

# La Franja y la Ruta: algunas reflexiones desde América Latina

*Sebastián Herreros\**

## SUMARIO

- I. Introducción
- II. La Franja y la Ruta: antecedentes, motivaciones y desafíos
- III. Las relaciones comerciales, financieras y de inversión entre América Latina y China
- IV. Probables impactos de La Franja y la Ruta sobre las relaciones económicas entre América Latina y China
- V. Conclusiones
- VI. Referencias

## I. INTRODUCCIÓN

La iniciativa conocida como “La Franja y la Ruta” (en inglés *“Belt and Road”*) fue anunciada por el Presidente de China, Xi Jinping, durante sus visitas a Kazakstán e Indonesia en septiembre y octubre de 2013, respectivamente. La misma se inspira en la Ruta de la Seda, que durante siglos comunicó a China con Europa a través de Asia Central y el Oriente Medio. La Franja y la Ruta busca “revivir” la antigua Ruta de la Seda, principalmente mediante un vasto plan de inversiones en infraestructura. Con ello se busca fortalecer los vínculos económicos y de conectividad entre China y las regiones que –en un sentido amplio– conforman su entorno geográfico: Asia sudoriental, central y meridional, el Oriente Medio y Europa.

La Franja y la Ruta es un proyecto de una ambición raras veces vista en la historia moderna (se lo ha comparado con el Plan Marshall, que permitiera la reconstrucción de Europa occidental tras la Segunda Guerra Mundial) y en el cual confluyen variadas motivaciones geopolíticas y económicas. Por lo mismo, su desarrollo es seguido con gran interés en América Latina,<sup>1</sup> especialmente dada la

\* Oficial de Asuntos Económicos de la División de Comercio Internacional e Integración de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Las opiniones expresadas aquí son de exclusiva responsabilidad del autor y pueden no coincidir con las de la CEPAL.

<sup>1</sup> A menos que se indique lo contrario, la denominación “América Latina” incluye también a los países del Caribe.

## Herreros

centralidad que ha adquirido China en la economía mundial y su creciente peso como socio comercial, inversionista y fuente de financiamiento para la región. En este contexto, en los gobiernos y en la academia se ha abierto un debate sobre las implicancias de La Franja y la Ruta para la región (incluidos los riesgos de quedar al margen de dicha iniciativa) y sobre cómo América Latina podría vincularse con ella.

El presente capítulo tiene por objeto evaluar prospectivamente las principales implicancias de La Franja y la Ruta para América Latina, a la luz de los objetivos perseguidos por China con dicha iniciativa y de las características de la relación económica entre ese país y la región. Este análisis tiene necesariamente un componente especulativo, pues —a cuatro años de su lanzamiento— subsisten numerosas interrogantes sobre el alcance que tendrá La Franja y la Ruta en la práctica, y por ende también sobre sus efectos.

El resto de este capítulo se estructura de la siguiente forma. En la segunda sección se entrega una breve descripción de La Franja y la Ruta y se discuten los principales objetivos perseguidos por China con esta iniciativa. En la tercera sección se caracterizan los principales rasgos de las relaciones comerciales, financieras y de inversión entre América Latina y China. En la cuarta sección se aborda la pregunta central de cómo puede impactar La Franja y la Ruta sobre dichas relaciones. Por último, en la quinta sección se ofrecen algunas conclusiones.

## II. LA FRANJA Y LA RUTA: ANTECEDENTES, MOTIVACIONES Y DESAFÍOS

Tal como ha sido concebida por las autoridades chinas, La Franja y la Ruta se estructura en torno a dos grandes ejes: la Franja Económica de la Ruta de la Seda (en inglés, *Silk Road Economic Belt*) y la Ruta de la Seda Marítima del Siglo 21 (en inglés, *21st Century Maritime Silk Road*). Ambos unirían a China con Europa, el primero por vía terrestre a través de Asia Central y el Oriente Medio, y el segundo por vía marítima a través de Asia sudoriental y meridional y la costa oriental de África, desembocando en el Mar Mediterráneo. Si bien hasta ahora el trazado de los dos ejes se conoce sólo de forma referencial, se estima que éstos podrían vincular a alrededor de 65 países, con una población combinada de 4.400 millones de habitantes (el 58% de la población mundial) y cuyo producto combinado alcanzaría los 21 billones de dólares, algo menos del 30% del PIB mundial (Tian, 2016; Pricewaterhouse Coopers, 2016, Cai, 2017).

El componente más visible de La Franja y la Ruta es la construcción de una vasta red de infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones que vincularía a China con los demás países participantes. Asimismo, se contempla la creación de nuevas zonas económicas especiales, denominadas zonas de libre comercio, en China (principalmente en provincias del interior) y la suscripción de

## La Franja y la Ruta: algunas reflexiones desde América Latina

acuerdos con los demás países participantes para facilitar la circulación transfronteriza de bienes, personas e inversiones. En suma, se trata de una iniciativa que combina elementos de infraestructura “dura” (física) y “blanda” (arreglos institucionales). Se estima que su implementación completa podría tomar entre 30 y 40 años, con lo que debería estar muy avanzada en 2049, cuando se cumpla el primer centenario de la República Popular China (Pricewaterhouse Coopers, 2016). Cabe notar, en todo caso, que La Franja y la Ruta constituye —en parte— un “paraguas institucional” que busca unificar y dar coherencia a una gran variedad de proyectos, algunos de los cuales ya estaban en curso o al menos habían sido proyectados previo a su lanzamiento.

