

La cooperación en infraestructura entre China y Sudamérica. Hacia un estado de situación de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en la región

Sebastián Schulz*

Nota del autor

El presente manuscrito representa una ampliación del Trabajo Integrador Final para obtener el grado de Especialista en Estudios Chinos de la Universidad Nacional de La Plata. Agradezco especialmente a Laura Bogado Bordazar e Ignacio Villagrán, quienes oficiaron de directora y codirector respectivamente.

Resumen

En los últimos 20 años, la cooperación entre China y América Latina y el Caribe ha crecido notablemente, abarcando áreas como comercio, inversiones, y acuerdos políticos y tecnológicos. China ha formalizado esta relación con dos “libros blancos” (2008 y 2016) y la creación del Foro China-Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños, cuya primera reunión fue en 2015. En 2013, el presidente Xi Jinping lanzó la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR), inicialmente enfocada en Asia, África y Europa. Para 2017, América Latina y el Caribe fueron incluidos como una “extensión natural” de la Ruta de la Seda Marítima, y 22 países de la región se sumaron a la IFR, 9 de ellos en Sudamérica.

Este artículo examina los proyectos de infraestructura implementados en Sudamérica bajo la IFR entre 2018 y 2023. Se analiza la funcionalidad de estos proyectos, los actores involucrados, las inversiones y su impacto territorial, con el fin de evaluar el efecto de la IFR en la región siete años después de su llegada.

La investigación utiliza bibliografía especializada sobre la relación China-América Latina en el contexto de un sistema internacional cambiante, y revisa teorías chinas y latinoamericanas sobre cooperación en infraestructura.

*Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Correo electrónico: jssschulz@gmail.com

Artículo recibido: 01/10/2024 Artículo aprobado: 06/03/2025

MIRÍADA. Año 17, N.º 21 (2025), pp. 159-184.

© Universidad del Salvador. Vicerrectorado de Investigación y Desarrollo. Instituto de Investigación en Ciencias Sociales (IDICSO). ISSN: 1851 9431

tura, además de bases de datos sobre los proyectos chinos en la región. El objetivo es contribuir al debate sobre el impacto de la IFR en Sudamérica y proponer estrategias para el futuro.

Palabras clave: Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR), Sudamérica, China, cooperación; proyectos de infraestructura

Infrastructure cooperation between China and South America: Towards a status report on the Belt and Road Initiative in the region

Abstract

Over the past 20 years, cooperation between China and Latin America and the Caribbean has grown significantly, covering areas such as trade, investment, and political and technological agreements. China has formalized this relationship with two “White Papers” (2008 and 2016) and the creation of the China-Community of Latin American and Caribbean States Forum, whose first meeting was in 2015. In 2013, President Xi Jinping launched the Belt and Road Initiative (BRI), initially focused on Asia, Africa and Europe. By 2017, Latin America and the Caribbean were included as a “natural extension” of the Maritime Silk Road, and twenty-two countries in the region joined the BRI, nine of them in South America.

This article examines the infrastructure projects implemented in South America under the BRI between 2018 and 2023. The functionality of these projects, the actors involved, the investments and their territorial impact are analyzed, in order to evaluate the effect of the BRI in the region seven years after its arrival.

The research uses specialized literature on the China-Latin America relationship in the context of a changing international system, and reviews Chinese and Latin American theories on infrastructure cooperation, as well as databases on Chinese projects in the region. The objective is to contribute to the debate on the impact of the BRI in South America and to propose strategies for the future.

Keywords: Belt and Road Initiative (BRI), South America, China, cooperation, infrastructure projects

Introducción

El creciente protagonismo de la República Popular China (RPC) en el escenario internacional ha despertado el interés de un gran número de investigadores. En efecto, China se ha convertido en la primera economía mundial en términos de Paridad de Poder Adquisitivo y la segunda por su volumen de Producto Bruto Interno nominal, la primera potencia exportadora y segunda importadora a escala global. Es una de las principales inversoras internacionales y receptora de Inversión Extranjera Directa (IED) y posee una moneda que está en pleno ascenso y que integra

los Derechos Especiales de Giro del Fondo Monetario Internacional (FMI) (Molina Díaz & Regalado Florido, 2020).

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

A partir de su creciente protagonismo, varios autores señalan que la RPCh ha adoptado una estrategia dual en el ámbito internacional (Ramón-Berjano, 2019), que consiste en reclamar reformas a las instituciones políticas y económicas internacionales, a la par de crear paulatinamente un entramado de nuevas instituciones que reflejen el creciente papel de China y de otras potencias emergentes (Giaccaglia, 2018).

Es en este contexto, entre las instituciones creadas o impulsadas por China, se destacan el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura (AIIB, por sus siglas en inglés), la Organización para la Cooperación de Shanghái (SCO, por sus siglas en inglés), la Asociación Económica Integral Regional (RCEP), el bloque BRICS y, principalmente, la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR)¹.

La IFR es una de las principales apuestas geopolíticas de la RPCh. Fue presentada en 2013 por el presidente Xi Jinping y, entre otras cuestiones, contempla el financiamiento y construcción de obras de infraestructura y acuerdos de cooperación que abarcan lo económico, lo político, lo social, lo educativo, lo cultural, lo sanitario, entre otros aspectos.

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

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

El gobierno chino plasmó los principios básicos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en el documento “Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI” (Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma [CNDR], 2015), entre los que se destacan los de promover la apertura y la cooperación, la armonía y la inclusividad, el beneficio mutuo y la cooperación ganar-ganar. En este documento, a su vez, se señala que “la interconexión e intercomunicación en infraestructuras constituyen esferas prioritarias en el impulso de la construcción de ‘Una Franja y Una Ruta’” y que para ello el gobierno chino se compromete a “materializar la mayor perfección de las infraestructuras regionales, la formación básica de redes de rutas terrestres, marítimas y aéreas seguras y altamente efectivas, y el alcance de la interconexión e intercomunicación a nuevo nivel” (CNDR, 2015, párr. 20). Si bien, en un principio, la Iniciativa estaba centrada en Asia, África y Europa, en 2017 Xi Jinping anunció que América Latina y el Caribe (ALC) era una “extensión natural” de la Ruta de la Seda Marítima, e invitó a los países de la región a incorporarse. Desde ese momento a esta parte, un total de 22 países de ALC han firmado su adhesión a la Iniciativa. De ellos, cinco están ubicados en Centroamérica, ocho son islas del Caribe y nueve se encuentran en Sudamérica (Argentina, Bolivia, Chile, Ecuador, Perú, Guyana, Surinam, Uruguay y Venezuela)².

