



Análisis del CURI

LA FRANJA Y LA RUTA ALCANZA LAS COSTAS DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: Oportunidades y desafíos

Ramiro Rodríguez Bausero

***Consejo Uruguayo
para las Relaciones Internacionales***

09 de septiembre de 2019

Análisis N° 3/19

El CURI mantiene una posición neutral e independiente respecto de las opiniones personales de sus Consejeros. El contenido y las opiniones de los “Estudios del CURI” y “Análisis del CURI” constituyen la opinión personal de sus autores.

LA FRANJA Y LA RUTA
ALCANZA LAS COSTAS DE AMERICA LATINA Y EL CARIBE:
Oportunidades y desafíos

Ramiro Rodríguez Bausero¹

Abstract

China parece haber llegado a un punto de su evolución histórica en el que ha tomado conciencia de su poder económico, comercial y político, lo cual ha llevado a que el país esté ganando cada vez mayor protagonismo en la escena mundial.

Consciente de su mayor influencia internacional, la -Belt and Road Initiative,- es un reflejo actual de los postulados tradicionales de la política exterior de China, de su propia concepción de su lugar en el mundo actual, y de su proyección a largo plazo.

En América Latina, luego de evaluar el desarrollo que ha tenido la presencia de China en el continente en los últimos 15 años desde el punto de vista comercial, de inversiones y también político, entendemos que la Franja y la Ruta puede recibirse como una oportunidad para la región, aunque no exenta de desafíos.

¹Miembro del Comité de Derecho Internacional Público del CURI. Doctor en Derecho y Ciencias Sociales, Universidad de la República, Uruguay (2006). Licenciado en Relaciones Internacionales, UDELAR (1999). Consejero del Servicio Exterior del MRREE.

Introducción

La iniciativa Nueva Ruta de la Seda, *One Belt, One Road*, o mejor *Belt and Road Initiative* – la Franja y la Ruta², es un proyecto de gran envergadura, lanzado por el Presidente chino Xi Jinping durante setiembre y octubre del año 2013, que pretende conectar principal e inicialmente Asia y Europa a lo largo de sus trayectos terrestre y marítimo, a través de la inversión en infraestructuras viales y logísticas, de la remoción de los obstáculos fronterizos al comercio, la profundización de las relaciones bilaterales de China con cada uno de los países participantes y en definitiva, el apoyo al desarrollo regional y los proyectos transfronterizos entre los Estados involucrados a largo de la geografía euroasiática, africana oriental, y últimamente hacia otras regiones del planeta como América Latina.

A pesar de tratarse de un proyecto en desarrollo y no totalmente consolidado – permaneciendo muchas iniciativas todavía en fase de mera proposición e incluso objeto de cuestionamiento -, se estima que de alcanzarse las obras y los objetivos planteados por la iniciativa, la misma beneficiaría de manera directa a una población de 4,400 millones de personas – casi 2/3 de la población mundial -, con un PBI que representa 30% del producto mundial (World Bank 2018), y 75% de las reservas de energía conocidas (Grieger 2016,4).

El nombre completo del este ambicioso proyecto resume los dos componentes de la iniciativa: la *Silk Road Economic Belt*, compuesto de corredores terrestres a través de Eurasia, y la *21st Century Maritime Silk Road*, que pretende consolidar una red de rutas marítimas conectando los puertos chinos con las costas de Asia meridional, África y Europa. Su denominación rememora la legendaria Ruta de la Seda, término acuñado a finales del siglo XIX por el explorador alemán Ferdinand von Richthofen para describir aquellas rutas que

²En torno al nombre de la iniciativa se han desatado algunas controversias respecto de su denominación oficial, el cual evolucionó desde Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI, *One Belt, One Road*, a *Iniciativa de la Franja y la Ruta*, *the Belt and Road Initiative*, de modo de ser inclusivo de muchos “cinturones” y muchas “rutas”, en lugar de simplemente una (Yuan Li 2017). Sin perjuicio de ello, a los efectos del presente trabajo se utilizarán de manera indistinta *One Belt, One Road*; *the Belt and Road Initiative*, *Ruta de la Seda*, *la Franja y la Ruta*, así como sus respectivos acrónimos, *OBOR* o *BRI*.

conectaban ciudades chinas con Occidente, generando una corriente de intercambios culturales y comerciales.

A la fecha, la República Popular China ha firmado con más de 170 países los correspondientes Memoranda de incorporación a la Franja y la Ruta³.

El marco de referencia del relacionamiento chino con América Latina y el Caribe. El Libro Blanco de 2016

Tal como lo expresa Aoyama (2016), el desarrollo de OBOR depende no solo del establecimiento y profundización de lazos bilaterales entre los Estados, sino también de la vinculación con diferentes organizaciones regionales a lo largo de las zonas alcanzadas por la iniciativa.

Para realizar un análisis de la proyección de OBOR/BRI en América Latina, es preciso comenzar abordando cómo fue acercándose Beijing a esta región lejana respecto de su zona de interés inmediato y sobre qué cimientos se ha construido la relación mutua.

En efecto, en paralelo al crecimiento del comercio y de las inversiones de China en ALC, a lo largo de las últimas dos décadas, el Gobierno chino ha expandido sus relaciones políticas en la región, a través de la conclusión de acuerdos bilaterales de diferentes alcances y profundidades. De ese modo, Beijing ha concluido *strategic partnerships* (asociaciones estratégicas) con Brasil (1993/2004), Venezuela (2001), México (2003), Argentina (2004), y más recientemente Perú (2008), Chile (2012), Uruguay (2016), Panamá (2017), y Bolivia (2018), muchas de ellas habiendo alcanzado el carácter de integrales, como las de Argentina, Chile, Brasil, México y Venezuela.

En materia económico-comercial, China ha firmado acuerdos de libre comercio con Chile el 18 de noviembre de 2005 (con una actualización en noviembre de 2017), Perú el 9 de mayo de 2009 y Costa Rica en abril de 2010 (China

³ <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/81686.htm>

MOFCOM), al tiempo de haber iniciado conversaciones para la firma de un instrumento similar con Panamá, luego del inicio de relaciones diplomáticas de este país con Beijing a fines de 2017.

A nivel multilateral, la República Popular China es miembro de BID desde 2009, así como Observador Permanente de ALADI y la OEA, desde 1994 y 2004, respectivamente, y protagonista de Diálogo Permanente con la Comunidad Andina, la CARICOM y el MERCOSUR. Más allá de la región, China coopera con países latinoamericanos y otros países en el marco de foros regionales y globales como FOCALAE/FEALAC⁴ y el G77, además de integrar los BRICS junto a Brasil.

El marco de referencia del relacionamiento institucional entre América Latina y el Caribe es el Foro China-CELAC, establecido en junio de 2014 y el Plan de Cooperación 2015-2019 que fuera propuesto en ocasión de la celebración de ese Foro en Brasilia, que estuvo marcado por la visita del Presidente Xi Jinping.

El Plan de Cooperación establecía un esquema de formato denominado de “1+3+6”, fórmula que resumidamente significaba que el Plan debía focalizar en tres grandes capítulos como comercio, inversión y cooperación financiera, priorizando a su vez en seis áreas temáticas de acción: energía y recursos naturales, infraestructura, agricultura, industria, innovación científica y tecnológica, y TICs (ChinaCelacForum 2015).

Entre las áreas temáticas plasmadas en el Plan de Cooperación 2015-2019, el capítulo IV se encuentra dedicado precisamente a la correspondiente a infraestructura y transporte, sobre la cual se proponen las siguientes acciones:

⁴ El Foro de Cooperación América Latina-Asia del Este (FOCALAE) fue creado en 1999 a iniciativa de Chile y Singapur con el fin de estimular la interacción y el conocimiento mutuo entre ambas regiones y promover un mayor diálogo político e intensificar la cooperación. Agrupa a 20 países de América Latina (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Ecuador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela) y 16 de Asia oriental (Brunei, Camboya, China, Singapur, Corea del Sur, Filipinas, Indonesia, Japón, Laos, Malasia, Mongolia, Myanmar, Tailandia, Vietnam, Australia y Nueva Zelanda) (FEALAC 2018).

1. *Fomentar la cooperación en infraestructura entre China y los Estados miembros de la CELAC y explorar la posibilidad de celebrar, en un momento oportuno, el Foro sobre Infraestructura China - América Latina y el Caribe.*

2. *Promover el desarrollo de la infraestructura en áreas tales como el transporte, puertos, carreteras, e instalaciones de almacenamiento, logística empresarial, tecnologías de la información y comunicación, banda ancha, radio y televisión, agricultura, energía y electricidad, y vivienda y desarrollo urbano.*

3. *Incentivar a empresas competentes chinas y de los países CELAC a participar en los proyectos prioritarios destinados a favorecer la integración de América Latina y el Caribe y a mejorar la conectividad e intercomunicación entre China y los Estados miembros de la CELAC (ChinaCelacForum 2015).*

Una de las metas planteadas a través de este Plan, cuyo alcance temporal se extendió hasta 2021, es la de lograr arribar en un horizonte de 10 años a los USD 500,000 millones de comercio entre China y ALC, y USD 250,000 en materia de inversiones recíprocas (ChinaCelacForum 2015).

En noviembre de 2016, se produjo una nueva visita del Presidente de China, Xi Jinping a la región, instancia en la cual se lanzó el nuevo documento de referencia de las relaciones de China respecto de América Latina y el Caribe, el Documento sobre la Política de China Hacia América Latina y el Caribe, *Libro Blanco* sobre las relaciones de China con la región, ocho años después de la realización de su versión anterior.

