto al monto total gastado en la construcción de tales proyectos, se estima que representaron un total de 56,174 millones de dólares (Dussel Peters y Armony 2018).

Por otro lado, la investigación de Myers (2018) señala la participación de empresas chinas específicamente en proyectos de infraestructura de transporte; muestra que desde 2002 China ha expresado interés en desarrollar alrededor de 150 proyectos de infraestructura de este tipo en América Latina y el Caribe, en especial en Bolivia, Brasil y Jamaica. Sin embargo, de los proyectos anunciados hasta 2018, sólo cerca de la mitad había entrado en alguna fase de construcción, los demás se cancelaron o continúan en estudio. También se indica que, si bien las empresas chinas manifestaron un interés considerable en la construcción de carreteras, han tenido más éxito en la edificación u operación de proyectos portuarios, también en la adquisición de instalaciones portuarias (Myers 2018).

De los países donde se concentran los proyectos, la investigación de Myers subraya el 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. En la esfera empresarial, la autora refiere que China Harbour Engineering Company es la empresa de infraestructura de transporte más activa en América Latina.

Por último, desde la Asociación Ambiente y Sociedad, a través de la plataforma web Inversiones Chinas en América Latina, se han rastreado y monitoreado proyectos con participación china (de empresas o con financiamiento) en diferentes sectores en América Latina, sobre todo en aquellos que han presentado algún tipo de problemática o que encarnan un riesgo en materia social y ambiental. Sobre infraestructura de transporte (carreteras, puertos y operación de aeropuertos, entre otros), así como proyectos de energía (construcción de hidroeléctricas, plantas solares, eólicas o líneas de transmisión), se ha identificado un total de 41 proyectos, de los cuales la mitad tiene algún tipo de problemática, conflicto o riesgo socioambiental (Inversiones Chinas en América Latina 2019).

Finalmente, es importante mencionar algunos aspectos centrales de los contratos de construcción donde participan empresas chinas: en muchos casos éstos corresponden a adjudicaciones estatales que se acompañan de financiamiento de bancos chinos, pactados de forma previa a través de acuerdos y memorandos de cooperación. A menudo la ejecución de proyectos se efectúa mediante la contratación “llave en mano” o EPC (*Engineering, Procurement and Construction*), como se conoce en el comercio internacional, la cual también incluye el diseño (ingeniería básica y detalle del proyecto), los suministros necesarios y la construcción (CEDLA 2018).

Algunas propuestas de infraestructura nacen en el marco de otro tipo de proyectos; por ejemplo, en mayo de 2015 se firmó en Colombia el Memorando de Desarrollo Conjunto de Proyectos Modelo, por parte del Ministerio de Transporte, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y la Agencia Nacional de Infraestructura de ese país, con la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de China. Allí, China expuso su interés en desarrollar proyectos agrícolas en la zona de la Orinoquía y la Altillanura con una inversión aproximada de 3,000 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.⁵

⁵ Un listado detallado de los acuerdos y memorandos entre China y América Latina se puede consultar en la plataforma web: <https://www.chinaenamericalatina.info/documentos-acuerdos/>

b. Financiamiento chino para la infraestructura

En términos de financiamiento, una primera dificultad de acceso a la información es que los bancos chinos no publican de forma regular cifras detalladas sobre sus actividades crediticias y operaciones en el extranjero. Actualmente, China-Latin America Finance Database se ha utilizado como la principal fuente de datos sobre financiamiento, según la cual, los préstamos para infraestructura conforman una parte importante de los créditos chinos para la región.

Desde 2004 se han realizado 29 operaciones en préstamos para infraestructura de transporte; lo que representa 40% de todos los créditos chinos para este sector, de 2005 a 2014, siendo Argentina el país que ha recibido la mayor parte de ellos (USD\$13.5 miles de millones), seguido por Venezuela (USD\$4.4 miles de millones). En Centroamérica destacan los préstamos a Trinidad y Tobago (USD\$2.6 miles de millones) y Jamaica (USD\$1.9 miles de millones). En su gran mayoría, los préstamos fueron otorgados por el Banco de Desarrollo de China (CDB, por sus siglas en inglés) y del Banco de Exportaciones e Importaciones de China (Gallagher y Myers 2019).

Gallagher et al. (2013) menciona en su investigación las características de los empréstitos chinos, señala que, si bien las condiciones de éstos pueden parecer menos rigurosas, algunos paquetes de financiamiento pueden llegar a ser más exigentes si se los compara con los préstamos de instituciones financieras como el Banco Mundial. También indica que los bancos chinos no buscan reformar a sus prestatarios con condicionamientos políticos del tipo occidental, pero incluyen otras condiciones como la compra de bienes chinos de construcción, petróleo, telecomunicaciones, satélites y equipo ferroviario. Dussel Peters (2019) también sostiene que la creciente presencia financiera de China en ALC no ha llevado a una “trampa de la deuda” a los países receptores de créditos y que los estudios del caso demuestran una heterogeneidad en cuanto a las condicionalidades.

En el caso de Ecuador, algunos análisis (Castro 2019; Garzón y Castro 2018) consideran que una buena parte de los créditos chinos al país (13 de 26) se destinaron al desarrollo de proyectos de infraestructura, destacándose los proyectos energéticos como las Hidroeléctricas Coca Codo Sinclair y Sopladora. El costo de la financiación y las condiciones económicas se identifican como los aspectos más problemáticos de la cooperación china, que restringe gran parte de los préstamos a proyectos construidos por sus empresas, con equipos, tecnología, suministros y mano de obra chinos. La falta de transparencia en el proceso de licitación, sobrecostos, corrupción de funcionarios públicos y quejas sobre la calidad de los trabajos de las empresas chinas son las principales cuestiones críticas.

Por su parte, el Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario (CEDLA 2018), detalla que en Bolivia las líneas de crédito chino se concentran en 13 grandes proyectos de infraestructura, ubicados en regiones estratégicas, de gran importancia por la riqueza de sus recursos. La principal problemática es que se ha denunciado el acceso limitado a la información oficial sobre el financiamiento; por ejemplo, se desconocen las condiciones que definen comisiones bancarias, plazo de los préstamos, periodo de gracia, intereses y formas de pago, entre otros aspectos, en parte por las cláusulas de confidencialidad establecidas en los convenios de préstamos. Asimismo, preocupa que, en caso de cualquier controversia con el EximBank-China, ésta se resolvería en la Corte Internacional de Arbitraje de la 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 a los Estados donde las empresas actúan (CEDLA 2018).