Las necesidades de financiamiento que plantea La Franja y la Ruta son enormes. Se calcula que el conjunto de los proyectos ya ejecutados, recientemente iniciados o comprometidos en el marco de esta iniciativa a comienzos de 2016 ya implicaba una inversión cercana a los 250.000 millones de dólares. Asimismo, se estima que La Franja y la Ruta implicaría un aporte de financiamiento estatal chino al exterior de alrededor de 1 billón de dólares entre 2016 y 2025, principalmente en forma de créditos (Pricewaterhouse Coopers, 2016). Éstos se canalizarían a través de la banca estatal china y del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII), institución multilateral creada en 2015 a iniciativa de China y en la que ésta es el accionista mayoritario.<sup>2</sup> El financiamiento vía créditos se complementaría con las inversiones efectuadas en proyectos específicos por el Fondo de la Ruta de la Seda, establecido por el gobierno chino en diciembre de 2014 y que cuenta con un capital total de 40.000 millones de dólares (Cai, 2017).

La Franja y la Ruta no es una iniciativa que haya surgido de una deliberación colectiva entre las decenas de países potencialmente involucrados. Se trata de un proyecto fraguado en China y que ésta “ha salido a vender” al resto del mundo, primero mediante los discursos del Presidente Xi Jinping en Kazakstán e Indonesia en 2013 y más recientemente durante el “Foro de La Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional”, celebrado en mayo de 2017 en Beijing. El éxito de China en captar la atención del mundo quedó en evidencia con la asistencia a dicha reunión de los Jefes de Estado o de Gobierno de 30 países de África, América Latina (los Presidentes Macri de Argentina y Bachelet de Chile), Asia, Europa

<sup>2</sup> El BAII cuenta con un capital de 100.000 millones de dólares. Al 19 de diciembre de 2017, tenía 40 miembros asiáticos y 21 no regionales (21 europeos y 2 africanos). Todos ellos han comprometido recursos para constituir el capital del banco. Siete países latinoamericanos, todos sudamericanos (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela) figuran en la categoría de “miembros prospectivos”. Véase <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>.

## Herreros

y Oceanía y de representantes de más de 100 otros países. Asistieron asimismo el Secretario General de las Naciones Unidas, el Presidente del Banco Mundial y la Directora Ejecutiva del Fondo Monetario Internacional, así como autoridades de numerosas otras instituciones multilaterales.

Con La Franja y la Ruta, China persigue múltiples fines tanto de política exterior como de política interna, los que a su vez están estrechamente interrelacionados. Entre los primeros, probablemente los dos más relevantes son mantener la estabilidad en las regiones que constituyen su "periferia"<sup>3</sup> y aumentar la influencia china en la economía y la geopolítica mundiales. Entre los segundos, el objetivo más frecuentemente mencionado es promover el desarrollo de las provincias y regiones autónomas del interior del país, las que se han quedado rezagadas respecto de las provincias costeras. Asimismo, y de modo más general, China espera utilizar La Franja y la Ruta como una herramienta para apoyar la reestructuración de su economía hacia sectores intensivos en conocimiento e innovación.

En el plano externo, La Franja y la Ruta es indisociable de los esfuerzos que China viene desarrollando por asumir un mayor liderazgo en el orden económico mundial. Ya en 2010, este país se convirtió en el principal exportador mundial de bienes y segundo principal importador, tras los Estados Unidos. El año 2016 marcó un nuevo hito: China se ubicó como el segundo principal inversionista extranjero mundial (tras los Estados Unidos), y por primera vez invirtió en el exterior un monto mayor que el que recibió desde el resto del mundo (UNCTAD, 2017). China también ha avanzado gradualmente hacia la plena convertibilidad de su moneda, el renminbi, con el objeto de que ésta adquiera un mayor peso en los mercados internacionales de capitales. En este contexto, y especialmente durante 2017, China ha buscado posicionarse como el principal defensor mundial de la globalización económica y del libre comercio, en contraste con el marcado giro hacia posiciones proteccionistas que han tomado los Estados Unidos bajo la actual administración.<sup>4</sup> En este contexto, La Franja y la Ruta es la iniciativa más emblemática de la estrategia *Going Global 2.0*, impulsada por el Presidente Xi Jinping (China Policy, 2017).

<sup>3</sup> *"Maintaining stability in China's neighbourhood is the key objective of peripheral diplomacy. We must encourage and participate in the process of regional economic integration, speed up the process of building up infrastructure and connectivity. We must build the Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road, creating a new regional economic order."* (Discurso del Presidente Xi Jinping en la Conferencia de Trabajo sobre Diplomacia Periférica, Beijing, 24 de octubre de 2013).

<sup>4</sup> Un hito político clave en este esfuerzo fue el discurso pronunciado por el Presidente Xi Jinping en la reunión anual del Foro Económico Mundial, celebrada en Davos (Suiza) el 17 de enero de 2017.