Desde 2008 las relaciones entre aquel país y la región se han intensificado desde el punto vista económico-comercial, político y también cultural, todo lo cual ha llevado a autoridades chinas a repensar su estrategia de relacionamiento con una región con la cual se han profundizado los contactos de todo tipo. Tal como lo menciona el documento referido, a partir de 2013 los dirigentes chinos platearon una serie de iniciativas y medidas con miras a robustecer las

relaciones y la cooperación en diversas áreas entre China y América Latina y el Caribe.

Esta “nueva altura” a la que pretende llegar la relación China-ALC, se sustenta en el esquema denominado “5 + 1”, es decir un conjunto de relaciones políticas de sinceridad y confianza mutua, de relaciones económico-comerciales de cooperación y ganancia compartida, relaciones culturales y humanísticas de aprendizaje recíproco, relaciones de estrecha coordinación en el plano internacional y la cooperación en conjunto, todo esto junto a la profundización de las relaciones bilaterales correspondientes con cada uno de los Estados de la región, según el *Libro Blanco*.

El elenco de tareas a desarrollar y metas a alcanzar prácticamente no deja afuera ningún área del relacionamiento y de la actividad conjunta posible entre estas dos partes, de las cuales se destacan algunos objetivos que, en la letra del documento, resultan interesantes y hasta beneficiosos *prima facie* para la región latinoamericana y caribeña. En este sentido, se destaca especialmente todo lo relativo a la cooperación en infraestructura, en la que a texto expreso se mencionan las modalidades de cooperación como la asociación público-privada (PPP).

En materia comercial, la intención de lograr la “diversificación estructural del comercio entre China y ALC”, una de las dificultades más acuciantes y de los reclamos que vienen formulándose frente a un escenario caracterizado por el peso que representa la exportación de los principales 5 productos, como ya fuera mencionado.

Relacionado con lo anterior, el objetivo de “promover el acoplamiento de la capacidad productiva de calidad y los equipamientos aventajados de China con las necesidades de los países de ALC para ayudarles a mejorar su desarrollo con soberanía” así como “impulsar el escalamiento industrial de los países de ALC” (China CeLAC Forum 2015), parecen ser la respuesta teórica deseada frente a un marco de comercio de claro carácter interindustrial que se ha consolidado entre las dos regiones. Surgen en este punto la interrogante de

cómo debería hacer China para ayudar a lograr este compromiso frente a sus propias necesidades internas, cuando se trata de un esquema que parece serle confortable con el patrón de comercio que se desarrolla actualmente con la región.

Para una región como la latinoamericana y caribeña, históricamente marcada por la presencia de potencias externas que han dejado su impronta, el hecho que China ofrezca asistencia económica y técnica “sin ninguna condición política”, parece avizorar en un análisis preliminar un nuevo estadio de madurez el relacionamiento con ALC. En efecto, resulta novedoso para la región que una estrategia proveniente de una primera potencia mundial establezca que se guiará por los principios de respeto, igualdad, pluralidad, beneficio mutuo, cooperación, apertura, inclusión y no condicionalidad. Nuevamente, surge el cuestionamiento si Beijing podrá acompasar sus intereses propios con todas las buenas intenciones y principios que resultan atractivos para una región – como la latinoamericana y caribeña – acostumbrada precisamente a lo contrario.

Más allá de estas consideraciones, que no hacen más que mostrar la estrategia de un país hacia una región del mundo, uno de los inconvenientes fundamentales proviene precisamente del lado de nuestra región, en el sentido de que no hay una estrategia común ni un modelo único de desarrollo que permita generar un consenso mínimo desde donde negociar términos de relacionamientos convenientes – para la región en su conjunto -, con China.

En efecto, América Latina y el Caribe es una región de gran heterogeneidad, en la que las matrices productivas responden a lógicas asentadas como consecuencia de la situación periférica en la que el continente ha permanecido desde la época colonial. Igualmente, las diferencias en materia de población, superficie, recursos naturales, hacen muy difícil lograr un consenso de cómo enfrentar colectivamente a un socio comercial e inversor por demás avasallante como la RPC, sin caer en la tentación de vincularse con este país a través de mecanismos o vías de carácter bilateral, que aparenta resultar la vía preferida de aproximación de China a los países de la región.

En este punto no debe soslayarse la importancia que el “factor Taiwán” implica para la calibrar el acercamiento de China con región. Al presente, de los 17 gobiernos que mantienen relaciones diplomáticas con Taipei, 9 de ellos se encuentran en América Latina y el Caribe⁵. Es en este sentido que Dosch y Goodman (2012, 7) señalan que “Central America plays a key role in Taiwan’s quest for international recognition because it is one of the few regions where the country is welcome as an official member of international organizations”⁶.

Sin perjuicio de ello, esta situación parecería haber comenzado lentamente a modificarse, luego del rompimiento de relaciones diplomáticas con Taiwán llevado a cabo por Panamá (2017) y República Dominicana (2018), y el posterior reconocimiento de la República Popular de China, lo cual permitió al país del istmo sacar inmediato provecho de esa acción⁷, incluyendo su incorporación a OBOR/BRI, y avanzar en una ambiciosa agenda de acercamiento político y económico con Beijing, que incluye la negociación de un TLC (Forbes 2018) que está alcanzando sus fases finales.

América Latina frente al Proyecto OBOR/BRI

En un principio, de acuerdo a las declaraciones, contenidos y proyecciones iniciales, OBOR/BRI no incluía dentro de su alcance espacial a América Latina y el Caribe. Sin perjuicio de ello, luego de que este proyecto fue completando la retórica inicial con su sustento “teórico”, expresado en documentos oficiales tales como el XIII Plan Quinquenal y *Visions and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*, el mismo fue extendiendo su alcance no solo a la masa euroasiática y africana del este hacia otras direcciones, para tomar un cariz global.

⁵ Se trata de Paraguay, en Sudamérica; Belice, Guatemala, Honduras y Nicaragua en América Central; y Haití, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía, y San Vicente y las Granadinas, en el Caribe.

⁶ “Centroamérica juega un papel clave en la búsqueda de reconocimiento internacional por parte de Taiwán porque es una de las pocas regiones en las que el país es bienvenido como miembro oficial de organizaciones internacionales” (traducción personal).

⁷ Incluyendo la activación de numerosos proyectos de inversión, el establecimiento de vuelos directos y la negociación de un TLC (ICTSD 2018).

En este sentido, se destaca especialmente la Cumbre del Foro Una Franja, Una Ruta (Foro *One Belt, One Road*), realizada en Beijing en mayo de 2017, que constituyó el lanzamiento verdaderamente global de la Iniciativa. A instancia de la invitación cursada por el gobierno chino, participaron del evento, además de Jefes de Estado y altos funcionarios de los principales países involucrados, Primeros Mandatarios y funcionarios gubernamentales de varios países de América Latina y el Caribe⁸. Esta invitación se entiende como una señal por parte de Beijing de su interés en que el continente latinoamericano sea parte de OBOR/BRI, lo cual fue refrendado por las exposiciones, declaraciones y contactos realizados durante esos días entre autoridades chinas y las de los países latinoamericanos asistentes.

Asimismo, en el Segundo Foro de la Franja y la Ruta, realizado en la capital china en abril de 2019, participaron Presidentes⁹, Cancilleres y Ministro de Comercio¹⁰, así como altas autoridades de países como Argentina, Bolivia, Chile, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Panamá, Perú, República Dominicana y Uruguay, confirmando el interés que ha despertado esta iniciativa en los gobiernos de la región, independientemente de su signo ideológico.

A la fecha, casi una veintena de países de América Latina y el Caribe se han incorporado a esta mega iniciativa china.

⁸ A nivel de Presidentes, se hicieron presentes en Beijing el Presidente argentino Mauricio Macri, y la Presidenta de Chile Michelle Bachelet.

⁹ Como el Presidente de Chile, Sebastián Piñera.

¹⁰ Como los Cancilleres de Argentina, Costa Rica, Ecuador, Panamá, Perú y Uruguay.

Cuadro 1: PAISES DE ALC INCORPORADOS A LA BELT & ROAD INICIATIVE
 Elaboración propia en base a <https://eng.yidaiyilu.gov.cn>

Jamaica	Cuba	Uruguay
Perú	El Salvador	Dominica
Barbados	Venezuela	Bolivia
Ecuador	Chile	Trinidad y Tobago
República Dominicana	Guyana	Panamá
Grenada	Costa Rica	

Un comercio que crece en forma dispar

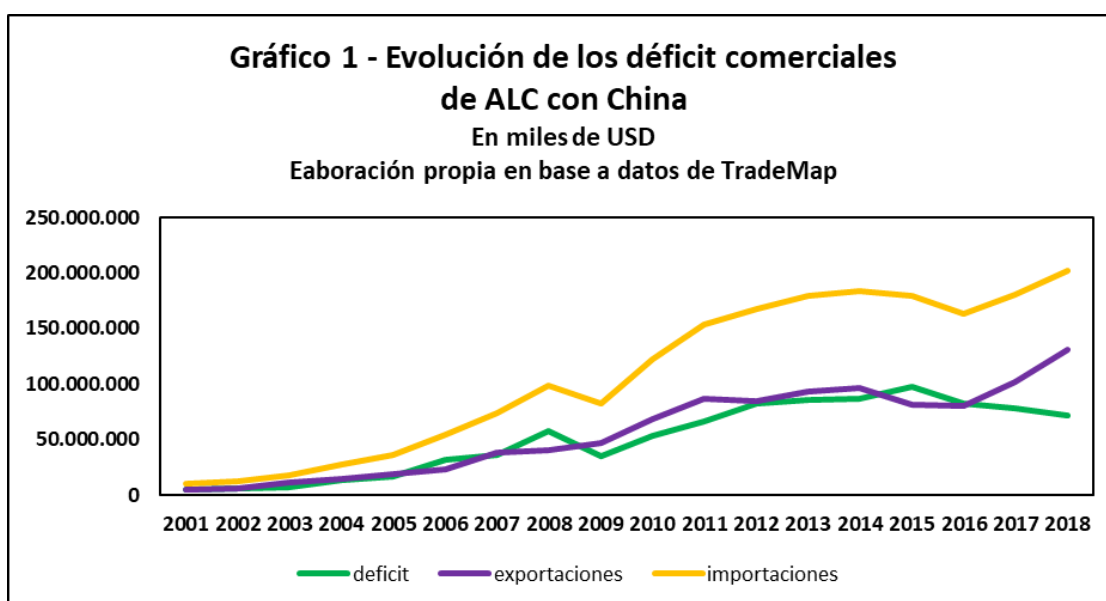
Uno de los carriles principales por los que discurre OBOR/BRI es el comercial¹¹. Para ello, es preciso analizar cómo han evolucionado los vínculos comerciales de China con la región.