Finalmente, como afirma Dussel Peters (2019), la China-Latin America Finance Database sólo revela información para dos entidades: el Banco de Desarrollo de China y el Banco de Importación y Exportación de China, pero existen nuevas fuentes de financiamiento que van desde empresas chinas hasta bancos y fondos binacionales, entre otros, que reflejan una comprensión mucho más profunda sobre el volumen y las modalidades de financiamiento chino en la región. En la siguiente sección se describe con más detalle este aspecto.

c. Alianzas con bancos de desarrollo y fondos de inversión en infraestructura regional

Otra fuente importante de financiamiento han sido los fondos de inversión para la infraestructura, desarrollados gracias a los acuerdos establecidos en el Foro China-Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) y a los pactos entre bancos chinos con instituciones financieras multilaterales y de desarrollo de la región. En el caso del Foro China-CELAC, se cuenta con 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 (Foro China-CELAC 2016).

Desde 2014 China destinó un paquete de recursos de financiación para ALC, 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 tres partes: *a)* Créditos Preferenciales para la zona (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 en el caso del Fondo de Financiación Conjunta de China para América Latina y el Caribe, administrado por el Banco Interamericano de Desarrollo. Estos montos constituyen un dinero independiente de los convenios que los bancos o el gobierno chino tienen comprometidos con los gobiernos de forma bilateral.

Gráfica 1. Fondos y créditos de financiamiento para infraestructura China-CELAC



Fuente: Elaboración propia con base en información pública del Foro China-CELAC.

Además de los fondos de inversión en el marco de la CELAC, China ha promovido acuerdos de cooperación y otros fondos con las instituciones multilaterales de América Latina y el Caribe, como es el caso del Banco Interamericano de Desarrollo, CAF y el Banco Mundial. En las siguientes tablas se presenta información general sobre los principales acuerdos entre China e instituciones financieras multilaterales. También se muestran datos sobre algunos fondos binacionales, como el Fondo China-México administrado por la Corporación Financiera Internacional (IFC) o cooperación con bancos nacionales, como es el caso de Brasil.

Cuadro 1. Cooperación entre China y la Corporación Financiera Internacional del Grupo Banco Mundial

Institución china	Acuerdo/Fondo	Fecha	Estado
China Investment Corporation (CIC) y Banco de Desarrollo de China	Fondo China-México, nació por común acuerdo entre los gobiernos de ambos países. Es un fondo de USD \$1.2 mil millones administrado por la IFC Asset Management Company, realiza inversiones de capital, principalmente en infraestructura, petróleo y gas, así como en otros sectores: manufactura, agronegocios, servicios y banca.	2014	Vigente

Fuente: elaboración propia con base en información pública de la Corporación Financiera Internacional/Banco Mundial.

Cuadro 2. Cooperación entre China y el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil

Institución china	Acuerdo	Fecha
Banco de Exportaciones e Importaciones de China	Acuerdo de cooperación con un plazo de dos años, cuyo enfoque era participar en proyectos de diversas áreas, entre ellas energía, infraestructura y aeronáutica; así como proyectos de inversiones y comercio de productos y servicios.	2014
Banco de Desarrollo de China	Memorando de Entendimiento que abría la posibilidad de una concesión de línea de crédito del CDB al BNDES para el apoyo en proyectos de interés común, en los moldes de lo que ya se ejecuta con otros bancos de desarrollo multilaterales y agencias gubernamentales. El memorándum tendría un plazo de vigencia de tres años.	2014

Fuente: elaboración propia con base en información pública del BNDES.

Siguiendo a Caballero (2019), las relaciones entre China y diferentes instituciones financieras de la región se establecen para cofinanciar diferentes proyectos de infraestructura, la cual se puede realizar en las siguientes modalidades:

1. *Cofinanciación oficial*: moviliza préstamos para proyectos y subvenciones destinadas a operaciones de asistencia técnica en el sector público. Aquí destacan préstamos para proyectos específicos o a través de fondos fiduciarios que comprometen subvenciones para un número específico de países o áreas de interés.
2. *Cofinanciación comercial*: moviliza recursos de socios comerciales para invertir en proyectos de desarrollo. Se efectúa principalmente a través de la sindicación de préstamos y préstamos A/B: la institución multilateral actúa como el prestamista registrado (préstamo A) y los bancos comerciales participan en el tramo B. Estos últimos disfrutaban de los mismos privilegios e inmunidades que los préstamos A.

Lo anterior se puede ver reflejado en el caso de la cooperación entre instituciones financieras chinas y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). En 2013 se creó el Fondo de Financiamiento Conjunto de China para la Región Latinoamericana y Caribeña, con un capital de USD\$2 mil millones, el cual es coordinado por el Banco Popular de China y ejecutado por el BID.

El Fondo se encarga de proveer apoyo financiero a proyectos de educación, obras hidráulicas, energía, infraestructura y otras áreas. Cabe destacar que éste ha sido el primero de su tipo que se establece entre China y un banco multilateral de desarrollo; según palabras del presidente del BID, servirá como punto de referencia para futuros modelos de cooperación con China y otros países (Cruz Prada y Flórez Alonso 2018).

El dinero del Fondo se ha destinado al cofinanciamiento de más de 50 proyectos en 17 países de ALC y tres proyectos a escala regional. Dichos proyectos pertenecen principalmente a los sectores de energía, mercados financieros, apoyo a empresas privadas y desarrollo de PYMES y transporte. En los referidos al sector de energético, sobresale el apoyo a proyectos de energía eólica y solar en Uruguay y Chile.

En el marco de la relación entre China y el BID, también se han realizado préstamos de tipo A/B para proyectos de infraestructura, como la Planta Hidroeléctrica Ituango, entidad que recibió un préstamo A/B, donde el tramo A se compone de USD \$400 millones del grupo BID y USD \$50 millones del Fondo de Cofinanciamiento de China Administrado por el BID INVEST. El tramo B es un préstamo por USD \$650 millones de diferentes bancos, entre los que se encuentra el Banco Industrial y Comercial de China (ICBC).