El Memorándum de Entendimiento sobre la cooperación en el marco de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI (en adelante, “Memorándum” o “MoU”, por sus siglas en inglés) consiste en un documento estándar, de aproximadamente seis páginas, que menciona en trazos generales compromisos de cooperación y entendimiento, pero que no especifica acciones concretas, por lo que su materialización depende de las iniciativas específicas llevadas adelante por cada país. En dichos memorándums, uno de los puntos está referido a “Conectividad de las instalaciones”, en el cual se señala que “las Partes llevarán a cabo coo-

² La lista completa de países de la región que han firmado el Memorándum de Entendimiento para su incorporación a la Iniciativa de la Franja y la Ruta hasta el 15 de septiembre de 2024 son los siguientes:

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

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

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

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

peración e intercambios de conectividad de infraestructura en áreas de interés mutuo, como carreteras, ferrocarriles, puentes, aviación civil, puertos y energía, telecomunicaciones, etc." (Ministerio de Relaciones Exteriores de República Dominicana, 2018, p. 3).

La promoción de la cooperación en infraestructura en el marco de la IFR está íntimamente vinculada con la estrategia china de profundizar su relación con terceros países hacia nuevos temas que excedan lo estrictamente comercial, entre ellos la cooperación en inversión, el mejoramiento de la infraestructura física y social o la energía (Bonilla & Milet García, 2015). De hecho, según el documento "Perspectivas y acciones..." mencionado anteriormente (CNDR, 2015), la interconexión e intercomunicación en infraestructuras constituyen esferas prioritarias en el impulso de la IFR, haciendo especial hincapié en la búsqueda de fortalecer la conexión de los países en planes de construcción infraestructural y sistemas de estándares tecnológicos, impulsar en conjunto la construcción de vías vertebrales internacionales y formar paso a paso las redes de infraestructuras que enlacen las diversas subregiones.

El hecho de que nueve de los doce países de Sudamérica hayan firmado, hasta ahora, el Memorándum de Entendimiento para incorporarse a la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR) plantea interrogantes cruciales sobre el estado actual de las relaciones internacionales de poder. Por un lado, resulta indispensable analizar el impacto de esta iniciativa en la región, considerando no solo los beneficios potenciales en términos de construcción de infraestructura, sino también sus implicancias en el desarrollo económico y social. Por otro lado, es necesario reflexionar sobre cómo esta creciente vinculación con China influye en las dinámicas de poder global, especialmente en un contexto de intensificación de las pujas geopolíticas entre las principales potencias del sistema internacional. Estos aspectos son clave para comprender las oportunidades y desafíos que la IFR representa para América del Sur.

En este marco, el presente artículo se propone realizar un análisis del estado de situación de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en materia de cooperación en proyectos de infraestructura en los nueve países sudamericanos que firmaron el memorándum de entendimiento en el marco de la IFR entre 2018 y 2023. En este sentido, se pretende caracterizar la funcionalidad de dichos proyectos (a qué sectores están dirigidos), los actores intervinientes (empresas públicas o privadas, bancos, gobiernos), su localización geográfica, los montos invertidos y su impacto territorial.

Los proyectos de infraestructura son una expresión concreta del estado de avance de la IFR en la región, en tanto su condensación material

en un espacio geográfico delimitado. Un proyecto de infraestructura se configura, así, como una expresión tangible de la Iniciativa, a partir de la cual podemos analizar objetivos, intereses y estrategias de los actores involucrados.

Realizar un estudio que recupere las principales obras de infraestructura que se enmarcan en la Ruta de la Seda resulta importante para comprender los rasgos que asume la presencia china en nuestro continente, como un requisito para desprender potencialidades, limitantes, ausencias y demandas que nuestros países pueden poseer. Caracterizar los proyectos de infraestructura que se enmarcan en la Iniciativa de la Franja y la Ruta representa también un requisito importante para la elaboración de políticas públicas e inversión privada a nivel nacional y regional.

A su vez, contar con estudios que sistematicen y analicen los proyectos de infraestructura ya existentes en la región desprendidos de la adhesión a la Iniciativa de la Franja y la Ruta resulta de suma utilidad para examinar la funcionalidad de dicha iniciativa, proyectar posibles corredores económicos interregionales (como los existentes en Asia y Europa)³ que no reditúen en un beneficio únicamente para la contraparte china, sino que se constituyan en ejemplos concretos de construcción de lazos de cooperación Sur-Sur y que aporten al desarrollo soberano, una meta sumamente anhelada para nuestro país y nuestra región.

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

Para la recolección de los datos se recurrirá a un diseño flexible, sustentado en un proceso interactivo continuo marcado por el desarrollo de la investigación. Existen algunas bases de datos importantes que servirán de insumo para la investigación. Sin lugar a dudas, la más importante de ellas es el trabajo que sistemáticamente realiza la Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China (Dussel Peters, 2020), conocida

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

como Monitor de la Infraestructura China en América Latina y el Caribe⁴. A partir de estas bases, se adoptará un enfoque de triangulación de datos (Hernández Sampieri *et al.*, 2016), consistente en la utilización de diversas y variadas fuentes de información sobre un mismo objeto de conocimiento, con el objetivo de contrastar la información recabada.

La Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR)

En septiembre de 2013, pocos meses después de asumir la presidencia de China, Xi Jinping propuso la creación de un corredor económico inspirado en la antigua “Ruta de la Seda” durante visitas a Kazajistán e Indonesia. Un año después, China formalizó la iniciativa con el documento “Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja y la Ruta”, que destacaba su objetivo de fomentar la prosperidad, la cooperación económica y el desarrollo pacífico global (CNDR, 2015).

La IFR abarca múltiples dimensiones, siendo la económica y comercial las más visibles. Incluye proyectos de infraestructura como carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos para mejorar la conexión global. Sin embargo, también promueve el intercambio cultural, educativo, social, institucional, digital y espacial. La iniciativa cuenta con varios formatos: rutas terrestres, marítimas y otras como la Ruta de la Seda digital, espacial, polar, verde y de la salud, cada una con objetivos específicos.

El lanzamiento de la IFR se dio en un contexto de creciente protagonismo de Asia-Pacífico en la economía mundial, con China como motor del crecimiento económico global entre en las primeras dos décadas del siglo XXI (Serbin, 2017). En este marco, la IFR es la principal herramienta estratégica de China para consolidar su liderazgo global y fomentar el desarrollo interno, especialmente en regiones menos industrializadas (Ríos, 2019). Malena (2020) y Ploberger (2017) destacan que la iniciativa refleja la transición de China hacia un rol de “hacedor de reglas” en el sistema inter-

⁴ A su vez, contamos con las bases de datos desarrolladas por The Inter-American Dialogue (s. f.) y por la American Enterprise Institute y The Heritage Foundation (s. f.), las cuales, aunque utilizan metodologías distintas, servirán de insumo a la presente investigación. Contamos también con la base de datos elaborada por The Green Belt and Road Initiative Center (Green Belt and Road Initiative Center, s.f.), de la Central University of Finance and Economics (CUFE) en Beijing, China. Otras bases de datos importantes que serán tenidas en cuenta son las de la William & Mary’s Global Research Institute (AidData, s. f.) y la base publicada por el Asian Infrastructure Investment Bank (s. f.). A su vez, también existe la base Infralatam, elaborada conjuntamente por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF) y la CEPAL (s. f.). Finalmente, otras bases consultadas serán China’s Overseas Development Finance Database (elaborado por Boston University Global Development Policy Center [s.f.]) y el Mapa de Proyectos de empresas chinas en Bolivia (elaborado por Plataforma Energética [s.f.]).

nacional, buscando reconfigurar la arquitectura institucional dominada por Estados Unidos.