Al respecto, entre el año 2000 y el 2018, el comercio entre China y América Latina y el Caribe se incrementó unas 20 veces, alcanzando poco más de USD 330,000 millones en el año 2018 (TradeMap). En dicho año, ALC representó el 7,4% de las exportaciones totales de China y el 5,9% de sus importaciones. Por otro lado, las exportaciones de la región a China alcanzaron el 12,2% de los envíos totales de ALC al exterior, mientras que las importaciones desde el gigante asiático explicaron el 18,1% del total de las compras que ALC realizó al exterior en dicho año (TradeMap). Se advierte a partir de estas cifras el mayor peso que representa China para ALC como origen de las importaciones que como destino de las exportaciones desde la región.

Sobre este aspecto, un punto destacable, y que refleja uno de los aspectos que deberían ser abordados en clave regional es el del carácter deficitario de la balanza comercial para la región respecto de China, el cual ha pasado de USD 3.000 millones en 2000 a más de USD 70.000 millones en 2018, con un pico de USD 90.000 millones en el año 2015 (Gráfico 1).

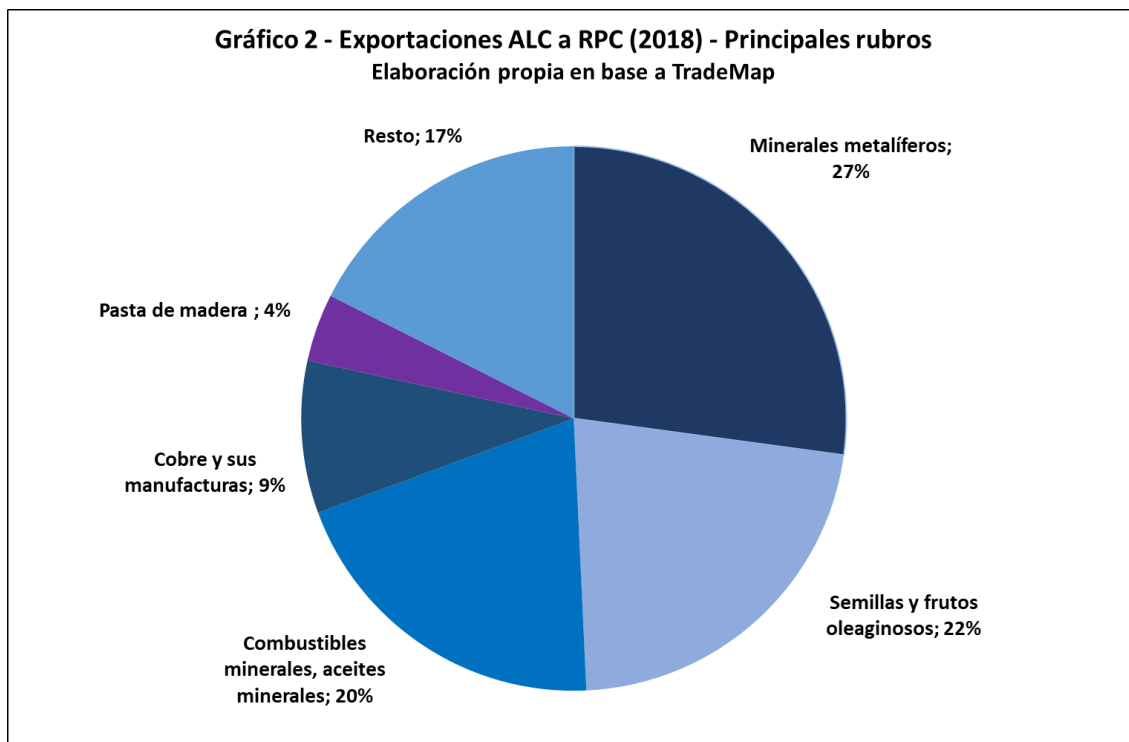
¹¹ Son cinco grandes áreas en las que se apoya la Iniciativa de la Franja y la Ruta: coordinación de políticas, conectividad de infraestructuras; comercio sin restricciones; integración financiera; y vínculos intrapersonales entre los pueblos y la profundización del intercambio y la cooperación en educación, cultura y ciencia.

Si se abre la región latinoamericana se advierte que América del Sur presenta un saldo comercial global con China cercano al equilibrio, con países con superávits comerciales como Brasil, Venezuela y Chile (CEPAL 2018), mientras que América Central, México y el Caribe presentan un déficit que ha venido aumentando de manera continua y acelerada, destacándose particularmente la evolución creciente del déficit comercial mexicano, que ha alcanzado los USD 76.000 millones en 2018 (TradeMap).



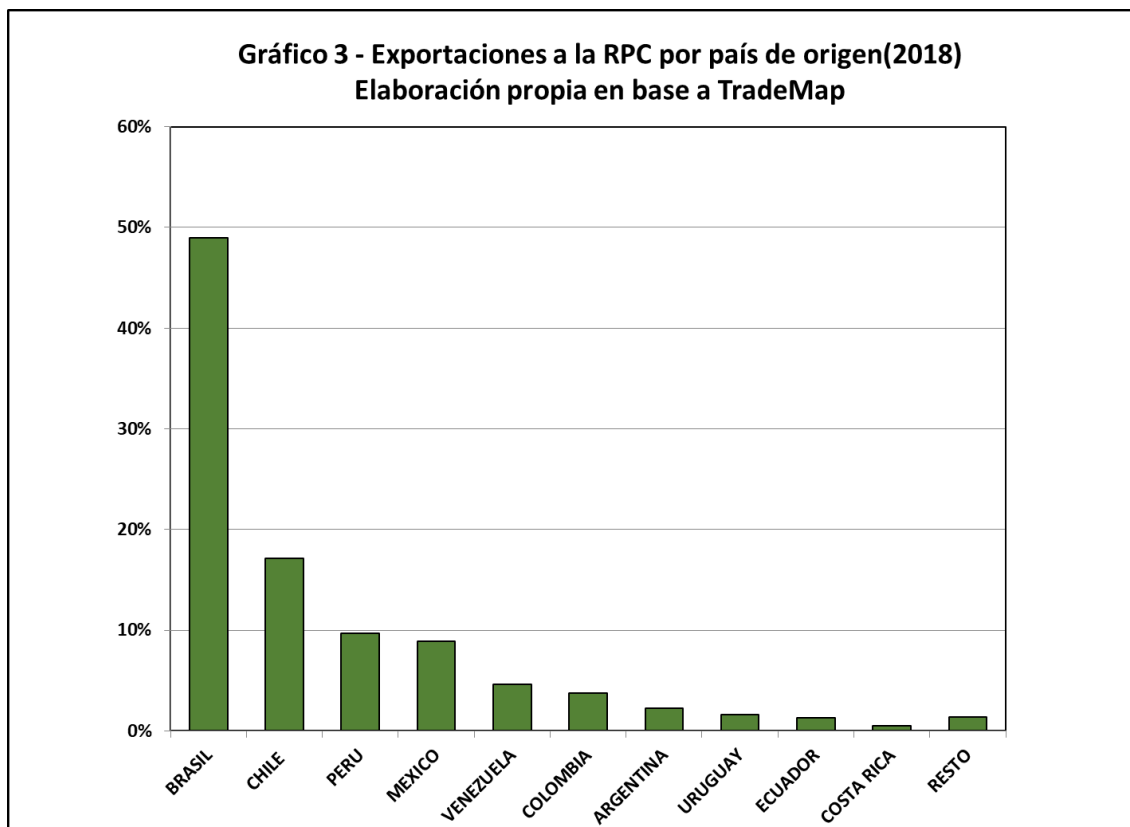
Por otra parte, como puede apreciarse en el Gráfico 2, el 83% de las exportaciones totales de ALC a China en el 2017 estuvo conformado solamente por 5 rubros primarios, entre los cuales sobresalen los minerales, la soja y los combustibles (TradeMap). Estas cifras dejan ver un esquema comercial de carácter netamente interindustrial, que no estaría favoreciendo la creación de cadenas de valor a nivel regional que permitan a la producción exportadora de la región insertarse en un circuito de agregación de valor que redunde en “un salto en materia de calidad” (CEPAL 2016, 7) en la relación comercial de ALC con China.

Todo esto sumado al hecho de que como señala la CEPAL (2018, 41), “la canasta de exportaciones de América Latina y Caribe hacia China es mucho menos sofisticada que sus envíos hacia el resto del mundo”.



En esta misma línea, para Estevadeordal (2016, 7), si bien es cierto que las *commodities* probablemente continuarán siendo el mayor negocio de ALC en China, la dinámica de crecimiento de este país sugiere que, para mantener el ritmo de crecimiento de las exportaciones, América Latina y el Caribe tendrá que apelar a un portafolio de bienes más diversificado.