Las alianzas de las corporaciones 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 han detectado proyectos de alta conflictividad socioambiental, como en la hidroeléctrica Ituango, el proyecto de energía más grande que se construye en Colombia, mismo que ha impactado en las formas de vida y en las actividades económicas de quienes habitan la zona, violando sus derechos humanos y afectando al ambiente (Cruz y Flórez 2018).

d. Las Asociaciones Público Privadas (APP) para la provisión de infraestructura en la región

Las APP merecen una mención aparte sobre la participación China en infraestructura. La CEPAL (2018) señala que hasta el momento la colaboración de empresas chinas en proyectos de inversión de las APP ha sido limitada, ya que éstas actúan como patrocinadoras en proyectos de infraestructura a través de esquemas de asociación público-privada. Asimismo, indica que China ha invertido USD \$7,663 millones mediante estas iniciativas en el periodo 2000-2016; sin embargo, en los sectores de energía y transporte representó sólo 1.3% del total financiado en todos los países de la zona durante esos años.

El destino principal de esta inversión es Brasil (60.7% del total), la cual se ha orientado casi en su totalidad al sector de energía; país tras el cual se encuentran Colombia (14.8%), Jamaica (13%) y México (4.0%), donde el respectivo sector de transporte recibió la totalidad del financiamiento (CEPAL 2018).

Algunos analistas sugieren que las APP deberían adoptarse como el modelo más adecuado para desarrollar la cooperación de los inversores chinos respecto a la infraestructura de otros países. “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: 191-192). 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: 186-187).

En cuanto a los proyectos de infraestructura en el ramo del transporte, la primera empresa china a la que se le adjudica un proyecto de APP en Latinoamérica fue China Harbour Engineering Company para desarrollar en 2015 la Autopista al Mar 2 en Colombia; así lo ha reconocido la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de China. En el caso de Colombia, las APP han sido de especial interés para el país asiático: en abril de 2018 la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), entidad especializada en la financiación y estructuración de proyectos de infraestructura a través de las APP, anunció una alianza con el Banco de Desarrollo de China (CDB) para concretar el apoyo financiero a proyectos viales.

Una de las grandes preocupaciones de las organizaciones de la sociedad civil, pueblos étnicos, organizaciones campesinas y locales, recae en el financiamiento de este tipo de esquema cuyos beneficios aún no se han comprobado. Un ejemplo de los conflictos que se presentaron en proyectos desarrollados bajo este marco es la Hidrovía Amazónica, cuyo objetivo es el acondicionamiento de la navegación en cuatro grandes ríos de la Amazonía peruana: Huallaga, Amazonas, Marañón y Ucayali. El proyecto corre a cargo del Consorcio COHIDRO, conformado por la empresa peruana CASA Construcción y Administración, S.A., y la empresa china SINOHYDRO Corporation Ltd., aunque se han manifestado diversas preocupaciones por los impactos ambientales en los pueblos indígenas de la Amazonía peruana (DAR 2018).

e. La Iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda

La Ruta de la Seda también 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 creada por China; tiene como objetivo construir una red de comercio, inversión e infraestructura para conectar Asia con Europa, África y Latinoamérica a lo largo de diferentes trayectos comerciales. Los planes 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 se sumen a esta iniciativa, en especial los transfronterizos de integración regional. Además, ha generado numerosas expectativas en torno a que la iniciativa aborde la brecha en infraestructura de transporte y logística de la región.

Al mismo tiempo, la propuesta ha recibido críticas desde muchos ángulos y algunos países occidentales mantienen sus reservas ante el proyecto. A la mayoría de gobiernos le 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 no estar balanceados. Además, se ha cuestionado la falta de un estudio de impacto ambiental del proyecto y social en las economías locales de diferentes regiones, principalmente en Latinoamérica y África, donde muchos de los proyectos con participación china 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, además de que generará nuevas rutas comerciales al utilizar 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?

Proyectos de infraestructura y conflictos

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, la debilidad de los marcos normativos locales, el grado de obligación de las empresas y bancos chinos, así como su desempeño respecto a sus contrapartes de otros países. En este texto se han puesto a consideración varias de estas discusiones, sobre todo en cuanto a las implicaciones del modelo de desarrollo de infraestructura y las de la cooperación china en infraestructura.

En esta última sección se presentan casos de proyectos con participación china que han originado algún tipo de impacto o riesgo socioambiental. Los conflictos se manifiestan en diversos países (en la tabla se muestran 10 de la región), debido al desarrollo de proyectos de infraestructura energética y de transporte; en algunos casos, los proyectos se ubican en la Cuenca Amazónica y afectan tanto a pueblos étnicos como a campesinos.

Sinohydro Corporation Limited aparece como una de las empresas que enfrenta mayores conflictos en diversos países; por el lado del financiamiento, encontramos participación del Banco de Desarrollo de China, el Banco Industrial y Comercial de China, el Banco de Exportación e Importación de China y el Fondo de Cofinanciamiento de China administrado por el BID.

Los casos aquí referidos evidencian múltiples problemáticas y particularidades; sin embargo, es posible encontrar algunas similitudes sobre cómo se desarrollan los proyectos y cuáles son los principales conflictos que representan:

- El desconocimiento de las poblaciones étnicas y campesinas. Ni las autoridades nacionales ni las chinas hacen efectivos los derechos a la participación, la consulta y el consentimiento libre, previo e informado. Los proyectos impactan sobre los derechos y la autonomía de los pueblos.
- Las dificultades en el acceso a la información y la limitación de ésta es otro elemento que resalta en los proyectos de infraestructura; en algunos casos los documentos clave de los proyectos 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 mencionados representan una grave amenaza para la Cuenca Amazónica. Al respecto, una reciente investigación señaló que los bancos estatales de fomento chino están a punto de convertirse en los principales actores en el financiamiento y desarrollo de infraestructura en esta cuenca, además de participar en iniciativas más riesgosas en términos sociales y ambientales (Myers *et al.* 2019)
- Problemas de diligencia oportuna: otra constante es el incumplimiento en la realización de Estudios de Impacto Ambiental (EIA), ya sea porque presentan vacíos significativos, carecen de información o ignoran la participación de los pueblos en su construcción.
- En materia de derechos humanos, observamos que los casos presentan graves transgresiones en materia ambiental, social y cultural, también se registra un alto riesgo para la vida de los líderes sociales que impulsan la resistencia frente a estos proyectos. En algunos casos, además, se presentan conflictos laborales y seguridad en las obras.

En definitiva, muchos de estos conflictos y problemáticas son comunes en la forma como se desarrollan los proyectos de infraestructura, la cual se describió en la primera parte de este texto.