Entre sus objetivos, la IFR asegura el aprovisionamiento de recursos estratégicos como petróleo, gas, alimentos, litio y minerales, indispensables para la economía china. También diversifica rutas comerciales para reducir la dependencia de pasos clave como los estrechos de Ormuz y Malaca, vulnerables a bloqueos. Además, la iniciativa permite a China exportar su excedente económico hacia proyectos productivos, evitando la especulación financiera y dinamizando el comercio mundial (González Sáez & Fabelo Concepción, 2017). La IFR también busca posicionar al yuan como moneda internacional, disputando la hegemonía del dólar en las transacciones globales. Aunque su uso aún es limitado, los MoU firmados en el marco de la iniciativa promueven el uso de monedas locales en el comercio y la inversión.

Por último, la IFR refleja una visión específica de China sobre el orden internacional, definida por Xi Jinping (2017) como una ruta compuesta por “cinco caminos”: paz, prosperidad, apertura comercial, innovación tecnológica y diálogo entre civilizaciones. Estos principios subrayan el objetivo de construir un modelo de cooperación global inclusivo, basado en el respeto mutuo y el entendimiento cultural.

La relación de cooperación entre China y ALC

Si bien la Iniciativa de la Franja y la Ruta fue presentada oficialmente por Xi Jinping en 2013, no fue hasta 2017 que el presidente chino incorporó a América Latina y el Caribe, considerándola como “extensión natural” de la Ruta de la Seda Marítima. China ha delineado su relación con ALC a través de dos documentos oficiales (Ministerio de Relaciones Exteriores de la RPCh, 2008, 2016) y del Foro de Cooperación China-CELAC (creado en 2015). Este foro establece principios como el respeto mutuo, la soberanía y el beneficio compartido, además de promover cooperación económica, cultural y en infraestructura (China-CELAC Forum, 2015a). En su primer encuentro en Beijing, se firmó un Plan de Cooperación (2015-2019) que prioriza el desarrollo de infraestructura en transporte, puertos, telecomunicaciones, energía y vivienda para mejorar la conectividad regional y con China (China-CELAC Forum, 2015b).

El creciente interés chino en ALC se vincula a su ascenso global y al declive relativo de la influencia estadounidense desde el 2000 (Defelipe Villa, 2017; Pastrana Buelvas & Vera Piñeros, 2017). Según Bernal Meza (2017), hay cinco factores clave: la lucha por un orden económico más justo, la diversificación de relaciones comerciales, el acceso a recursos naturales,

el aprendizaje de experiencias de adaptación a economías de mercado y el reconocimiento diplomático de Taiwán como parte de China. China ha implementado una estrategia pragmática y multidimensional en ALC. Fernández Guillén (2020) resalta el uso de la geoeconomía como motor de su inserción internacional, con la Iniciativa de la Franja y la Ruta como pieza clave. Esta estrategia incluye aumentar relaciones diplomáticas, establecer asociaciones estratégicas y reforzar vínculos comerciales.

Niu (2017) destaca que ALC se ha convertido en un aliado clave para China en el contexto del ascenso de potencias emergentes. Para Beijing, la región funciona como un “escenario de prueba” para desplegar su diplomacia global como gran potencia. Mientras que antes la relación era predominantemente económica, ahora adquiere un carácter político, según Pastrana Buelvas y Vera Piñeros (2017). Bonilla y Milet García (2015) argumentan que la estrategia china hacia ALC refleja su visión general de política internacional basada en el ascenso pacífico, el beneficio compartido y la cooperación multilateral. La creciente presencia china en la región ha roto con el dominio unipolar de Estados Unidos, vigente desde el siglo XIX.

Sin embargo, las relaciones entre ALC y China presentan trayectorias divergentes. Tzili Apango (2017) señala que Sudamérica ha sido mayormente beneficiada por la exportación de recursos naturales (trayectoria “A”), mientras que México y América Central han enfrentado impactos negativos debido a la competitividad china (trayectoria “B”). Además, la falta de coordinación regional limita la capacidad de negociación frente a China. Aunque la Unión de Naciones Sudamericanas (UNASUR) podría haber cumplido ese rol, su paralización desde 2018 dificulta avanzar en una agenda común.

En este contexto, la relación entre China y ALC se configura como una oportunidad estratégica, aunque enfrenta desafíos derivados de las asimetrías internas de la región y la falta de instituciones regionales fuertes que canalicen sus intereses frente al gigante asiático.

Marcos teóricos sobre la cooperación en infraestructura

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

estructuras constituyen esferas prioritarias en el impulso de la IFR, haciendo especial hincapié en la búsqueda por fortalecer la conexión de los países en planes de construcción infraestructural y sistemas de estándares tecnológicos, impulsar en conjunto la construcción de vías vertebrales internacionales y formar paso a paso las redes de infraestructuras que enlacen las diversas subregiones (CNDR, 2015). De este modo, los proyectos de infraestructura se convierten en una de las aristas clave de la IFR a nivel global, y representan una expresión tangible y concreta del estado de situación de la Nueva Ruta de la Seda en la región.

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

Existen algunos debates importantes en la literatura sobre la cooperación en infraestructura, comenzando incluso por la propia definición de “proyecto de infraestructura”. Cui y Zhang (2018) definen a la infraestructura como “las instalaciones físicas de ingeniería que brindan servicios públicos para la producción y el sustento de la comunidad” (p. 268). Dussel Peters (2020), por otro lado, afirma que un proyecto de infraestructura es “un servicio entre un cliente y un proveedor mediante un contrato —usualmente resultado de un proceso de licitación, aunque el proceso puede ser por designación directa— en el cual la propiedad es del cliente” (p. 2). La definición propuesta por Dussel Peters permite integrar “un número prácticamente infinito de procesos y actividades como proyectos de infraestructura, no sólo la propia construcción, sino también innumerables procesos de segmentos de cadenas globales de valor que forman parte de proyectos de infraestructura” (Dussel Peters, 2020, p. 2). Esto se enmarca en una preocupación del autor por contemplar los procesos de “concepción, diseño, construcción en sus diversas etapas, así como múltiples procesos posteriores a la construcción, por ejemplo, los servicios de monitoreo, mantenimiento y hasta el propio funcionamiento del servicio

otorgado, e incluso otros posteriores como servicios al consumidor, etc.” (Dussel Peters, 2020, p. 2).