Del mismo modo de lo que acontece con los bienes exportados, 5 países concentran el 88% de las ventas de la región a China, grupo liderado por Brasil, que representó en el año 2018 el 49% de las exportaciones totales de ALC a la RPC, seguido por Chile, Perú, México y Venezuela (TradeMap). La distribución de acuerdo a los 10 principales exportadores a China de la región puede apreciarse en el Gráfico 3.



Precisamente como señalaba Oviedo hace una más de una década (2007, 19), China “mantiene las viejas prácticas económicas. La retórica de “cooperación Sur-Sur”, “complementariedad” y “relaciones estratégicas”, encubren la estructura comercial que los países latinoamericanos poseían con Europa a fines del siglo XIX, mientras que en los últimos años también penetra como inversor de modo creciente.

La dependencia respecto a las materias primas y la concentración de las ventas en pocos productos, unido al crecimiento acelerado de las compras tras el reconocimiento de economía de mercado por parte de muchos países de la región, son muestra de que la región ha alcanzado una mayor interdependencia que, siguiendo los términos acuñados por Keohane y Nye, es de sensibilidad para China y de vulnerabilidad para aquellos Estados, como los latinoamericanos y caribeños, donde el país asiático ya comienza a ocupar los primeros puestos como socio comercial.

La perspectiva latinoamericana. Amenazas y oportunidades que el desarrollo de la Nueva Ruta de la Seda presenta para América Latina

Como reconocía la CEPAL en 2016 (2016:6), *la diversificación exportadora aparece como la principal asignatura pendiente: sólo cinco productos, todos primarios, representaron el 69% del valor de los envíos regionales a China en 2015, frente al 34% de los envíos al resto del mundo. Lo contrario sucede con las importaciones: en 2015 las manufacturas de baja, media y alta tecnología representaron el 91% de las compras de América Latina a China, marcando que el comercio sigue manteniendo un carácter netamente interindustrial.*

En materia de IED china en América Latina, las mismas alcanzaron un acumulado de USD 110,000 millones al 2016, con un período de gran dinamismo entre 2010 y 2017, en el cual se registró una cifra cercana a USD 91,000 millones y más de 247,000 empleos (Dussel Peters, 2018, 3). Del total acumulado, USD 60,000 millones se dirigieron a Brasil. Este país, junto con Perú y Argentina, representaron el 72.6% de la FDI y el 62.5% del empleo generado durante 2000-2017.

Según el Monitor de la OFDI de China en América Latina y el Caribe 2018 (Dussel Peters 2018, 4), durante 2016 y 2017, las fusiones y adquisiciones representaron el 79% y 90.5% del monto total de la OFDI china, respectivamente.

Según Avendano et al (2017, 6), al principio las inversiones chinas estaban a cargo de empresas estatales de ese país, las cuales invertían en industrias extractivas, en los sectores del petróleo, gas, cobre y hierro, para luego ir ampliando el espectro de sectores hacia los servicios, más en línea con una economía cuyo sector terciario ha sobrepasado la mitad de su PBI. Corroborando estas consideraciones, Dussel Peters señala que durante el período 2000 – 2017, las materias primas representaron el 57,9% de monto total de la inversión el 41% de la generación de empleo, mientras que para el último año considerado en forma aislada (2017), este sector representó el 23,6% del monto total de FDI, sobrepasado por el de manufacturas (35,8%) y

particularmente por el de servicios, que alcanzó el 38,4% del total invertido por China.

A nivel de infraestructuras, al momento las mayores inversiones chinas se concentran en los sectores de generación y transmisión de energía, también con Brasil a la cabeza, particularmente luego de la compra del capítulo brasileño de Duke Energy por Three Gorges Corporation (Avendano 2017). Por otra parte, se advierte la celebración de contratos de construcción por parte de empresas chinas en la región, generalmente vinculados a acuerdos de financiación con bancos estatales de China. Sobre este tipo de contratos, como señalan Durán Lima et al. (2017, 70), *estos proyectos de infraestructura son “llave en mano”: con financiamiento, empresas, trabajadores, e insumos chinos, y encadenamientos prácticamente nulos con la economía global. Ello pone en duda su sustentabilidad y los reales beneficios para los países de la región.*

Por otro lado, el objetivo que se propone alcanzar OBOR/BRI de lograr un comercio más fluido a través de las rutas propuestas en su configuración incluye, además de inversiones en infraestructura física, atender también cuestiones de facilitación de comercio que redunden en una reducción de los tiempos de tránsito y transporte, y por ende, en una reducción de los costos por dichos conceptos.

En esta línea, según el Informe de PWC (2016, 7), “improved linkage via railways and maritime connectivity is expected to further reduce the transit time between Europe and China”¹². Este elemento no es neutral para el continente latinoamericano, fuertemente dependiente de su comercio exterior respecto de China, como ya fuera analizado. Acompañando lo expresado por Myers (2016, 33), *la nueva agenda de política exterior china en América Latina busca, en gran medida, respaldar la agenda de reformas económicas y sociales de Beijing; los recursos y mercados seguirán ocupando un lugar destacado en la dinámica de las relaciones entre China y América Latina, alentando una*

¹² Traducción del autor: Se espera que las mejoras en los vínculos mediante vías férreas y conectividad marítima entre Europa y China contribuyan a reducir los tiempos de tránsito entre ambas zonas.

mayor participación de las empresas públicas y privadas chinas en los sectores industriales y de alta tecnología de América Latina, como son los de telecomunicaciones, logística, marítimo y ferroviario. En la misma línea Wise y Chonn (2017, 7), señalan que “China has stepped in to fund projects that fill crucial infrastructure gaps in emerging regions as parts of its own internationalized development strategy”¹³.

Sobre este punto, según Yunxia y Fei (2017), el potencial chino en materia de inversiones en el sector de la construcción es mayor al potencial en materia de comercio, por lo cual existe un amplio margen para la cooperación china en el continente.

Por otra parte, el crecimiento que ha tenido la clase media china, sumado a un aumento generalizado por parte de la sociedad china de la demanda en materia de consumo - el cual alcanzó el 66,4% del PBI del país (KPMG 2016) - implica además de un crecimiento en la demanda de bienes culturales y entretenimiento, una mayor necesidad de alimentos de calidad, confiabilidad e inocuidad. Es en este aspecto donde las exportaciones de alimentos de América Latina seguirán siendo claves tanto para el mercado chino, como para las economías latinoamericanas, aunque la proporción del consumo de alimentos haya decrecido su proporción respecto del gasto en consumo del país hacia otros rubros como “cultura y recreación” y “transporte y comunicaciones” (KPMG 2016).

Respecto de este punto, se espera que el período de alcance del XIII Plan Quinquenal (2016-2020) culmine con una mayor inversión tanto hacia China como desde China al exterior en los sectores alimenticio y agricultura (KPMG 2016).

Volviendo con Myers (2016,35), “la desaceleración del crecimiento de China provocó una caída en los precios de los productos primarios, lo que significó un

¹³ “China entra en la región para financiar proyectos que contribuyan a cerrar las brechas de infraestructura en regiones emergentes como parte de su propia estrategia de desarrollo hacia el exterior” (traducción mía).

importante revés económico para los grandes exportadores latinoamericanos”. Sin perjuicio de ello, la autora señala que la demanda por estos productos continuará al alza en virtud de “la necesidad de China de complementar su producción interna con productos agrícolas del exterior”.

Como destaca Moneta (2016, 45), y en el contexto del aumento de la población urbana en la República Popular, el desafío será de “cómo suministrar alimentación y servicios a unidades urbanas chinas de dimensiones más asequibles para nuestra capacidad de gestión”. Asimismo, advierte este autor que *“la nueva configuración a que dará lugar la estrategia de conectividad para el continente euroasiático – OBOR/BRI – tendrá una fuerte incidencia sobre los ejes de vinculación económico-comercial de América Latina con el Asia Pacífico”,* lo cual implica *adoptar urgentes decisiones respecto al papel que les asigna al transporte y la logística en su modelo de inserción global, teniendo en cuenta importantes modificaciones que experimentarán nuestras vías terrestres y marítimas de comunicación a partir de la creciente participación china en el financiamiento y orientación de rutas de transporte intrarregionales y transcontinentales.*

Luego de todo lo expresado, igualmente hay que advertir acerca de los riesgos de esta cooperación. Como señala Miner (2016, 13), “Latin America is an example of China rushing headfirst into big projects without fully taking many issues, including local politics, into account”¹⁴. Esto ha llevado, en un contexto de menor crecimiento económico tanto en China como en ALC, a la cancelación o postergación de varios grandes proyectos anunciados, en países como Colombia, Nicaragua y Venezuela. Se destacan en este sentido el proyecto de ferrocarril transoceánico desde la costa atlántica brasileña hasta el Pacífico peruano; la instalación de una agencia del China Construction Bank en Chile, así como las iniciativas privadas para la construcción de un canal interoceánico en Nicaragua (Moneta 2016).

¹⁴ “América Latina es un ejemplo de cómo China se precipita de lleno en grandes proyectos sin tener en cuenta muchos temas, incluidos la política doméstica (traducción personal).”

Finalmente, según lo que advierten Moneta y Cesarín (2012, 39), *las firmas trasnacionales chinas provocan cambios en la estructura de propiedad de firmas nacionales, multinacionales locales e incluso traslatinas; orientan la localización de IE doméstica hacia sectores por ella preferidos y definen nuevas modalidades de vinculaciones matriz-filiales que suponen, dadas las estrategias de inserción características de las ETNs chinas, además de una profunda interfase entre gobiernos, la búsqueda de relaciones preferenciales entre este y la empresa.*

La facilitación del comercio

La facilitación del comercio, entendida como “la simplificación, armonización y modernización de los procedimientos aduaneros, reducción de obstáculos, mejora en la infraestructura física y la tecnología de la información y las comunicaciones aplicadas” (Ministerio de Economía y Finanzas de Uruguay), comprende un conjunto de medidas que acceden a las cuestiones estrictamente comerciales – como los aranceles- y que presentan una gran importancia al momento de promover los intercambios entre los países.