Cuadro 3. Conflictos y riesgos en proyectos de infraestructura seleccionados

Nombre	País	Conflictos identificados	Empresa China	Banco chino (si es el caso)
Acueductos Mandisoví Chico y la Paz-Estacas	Argentina	Los acueductos se realizarían en un área de conservación de bosques nativos, ahora protegidos en Argentina por la Ley de Bosques. Se ha denunciado falta de transparencia en el préstamo con China por la existencia de cláusulas secretas en el contrato y poco tiempo de debate del proyecto en el Congreso.	China State Construction Engineering	Banco Comercial e Industrial de China
Complejo hidroeléctrico La Barrancosa-Cóndor Cliff	Argentina	Se han denunciado falencias en el Estudio de Impacto Ambiental; impactos sobre el flujo de nutrientes hacia el ambiente marino por el Río Santa Cruz; afectaciones sobre el Macá Tobiano, un ave en peligro de extinción; también se reportan quejas por la falta de participación y consulta efectiva de la población en el marco del proyecto.	China Gezhouba Group Corporation	Banco de Desarrollo de China / Banco industrial y Comercial de China / Banco de China
Proyecto Hidroeléctrico Ivirizu	Bolivia	La licitación se dio a pesar de que Sinohydro fue sancionada por maltratos e incumplimientos de las normas laborales. El proyecto se licitó dentro del Parque Nacional Carrasco, poniendo en riesgo la biodiversidad y posiblemente aumentando la deforestación dentro del parque.	Sinohydro Corporation Limited	
Carretera Ivirgarzama-Ichilo	Bolivia	Además de las demoras en el inicio de la obra, durante 2015 y 2016 se presentaron protestas y paros de los trabajadores por violaciones a los derechos laborales e incumplimientos de la empresa respecto a los acuerdos con los empleados.	Sinohydro Corporation Limited	
Puente Rurrenabaque/San Buenaventura	Bolivia	Los impactos en el ambiente van desde la pérdida de la biodiversidad, hasta una afectación en la cultura propia de los habitantes del territorio. Se han generado afectaciones a viviendas y propiedades de pobladores locales.	Sinopec Corporation	
Hidroeléctrica de Cachuela Esperanza	Bolivia	Se prevén daños como la devastación de la flora, pérdida de la biodiversidad y de la calidad del agua. En total se calcula que tres cuartas partes de la población rural de la zona se verán afectadas, entre las cuales se encuentra un gran número de comunidades indígenas.	Sinohydro Corporation Limited	
Ferrovía de integración Oeste-Este FIOI	Brasil	El proyecto ha tenido varias dificultades, entre ellas el retraso en el plazo de ejecución y sobrecostos.	China Railway Group Limited	
Línea de transmisión Teles Pires	Brasil	En ningún momento se llevaron a cabo procesos de consulta o consentimiento, incumpliendo con la legislación brasileña. La represa inundó el lugar Siete Caídas, de gran importancia cultural y religiosa para el pueblo Mundukuru. El estudio de impacto está incompleto, no consideró los efectos socioambientales no acumulativos relacionados con los pueblos indígenas y sus territorios.	State Grid	
Hidroeléctrica de Ituango	Colombia	El proyecto ha perjudicado comunidades campesinas que habitan la zona. Se denunció la falta de consulta y participación de las comunidades; desplazamientos y desalojos; criminalización de la protesta y persecución de líderes; estudios de impacto ambiental inadecuados; desastres en las comunidades aledañas, las cuales 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.		Fondo de Cofinanciamiento Chino administrado por el BID / Banco Industrial y Comercial de China
Primera Línea del Metro de Bogotá	Colombia	China Harbour Engineering Company Limited ha sido sancionada por el Banco Mundial por prácticas fraudulentas en sus proyectos financiados. La licitación se realizó en medio de denuncias de poca transparencia en la negociación.	China Harbour Engineering Company Limited / Xi'an Metro Company Limited	
Proyecto Gecelca 3 y 3.2	Colombia	La termoeléctrica debió ser entregada a finales de 2012, pero se inauguró hasta 2015. La Contraloría General multó a la concesionaria por el incumplimiento parcial de las obligaciones contractuales. En noviembre de 2016, indígenas zinúes tomaron las instalaciones de la termométrica en protesta por la posible contaminación de aguas y ríos del área de influencia, además de reclamar la falta de contratación de mano de obra de la región.	China United Engineering Corporation / DONGFANG TURBINE CO., LTD.	
Ruta Nacional Núm.32	Costa Rica	Se ha reclamado que la obra tiene diseños incompletos, falta de permisos para la tala de árboles y atrasos en la importación de maquinaria.	China Harbour Engineering Company	Banco de Exportaciones e Importaciones de China

Fuente: Elaboración propia con base en Chinaenamericalatina.info.

Continuación del Cuadro 3

COCA CODO SINCLAIR	Ecuador	La Contraloría General del Estado mantiene en investigación a esta empresa porque se identificaron fallas y fisuras en la hidroeléctrica, además de incumplimientos tanto en la construcción del campamento permanente de operación como en 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 correspondiente para la fase de operación del proyecto.	Sinohydro Corporation Limited	Banco de Exportaciones e Importaciones de China
Central Hidroeléctrica Paute-Sopladora, Ecuador	Ecuador	La empresa deberá pagar multas por 305 millones debido a obras inconclusas durante la construcción de la Central.	China Gezhouba Group Corporation	Banco de Exportaciones e Importaciones de China
Represa Patuca III	Honduras	En 2011 los pueblos indígenas afectados presentaron denuncias por la realización de una consulta viciada, sin información y selectiva. En 2013 se registraron conflictos con los dueños de los predios que fueron expropiados para la obra, puesto que alegaban incumplimientos en las indemnizaciones y la legalización de las tierras donde se reubicaron.	Sinohydro Corporation Limited	Banco Comercial e Industrial de China
Canal Interoceánico de Nicaragua	Nicaragua	Esta iniciativa se ha criticado por el número significativo de poblaciones afectadas, por haber realizado la negociación y gestión en secreto sin efectuar una consulta pública; asimismo, por no contar con el consentimiento de los pueblos indígenas; también carece de licitación y autorización de alcaldía. Las comunidades se movilizaron en múltiples ocasiones en oposición al proyecto. Actualmente no se ha avanzado en su realización.	CONCESIÓN ORTEGA-WANG JING	
Hidrovia Amazónica	Perú	El área del desarrollo abarca las regiones Loreto y Ucayali, con presencia de comunidades nativas pertenecientes a 14 pueblos indígenas y cuatro áreas naturales protegidas. El proyecto pone en riesgo la importancia cultural de los ríos para los pueblos y sus economías.	Sinohydro Corporation Limited	
Central Hidroeléctrica San Gabán III	Perú	El Ministerio de Agricultura y Riego informó que el Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre (Serfor) inició un Proceso Administrativo Sancionador (PAS) a la empresa Hydro Global por ubicar la desembocadura en áreas no autorizadas.	China Three Gorges Corporation	Banco de Desarrollo de China
Ferrocarril Tinaco Anaco	Venezuela	La construcción del sistema ferroviario Tinaco-Anaco (Cojedes-Anzoátegui) cumple varios años parada, situación que afectó a más de 5,000 trabajadores de la obra. Se ha denunciado el abandono y deterioro de los campamentos de la empresa china destinados para el proyecto.	China Railway Engineering Corporation	

Fuente: Elaboración propia con base en Chinaenamericalatina.info.