## La Franja y la Ruta: algunas reflexiones desde América Latina

En el plano interno, se espera que La Franja y la Ruta dinamice las economías de las provincias y regiones autónomas de China central y occidental, al fortalecer su integración con Asia Central y Meridional, y a través de éstas con mercados más distantes como Europa y el Oriente Medio. Es decir, las autoridades chinas buscan de cierto modo replicar en la zona occidental del país la exitosa experiencia de las provincias costeras del este, que han sido las principales beneficiarias del proceso de apertura y de la irrupción de China en la economía mundial.

Por otra parte, China espera trasladar gradualmente a otros países participantes en La Franja y la Ruta una serie de industrias maduras en las que el país presenta exceso de capacidad (por ejemplo, acero o cemento), que presentan importantes externalidades ambientales negativas, o en las cuales se ha ido erosionando su ventaja comparativa inicial, basada en los bajos costos laborales (Cai, 2017; China Policy 2017). Con ello se liberarían recursos en China que le permitirían acelerar su reconversión hacia nuevos sectores intensivos en alta tecnología e innovación, visión contenida en su estrategia *Made in China 2025*.

En la medida en que la participación en La Franja y la Ruta eleve el crecimiento económico potencial de los países situados en el entorno de China, éstos (en su gran mayoría países en desarrollo) se volverían mercados privilegiados para las exportaciones chinas de alta tecnología. Es decir, mediante La Franja y la Ruta China está invirtiendo en generar una mayor demanda futura para sus exportaciones, fuera de los países industrializados de la OCDE. Por otra parte, se espera que empresas chinas desarrollen gran parte de los proyectos de infraestructura asociados a dicha iniciativa. Ello permitiría a China "exportar" a otros países sus estándares en áreas como los ferrocarriles de alta velocidad y las redes de telefonía móvil de última generación (5G), dificultando el ingreso de competidores de Estados Unidos, Japón o países europeos (Cai, 2017).

De los objetivos ya expuestos se desprende que existen claras sinergias entre La Franja y la Ruta y el proyecto conocido como la Asociación Económica Integral Regional (en inglés, *Regional Comprehensive Economic Partnership*, RCEP). Esta negociación, iniciada en 2012 y aún en curso, busca constituir la mayor área de libre comercio del mundo, con la participación de China, la India, Japón, la República de Corea, Australia, Nueva Zelanda y los 10 países miembros de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN). Se trata de un proyecto orientado a profundizar la integración entre las economías que conforman el entramado de redes productivas conocido como la "Fábrica Asia", en cuyo centro se sitúa China.

Una iniciativa tan ambiciosa como La Franja y la Ruta enfrenta enormes obstáculos. El primero es el financiamiento: pese a los ingentes recursos que China ha movilizado, existe consenso en que será necesario recurrir a otras fuentes, como los gobiernos de los otros países participantes, la banca china no estatal, la banca multilateral y regional de desarrollo, e incluso el propio sector privado, me-

dian­te alian­zas pú­bli­co-privadas. Sin em­bar­go, existen dudas sobre la real dis­po­ni­bi­li­dad de la banca china a finan­ciar pro­yec­tos de un elevado costo, alto ries­go polí­ti­co y re­tor­no eco­nó­mi­co in­ci­er­to (Cai, 2017).<sup>5</sup> En se­gun­do lugar, han sur­gi­do dudas sobre la ca­pa­ci­dad de China de ges­tionar la enorme car­te­ra de pro­yec­tos aso­ciada a La Fran­ja y la Ruta, espe­cial­mente más allá de sus fron­te­ras. En ter­cer lugar, cabe espe­rar que los in­te­re­ses eco­nó­mi­cos de China fre­cuen­te­mente no coin­ci­dan con los de los demás paí­ses par­ti­ci­pan­tes. Este se­ría el caso, por ejemplo, si China trata de “ex­por­tar” a ter­ce­ros paí­ses sus pro­ble­mas de ex­ce­so de ca­pa­ci­dad, si busca im­poner que las obras de in­fra­es­truc­tura sean eje­cutadas ín­te­gra­mente por em­presas chinas, o si fija con­di­cio­nes de­ma­siado onerosas para su finan­ciamien­to.

A las di­fíc­l­ta­des ya men­cio­nadas se su­man di­ver­sas com­pli­ca­cio­nes de orden geo­polí­ti­co. Entre las más im­por­tan­tes se cuentan la tra­di­cio­nal ri­vali­dad entre China y la India por el lí­de­ra­z­go re­gion­al en Asia (refle­jada en las apren­sio­nes de la India frente al estre­chamien­to de la coo­pe­ra­ción entre China y Pa­kis­tán en el marco de la Fran­ja y la Ruta), las dis­pu­tas ter­ri­to­ri­ales entre China y va­rios paí­ses del su­de­ste asiá­ti­co en el Mar de la China Meridional, la am­bi­valen­cia de Rusia frente al au­men­to de la in­fluencia china en paí­ses del Asia Central que pre­via­mente for­ma­ban parte de la Unión Soviética, y va­riadas ten­sio­nes geo­polí­ti­cas y la ame­naza de los movi­mien­tos jihadistas en el Oriente Medio. A esto se suma la preo­cu­pa­ción de los Estados Unidos frente al au­men­to de la in­fluencia china en la re­gión denomi­nada del “Indo Pa­cí­fi­co”, en Asia central y meridional, en Europa e in­cluso en el Hemisferio Occidental. Esta vi­sión crí­ti­ca está abun­dante­mente plas­mada en la Es­tra­te­gia de Se­guri­dad Nacional pre­sen­tada por la ad­mi­nis­tra­ción Trump en diciem­bre de 2017.<sup>6</sup>