De la Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio de Singapur de 1996, la facilitación del comercio se posicionó como uno de los llamados “cuatro temas de Singapur”¹⁵, sobre el cual se decidió trabajar para establecer un instrumento sobre esta materia. Las negociaciones del mismo se iniciaron en 2004, hasta acordar un texto final en la Conferencia Ministerial de Bali de 2013.

Según recoge la OMC, para la OCDE las medidas que tendrían más repercusión en lo que respecta a la reducción de los costos son las relativas a la armonización de los documentos, a la simplificación de los procedimientos aduaneros, y la previsibilidad de los reglamentos aduaneros (OMC).

¹⁵ Junto a comercio e inversiones, comercio y política de competencia y transparencia de la contratación pública.

El Acuerdo de Facilitación de Comercio de la OMC, el primer acuerdo multilateral concluido en los 21 años de existencia de la Organización, entró en vigor el 22 de febrero de 2017. El mismo contiene disposiciones para agilizar el movimiento, el levante y el despacho de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito. Asimismo, en él se establecen medidas para la cooperación efectiva entre las autoridades aduaneras y otras autoridades competentes en las cuestiones relativas a la facilitación del comercio y el cumplimiento de los procedimientos aduaneros, además de disposiciones sobre asistencia técnica y creación de capacidad en esta esfera (OMC).

El primer país de la región de América Latina y el Caribe en ratificar este instrumento fue Trinidad y Tobago, el 27 de julio de 2015, seguido por Nicaragua (que hizo lo propio el 4 de agosto de 2015), Belice (el 2 de setiembre de 2015) y Panamá (17 de noviembre de 2015). Más adelante lo hicieron Jamaica (20 de enero de 2016), Brasil (29 de marzo de 2016), México (26 de julio de 2016), Uruguay (30 de agosto de 2016), Chile (21 de noviembre de 2016), Argentina (22 de enero de 2018) y Ecuador, que se registra como el último país de la región en ratificarlo hasta el momento, el 15 de enero de 2019 (OMC).

A nivel regional, la ALADI ha venido desarrollando una agenda orientada hacia la promoción de la facilitación del comercio, promoviendo, entre otros aspectos, “la prestación de un servicio eficiente de transporte; el desarrollo de la logística; y la digitalización de documentos que intervienen en el comercio, como es el caso del certificado de origen digital de la ALADI, que permitan la circulación ágil y eficiente de los factores de producción dentro del espacio geográfico” (ALADI A). Cabe recordar que los artículos 8 y 13 del Tratado de Montevideo de 1980 incluyen dentro de las materias pasibles de constituir el objeto de acuerdos de alcance parcial, a los acuerdos de promoción del comercio, entendiendo como tales aquellos referidos “a materias no arancelarias”, lo cuales “tenderán a promover las corrientes de comercio intrarregionales”.

Ya en el año 2004, la Resolución 59 (XIII) del Consejo de Ministros incluía entre las “materias complementarias” hacia la conformación progresiva de un Espacio de Libre Comercio regional, “Potenciar el intercambio de información, la coordinación y las acciones comunes en materia de integración física regional -transporte, energía y telecomunicaciones- incluyendo las áreas de infraestructura, logística y facilitación aduanera, en directa cooperación con las iniciativas y los organismos especializados en estas áreas. (ALADI A)

Más concretamente, en el año 2014, mediante la Resolución CM 79(XVII), el Consejo de Ministros solicita al Comité de Representantes que avance hacia la pronta implementación regional de la Certificación de Origen Digital de la ALADI, identifique “aquellas herramientas de facilitación del comercio que puedan ser desarrolladas y/o profundizadas en el ámbito de la Asociación, que contemple materias tales como la simplificación, estandarización, normalización, digitalización y automatización de documentos, procedimientos y trámites vinculados a la operativa del comercio exterior”, y refuerce la colaboración con otros organismos internacionales y regionales como la OMC, la OMA, la OEA, el BID y la CEPAL, “para apoyar la facilitación del comercio a través de, entre otros, el intercambio de información, la capacitación, la asistencia técnica y la creación de capacidades en la Asociación y/o en los países miembros” (ALADI A).

Efectivamente, en materia aduanera, la Asociación ha venido realizando un trabajo de identificación de aquellos procedimientos aduaneros pasibles de ser armonizados y simplificados. En este sentido, en el año 2006 la Secretaría General de la Asociación firmó con la Organización Mundial de Aduanas un acuerdo mediante el cual ambas partes “se prestarán cooperación recíproca con el fin de fomentar y llevar a cabo acciones y/o proyectos de cooperación en las áreas de interés mutuo”, incluyendo “el diseño y ejecución de estudios y proyectos de investigación, así como la realización, en forma conjunta o coordinada, de publicaciones, foros, conferencias, seminarios y otras

actividades sobre temas específicos del proceso de integración subregional, regional y hemisférico, que sean considerados de interés común” (ALADI B).

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Suramericana, IIRSA

En el año 2000 los doce países de América del Sur lanzaron la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Suramericana, IIRSA, con el objetivo de *promover el desarrollo de la infraestructura regional en un marco de competitividad y sostenibilidad crecientes, de forma tal de generar las condiciones necesarias para alcanzar en la región un patrón de desarrollo estable, eficiente y equitativo, identificando los requerimientos de tipo físico, normativos e institucionales necesarios y procurando mecanismos de implementación que fomenten la integración física a nivel continental (IIRSA).*

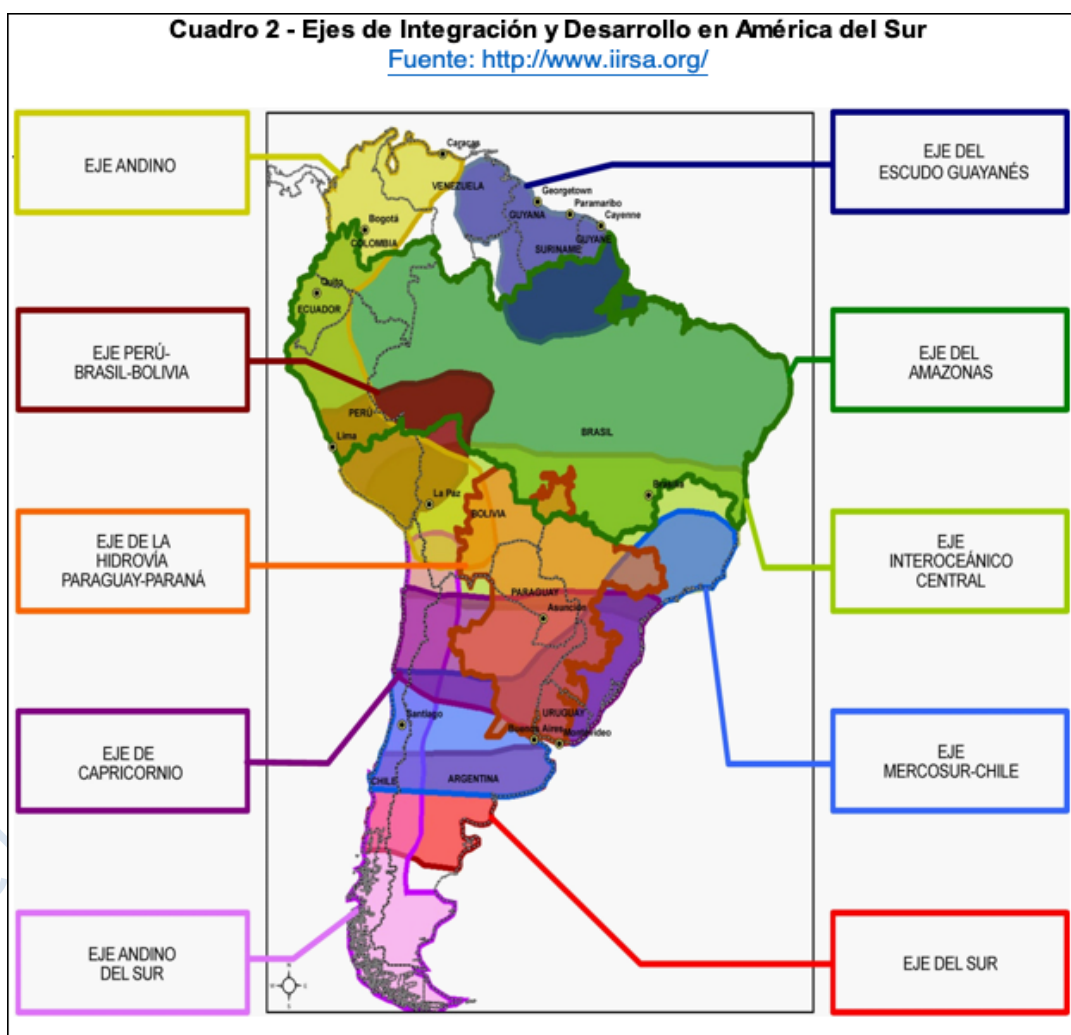
Esta Iniciativa, incorporada dentro del esquema del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento de la UNASUR, responde a un diagnóstico de déficit de infraestructuras a nivel regional, entendiendo dicho déficit como obstáculos para alcanzar una mayor conectividad intrarregional y una disminución en los costos de transporte que permita a las economías sudamericanas volverse más competitivas a nivel internacional.