Marcos normativos sociales y ambientales

Según la CEPAL (2015), una de las principales causas de estos conflictos responde a marcos regulatorios débiles, insuficiente fiscalización de éstos y falta de familiaridad por parte de los actores chinos con las políticas nacionales. En este sentido y ante la realización de nuevos proyectos de infraestructura con participación china, los conflictos podrían incrementarse a causa de las flaquezas de las normativas nacionales y la ausencia de regulaciones por parte de China para las actuaciones extraterritoriales de sus empresas y bancos.

Actualmente, los marcos normativos para el desarrollo de proyectos dependen casi en exclusiva de los Estados nacionales; entidades que si bien son los principales responsables de exigir medidas socioambientales claras, en la región nos encontramos en un proceso de flexibilización regulatoria no sólo de éstos, sino también de las instituciones financieras internacionales como el Banco Mundial y el BID (Salazar Valdivia 2018). Aquí no detallaremos el estado normativo de cada país ni ahondaremos en las características de las políticas de las instituciones financieras, pero es importante tener como referencia esta flexibilización, puesto que permite la entrada de capitales extranjeros sin las condiciones necesarias para la protección de los derechos humanos, el ambiente y los territorios.⁶

Durante los últimos años, el gobierno de China ha establecido lineamientos para el financiamiento en el extranjero, los cuales abordan algunas cuestiones sociales y ambientales; sin embargo, la mayoría no son vinculantes, es decir, no son de cumplimiento obligatorio. El *Manual sobre lineamientos ambientales y sociales chinos para los préstamos e inversiones en el exterior*, elaborado por la Iniciativa para las Inversiones Sustentables China-América Latina, resume las principales normas que se aplican en el sector de infraestructura. A continuación presentamos algunas de las más recientes:

6 Sobre este proceso de flexibilización, puede consultarse el texto Ambiente fragmentado: *Deterioro de los marcos ambientales en América Latina 201-2018*, referenciado en la bibliografía al final del artículo.

Cuadro 4. Lineamientos para Bancos

Norma o lineamiento	Expedida por	Objetivo
Iniciativa de Gestión de Riesgos Ambientales para la Inversión de China en el Extranjero	Comité de Finanzas Verdes sobre Finanzas y Bancos de la Sociedad China; Asociación de Inversionistas de China; Asociación de Gestión de Activos de China; Asociación de Administración de Activos de Seguros de China; Asociación de Fiduciarios de China; 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	Comité Central del Partido Comunista y 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	Banco Popular de China; Ministerio de Finanzas; Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma; Ministerio de Protección del Medio Ambiente; Comisión Reguladora de la Banca de China; Comisión Reguladora de Valores de China y Comisión Reguladora de Seguros de China (2016)	Prevenir las pérdidas y los impactos desfavorables causados por los riesgos ambientales y sociales, así como llevar a cabo la implementación del crédito verde.
Opiniones sobre la implementación del crédito verde	Comisión de Regulación de la Banca China (2014)	Prevenir las pérdidas y los impactos desfavorables causados por riesgos ambientales y sociales, además de llevar a cabo la implementación del crédito verde.
Directrices de crédito verde	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.

Fuente: Garzón 2018.

Cuadro 5. Lineamientos para empresas

Norma o lineamiento	Expedida por	Objetivo
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.

Fuente: Garzón 2018.

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

No obstante, al no ser normas vinculantes, su implementación no es proactiva ni efectiva, por tanto, la existencia de éstas no ha significado mejores proyectos en términos socioambientales. Esto ocurre en parte por el “enfoque diferencial”, 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. El Grupo Regional sobre Financiamiento e Infraestructura (2018) realizó un análisis comparativo de los marcos preceptivos 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 que rigen al Banco de Desarrollo de China y al 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 étnicos. En este sentido, la banca

china tiene débiles políticas de salvaguarda, comparadas con las demás instituciones financieras internacionales que actúan de manera tradicional en la región. Otra diferencia importante entre estas últimas y las financieras chinas es que los bancos multilaterales cuentan con mecanismos de rendición de cuentas independientes, espacios clave en los que la ciudadanía y las comunidades afectadas pueden presentar alguna queja o reclamo ante algún impacto negativo derivado de algún proyecto financiado por estas instituciones. En el caso de los bancos chinos, este mecanismo de rendición de cuentas no existe (GREFI 2018).

Conclusiones y comentarios finales

Formas de participación de empresas y bancos chinos en proyectos de infraestructura: En ALC este rubro atrae el interés de muchos financiadores, como la banca multilateral, los bancos comerciales, inversionistas privados, etc. Dentro de esta amplia gama de actores, la participación de China en el desarrollo de infraestructura en ALC es múltiple. Hoy en día, sus empresas juegan un papel activo en los contratos referidos a construcción de obras de infraestructura energética, transporte y logística. Sus bancos participan con el financiamiento a través de diversos canales: préstamos directos para el desarrollo de proyectos, usualmente respaldados por acuerdos o memorandos establecidos de forma previa; cofinanciamiento mediante fondos de inversión administrados y con participación de bancos multilaterales, y el apoyo al modelo de APP 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 respecto al financiamiento para cerrar la brecha hacen de ALC un escenario donde China puede fomentar la participación de sus empresas en diversos proyectos; asimismo, puede ampliar los paquetes de financiamiento al sector, fortaleciendo sus relaciones con diferentes gobiernos, con bancos de desarrollo y organismos multilaterales, como la CELAC.

Conflictos por proyectos de infraestructura y participación china: desde la perspectiva de los conflictos socioambientales, el papel de China es importante en tanto fortalece un modelo de infraestructura que genera tensiones con poblaciones y comunidades locales. Su modelo de cooperación con la zona apunta a participar en proyectos de infraestructura que le sean estratégicos, tanto en términos de posicionamiento como de acceso a recursos.