### III. LAS RELACIONES COMERCIALES, FINANCIERAS Y DE INVERSIÓN ENTRE AMÉRICA LATINA Y CHINA<sup>7</sup>

En apenas una década y media, China se ha convertido en un socio comercial de primer orden para América Latina. Pese a sufrir tres años consecutivos de caídas

<sup>5</sup> La experiencia del proyecto de tren de alta velocidad entre Yakarta y Bandung en Indonesia es ilustrativa al respecto. Véase Dharma Negara y Suryadinata (2018). Otro ejemplo son las obras del Corredor Económico China-Pakistán, dados los riesgos de seguridad implicados.

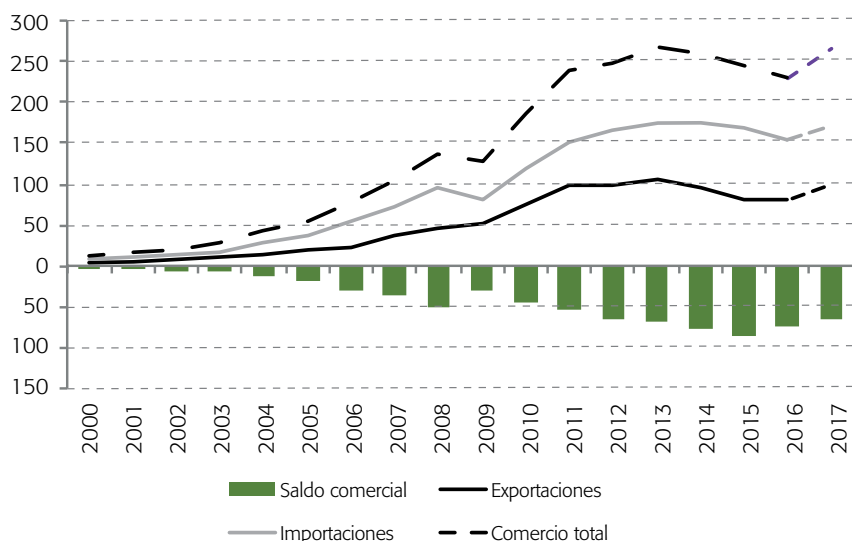
<sup>6</sup> Véase “National Security Strategy of the United States of America”, diciembre de 2017, página 46 y siguientes [en línea] <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf>.

<sup>7</sup> La información estadística presentada en esta sección se basa principalmente en CEPAL (2018).

## La Franja y la Ruta: algunas reflexiones desde América Latina

entre 2014 y 2016, el valor del intercambio bilateral de bienes se multiplicó por 22 entre 2000 y 2017, pasando de 12.000 millones de dólares a casi 266.000 millones de dólares (véase el gráfico 1). Como correlato de ello, China pasó de absorber apenas el 1% de las exportaciones de América Latina al mundo en 2000 al 10% en 2017, mientras que en el caso de las importaciones su peso aumentó del 2% al 18% en igual período. De este modo, ya en 2010 China desplazó a la Unión Europea como el segundo principal origen de las importaciones latinoamericanas (excluyendo a la propia región), y está muy cerca de desplazarla como el segundo principal destino de sus exportaciones. Cabe notar que el aumento del peso de China en el comercio exterior latinoamericano ha sido principalmente a expensas de los Estados Unidos (véase el gráfico 2).

**Gráfico 1**  
**América Latina y el Caribe: comercio de bienes con China, 2000-2017<sup>a</sup>**  
(En miles de millones de dólares)

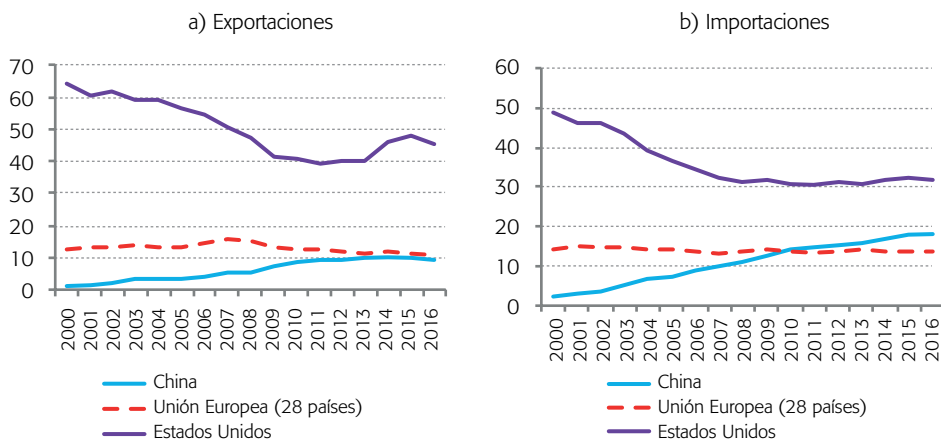


Fuente: Autor, sobre la base de Naciones Unidas, base de datos COMTRADE.