Como consigna la CAF-Banco de Desarrollo de América Latina (2018, 10), *las necesidades insatisfechas y el despliegue de redes y servicios necesarios para asegurar el desarrollo sostenible de la región demandan niveles de inversión en infraestructura que han sido estimados en el orden del 5% del PBI, meta difícil de alcanzar por parte de los países de la región.*

En 2011, el COSIPLAN avanzó en dos instrumentos fundamentales como el Plan de Acción Estratégico 2012-2022 (PAE), y la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API). (BID-INTAL). En materia de redes de transporte, este Consejo ha diseñado un plan de trabajo que abarca el transporte de carga y

logística, puertos e hidrovías, integración ferroviaria y aérea, y facilitación fronteriza (BID INTAL, 106).

Los Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs) son franjas de territorio que atraviesa varios países, en los cuales se han identificado diversos requerimientos en materia de infraestructura física, con el objetivo de “articular el territorio con el resto de la región, planificar las inversiones y mejorar la calidad de vida de sus habitantes” (IIRSA). Esta Iniciativa Regional ha identificado diez Ejes: Andino, Andino del Sur, Capricornio, Hidrovía Paraguay-Paraná, Amazonas, Escudo Guayanés, Del Sur, Interoceánico Central, MERCOSUR-Chile, Perú-Brasil-Bolivia.



A pesar del momento particularmente complejo por el que atraviesa la UNASUR¹⁶, las cuestiones atinentes a la infraestructura física regional parecer ser de los pocos asuntos que están concitando la atención de los miembros, al momento en que todavía conservaba su membresía completa. En efecto, en la VII Reunión Ordinaria de Ministros y Ministras del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento, COSIPLAN, realizada en diciembre de 2017 en Buenos Aires, fue destacado en su declaración final una serie de iniciativas de infraestructura física a nivel regional, como la mejora de los pasos fronterizos entre Argentina y Chile, o la concreción de la interconexión ferroviaria bioceánica entre Brasil, Paraguay, Bolivia y Perú (IIRSA 2017).

Se destaca asimismo que, a nivel de la región ampliada latinoamericana, la CAF-Banco de Desarrollo de América Latina ha llevado adelante distintas iniciativas tendientes también a analizar las oportunidades de integración de ALC a través del desarrollo de infraestructura y corredores logísticos, particularmente respecto de su financiamiento y factibilidad. Entre los sectores ponderados (CAF, 2018) sobresalen el transporte marítimo y aéreo, la energía eléctrica, gas, telecomunicaciones, y saneamiento.

¿Oportunidad o reedición de viejos patrones?

Más allá de las interrogantes acerca de los desafíos, OBOR/BRI se aprecia como una oportunidad para la región latinoamericana. De acuerdo con CEPAL (2016, 7) en cuanto a que “en la medida en que la cooperación con China ayude a cerrar nuestras brechas de infraestructura, logística y conectividad, estimularía también el comercio interregional y la gestación de cadenas regionales de valor”.

¹⁶ En abril de 2018, 6 países de la UNASUR (Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Paraguay, Perú) anunciaron la suspensión de su participación en la Organización aduciendo que la imposibilidad para designar un Secretario General por falta de consenso había tenido graves consecuencias para el organismo; pocos meses más tarde Colombia anunció el retiro de la Unión. Colombia notificó a la UNASUR su decisión de retirarse del bloque al considerar que la Organización no denunció "los tratos brutales" del Estado venezolano hacia los ciudadanos de ese país (Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia 2018B). Ecuador hizo lo propio en marzo de 2019, mientras que Argentina, Brasil, Chile y Paraguay siguieron los mismos pasos en abril de 2019.

Como fuera mencionado, la diversificación exportadora constituye un desafío urgente para la región, especialmente teniendo presente el panorama de fuerte concentración en la composición del comercio bilateral del lado latinoamericano, como fuera consignado.

Según señala el documento de CEPAL ya referido (2016, 33), la región, con sus vastos recursos naturales e hídricos, variedad de climas y biodiversidad, cuenta con las ventajas comparativas para ser un abastecedor principal de China de alimentos nutritivos, inocuos y de alta calidad.

Sin embargo, como apunta Bernal Meza (2016, 29), a pesar de la retórica *win-win*, “China distorsiona la realidad de un relacionamiento con América Latina que es claramente Norte-Sur, tanto desde la óptica militar-estratégica y de la seguridad global”, señalando precisamente que en tanto ese tipo de relacionamiento, las agendas de ambas partes no son coincidentes.

De acuerdo a lo expresado por Jian Shixue, recogido por Bernal Meza (2016, 35), son cinco las razones que motivan los intereses chinos en América Latina: compartir posiciones con la región en la lucha por un orden internacional más justo; aumentar sus inversiones en la región para disminuir la dependencia comercial con Estados Unidos y otros países desarrollados; obtener acceso a los recursos naturales de América Latina; extraer experiencias de los países latinoamericanos en su proceso de adaptación a la economía de mercado; y establecer relaciones diplomáticas con los países que todavía no reconozcan a Taiwán como parte de China.

Por lo expresado, se desprende que los objetivos chinos en la región son esencialmente económicos y secundariamente políticos. En este sentido, las relaciones bilaterales de Beijing con los países latinoamericanos son vistas como una oportunidad pero a la vez como un riesgo “de reproducir el patrón de relacionamiento Norte-Sur o centro-periferia que caracterizó la inserción internacional de la región durante los siglos XIX y XX” (Bernal Meza 2016, 36). Precisamente, China pasó a construir un nuevo patrón de especialización

comercial internacional en América Latina, caracterizado por la profundización de las exportaciones primarias en aquellas economías no industrializadas, y la reprimarización de las economías industrializadas, y la sustitución de exportaciones de manufacturas hacia terceros mercados por productos industriales chinos (Bernal Meza 2016).

Como ya fuera comentado, el problema que se advierte a nivel de los gobiernos de América Latina y el Caribe es el de la descoordinación que se advierte en la armonización de las políticas industriales y comerciales de cada bloque y/o cada Estado de la región, naturalmente fruto de los diferentes tamaños, experiencias históricas y matrices productivas de cada uno de ellos, sin mencionar la existencia de Estados de la región que todavía reconocen a Taiwán como la legítima representante del pueblo chino¹⁷. En esta misma línea, de acuerdo a lo que afirman Beckerman y Moncaut (2016, 199), las estrategias llevadas a cabo por los principales países de la región – refiriéndose a Argentina, Brasil, Chile y México - para aprovechar el impulso de China como motor de desarrollo han sido muy diversas y descoordinadas, concluyendo que “al actuar separadamente, el poder de negociación de estos países es ínfimo y los beneficios alcanzados a corto plazo podrían tener altos costos en el largo”.

En enero de 2018 se llevó a cabo en Santiago de Chile la II Reunión Ministerial del Foro China-CELAC, instancia China presentó la Iniciativa de la Franja y la Ruta para la cooperación internacional, como una “importante oportunidad para el fortalecimiento de la cooperación para el desarrollo entre los países involucrados”. En esta instancia, las autoridades presentes enfatizaron en la importancia de avanzar en la ejecución del Plan de Cooperación 2015-2019, conviniendo en su extensión hasta el año 2021, destacando ocho ámbitos de beneficio y desarrollo mutuo: Política y seguridad; Infraestructura y transporte; Comercio, inversión y finanzas; Agricultura; Industria, ciencia y tecnología; Cooperación en materia ambiental; e Intercambio cultural (Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia 2018A).

¹⁷ Ver nota No. 4.

Como expresado, la diversidad de realidades económico-productivas, políticas – marcados por los cambios de visión en función de los movimientos pendulares en materia ideológica luego de cambios de gobierno en muchos países y la ausencia de políticas de Estado en este sentido - y posiciones respecto al papel de China en la región, hace que más allá de estas declaraciones conjuntas es muy difícil plasmar sus postulados en realizaciones concretas, y a su vez diluye la eventual ventaja de realizar planteamientos comunes a nivel regional, entendido como necesario frente a un interlocutor de las características de la RPC.

Por lo pronto, como proponen Mesquita y Soares (2016, 148), *habiendo dejado atrás los años gloriosos, las ganancias adicionales que se deriven de la relación de América Latina y el Caribe y China dependerán de que los gobiernos dejen atrás la retórica del pasado y centren su atención en las más triviales barreras comerciales, cuya eliminación beneficiaría mucho la calidad de la relación.*

Por lo expuesto, queda mucho recorrido para avanzar en la concertación interna a nivel de la región para enfrentar un socio de las características de la RPC, y definir – si es que eso es posible – qué tipo de relación queremos mantener con este país en clave regional.

Reflexiones finales

China parece haber llegado a un punto de su evolución histórica en el que ha tomado conciencia de su poder económico, comercial y político, lo cual ha llevado a que el país esté ganando cada vez mayor protagonismo en la escena mundial.

China es consciente de su mayor influencia internacional, su habilidad para inspirar, y sus contribuciones a la paz global y al desarrollo. Como señaló el propio Xi Jinping en el XIX Congreso del Partido Comunista de China (2017, 9),

*the Chinese nation, with an entirely new posture, now stands tall and firm in the East. With decades of hard work, socialism with Chinese characteristics has crossed the threshold into a new era*¹⁸.

Entendemos que la *Belt and Road Initiative*, es un reflejo actual de los postulados tradicionales de la política exterior de China, de su propia concepción de su lugar en el mundo actual, y de su proyección a largo plazo.

Luego de haber transcurrido casi seis años desde el lanzamiento de la iniciativa sobrevuelan muchas interrogantes en cuanto a la misma, como los atinentes a la financiación de los proyectos que se han creado en su marco, las garantías exigidas para tales financiamientos, las cláusulas de los contratos en material laboral – por ejemplo, inclusión de un porcentaje de mano de obra de origen chino - , el cuidado del medioambiente, y también eventuales incrementos de costos una vez que las empresas chinas pongan en funcionamiento las obras finalizadas.