Estas iniciativas reflejan las alianzas entre diferentes actores: Estados, empresas y bancos multilaterales, quienes promueven un determinado modelo de crecimiento y, por otro lado, resistencias de las comunidades locales que cuestionan desde la realización 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, en este texto no se concluye que las empresas chinas tengan peores o mejores desempeños que sus contrapartes en materia ambiental y social. China es un actor que, junto a otros, alimentan diferentes presiones sobre ALC, en especial en lo que respecta a sus recursos naturales, las oportunidades de mercado para sus empresas y 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 Villar y Lemus Delgado (2019: 403-404) para el caso minero: “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 sólo 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”.

Podemos mencionar que la participación de empresas chinas o su financiamiento no ofrece, hasta el momento, garantías sociales y ambientales. Aunque China ha avanzado significativamente en establecer algunos lineamientos para sus empresas y bancos, al día de hoy sólo están en el papel, ya que no ha mostrado una actitud proactiva en su implementación. Por otro lado, si se compara con otras instituciones financieras de la región, sus bancos presentan un rezago considerable en la implementación de políticas de salvaguarda socioambiental. Tampoco se observan avances respecto a algún tipo de medidas para negociar acuerdos bilaterales o en los planes de cooperación regional.

Debilidades de los marcos normativos nacionales y ausencia de un marco jurídico para las actividades extraterritoriales: los incumplimientos de las normas y las violaciones a los derechos humanos representan un conflicto tanto para China como para los gobiernos nacionales, quienes deben garantizar la protección de éstos en las comunidades, así como resguardar los territorios donde se realizan los proyectos; además, habrá que vigilar el desarrollo de cada iniciativa y el cumplimiento de las normas pertinentes.

Por parte 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 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. En el marco del 40° Período de Sesiones del Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas, la República Popular China se comprometió a promover medidas para garantizar que los proyectos de desarrollo e infraestructura dentro y fuera

de su territorio sean plenamente compatibles con los derechos humanos. En concreto, se obligó a adoptar nuevas medidas para que las empresas cumplan este aspecto conforme a sus obligaciones internacionales, incluyendo aquellas que operan en zonas de alto riesgo o de conflicto, las cuales deberán actuar con la diligencia debida en esta materia, de conformidad con los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos.

El informe elaborado por la Coordinadora de Organizaciones Indígenas de la Cuenca Amazónica (COICA 2018) establece que además de aplicar el principio de extraterritorialidad a fin de identificar responsabilidades de empresas con sede en China y que hayan causado vulneraciones a los derechos humanos, se adopten medidas como modificar o suscribir adendas a los acuerdos (Memorandos o Tratados de Libre Comercio) que incluyan una cláusula de cumplimiento de los derechos humanos, pueblos indígenas y un artículo de No debilitamiento o modificación de la normativa socio-ambiental del país en el que operan los proyectos de capitales o financiamiento chinos. También que se incluyan mecanismos de auditorías, rendición de cuentas y monitoreo público, así como promover y garantizar la participación ciudadana en todo el ciclo del proyecto, entre otros aspectos.

¿Quiénes ganan y quiénes pierden? A nivel discursivo, China expresa que busca una relación de cooperación de tipo ganar-ganar con los países de la región. Los conflictos ponen de manifiesto que dentro de las relaciones chino-latinoamericanas las nociones *horizontalidad*, *beneficios mutuos* y *preocupaciones comunes* no son efectivos, al menos desde el punto de vista de las comunidades locales. Por ello, los pueblos étnicos y movimientos sociales han emprendido diversas acciones concretas frente al desarrollo de proyectos de infraestructura (con participación china y de otros actores) y continúan en la defensa de sus autonomías, identidades y territorios.

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. Disponible en: https://repositorio.CEPAL.org/bitstream/handle/11362/43213/1/S1701250_es.pdf
- _____. 2011. *Caracterización de la brecha de infraestructura económica en América Latina y el Caribe*. Boletín FAL.
- Cerqueira, Daniel y Montgomery, Alexandra. (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*. Disponible en: <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/>
- COICA. 2018. Vulneraciones a los derechos de los pueblos indígenas en la cuenca amazónica por inversiones chinas. *Informe EPU*. Disponible en: <https://www.coalicionregional.net/informe-sobre-vulneracion-de-derechos-humanos-de-pueblos-indigenas-en-la-cuenca-amazonica/>
- Cruz Prada, David y Florez Alonso, Margarita. 2018. *La movida regional de China en América Latina*. Bogotá, Asociación Ambiente y Sociedad.
- Da Rocha Freitas, Felipe y Bielschowsky, Ricardo. 2018. *La búsqueda de China de recursos naturales en América Latina*. *Revista de la CEPAL*, pp. 9-29.
- DAR. 2018. *Hidrovia 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 Peters, Enrique. 2019. *China's foreign direct investment in latin america and the caribbean. Conditions and challenges*. Ciudad de México, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Dussel Peters, Enrique y Armony, Ariel. 2018. Efectos de China en la cantidad y calidad del empleo generado en América Latina (2000-2017). En: Salazar-Xirinachs, José Manuel; Dussel Peters, Enrique y Armony, Ariel. *Efectos de China en la cantidad y calidad del empleo en América Latina*, pp. 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)*. Disponible en: http://www.chinacelacforum.org/esp/zywj_4/t1230945.htm.
- Foro China-CELAC. Abril de 2016. ABC sobre el Foro China CELAC. Disponible en: http://www.chinacelacforum.org/esp/ltjj_2/P020161207457618108481.pdf.
- Gallagher, Kevin e Irwin, Amos. 2013. Chinese Mining in Latin America: A Comparative Perspective. *The Journal of Environment Development*, pp. 207-234. Disponible en: <http://www.ase.tufts.edu/gdae/Pubs/rp/IrwinGallagherChineseMiningAug2013.pdf>.
- Gallagher, Kevin y Myers, Margaret. 2019. *China-Latin America Finance Database*. Washington, Inter-American Dialogue.
- Gallagher, Kevin, Irwin, Amos y Koleski, Katherine. 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.