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

Desde la Comisión Económica para América Latina ([CEPAL] 2009) se ha afirmado que la infraestructura tiene un alto impacto tanto en la esfera económica como en la social, en tanto en la medida en que se mejore el desarrollo de infraestructura y la conectividad de una economía, esto contribuye a reducir el costo de comercialización, obtener mayor competitividad, estimular nuevas inversiones, etc. En este sentido, se sostiene desde el organismo que el desarrollo de infraestructura tiene un “potencial como mecanismo de cohesión territorial, económica y social, dadas sus posibilidades de integrar y articular el territorio, proveyendo de accesibilidad desde el exterior y conectividad en el interior, mejorando las condiciones y la calidad de vida de las personas” (CEPAL, 2009, p. 2).

La CEPAL (2009) afirma asimismo que la crisis financiera global desatada en 2008 afectó especialmente a las economías latinoamericanas, y que América Latina debería impulsar procesos de integración que permitan enfrentar la vulnerabilidad ante la persistencia de dichos fenómenos. Sin embargo, según el organismo, la región presenta importantes limitaciones en la provisión de servicios de infraestructura que condicionan seriamente su competitividad y su desarrollo futuro. Bogado Bordazar (2020), a su vez, señala que los problemas de deficiencia de conectividad y de desarrollo de infraestructuras han sido una constante en nuestra conformación como naciones autónomas, por lo que la región presenta grandes asimetrías de desarrollo y económicas entre los distintos países que han profundizado las desigualdades. El creciente desequilibrio entre la demanda de inversión en infraestructura y la capacidad limitada de satisfacerla da lugar a una “brecha de infraestructura” (Cui & Zhang, 2018). Mientras que la inversión en infraestructura representa en promedio entre un 2 y un 3 % del PIB anual en los países de ALC, cerrar esta brecha de infraestructura requeriría una inversión anual promedio del 5 % del PIB (Leite, 2015). En

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

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

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

La Iniciativa de la Franja y la Ruta es concebida por China como una herramienta fundamental en este sentido, y retoma una frase popular en el país que sostiene que “si quieres riqueza construye caminos” (要想富先修路), lo que contribuye a ponderar la inversión en conectividad (Zottele & Zottele, 2020).

La Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de China señaló que la IFR debía enfocarse en la construcción de vías clave, nodos clave y obras prioritarias de las infraestructuras de comunicación y transporte, promover la construcción de infraestructuras portuarias y acelerar la elevación del nivel de las infraestructuras para la navegación aérea (CNDR, 2015). A su vez, en el mismo documento se afirma la decisión de fortalecer la cooperación en lo referente a las infraestructuras de energías, cables ópticos y otras

líneas vertebrales de telecomunicación, además de impulsar la cooperación en industrias emergentes.

Análisis de los proyectos de infraestructura en los países sudamericanos de la IFR (2018-2023)

La incorporación de los países de Sudamérica a la Iniciativa de la Franja y la Ruta fue relativamente rápida⁵. Como mencionamos anteriormente, fue en 2017 cuando Xi Jinping anunció que ALC era una “extensión natural” de la Ruta de la Seda Marítima y, en un lapso de diez meses, ocho países de Sudamérica habían firmado el MoU para ser parte de la Iniciativa. Argentina completó el listado firmando dicho Memorándum en febrero de 2022.

En el período estudiado (2018-2023), se listaron 101 proyectos de infraestructura realizados por empresas chinas en los países sudamericanos seleccionados durante el período posterior a su ingreso a la IFR. De ellos, la mayor parte están ubicados en los países de la costa del Pacífico: 21 proyectos están localizados en Perú (más de un quinto de los proyectos), 19 en Chile y 17 en Ecuador. Como podemos observar, entre los tres países se llevan casi el 60 % de los proyectos de infraestructura realizados en la región en el período de estudio. Esto no es azaroso, ya que la costa del Pacífico representa, por cercanía geográfica, una importante puerta de entrada y salida para los flujos comerciales de China con América Latina. La ubicación estratégica de estos países facilita la reducción de costos y tiempos en el transporte marítimo, consolidándolos como nodos clave para la expansión de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en la región. Además, Perú, Chile y Ecuador cuentan con Tratados de Libre Comercio (TLC) con China, lo que no solo contribuye a eliminar y/o disminuir barreras arancelarias, sino que también fomenta un entorno más favorable para la inversión extranjera directa y la ejecución de proyectos de infraestructura.

La existencia de estos TLC ha generado una mayor integración económica entre China y estos países, promoviendo la exportación de productos agrícolas, minerales y pesqueros desde la región hacia el gigante asiático, mientras se facilita la entrada de productos tecnológicos, manufacturados e insumos industriales chinos. Este intercambio, intensificado por las inversiones en infraestructura portuaria y logística, ha fortalecido aún más la interdependencia económica.

⁵ El primer país sudamericano en ingresar a la IFR fue Bolivia el 19 de junio de 2018. Para diciembre de ese mismo año, Uruguay, Venezuela, Surinam, Guyana, Chile y Ecuador ya se habían adherido a la iniciativa. Perú se incorporó en abril de 2019, y Argentina lo hizo recién en febrero de 2022.

Por otro lado, el interés de China en fortalecer su presencia en la costa del Pacífico también responde a su estrategia geopolítica. Al priorizar proyectos en esta región, China asegura el control sobre rutas clave para la salida de recursos estratégicos, como el cobre y el litio, y para el ingreso de bienes manufacturados que alimentan sus cadenas de valor global. Además, la modernización de puertos, aeropuertos y sistemas logísticos en estos países no solo facilita el comercio bilateral, sino que también posiciona a China como un actor clave en la integración económica sudamericana, al mejorar la conectividad intrarregional.

En este contexto, el papel de la costa del Pacífico como eje de las inversiones de la IFR no solo refleja una lógica económica, sino también un enfoque estratégico que combina ventajas geográficas, acuerdos comerciales y una apuesta por consolidar la presencia china en una región que tradicionalmente ha sido considerada como parte de la esfera de influencia de Estados Unidos.

Bolivia, en tanto, cuenta con 18 proyectos de infraestructura, en Guyana se contabilizaron 7 proyectos, 6 en Surinam, 5 en Uruguay y 3 en Venezuela. En Argentina, desde su incorporación a la IFR, se contabilizaron cinco proyectos.