China ha armado con OBOR/BRI, un esquema integrado de iniciativas y de instituciones financieras nuevas, como el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura y el Fondo de la Ruta de la Seda que, a partir de su constitución, desafía al elenco de instituciones internacionales de crédito occidentales. Vale destacar respecto de este punto, que varios países de la región se han convertido en miembros prospectivos de esta nueva institución financiera internacional, como Argentina, Bolivia, Brasil (miembro fundador), Chile, Ecuador, Perú, Uruguay y Venezuela.

En América Latina, la Franja y la Ruta ya no es un desconocido como lo era apenas pocos años atrás.

De todos modos, luego de evaluar el desarrollo que ha tenido la presencia de China en América Latina en los últimos 15 años desde el punto de vista

¹⁸ “La nación china, con una postura completamente nueva, ahora se yergue importante y firme en el este. Luego de décadas de arduo trabajo, el socialismo con características chinas ha cruzado el umbral hacia una nueva era” (traducción personal).

comercial, de inversiones y también político, entendemos que la Iniciativa OBOR/BRI puede recibirse como una oportunidad para la región.

En este punto, tal vez sea el momento para que ALC se sirva de los proyectos concretos que pueda ofrecer China para cerrar las brechas que todavía tiene pendientes en materia de infraestructura, conectividad intra y extrarregional, e inserción en cadenas globales de valor – que antes de ser globales, deben ser primero regionales - que le permita capitalizar el potencial que tiene la región como exportadora de alimentos y materias primas necesarios para una China que continúa, aunque “normalizada”, su ritmo de crecimiento económico y desarrollo urbano y social.

Somos conscientes también que OBOR/BRI trae consigo amenazas y desafíos importantes que pueden obstar a que América Latina aproveche los eventuales beneficios de este acercamiento y que la región vuelva a posicionarse en un esquema de centro-periferia similar a los que la región experimentó a lo largo de su historia, especialmente durante su vida moderna.

Por ello, es fundamental potenciar la estructura de referencia que ALC tiene para su relacionamiento con China. En este sentido, es difícil a nivel de CELAC – particularmente en el momento de práctica parálisis en el que se encuentra - lograr una base común para afrontar conversaciones con la contraparte china, más allá de las declaraciones formales y la celebración de foros. Si bien muchos países de la región han adherido, o están en vías de hacerlo, a OBOR/BRI, resulta difícil a nivel de los distintos gobiernos poder “bajar al papel” los objetivos generales de los memoranda – que en general tiene cláusulas iguales, o al menos muy parecidas - y reflejarlos en objetivos concretos, ya que es en esa instancia cuando empiezan a jugar a también los propios intereses locales, eventuales costos internos de audiencia, momentos políticos-electorales, etc.

Para países ávidos por recibir inversión extranjera como los de ALC, es necesario definir primero qué es lo que se pretende de China en cuanto a esto: o bien inversiones en sectores productivos, generalmente ligados a la exportación,

o inversiones en infraestructuras nacionales – portuarias, ferroviarias, viales-, donde allí empiezan a jugar cuestiones atinentes a los procesos licitatorios, financiamiento, retorno de la inversión, etc. Luego de desbrozado este aspecto central por parte de los gobiernos de la región, se estaría en condiciones de definir qué se puede demandar a China de manera seria y coherente con los objetivos de cada país se ha trazado para alcanzar su desarrollo nacional.

A nivel subregional, hay algún camino recorrido a nivel de la UNASUR - que se encuentra también en un momento crítico de su existencia - que ha tenido en el COSIPLAN, incorporando al IIRSA, un órgano que por lo menos a nivel sudamericano podría haber funcionado como catalizador y punto de encuentro entre las necesidades que tiene la región en materia de infraestructura regional y lo que tiene China para ofrecer, naturalmente en función de sus intereses.

Habrá que esperar cómo evolucionan los aspectos institucionales de la UNASUR, y su eventual nueva institución regional sucesora, en el sentido que tal vez pueda concentrar sus esfuerzos políticos y económicos para officar de interlocutora de los países de Sudamérica con China en estos aspectos, que por su importancia ocupan la agenda de los organismos regionales de integración y de financiamiento.

Como se ha expresado, ya se ha recorrido un camino en materia de diseño de ejes de conectividad y de ponderación de sectores deficitarios; resta – nada menos- retomar la voluntad política a los efectos de poder encaminar estas grandes obras de infraestructura regional. Para ello, la inclusión de muchos de los países de la región a la Franja y la Ruta puede servir de nuevo acicate para el logro de este objetivo, pensando en el apoyo financiero que el AIIB pueda aportar a su consecución.

En definitiva, la iniciativa OBOR/BRI, en su capítulo latinoamericano, se muestra como una oportunidad para la región de poder aprovechar ese ímpetu en lograr integrar las economías del continente en las cadenas de valor del continente asiático y poder acceder a un nivel superior de relacionamiento

comercial, superando la primarización de las exportaciones – en la que 5 productos básicos representan más del 80% de las ventas de la región a China-, reducir los endémicos déficit comerciales, y avanzar hacia un esquema de beneficio mutuo y crecimiento inclusivo, tal como rezan sus postulados.

En camino hacia una Industria 4.0, presentada como una oportunidad para la región para acercarse a la frontera tecnológica, los enormes progresos que China ha experimentado en este sentido – internet de las cosas, big data, inteligencia artificial, etc.-, la convierten en un socio interesante para el fortalecimiento de los sistemas nacionales de innovación, investigación y desarrollo.

Por otra parte, no se debe perder de vista el particular momento en la relación comercial que están atravesando Estados Unidos y China desde marzo del 2018, momento en que Estados Unidos inició una escalada de incrementos arancelarios para productos chinos a los efectos de reducir el déficit comercial que el país tiene con China, lo cual ha derivado en un escenario de *guerra comercial* entre ambas potencias, incluyendo reclamaciones ante la OMC, que incluyen disputas tecnológicas y de liderazgo. Más allá de las “treguas” que se han pactado en varias oportunidades entre las dos potencias, habrá que ver qué derivaciones tendrán estos episodios, que han impactado en los flujos de comercio internacional, en su volumen y direccionamiento. Asimismo, más allá de lo estrictamente comercial, la puja por la tecnología 5G auguran un período de mayores rispideces, lo cual seguramente redundará en mayores presiones hacia la región para posicionarse de uno u otro lado.

En definitiva, se pretende que China ayude a impulsar en ALC una estrategia de desarrollo en clave regional posibilitando la concreción de las obras rezagadas y del tan mentado *salto de calidad* que, a la vez de propender a materializar la estrategia China hacia el exterior, contribuya a favorecer las respectivas estrategias nacionales de desarrollo de cada país involucrado.

Para concluir, como lo señala Bárcena (SEGIB, 136), *en un contexto mundial de bajo dinamismo en lo económico y de alta incertidumbre en lo político, resulta*

urgente retomar la conversación sobre qué tipo de iniciativas se requieren para que el comercio y la integración productiva intrarregionales se conviertan en una palanca decisiva de apoyo a la recuperación.

El desafío es grande, pero está abierto; en nosotros está el encarar la relación con esta nueva potencia mundial que desafía a Occidente con madurez, mirada a largo plazo y en clave regional.

BIBLIOGRAFIA

Bibliografía general

Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI (2019A) – Facilitación de comercio. Disponible en http://www.aladi.org/sitioaladi/?page_id=519 Fecha de consulta: 5/07/2019

Bloomberg (2018) – Here's How a Trade War Between the U.S. and China Could Get Ugly. Disponible en <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-07-08/here-s-how-a-trade-war-between-the-u-s-and-china-could-get-ugly> Fecha de consulta 25/08/2018

China CeLAC Forum (2015) - Plan de Cooperación de los Estados Latinoamericanos y Caribeños - China (2015-2019), Foro China-CELAC, enero 2015. Disponible en http://www.chinacelacforum.org/esp/zywj_4/t1230945.htm

Clover, Charles y Lucy Hornby (2015) – China's Great Game: Road to new empire. FT Series. Disponible en <https://www.ft.com/content/6e098274-587a-11e5-a28b-50226830d644>. Fecha de consulta 11/12/2017.

China MOFCOM - FTA Network – Disponible en <http://fta.mofcom.gov.cn/english/index.shtml>

Comité Central del Partido Comunista de China (2016) – The 13th Five-year Plan for Economic and Social Development of the People's Republic of China 2016–2020. Disponible en <http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201612/P020161207645765233498.pdf>

Feng Zhongping y Huang Jing (2014) – China's strategic partnership diplomacy: engaging with a changing world. European Strategic Partnership Observatory, FRIDE. Working paper N.8.

Financial Times (2017) - China-led AIIB gives Brazil and South Africa extra year to join. Disponible en <https://www.ft.com/content/cocof6f2-1384-11e7-b0c1-37e417ee6c76> Fecha de consulta 5/07/2019.

Forbes México (2018) - Panamá y China cierran algunos puntos y avanzan en su TLC. Disponible en <https://www.forbes.com.mx/panama-y-china-cierran-algunos-puntos-y-avanzan-en-su-tlc/>. Fecha de consulta 2/11/2018.

Forum for East Asia- Latin America Cooperation (FEALAC 2018) – Disponible en <http://www.fealac.org/new/about/country.jsp>.

Gobierno de la República Popular de China (2016) - Documento sobre la Política de China Hacia América Latina y el Caribe, 2016/11/24. Disponible en <http://www.fmprc.gov.cn/esp/wjdt/wjzc/t1418256.shtml>

Keohane, Robert O. y Joseph S. Nye (1988) – Poder e Interdependencia. Grupo Editor Latinoamericano. 1988.