- Garzón, Paulina. 2018. Manual sobre lineamientos ambientales y sociales chinos para los préstamos e inversiones en el exterior. Quito, Iniciativa para las Inversiones Sustentables China-América Latina.
- GREFI. 2018. *Análisis comparativo de la normatividad de las instituciones financieras (IFI) presentes en América Latina*. Ciudad de México.
- _____. 2016. *Panorama general de las inversiones chinas en América Latina. Los casos de Argentina, Colombia, México y Perú*. Lima.
- Jenkins, Rhys. 2016. Estado del arte sobre las relaciones con China. *Revista de Integración y Comercio*, pp. 94-108.
- León, Camilo. 2017. Reasentamiento de poblaciones en el Perú por proyectos mineros y de infraestructura: diálogo entre prácticas y teoría social. *Debates en Sociología*, pp. 5-30.
- Maya Vélez, Diana Lucía; Ramos Barón, Pablo Andrés; Acevedo Arias, Gloria Inés; Garrido Rodríguez, Evelyn; Toban Quintero, Gabriel y Rojas Pinilla, Humberto. 2009. *Conflictos socioambientales y recurso hídrico: una aproximación para su identificación y análisis*. Conflictos socioambientales y recurso hídrico. Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana.
- Ministerio de Relaciones Exteriores de China. 24 de nov. de 2016. *Documento sobre la política de China hacia América Latina y el Caribe*. Disponible en: <https://www.fmprc.gov.cn/esp/zxxx/t1418256.shtml>
- Mora, Sol. 2018. *Resistencias sociales a la cooperación de China en infraestructura: las represas Kirchner Cepernic en Argentina*, pp.53-81. Colombia, Internacional.
- Mueller, Sven-Uwe; Li, Fan; Xiang, Zhang; Shengping, Shang y Tianyi, Zhang. 2016. *New Chapter for China-LAC Infrastructure Cooperation*. Washington, Banco Interamericano de Desarrollo.
- Myers, Margaret; Gallagher, Kevin P.; Ray, Rebecca; Garzón, Paulina; Grimm, Dietmar; Reid, John; Rosenthal, Amy y Zhu, Li. 2019. *China and the Amazon: Toward a Framework for Maximizing Benefits and Mitigating Risks of Infrastructure Development*. Inter-American Dialogue. Disponible en: <https://www.thedialogue.org/analysis/china-and-the-amazon-toward-a-framework-for-maximizing-benefits-and-mitigating-risks-of-infrastructure-development/>
- Myers, Margaret. 2018. *China's Transport Infrastructure Investment in LAC: Five Things to Know*. Disponible en: <https://www.thedialogue.org/blogs/2018/11/chinas-transport-infrastructure-investment-in-lac-five-things-to-know/>
- Niu, Haibin. 2018. A strategic analysis of chinese infrastructure projects in Latin America and the Caribbean. En: *Building Development for a New Era: China's Infrastructure Projects in Latin America and the Caribbean*, pp. 180-195. México, Asian Studies Center, Center for International Studies, University of Pittsburgh y Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China.
- Piña, Carlos Eduardo. 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, Rebecca; Gallagher, Kevin; Lopez, Andrés y Sanborn, Cynthia. 2015. *China en Latinoamérica: lecciones para la cooperación Sur-Sur y el desarrollo sostenible*. Boston University, Centro de Investigación para la Transformación, Tufts University y Universidad del Pacífico.
- Romero Toledo, Hugo. 2014. Ecología política y represas: elementos para el análisis del Proyecto HidroAysén en la Patagonia chilena. *Revista de Geografía Norte Grande*, pp. 161-175.
- Salazar Valdivia, Ciro. 2018. *Ambiente fragmentado: deterioro de los marcos ambientales en América Latina 2013-2018*. Lima, Coalición Regional por la Transparencia y la Participación.
- Sánchez Calderón, Fabio. 2008. Elementos para una geopolítica de los megaproyectos de infraestructura en América Latina y Colombia. *Cuadernos de Geografía, Revista Colombiana de Geografía*, pp. 7-21.
- Serebrisky, Tomás et al. 2015. *Financiamiento de la infraestructura en América Latina y el Caribe: ¿Cómo, cuánto y quién?* Washington, D.C.
- Siheng, Lu. 2019. La Franja y la Ruta: convergencia para la cooperación en infraestructura entre China y América Latina. *Orientando*, pp. 1-27.
- Svampa, Maristella. 2012. Consenso de los *Commodities*, giro ecoterritorial y pensamiento crítico en América Latina. *Revista Colección OSAL*, pp. 15-38.
- Svampa, Maristella y Slipak, Ariel Martín. 2015. China en América Latina: del Consenso de los *Commodities* al Consenso de Beijing. *Revista Ensamble*, pp. 34-63.
- Trápaga Delfin, Yolanda. 2017. China y América Latina: complementarios en un modelo depredador de producción porcícola. En: *América Latina y el Caribe y China. Recursos naturales y medio ambiente 2017*, pp. 97-113. Ciudad de México, Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China.
- Valderrey Villar, Francisco Javier y Lemus Delgado, Daniel. 2019. Minería, movimientos sociales y la expansión de China en América Latina. *Desafíos*, vol. 31. Disponible en: <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/desafios/a.5998>



CUADERNOS DE TRABAJO DEL CECHIMEX



El Centro de Estudios China-México de la Facultad de Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México tiene el agrado de invitar al público en general a presentar artículos para su posible publicación dentro de su revista, "Cuadernos de Trabajo del Cechimex".

Los artículos propuestos deberán tener una extensión máxima de 50 cuartillas y pueden versar sobre todos los temas referentes a China y a la relación México-China, en el ámbito de la teoría, la economía, la historia, el medio ambiente, la ciencia, la tecnología, etc..

Comité Editorial:

Alejandro Álvarez Bejar, Eugenio Anguiano Roch,
Romer Cornejo Bustamante, Huiqiang Cheng,
Leonel Corona Treviño, Marcos Cordeiro Pires,
Enrique Dussel Peters, Octavio Fernández,
Juan José Ling, Xuedong Liu Sun, Ignacio Martínez Cortés,
Jorge Eduardo Navarrete López, Manuel Pérez García,
María Teresa Rodríguez y Rodríguez, Xiaoping Song,
Hongbo Sun, Mauricio Trápaga Delfín,
Yolanda Trápaga Delfín, Zhimin Yang,
Yongheng Wu (†).