La inversión total aproximada en los 101 proyectos de infraestructura asciende a los 56 541 millones de dólares, es decir, un promedio de 560 millones de dólares por proyecto. Decimos que el monto es aproximado porque en las distintas bases de datos consultadas, así como también en las fuentes oficiales y en los medios de comunicación, los montos iniciales y finales de inversión suelen variar, muchas veces considerablemente. Por otra parte, el financiamiento generalmente se realiza a través de bancos chinos, pero otras veces también participan organismos como el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Mundial, los cuales también aportan fondos, y esto en ocasiones no es detallado en las bases de datos.

Si observamos los montos por áreas de inversión, vemos que existe una importante disparidad. Retomando la definición de Cui y Zhang (2018), clasificamos los proyectos de infraestructura según estén orientados al 1) transporte (ferrocarriles, carreteras, puertos, aeropuertos, puentes), 2) energía (oleoductos, gasoductos, parques eólicos, centrales eléctricas, hidroeléctricas o nucleares, parques eólicos, etc.), 3) minería, 4) telecomunicaciones, y 5) otros (construcción de hospitales, escuelas, viviendas, infraestructura de seguridad, defensa, etc.).

El sector de transporte ocupa el primer lugar en cantidad de proyectos, con un total de 37 construcciones que suman aproximadamente 16 695 millones de dólares. Esta cifra nos indica la relevancia del transporte para

mejorar la conectividad en la región. El fortalecimiento de las infraestructuras de transporte es clave para facilitar el comercio y la integración de América Latina con China, que se está consolidando como uno de los socios comerciales más importantes para la región. Estas inversiones permiten el crecimiento de las redes de logística, cruciales para potenciar el intercambio de bienes, mejorar el acceso a mercados y reducir costos de transacción. Si desagregamos este rubro, encontramos proyectos de infraestructura que contemplan la construcción o mejoras de carreteras (20 proyectos), proyectos en el sector ferroviario (8 proyectos), construcción o modernización de aeropuertos (4 proyectos), puentes (1) y puertos (1). Todos estos proyectos permiten agilizar y aumentar la conectividad económica y social en los países receptores.

Sin embargo, si tomamos en cuenta el monto invertido por sector, el primer lugar es ocupado por el rubro de energía: en esta área, recopilamos 23 proyectos por un total aproximado de 21 179 millones de dólares. Este dato es de gran relevancia, ya que el sector energético es una de las principales demandas de China, dado su rápido crecimiento económico y su necesidad de asegurar fuentes de energía. La magnitud de la inversión en este sector resalta el compromiso y la importancia de estos proyectos para ambas partes, consolidando la relación energética entre América Latina y China, con proyectos de gran envergadura que son claves para el desarrollo y la sostenibilidad regional.

Los proyectos de energía, a su vez, han ido dejando de lado las inversiones clásicas en hidrocarburos, para pasar a enfocarse en energías renovables, sector en el que China viene apostando considerablemente a nivel global. Por ejemplo, entre 2018 y 2019 encontramos tres proyectos hidrocarburiíferos en Guyana y Venezuela por 5 345 millones de dólares, de los que participaron China National Petroleum Corporation (CNPC) y China National Off-shore Oil (CNOOC). A su vez, en 2020 y 2021 tenemos también dos proyectos hidrocarburiíferos en Ecuador, impulsados por CNPC y Sinopec, pero por montos mucho menores (260 millones de dólares en total). A partir de 2020, en tanto, aumenta considerablemente la inversión en energías renovables, principalmente eólica (un proyecto en Ecuador), solar (dos proyectos en Chile y dos proyectos en Surinam) e hidroeléctrica (un proyecto en Chile).

El otro rubro destacado es el de minería (entre las que se destacan el cobre, plata, oro, cloruro de potasio, litio, hierro). En este ítem, se recopilamos 10 proyectos por 13 144 millones de dólares. Como podemos observar, entre estos tres ítems (transporte, energía y minería) se llevan el 70 % de los proyectos y el 90 % del monto invertido.

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

En el rubro de telecomunicaciones, se listaron 8 proyectos por un total aproximado de 3 553 millones de dólares en inversión, centrados en fibra óptica, banda ancha y redes 5G. A su vez, también destacamos la participación de las empresas Huawei Technologies (compañía que ha sido objeto de duras sanciones por Estados Unidos) y Yangtze Optical Fibre and Cable (la cual ha sido investigada por la Unión Europea por prácticas *antidumping*). La decisión de determinados países de la región de apostar por la cooperación con dichas empresas, en una coyuntura de fuerte embate occidental sobre estas, es una dimensión importante para destacar.

La inversión en infraestructura digital es estratégica en tanto contribuye a reducir la brecha tecnológica, impulsa la innovación y mejora la inclusión social al conectar zonas remotas. Además, las redes 5G y la interconexión regional fortalecen la competitividad económica y facilitan la integración entre países. Sin embargo, estas inversiones no están exentas de desafíos. Las tensiones geopolíticas, especialmente las sanciones de Estados Unidos y las investigaciones de la Unión Europea contra empresas chinas, plantean dilemas para los países de la región. En este marco, en un contexto de creciente conflictividad global, la cooperación con China en telecomunicaciones refleja una estrategia de diversificación de alianzas y acercamientos estratégicos entre ALC y el país asiático.

En el rubro “Otras inversiones”, encontramos 23 proyectos por un monto de 1970 millones de dólares. Entre estas inversiones, encontramos proyectos muy variados, entre los cuales se destacan infraestructura de defensa y seguridad (muchos de ellos, en materia militar), construcción de escuelas y hospitales, inversiones en el sector agroalimentario, construcción de un centro de conferencias, construcción de viviendas, infraestructura para la provisión de agua potable, entre otras. Si bien los montos invertidos son mucho más bajos que en los ítems anteriores, representan asimismo obras que repercuten en una mejora significativa en la calidad de vida de la población.

Estos proyectos abordan necesidades básicas y estratégicas para el desarrollo humano y social. A diferencia de las grandes inversiones en infraestructura energética o minera, que suelen tener un enfoque más macroeconómico, estas obras tienen un efecto directo y visible en el día a día

de las comunidades. Por ejemplo, la construcción de escuelas y hospitales no solo mejora el acceso a la educación y la salud, sino que también reduce las desigualdades y aumenta la calidad de vida de la población, sentando las bases para un desarrollo más inclusivo y sostenible. Del mismo modo, los proyectos de agua potable y vivienda garantizan condiciones de vida digna, impactando positivamente en la salud y el bienestar de las personas. Las inversiones en el sector agroalimentario, por su parte, no solo fortalecen la seguridad alimentaria, sino que también generan empleo y dinamizan economías locales, especialmente en zonas rurales. En conjunto, estas inversiones, aunque menos cuantiosas, están alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas (UN) (2015). Por lo tanto, su importancia no radica en el monto invertido, sino en su capacidad para mejorar las condiciones de vida de manera tangible y duradera, contribuyendo a un desarrollo más equitativo y humano en la región.