<sup>a</sup> Las cifras para 2017 son proyecciones de la CEPAL basadas en las cifras del período enero a octubre.



**Gráfico 2**  
**América Latina y el Caribe: participación de China, la Unión Europea y los Estados Unidos en el comercio de bienes, 2000-2016**  
**(En porcentajes)**



Fuente: Autor, sobre la base de Naciones Unidas, base de datos COMTRADE.

China ya es el principal destino de las exportaciones de Brasil, Chile y Perú y el tercero para Argentina y México. Por el contrario, no figura entre los cinco primeros destinos para ningún país centroamericano. En el caso de las importaciones, China es uno de los tres principales proveedores para casi todos los países latinoamericanos.

Tres rasgos marcados del comercio entre América Latina y China son su carácter persistentemente deficitario para la región, su naturaleza interindustrial (América Latina exporta materias primas e importa manufacturas), y su patrón diferenciado entre América del Sur y el resto de la región. En 2016, los productos primarios (principalmente porotos de soja, mineral de hierro y de cobre y petróleo) representaron el 72% del valor de las exportaciones de la región a China, muy por sobre su peso en los envíos al resto del mundo (27%). Por el contrario, mientras las manufacturas de baja, media y alta tecnología representaron en 2016 el 91% del valor de las compras regionales desde China, su participación en las importaciones desde el resto del mundo fue sustancialmente menor (68%). En este contexto, América del Sur mantiene un saldo comercial cercano al equilibrio con China, merced al superávit que obtiene en los productos básicos y las manufacturas basadas en recursos naturales. Por el contrario, Centroamérica, México y el Caribe, que en su mayoría no son exportadores relevantes de materias primas



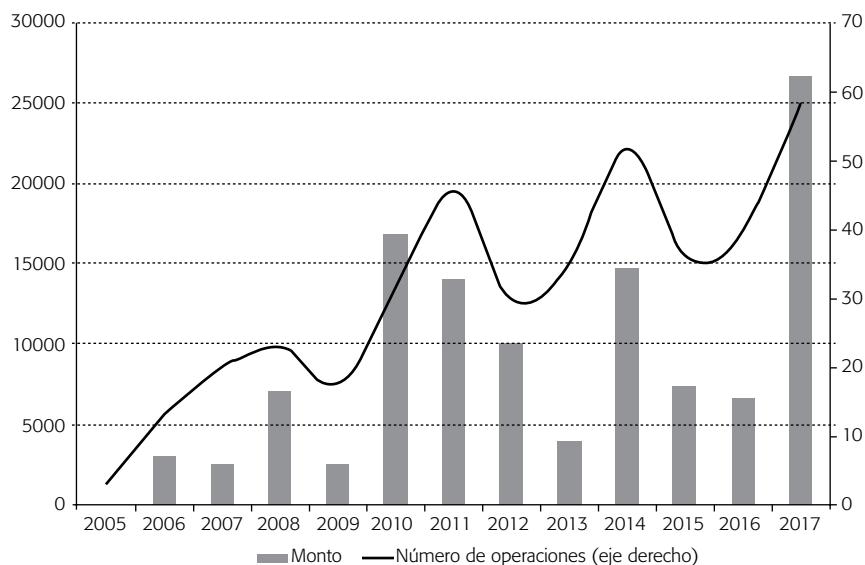
## La Franja y la Ruta: algunas reflexiones desde América Latina

y que compiten con China en distintos rubros manufactureros, registran un creciente déficit comercial con ese país. El mismo alcanzó los 78.000 millones de dólares en 2016 (CEPAL, 2018).

La inversión extranjera directa (IED) china en América Latina también se ha incrementado notablemente, aunque de modo menos constante que los flujos comerciales (véase el gráfico 3). Entre 2005 y 2016, habrían ingresado a la región cerca de 90.000 millones de dólares procedentes de China, monto que representa aproximadamente el 5% de la IED total recibida por América Latina en tal período. La información disponible sugiere que en 2017 se habría producido un incremento muy marcado de la IED china en la región: su monto superaría los 25.000 millones de dólares, alrededor del 15% de la IED total recibida por ésta.

La IED china en América Latina ha mostrado tradicionalmente una alta concentración por países y sectores de destino. Se estima que entre 2005 y 2017, Brasil habría recibido el 55% de dicha inversión, seguido de Perú (17%) y Ar-

**Gráfico 3**  
**América Latina y el Caribe: estimación de las entradas de inversión extranjera directa desde China, 2005 a octubre de 2017<sup>a</sup>**  
(en millones de dólares y número de operaciones)



Fuente: CEPAL, sobre la base de Financial Times, fDiMarkets y Bloomberg.

<sup>a</sup> La estimación incluye el monto y número de operaciones de fusiones y adquisiciones y proyectos anunciados.

## Herreros

gentina (9%). Es decir, tan solo tres países concentran el 81% del total. Por su parte, se estima que casi el 90% de la IED china en la región entre 2010 y 2014 se dirigió hacia los recursos naturales, en especial minería y petróleo (CEPAL, 2016). Es decir, el destino sectorial de los capitales chinos ha reforzado el patrón primario-exportador de las exportaciones regionales a ese país. Sin embargo, en los últimos años los capitales chinos han comenzado a diversificarse hacia sectores como las telecomunicaciones, los alimentos y las energías renovables.