Keohane, Robert O. y Joseph S. Nye (2011) – Power and Interdependence. Fourth Edition. Longman Classics in Political Science.

KPMG (2016) – The 13th Five-Year-Plan. China’s transformation and integration with the world economy. KPMG Global China Practice. Octubre 2016. Disponible en www.kpmg.com/cn

Malena, Jorge (2010) – China, la construcción de un “país grande”. China Intercontinental Press.

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto (2019) – Argentina se retira de la UNASUR, 12 de abril de 2019. Disponible en <https://www.cancilleria.gob.ar/es/actualidad/noticias/la-argentina-se-retira-de-la-unasur>

Strüver, Georg (2016) – International Alignment between Interest and Ideology: The Case of China's Partnership Diplomacy. German Institute of Global and Area Studies. Working Paper N° 283, marzo 2016

TradeMap – Disponible en www.trademap.com

Xi Jinping (2014) – El sueño chino de la gran revitalización de la nación china. Compilación. Departamento de Estudios Documentales Adjunto al Comité Central del PCCh. Ediciones de Lenguas Extranjeras.

Bibliografía citada

Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB 2019), Members and Prospective Members of the Bank. Disponible en <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html> Fecha de consulta: 8/07/2019

Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI (2019B) - Acuerdo de Cooperación entre la Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración y la Organización Mundial de Aduanas. Disponible en <http://www2.aladi.org/nsfaladi/integracion.nsf/b2328f1odfbo8a8a032574ac007511ba/5a7b379d2ec73a4a032574ac0073c629?OpenDocument> Fecha de consulta: 10/7/2019

Aoyama, Rumi (2016) – One Belt, One Road: China's New Global Strategy. Journal of Contemporary East Asia Studies, Vol. 5, No. 2.

Avendano, Rolando et al. (2017) - Chinese FDI in Latin America: New Trends with Global Implications. Atlantic Council/OCDE.

Banco Interamericano de Desarrollo, BID-INTAL (2015) – Integración y Comercio. Las Tecnologías Disruptivas en América Latina y el Caribe. Número 39, setiembre 2015.

Beckerman, Marta y Nicolás Moncaut (2016) – “Las relaciones entre China y América Latina. ¿Hacia la desestructuración de los sistemas productivos de la región?”. Extraído de: Moneta, Carlos y Sergio Cesarín (Eds.) - La Tentación Pragmática. China-Argentina-América Latina: Lo actual, lo próximo y lo distante. Editorial de la Universidad Nacional de Tres de Febrero.

Bernal Meza, Raúl (2016) – “Las relaciones entre China y América Latina y la retórica ganadores-ganadores”. Extraído de: Moneta, Carlos y Sergio Cesarín (Eds.) – La Tentación Pragmática. China-Argentina-América Latina: Lo actual, lo próximo y lo distante. Editorial de la Universidad Nacional de Tres de Febrero.

CAF-Banco de Desarrollo de América Latina (CAF 2018). IDEAL 2017. Infraestructura para el desarrollo de América Latina (folleto). Caracas: CAF. Disponible en <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1182> Fecha de consulta 10/09/2018

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL 2016) – Relaciones económicas entre América Latina y el Caribe y China. Oportunidades y desafíos. División de Comercio Internacional e Integración de CEPAL.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL 2018) – Explorando nuevos espacios de cooperación entre América Latina y el Caribe y China. Segunda Reunión Ministerial del Foro de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) y China.

Dosch, Jörn y Davis S.G. Goodman (2012) – China and Latin America: Complementarity, Competition, and Globalisation. Extraído de Journal of Current Chinese Affairs. GIGA. N° 41. 1/2012.

Durán Lima, José y Andrea Pellandra (2017) – La irrupción de China y su impacto sobre la estructura productiva y comercial en América Latina y el Caribe. CEPAL, Serie Comercio Internacional N° 131.

Dussel Peters, Enrique (2018) - Monitor de la OFDI de China en América Latina y el Caribe 2018. Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China y Monitor de la OFDI de China en América Latina y el Caribe. México: Red ALC-China.2018

Estevadeordal, Antoni (2016) – Hacia un relación más madura. Extraído de Made in Chi-Lat, claves para renovar la convergencia entre Latinoamérica y China. Integración&Comercio, N° 40. BID INTAL. Planeta.

Grieger, Gisela (2016) – One Belt, One Road: China’s regional integration initiative. European Parliamentary Research Service.

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA 2000) - Primera Reunión de Presidentes de América del Sur. Disponible en <http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=145>. Fecha de consulta 17/08/2018

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA 2017) – Declaración de Ministros del COSIPLAN. Disponible en http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/VII_Ministros_COSIPLAN_BuenosAires17_Anexo1_Declaraci%C3%B3n_de_Ministros.pdf Fecha de consulta 17/08/2018

International Centre for Trade and Sustainable Development (ICTSD 2018) – Disponible en <https://es.ictsd.org/bridges-news/puentes/news/panam%C3%A1-se-incorpora-a-la-nueva-ruta-de-la-seda-de-china> Fecha de consulta – 17/11/2018

Mesquita Moreira, Mauricio y André Soares (2016) – América Latina y China después del auge. Extraído de Made in Chi-Lat, claves para renovar la convergencia entre Latinoamérica y China. Integración&Comercio, N° 40. BID INTAL. Planeta.

Ministerio de Economía y Finanzas de Uruguay (2019) - Facilitación del Comercio. Disponible en <http://apc.mef.gub.uy/19231/3/areas/facilitacion-del-comercio.html> Fecha de consulta 02/07/2019.

Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (2016) - Chile y China establecen una Asociación Estratégica Integral – Disponible en <https://minrel.gob.cl/chile-y-china-establecen-una-asociacion-estrategica-integral/minrel/2016-11-22/191207.html> Fecha de consulta 02/07/2019

Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia (2018A) – Declaración de Santiago II Foro CELAC-China, 34 de enero de 2018. Disponible en <http://www.cancilleria.gov.co/newsroom/news/declaracion-santiago-ii-reunion-ministerial-foro-celac-china-celac-china-trabajando>

Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia (2018B) – Colombia oficializó su retiro de Unasur. Disponible en <http://www.cancilleria.gov.co/newsroom/news/colombia-oficializo-su-retiro-unasur>. Fecha de consulta 3/9/2018.

Moneta, Carlos y Sergio Cesarín (2012) – Reformas económicas, política industrial y empresas transnacionales chinas. Impactos en América Latina y el Caribe. Extraído de Moneta, Carlos y Sergio Cesarín (Eds.) - Tejiendo Redes. Estrategias de las empresas transnacionales asiáticas en América Latina. EDUNTREF.

Moneta, Carlos J. (2016) - “Lectura para Latinoamericanos. El desarrollo e inserción geoeconómica internacional china, 2010-2030/2040”. Extraído de: Moneta, Carlos y Sergio Cesarín (Eds.) - La Tentación Pragmática. China-Argentina-América Latina: Lo actual, lo próximo y lo distante. Editorial de la Universidad Nacional de Tres de Febrero.

Moneta, Carlos Juan (2016) – De la producción al consumo. China hacia 2050. Extraído de Made in Chi-Lat, claves para renovar la convergencia entre Latinoamérica y China. Integración&Comercio, N° 40. BID INTAL. Planeta.

Myers, Margaret (2016) – Una nueva era de reformas. Extraído de Made in Chi-Lat, claves para renovar la convergencia entre Latinoamérica y China. Integración&Comercio, N° 40. BID INTAL. Planeta, junio 2016.

Organización Mundial del Comercio, OMC (2019) – Mecanismo para el Acuerdo sobre Facilitación de Comercio. Disponible en <https://www.tfafacility.org/es/ratifications> Fecha de consulta 5/7/2019.

Oviedo, Eduardo Daniel (2006) – China: Visión y práctica de sus llamadas “Relaciones Estratégicas”. Extraído de Estudios de Asia y Africa, Vol. 41, Num. 3 (N° 131), El Colegio de México.

Oviedo, Eduardo Daniel (2007) – Nuevo rol de China en el escenario internacional y su impacto en las relaciones con América Latina. Encuentro “Diálogos Culturales en el año de España en China. La cultura china en lengua española”. Instituto Cervantes, Beijing, 2007. Disponible en <http://rephip.unr.edu.ar/bitstream/handle/2133/2687/2007%20Instituto%20Cervantes.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

PWC Growth Markets Centre (2016) – China’s New Silk Route. The long and winding road. Disponible en <https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-center/assets/pdf/china-new-silk-route.pdf>. Fecha de consulta 25/11/2018.

Secretaría General Iberoamericana, SEGIB (2018) – Convergencia en la Diversidad. Diálogo entre el Mercosur y la Alianza del Pacífico. Oficina Subregional para el Cono Sur de la SEGIB.

Wise, Carol y Victoria Chonn Ching (2017) - Conceptualizing China–Latin America relations in the twenty-first century: the boom, the bust, and the aftermath, The Pacific Review, 2017.

Xi Jinping (2017), discurso “Secure a Decisive Victory in Building a Moderately Prosperous Society in All Respects and Strive for the Great Success of Socialism

with Chinese Characteristics for a New Era”, pronunciado en el 19º Congreso Nacional del Partido Comunista de China, 18 de octubre de 2017. Disponible en http://www.xinhuanet.com/english/download/Xi_Jinping's_report_at_19th_CPC_National_Congress.pdf

Yunxia, Yue y Wang Fei (2017) – “Current Situation and Perspectives on the Economic and Trade Relations and Production Capacity Cooperation between China and Latin American and the Caribbean”. Extraído de Expanding the Belt and Road: A New Perspective on China-Latin America Integrated Cooperation. Institute of Latin American Studies, Chinese Academy of Social Sciences, 2017.

Consejo Uruguayo para las Relaciones Internacionales