En el campo de la cooperación en infraestructura, podemos identificar algunos actores que generalmente intervienen en las operaciones. Según Cui y Zhang (2018), el gobierno chino actúa como diseñador de alto nivel, mientras que las empresas (especialmente estatales) son las constructoras que llevan a cabo los proyectos. Los bancos de desarrollo, a su vez, junto con los bancos comerciales y varios fondos especiales creados a tal efecto, actúan como proveedores de capital. En relación con la participación de las empresas chinas, pudimos detectar la presencia directa de 53 empresas del país asiático en los proyectos identificados. De ellas, 36 son de propiedad estatal y 17 son empresas privadas. Además de ser una cantidad de empresas sumamente importante, es interesante destacar también que en la construcción de proyectos de infraestructura en la región encontramos la participación de las empresas chinas más grandes del país, las cuales están ubicadas entre los primeros lugares de las empresas más grandes del mundo. Esto puede ser indicador de una apuesta de China por impulsar proyectos importantes a largo plazo en la región, destinando para estos a sus principales compañías.

State Grid, por ejemplo, la tercera empresa más grande del mundo según el *ranking* Fortune 500 (y la más grande de China), participa en dos proyectos en la región en el período seleccionado (ambos en Chile). La segunda empresa más grande de China, China National Petroleum (la cuarta más grande del mundo), participa en 3 proyectos (dos en Venezuela y uno en Ecuador). Sinopec (quinta empresa más grande del mundo) participa en 1 proyecto (en Ecuador). China State Construction Engineering, la novena empresa más grande del mundo, participa también en un proyecto (mejoramiento de carreteras en Bolivia). Otras empresas que han tenido una par-

ticipación importante son Powerchina (directamente, o a través de filiales como Sinohydro), China Three Gorges Corporation (CTG), China Ocean Shipping (COSCO), China Railway Construction Corporation (CRCC), entre otras. A su vez, pudimos identificar también la presencia de Uniones Transitorias de Empresas y de trabajos conjuntos con empresas locales, que ayudan a las empresas chinas a insertarse mejor en la región.

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

Con relación a los años en los que se llevó a cabo la inversión, podemos establecer dos períodos claramente diferenciados: un primer momento en 2018-2019, cuando se llevaron a cabo la mayor parte de los proyectos y se invirtió la mayor cantidad de recursos, y un segundo momento en 2020-2023, cuando tanto la cantidad de proyectos como los montos invertidos mermaron considerablemente. Sin dudas, según la información analizada en las fuentes, los confinamientos a partir de la pandemia de Covid-19, que afectaron fuertemente tanto las cadenas globales de valor como la posibilidad de impulsar nuevas obras de infraestructura, fueron una limitante importante a la hora de impulsar nuevos proyectos.

Por otra parte, también puede mencionarse que, en algunos casos, la paralización de obras estuvo vinculada a conflictos laborales, denuncias de corrupción o a controversias territoriales y ambientales en las localidades donde se radicaban los proyectos. Los conflictos laborales, en muchas oportunidades, son expresión de la falta de conocimiento del empresariado chino respecto al ambiente laboral local y los derechos con los que cuentan los trabajadores en los países sudamericanos; las denuncias de corrupción, en tanto, ponen de manifiesto la existencia de mecanismos nocivos que contribuyen a reforzar un sentido común negativo sobre China; y las controversias territoriales y ambientales reflejan un desconocimiento o una falta de atención del empresariado chino hacia las dinámicas

de las comunidades locales, que frecuentemente no son incorporadas ni consultadas en la planificación y desarrollo de los proyectos. A pesar de ello, estas situaciones han disminuido con el paso de los años, en sintonía con un mayor conocimiento por parte de China sobre la realidad de los países sudamericanos.

A su vez, debemos mencionar también que las nuevas legislaciones sobre inversiones en China hicieron que la inversión china en la región disminuyera considerablemente. Luego de la pandemia de covid-19, la RPC cambió su perspectiva sobre la inversión en el marco de la IFR, abandonando la financiación de grandes proyectos e impulsando una visión de “proyectos pequeños de alto impacto”. Como se señala en el White Paper sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta,

China promueve activamente proyectos de pequeña escala pero de gran impacto a través de la ayuda exterior, que benefician la vida de las personas. Desde Asia hasta África, desde América Latina hasta el Pacífico Sur, la construcción de carreteras, ferrocarriles, escuelas, hospitales e instalaciones agrícolas contribuye a la reducción de la pobreza y mejora el bienestar de las personas en los países participantes (State Council Information Office of the People’s Republic of China, 2023, p. 7).

En este sentido, en 2018 se identificaron 23 proyectos por un total de 21 320 millones de dólares. En 2019, en tanto, se listan 31 proyectos por 19 282 millones de dólares. Entre ambos años, encontramos más del 50 % de los proyectos de todo el período y más del 70 % de toda la inversión. En 2020, por otra parte, listamos 11 proyectos por 5145 millones de dólares; en 2021, 12 proyectos por 4533 millones de dólares; en 2022, 14 proyectos por 4865 millones de dólares, y en 2023, 10 proyectos por 1394 millones de dólares.

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

el período de estudio, por los efectos de la pandemia de covid-19, que retrasó los trabajos en los proyectos previamente acordados. Por ende, muchas veces los proyectos se sitúan en distintos años en función del momento de su acuerdo, el comienzo de la obra o la inauguración.

Reflexiones finales

La Iniciativa de la Franja y la Ruta representa una herramienta clave de la geoestrategia china. La IFR, que en 2023 cumplió 10 años desde su presentación en sociedad, ha recibido la aceptación de más de 150 países emergentes y en desarrollo, lo que muestra que esta expresa un nuevo tipo de relaciones internacionales.

Si bien la IFR llegó a América Latina y el Caribe recién en 2017, recibió una rápida aceptación en la región. No es para menos, teniendo en cuenta la persistencia de crisis cíclicas que se han sostenido en la región y la creciente brecha de infraestructura que todavía existe en ALC. De 2017 a esta parte, veintidós países se han adherido a la Iniciativa, han respaldado sus principios y objetivos y han decidido llevar a un nuevo nivel la relación con el país asiático. De ellos, nueve están ubicados en Sudamérica, todos salvo Brasil, Paraguay y Colombia.

Al proponerse reconfigurar el estado de situación del orden internacional, América Latina y el Caribe es concebida por China como una “extensión natural” de la IFR. Como observamos en el trabajo, la iniciativa se propone como una herramienta práctica y concreta para la construcción de los cimientos de un nuevo orden internacional, basado en la búsqueda del beneficio mutuo, el respeto por los modelos de desarrollo nacionales, la no injerencia en asuntos internos de los Estados, la integridad territorial, etc. Por ello, más allá de que originalmente la propuesta de la IFR contemplaba seis corredores que conectaban China con el Sudeste Asiático, Asia Central, Asia Oriental y Europa, en sus postulados estuvo siempre implícito la participación de ALC. No puede construirse un nuevo orden internacional estable, pacífico, cooperativo y armonioso sin la articulación entre China y América Latina y el Caribe.