Además de los nuevos proyectos de inversión y de las fusiones y adquisiciones, las empresas chinas muestran una creciente actividad en la región en materia de contratos de construcción. En muchos casos, estos corresponden a adjudicaciones estatales acompañadas de financiamiento otorgado por bancos chinos. Según la base de datos *China Global Investment Tracker*,<sup>8</sup> entre 2011 y 2016 diversas empresas chinas se adjudicaron contratos de construcción por cerca de 40.000 millones de dólares en la región. Los mismos se concentraron en los sectores de energía (un 66% del monto total adjudicado, principalmente en proyectos hidroeléctricos) y transporte (16%). Por otro lado, según cifras del *National Bureau of Statistics of China*, América Latina habría representado en 2015 el 11% del monto total de contratos de construcción del tipo "llave en mano" asignados a empresas chinas en el exterior, con lo que la región se constituye en el tercer principal mercado para dichas empresas, tras Asia (45%) y África (36%). Tres países sudamericanos (Venezuela, Brasil y Ecuador, en ese orden) concentran dos tercios del monto total adjudicado a empresas chinas en la región entre 2000 y 2015 (CEPAL, 2018). La fuerte presencia de empresas chinas en América Latina refleja las capacidades técnicas que éstas han adquirido luego de décadas desarrollando infraestructura en su propio país, y es plenamente concordante con las directrices de la estrategia *Going Global 2.0*.

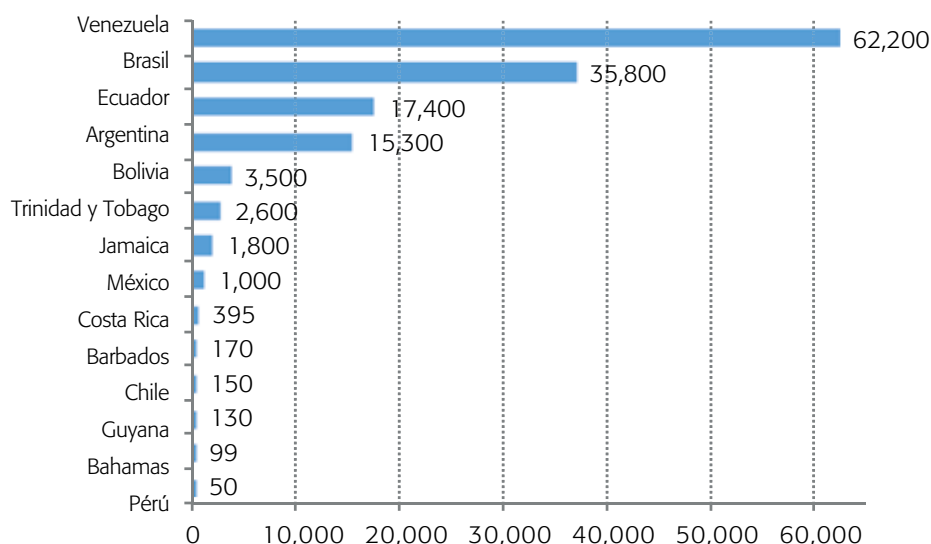
China también ha adquirido un rol creciente en el financiamiento de las economías de América Latina por la vía de los créditos. Se estima que sus compromisos de préstamos a los gobiernos de la región entre 2005 y 2016 ascienden a más de 141.000 millones de dólares. Esta suma es superior al financiamiento recibido en ese periodo por parte de instituciones multilaterales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial y el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), las que otorgaron créditos soberanos a la región por 118.000, 86.000 y 55.000 millones de dólares, respectivamente. El Banco de Desarrollo de China (*China Development Bank*, CDB), institución estatal, participó en el 80% de los préstamos a la región en tal período.

<sup>8</sup> Véase <http://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

## La Franja y la Ruta: algunas reflexiones desde América Latina

Los principales receptores de los préstamos chinos en la región han sido Venezuela (44%), Brasil (26%), Ecuador (12%) y Argentina, con el 11% (véase el gráfico 4). Estos países tienen en común contar con importantes yacimientos de hidrocarburos, por lo que algunos de los préstamos incluyeron entre sus condiciones compromisos de venta de petróleo o incluso de repago en este producto. Asimismo, algunos de dichos países han tenido dificultades en los últimos años para acceder a los mercados internacionales de capital, lo que ha abierto oportunidades para la irrupción de los créditos chinos.

**Gráfico 4**  
**América Latina y el Caribe: principales países receptores del financiamiento chino, 2005-2016**  
(En millones de dólares)



Fuente: Gallagher, Kevin y Cipoletta T, Georgina: "El financiamiento para el desarrollo de China en América Latina y el Caribe" Documento de Trabajo, Santiago, CEPAL, 2018 (inédito); sobre la base de los datos provistos por el Inter-American Dialogue y la Global Economic Governance Initiative (Universidad de Boston).

Por último, y también en el ámbito financiero, cabe destacar que los bancos centrales de varios países de la región están incorporando al renminbi en sus reservas internacionales. Asimismo, los bancos centrales de Argentina, Brasil, Chile y Surinam han suscrito acuerdos de canje de monedas (*currency swap agree-*

ments) con su contraparte de China por un monto total cercano a los 49.000 millones de dólares (CEPAL, 2018). Todo ello es consistente con la estrategia de internacionalización del renminbi que persigue el gobierno chino.