Editor responsable:

Sergio E. Martínez Rivera

*Informes en la página electrónica: www.economia.unam.mx/cechimex
y al teléfono: 5622 2195*

Todos los artículos dirigirlos al correo electrónico: cuadchmx@unam.mx

“Cuadernos de Trabajo del Cechimex 2011”

- Número 1.** México: hacia una agenda estratégica en el corto, mediano y largo plazo con China. Propuestas resultantes de las labores del Grupo de Trabajo México-China (2009-2010).
Enrique Dussel Peters
- Número 2.** Situación general y el futuro de la macroeconomía china.
Yutai Zhang
- Número 3.** La política de China hacia América Latina y el Caribe.
Gobierno de la República Popular China
- Número 4.** El sistema financiero de China: heterodoxia política.
Eugenio Anguiano Roch y Ma. Teresa Rodríguez y Rodríguez
- Número 5.** A Comeback in Asia? How China is Shaping U.S. Foreign Policy in the Pacific.
Niels Ammen
- Número 6.** China-Cuba: relaciones económicas 1960-2010.
Julio A. Díaz Vázquez
- Número 7.** Lecciones de política económica e industrial para México: China industria electrónica y derechos de propiedad.
Enrique Tejeda Canobbio

“Cuadernos de Trabajo del Cechimex 2012”

- Número 1.** The Chinese Miracle, A Modern Day Industrial Revolution.
Loretta Napoleoni
- Número 2.** La empresa en China y su contexto: dimensiones intervinientes en la práctica de “hacer negocios”
Gustavo E. Santillán, Hernán Morero y María Florencia Rubiolo
- Número 3.** China and its Development Model: A Broad Outline from a Mexican Perspective
Arturo Oropeza García
- Número 4.** Catálogo cultural de Pekín para la Ciudad de México
Sergio E. Martínez Rivera
- Número 5.** Evaluación de la evolución del régimen cambiario y su impacto sobre el crecimiento económico: el caso de China 2005-2010.
Xuedong Liu Sun
- Número 6.** Argentina y el “principio de una sola China”
Eduardo Daniel Oviedo
- Número 7.** Challenges and Opportunities in China’s Overseas Special Economic Zones: Zambia and Mauritius Case Studies
Fernando D Atristain

“Cuadernos de Trabajo del Cechimex 2013”

- Número 1.** ¿Un mejor trato? Análisis comparativo de los préstamos chinos en América Latina
Kevin P. Gallagher, Amos Irwin, Katherine Koleski
- Número 2.** El 18° Congreso Nacional del Partido Comunista de China
Eugenio Anguiano Roch
- Número 3.** Consumidores “vicarios”: impacto del mercado global de porcelana china en la Castilla meridional (s. XVIII)
Manuel Pérez García

- Número 4.** Educación y construcción de significados en la relación China-África
Eduardo Tzili Apango

“Cuadernos de Trabajo del Cechimex 2014”

- Número 1.** China y Japón de 1850 a 1914
Eugenio Anguiano Roch
- Número 2.** Chino, español: dos lenguas, muchas miradas
Ricardo Arriaga Campos
- Número 3.** China, profundización integral de la reforma y sus relaciones con México
Qiu Xiaoyi
- Número 4.** State, Market and Infrastructure: The New Silk Road
Peter Nolan
- Número 5.** Xi Jinping tiene su propia hoja de ruta: la III Plenaria del Partido Comunista de China
Ismael Cejas Armas
- Número 6.** Las tierras raras: un sector estratégico para el desarrollo tecnológico de China
José Ignacio Martínez Cortés Alma Viridiana del Valle Giles
- Número 7.** Shicheng Xu: Vida y Obra
Enrique Dussel Peters y Lidia Delgado Almeida

“Cuadernos de Trabajo del Cechimex 2015”

- Número 1.** La reestructuración económica y las nuevas estrategias del desarrollo en China
Xuedong Liu Sun, Qiang Zhang, Fei Chen, Wenguan Bo, An Husheng, Yingen Yan
- Número 2.** Las sombrías perspectivas de China en el mediano plazo
Raúl Bringas Nostti y Francois Duhamel
- Número 3.** China en el mundo del siglo XX
Eugenio Anguiano Roch
- Número 4.** “One Belt, One Road”: A New Vision for Open, Inclusive Regional Cooperation
Guoqiang Long
- Número 5.** La era de Xi Jinping: ¿retorno del autoritarismo personal?
Eugenio Anguiano Roch

“Cuadernos de Trabajo del Cechimex 2016”

- Número 1.** La retórica de la interdependencia entre China y la Unión Europea: algunas tendencias para el siglo XXI
Juan Carlos Gachúz Maya y Eduardo Tzili Apango
- Número 2.** El Banco Popular de China y su política crediticia
Rubén Hernández Cordero
- Número 3.** El tratamiento a las inversiones extranjeras tras el ascenso de la República Popular China: ¿de las reglas a la discreción?
Leonardo E. Stanley y José Fernández Alonso

“Cuadernos de Trabajo del Cechimex 2017”

- Número 1.** Documento sobre la Política de China hacia América Latina y el Caribe
Gobierno de la República Popular China

- Número 2.** El contexto actual de China ante los escenarios de 2030
Ricardo Daniel Delgado Muñoz y José Ignacio Martínez Cortés
- Número 3.** Gran revolución cultural proletaria de China, 1966-1976
Eugenio Anguiano Roch

“Cuadernos de Trabajo del Cechimex 2018”

- Número 1.** El 19° Congreso Nacional del Partido Comunista de China
Eugenio Anguiano Roch
- Número 2.** Tratados de inversión entre China y América Latina y la salida de inversión extranjera directa de China en la región: un análisis interdisciplinario
Jesse Liss
- Número 3.** China. Prosperidad, diversificación de la dieta y explotación de recursos naturales
María Teresa Rodríguez y Rodríguez

“Cuadernos de Trabajo del Cechimex 2019”

- Número 1.** Inversiones y préstamos chinos en el sector petrolero venezolano (2000-2018)
Carlos Eduardo Piña
- Número 2.** La competencia de las exportaciones de Estados Unidos y China en el segmento de autopartes mexicano de 2000 a 2017
Carlos Alberto Fragozo Castañeda
- Número 3.** Cristianidad China en la Ciudad de México
Mónica Georgina Cinco Basurto
- Número 4.** Inversión extranjera directa de China en Bolivia (2000-2017)
Adriana Zapata Rosso

“Cuadernos de Trabajo del Cechimex 2020”

- Número 1.** La tecnología 5G en la cadena global de valor de energía eléctrica, México y China ¿Qué podemos aprender de China?
Ricardo Zaragoza Castillo
- Número 2.** La inclusión de estudiantes chinos al sistema educativo mexicano: reflexiones sobre el caso de la Ciudad de México
Jéssica da Costa Dantas

“Cuadernos de Trabajo del Cechimex 2021”

- Número 1.** Confrontación entre Estados Unidos y la República Popular China
Eugenio Anguiano Roch
- Número 2.** Cooperación de China en América Latina en infraestructura: discursos, modalidades y conflictos socioambientales
David Alejandro Cruz Prada