Dicho esto, es importante señalar también que las relaciones entre China y ALC deben aún transitar por un proceso de fortalecimiento, autocrecimiento y generación de mayor confianza. América Latina y el Caribe y China son dos civilizaciones distintas, en proceso continuo de encuentro, aprendizaje mutuo y diálogo. En este marco, la cooperación económica, en la cual participan actores heterogéneos como empresas de distinta escala, gobiernos locales, poblaciones, etc., se encuentra en ocasiones con trabas debido a la falta de conocimiento mutuo, lógicas de negocios dis-

tintas, divergencias entre los actores participantes, etc. Todo esto ha hecho que muchos de los proyectos de infraestructura acordados entre China y ALC, que repercutían en beneficios para la región y sus habitantes, hayan sido modificados, postergados y/o cancelados.

La Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR) ha logrado una expansión significativa en América Latina, con un enfoque particular en Sudamérica, donde los proyectos de infraestructura impulsados por China se han concentrado principalmente en países costeros del Pacífico como Perú, Chile y Ecuador. Esta estrategia no solo responde a la lógica económica de mejorar la conectividad regional y facilitar el comercio, sino también a un interés geopolítico de China por fortalecer su presencia en una región estratégica, tanto para el acceso a recursos naturales como para la diversificación de rutas comerciales clave. La inversión en sectores como transporte, energía y minería ha sido fundamental, mientras que la creciente cooperación en áreas como telecomunicaciones y otros proyectos sociales refleja un compromiso por mejorar las condiciones de vida en la región.

Sin embargo, diversos desafíos, como la pandemia de covid-19, conflictos sociales y algunos problemas de corrupción han afectado el ritmo de las inversiones, revelando la complejidad de materializar estos proyectos en un contexto de tensiones geopolíticas y locales. A pesar de estos obstáculos, la IFR sigue siendo un motor crucial de desarrollo y consolidación de alianzas estratégicas, posicionando a China como un actor clave en la integración económica y geopolítica de América Latina.

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

Referencias

- Bernal Meza, R. (2017). China en América Latina. Política exterior, discurso y fundamentos: diplomacia pública y percepciones en la región. En E. Pastrana Buelvas & H. Gehring (Eds.), *La proyección de China en América Latina y el Caribe* (pp. 171-188). Pontificia Universidad Javeriana.
- Bogado Bordazar, L. (2020). Infraestructura latinoamericana e inversión china: un paso previo para la eficiencia de las cadenas de valor. *Anuario en Relaciones Internacionales del IRI*, 1-10. <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/126713>
- Bonilla, A. & Milet García, P. (2015). Los impactos de China en las relaciones internacionales de América Latina y el Caribe. En A. Bonilla Soria & P. Milet García (Eds.), *China en América Latina y el Caribe: Escenarios estratégicos subregionales* (pp. 9-19), FLACSO, CAF.
- Bustelo, S. & Rubiolo, F. (2023). *Hoja de ruta para una integración sostenible entre Argentina y China*. Fundar. <https://www.fundar.org>
- China-CELAC Forum. (2015a, 23 de enero). *Declaración de Beijing*. http://www.chinacelacforum.org/esp/zywj_4/t1230940.html
- China-CELAC Forum. (2015b, 23 de enero). *Plan de Cooperación (2015-2019)*. http://www.chinacelacforum.org/esp/zywj_4/t1230945.html
- Comisión Económica para América Latina. (2009). *Infraestructura física e integración regional*. Boletín FAL Edición 280. CEPAL. <https://cdi.mecon.gob.ar/bases/doc/cepal/fal/280.pdf>
- Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma. (2015). *Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI*. Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular China. <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/32802.htm>
- Cui, S. & Zhang, Z. (2018). China y la infraestructura en América Latina desde la perspectiva de la diplomacia económica. En W. Baiyu (Ed.), *Pensamiento social chino sobre América Latina* (pp. 261-289). CLACSO.
- Defelipe Villa, C. (2017). Perspectivas de las relaciones de China y América Latina y el Caribe: ¿del enfoque bilateral hacia el regional?. En E. Pastrana Buelvas & H. Gehring (Eds.), *La proyección de China en América Latina y el Caribe* (pp. 123-144). Pontificia Universidad Javeriana.
- Dirmoser, D. (2017). La Gran Marcha china hacia el oeste. El megaproyecto de la nueva Ruta de la Seda. *Nueva Sociedad*, (270), 27-38.
- Dussel Peters, E. (2020). *Monitor de la infraestructura China en América Latina y el Caribe*. Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China. https://www.redalc-china.org/monitor/infraestructura/images/pdfs/menuprincipal/DusselPeters_MonitorInfraestructura_2020_Esp.pdf

- Fernández Guillén, O. (2020). *Estrategias de Asociación Comercial China - América Latina: Bases, situación y perspectivas para la región*. Asociación Venezolana de Estudios sobre China, Universidad de Los Andes.
- Giacaglia, C. (2018). ¿Muros o puentes?: las potencias tradicionales y emergentes en un mundo convulsionado. *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*, (132), 13-36.
- González Sáez, R. & Fabelo Concepción, S. (2017). Las conexiones americanas de la estrategia de la Nueva Ruta de la Seda en la competencia transpacífica. *Revista de Estudios Estratégicos*, 4, 41-58.
- Hernández Sampieri, R., Fernández-Collado, C. & Baptista Lucio, P. (2016). *Metodología de la Investigación*. McGraw Hill.
- Hu, X. (2020). China's BRICS Vision and the Asian Order. En S. R. Chinoy & J. P. Panda (Eds.), *Asia between Multipolarism and Multipolarity* (pp. 190-204). KW Publishers Pvt Ltd.
- Katz, C. (2021). Descifrar a China: ¿desacople o ruta de la seda?. En A. López, G. Roffinelli & L. Castiglioni (Coords.), *Crisis capitalista mundial en tiempos de pandemia* (pp. 115-130). CLACSO.
- Latanzi, R. (2018). *La política agrícola global de China en el marco de su estrategia de seguridad alimentaria: Su vinculación con Argentina a través de la cooperación, el comercio y las inversiones*. [Ponencia]. XIII Congreso Nacional y VI Congreso Internacional sobre Democracia, Rosario, Argentina.
- Leite, E. (6 de mayo de 2015). How can Latin America Close Its Infrastructure Gap. World Economic Forum. <https://www.weforum.org/agenda/2015/05/how-can-latin-america-close-its-infrastructure-gap/>
- Malena, J. (2020). La evolución de la gran estrategia de China y su impacto en las relaciones con América Latina. *Colección*, 31(1), 37-52.
- Ministerio de Relaciones Exteriores de República Dominicana. (18 de noviembre de 2018). *Memorandum de Entendimiento entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República Popular China en Cooperación en el Marco del Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y la Iniciativa de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI*. <https://mirex.gob.do/tratados/memorando-de-entendimiento-entre-el-gobierno-de-la-republica-dominicana-y-el-gobierno-de-la-republica-popular-china-en-coopetacion-en-el-marco-del-cinturon-economico-de-la-ruta-de-la-seda-y-la-iniciat/>
- Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular China. (2008, 05 de noviembre). *Documento sobre la Política de China Hacia América Latina y el Caribe*. <https://www.fmprc.gov.cn/esp/zxxx/t521035.shtml>.
- Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular China. (2016, 24 de noviembre). *Documento sobre la Política de China Hacia América Latina y el Caribe*. <https://www.fmprc.gov.cn/esp/wjdt/wjzc/>