#### **IV. PROBABLES IMPACTOS DE LA FRANJA Y LA RUTA SOBRE LAS RELACIONES ECONÓMICAS ENTRE AMÉRICA LATINA Y CHINA**

De los antecedentes expuestos en la sección anterior se desprende que durante este siglo China se ha convertido en un socio económico de gran importancia para la región, aunque su peso varía según el tipo de flujo, la subregión e incluso el país de que se trate. En términos generales, China es hoy un socio mucho más relevante para América del Sur que para Centroamérica, México y el Caribe. En efecto, prácticamente la totalidad de los créditos chinos a la región se dirige a América del Sur, como también más del 80% de sus flujos de IED y alrededor del 80% de sus ventas mediante contratos de construcción. La importancia de China como destino de las exportaciones es también mucho mayor para los países sudamericanos que para el resto de la región. Dos de los tres tratados de libre comercio que posee China en la región fueron suscritos con países sudamericanos (Chile y Perú).<sup>9</sup> Solo en el caso de las importaciones se puede afirmar que China se ha convertido en un proveedor de primera importancia para toda América Latina.

La fuerte vinculación que se ha creado entre China y América del Sur responde en gran medida a que ésta es rica en diversas materias primas que aquella requiere como insumos para mantener el alto dinamismo de su economía. Ello explica que en 2016 el 88% de las importaciones chinas desde América Latina haya provenido de América del Sur. En términos simples, dadas sus respectivas ventajas comparativas estáticas (es decir, existentes en la actualidad), China y América del Sur muestran un alto grado de complementariedad comercial. Esta se ha extendido a los ámbitos de la inversión extranjera directa (donde las empresas chinas han invertido principalmente en recursos naturales) e incluso del financiamiento vía créditos (ya que éstos frecuentemente están respaldados por compromisos de venta de petróleo).

El vínculo económico con China es notoriamente menos intenso en Centroamérica, México y el Caribe, por varias razones. En primer lugar, porque no poseen una dotación abundante de materias primas (salvo contadas excepciones, como

<sup>9</sup> El restante lo suscribió con Costa Rica en 2010, luego de que este país se apartara de la política tradicional de los países centroamericanos y anunciara su reconocimiento diplomático de la República Popular China.

## La Franja y la Ruta: algunas reflexiones desde América Latina

el petróleo en el caso de México). En segundo lugar, los Estados Unidos ejercen una fuerte atracción gravitacional sobre dichas economías, dado el gran tamaño de su mercado y su proximidad geográfica. Dicha atracción se expresa no solo en los ámbitos del comercio y la inversión extranjera, sino también en el financiero y el migratorio. Cabe notar que México, el conjunto de Centroamérica (incluido Panamá) y la República Dominicana poseen tratados de libre comercio vigentes con los Estados Unidos, que han contribuido a estrechar más sus relaciones económicas con ese país, particularmente mediante su inserción en diversas cadenas de valor (textil y confecciones, automotriz, electrónica). Por cierto, el resultado de la renegociación en curso del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) podría alterar drásticamente esos vínculos. Sin perjuicio de todo lo anterior, en 2015 y 2016 México fue el principal destino de las exportaciones chinas a América Latina, desplazando a Brasil, que ocupó esa posición entre 2008 y 2014. En 2016, el 29% de las exportaciones chinas a la región se dirigió a México, y el 20% a Brasil.

Hay también elementos de orden político que subyacen tras la mayor intensidad de los vínculos económicos de China con América del Sur en comparación con los que mantiene con el resto de la región. Por una parte, mientras todos los países sudamericanos (excepto Paraguay) reconocen diplomáticamente a la República Popular China, todos los países centroamericanos (excepto Costa Rica) y algunos países del Caribe reconocen a la Provincia china de Taiwán. Por otra parte, varios de los gobiernos de izquierda que llegaron al poder en América del Sur durante la década pasada compartían (con matices) una visión crítica sobre lo que consideraban una excesiva influencia de los Estados Unidos en la región. Ello, sumado a los factores económicos ya mencionados, los llevó a buscar activamente un estrechamiento de sus relaciones con China.

Sin perjuicio de estas dinámicas diferenciadas, China ha tratado en la última década de articular una posición estratégica con respecto al conjunto de la región, reflejada en los denominados "Libros Blancos" de 2008 y 2016.<sup>10</sup> Asimismo, ha promovido el diálogo con la región a través de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC). Para ello, ambas partes convinieron crear el Foro de Cooperación CELAC-China, cuya primera reunión (a nivel de Ministros de Relaciones Exteriores) tuvo lugar en Beijing en enero de 2015. En aquella oportunidad se adoptó el Plan de Cooperación 2015-2019. En el ámbito económico, dicho plan puso el énfasis en la expansión del comercio y de las inversiones,

<sup>10</sup> Ambos documentos, que por su extensión son "*position papers*" y no libros, se pueden consultar en español en <http://spanish.peopledaily.com.cn/31621/6527840.html> y <http://www.fmprc.gov.cn/esp/zxxx/t1418256.shtml>, respectivamente.