t1418256.shtml#:~:text=En%20el%20a%C3%B1o%202008%2C%20el,beneficio%20rec%C3%ADproco%20y%20desarrollo%20conjunto.

- Molina Díaz, E. & Regalado Florido, E. (2020). Un análisis estratégico de las relaciones entre China y América Latina. *Revista de Estudios Estratégicos*, 1, 4-15.
- Naciones Unidas. (2015). Objetivos de Desarrollo Sostenible. Naciones Unidas. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- Niu, H. (2017). Las políticas y estrategias de China hacia América Latina y el Caribe. En E. Pastrana Buelvas & H. Gehring (Eds.), *La proyección de China en América Latina y el Caribe* (pp. 99-122). Pontificia Universidad Javeriana.
- Parra Pérez, A. (2018). El juego geopolítico de la nueva Ruta de la Seda en Asia. *Boletín Instituto Español de Estudios Estratégicos*, (12), 715-732.
- Pastrana Buelvas, E. & Vera Piñeros, D. (2017). Transición de poder y orden mundial: el ascenso global de China y su proyección creciente en América Latina y el Caribe. En E. Pastrana Buelvas & H. Gehring (Eds.), *La proyección de China en América Latina y el Caribe* (pp. 23-72). Pontificia Universidad Javeriana.
- Ploberger, C. (2017). One Belt, One Road – China’s new grand strategy. *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 15(3), 289-305.
- Poon, D. (2018). China’s Overseas Development Finance: Policy Tools and Mechanisms. En A. Jaguaribe (Ed.), *Direction of Chinese Global Investments. Implications for Brazil* (pp. 77-152). FUNAG.
- Ramón-Berjano, C. (2019). Globalización con características chinas. El creciente rol de China en América Latina y el Caribe y sus principales desafíos. *Pensamiento Propio*, 24(49-50), 31-52.
- Ríos, X. (2019). *El estado de las relaciones China-América Latina*. Documentos de Trabajo n° 1. Fundación Carolina.
- Serbin, A. (2017). China y América Latina y el Caribe frente a un cambio de ciclo: narrativas y estrategias. En E. Pastrana Buelvas & H. Gehring (Eds.), *La proyección de China en América Latina y el Caribe* (pp. 73-98). Pontificia Universidad Javeriana.
- State Council Information Office of the People’s Republic of China. (2023, 10 de octubre). *The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future*. https://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/202310/10/content_WS6524b55fc6d0868f4e8e014c.html
- Toro Hardy, A. (2020). *¿Desafió China a Estados Unidos prematuramente?* Cuadernos de China n°6. Asociación Venezolana de Estudios sobre China (Avech-ULA).

- Tzili Apango, E. (2017). Antecedentes y proyecciones del Foro China-Celac y su influencia en la dinámica hemisférica. En E. Pastrana Buelvas & H. Gehring (Eds.), *La proyección de China en América Latina y el Caribe* (pp. 145-170), Pontificia Universidad Javeriana.
- Vadell, J., Secches, D. & Burger, M. (2019). De la globalización a la interconectividad: reconfiguración espacial en la iniciativa Belt & Road e implicaciones para el Sur Global. *Revista Transporte y Territorio*, (21), 44-68.
- Vadell, J. & Staiano, F. (2020). China en los intersticios de la crisis del multilateralismo y la globalización neoliberal: La Franja y la Ruta en Europa y el caso italiano. *Araucaria. Revista Iberoamericana de Filosofía, Política, Humanidades y Relaciones Internacionales*, 22(45), 433-455.
- Valenzuela Álvarez, J. (2017). Evolución de la Política Exterior de China para América Latina. *Revista Relaciones Internacionales*, (53), 115-133.
- Xi, J. (2017). *Trabajemos juntos para construir la iniciativa "Una franja, una ruta"*. [Discurso en ceremonia de apertura]. Foro Internacional "Una franja, una ruta". <https://politica-china.org/secciones/documentacion/discurso-de-xi-jinping-en-la-ceremonia-de-apertura-del-foro-internacional-una-franja-una-ruta>
- Xin, X. (2018). El acoplamiento de las estrategias de desarrollo económico entre China y América Latina y el Caribe. En. W. Baiyi (Ed.), *Pensamiento social chino sobre América Latina* (pp. 239-260). CLACSO.
- Zottele, E. & Zottele, A. (2020). *Aproximaciones a la Franja y la Ruta*. Centro de Estudios China-Veracruz, Universidad Veracruzana.

Bases de datos consultadas

- AidData. (s.f.). *China Project Locations*. William & Mary's Global Research Institute. <https://www.aiddata.org/china-project-locations>
- American Enterprise Institute y The Heritage Foundation. (s.f.). *China Global Investment Tracker*. <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>
- Asian Infrastructure Investment Bank. (s.f.). *Projects list*. <https://www.aiib.org/en/projects/list/index.html>
- Banco Interamericano de Desarrollo, Banco de Desarrollo de América Latina & Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (s.f.). *Inversión pública en infraestructura económica (INFRALATAM)*. <http://infralatam.info/>
- Boston University Global Development Policy Center. (s.f.). *China's Overseas Development Finance Database*. <https://www.bu.edu/gdp/chinas-overseas-development-finance/>

- Green Belt and Road Initiative Center, Central University of Finance and Economics. (s.f.). *Databases for the Belt and Road Initiative (BRI)*. <https://green-bri.org/databases-for-the-belt-and-road-initiative-bri/>
- Inter-American Dialogue. (s.f.). *China-Latin America Finance Database*. https://www.thedialogue.org/map_list/
- Plataforma Energética. (s.f.). *Mapa de proyectos de empresas chinas en Bolivia*. <https://plataformaenergetica.org/mapa-proyectos-de-empresas-chinas-en-bolivia/>