## Herreros

planteando llevar el intercambio bilateral de bienes a los 500.000 millones de dólares en 2025 y el acervo (*stock*) de IED bilateral a los 250.000 millones de dólares en el mismo año. La segunda reunión ministerial del Foro se realizó en Santiago de Chile en enero de 2018, ocasión en la que se adoptó un nuevo Plan de Cooperación para el período 2019-2021.

A partir de los antecedentes ya presentados, cabe plantearse qué impacto puede tener La Franja y la Ruta sobre las relaciones económicas entre China y América Latina. Se trata de una pregunta muy compleja de responder, por al menos dos razones. En primer lugar, el contenido mismo de La Franja y la Ruta no se conoce aún con precisión, tanto en lo relativo a su componente "duro" (las obras de infraestructura a ejecutar) como a su componente "blando" (los diversos acuerdos de integración económica a suscribir). Esta incertidumbre probablemente se mantenga por décadas, dados los extensos plazos previstos para su concreción. De hecho, en un horizonte de dos o tres décadas las condiciones de contexto pueden variar a tal punto que obliguen a redefinir de modo importante el proyecto. En segundo lugar, resulta casi imposible distinguir cuáles de las obras de infraestructura y acuerdos que se espera concretar en el marco de la Franja y la Ruta le son directamente atribuibles (es decir, no se habrían materializado de otra forma).

Con las anteriores consideraciones en mente, un dato (obvio) a partir del cual debe construirse cualquier análisis de las implicancias de la Franja y la Ruta para la región es que se trata de un proyecto esencialmente euroasiático. Las autoridades chinas han enfatizado reiteradamente la naturaleza abierta de esta iniciativa,<sup>11</sup> e incluso durante la segunda reunión ministerial del Foro CELAC-China el canciller Wang Yi invitó expresamente a los países de la región a participar en ella.<sup>12</sup> Sin embargo, no han trascendido públicamente mayores detalles sobre qué implicaría dicha participación en términos específicos.

<sup>11</sup> "... we welcome and support the Belt and Road Initiative to enhance connectivity between Asia and Europe, which is also open to other regions such as Africa and South America" (párrafo 6 del comunicado conjunto de la Mesa Redonda de Líderes del Foro de La Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional, Beijing, 16 de mayo de 2017). Original en inglés, subrayado añadido por el autor.

<sup>12</sup> "La Parte china expresó que esta iniciativa está siendo ampliamente compartida por la comunidad internacional y considera que los países de América Latina y el Caribe forman parte de la extensión natural de la Ruta de la Seda Marítima y son participantes indispensables de la cooperación internacional de la Franja y la Ruta." (Declaración Especial de Santiago de la II Reunión Ministerial del Foro CELAC-China sobre la Iniciativa de La Franja y la Ruta, Santiago, 22 de enero de 2018).

## La Franja y la Ruta: algunas reflexiones desde América Latina

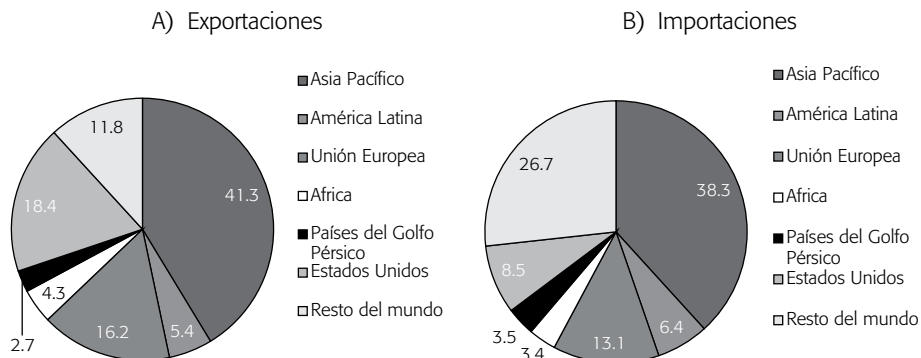
Más allá de las declaraciones, es evidente que América Latina no forma parte del “núcleo duro” de La Franja y la Ruta. Al respecto, resulta decidor que no haya referencia alguna a esta iniciativa en los Planes de Cooperación CELAC-China 2015-2019 y 2019-2021, ni tampoco en el “Documento sobre la política de China hacia América Latina y el Caribe”, dado a conocer por el Ministerio de Relaciones Exteriores de ese país en noviembre de 2016. Los motivos para ello son variados. El más obvio es la lejanía: mientras la distancia en línea recta entre Xian (capital de la provincia de Shaanxi, en China central) y Londres (frecuentemente mencionado como el punto terminal de La Franja y la Ruta en Europa) es de poco más de 8.200 kilómetros, la distancia que la separa de Ciudad de México supera los 13.300 kilómetros. En el caso de las principales ciudades sudamericanas, ella fluctúa entre los 15.000 y los 20.000 kilómetros, superando la extensión de los vuelos comerciales sin escalas más largos existentes en la actualidad.<sup>13</sup>

A las barreras que impone la lejanía física (aunque estrechamente vinculado con éstas) se suma el hecho de que América Latina no ocupa un rol central en el comercio exterior chino. En efecto, la región representó en 2016 sólo el 5,4% de las exportaciones totales de bienes de China al mundo y el 6,4% de sus importaciones, cifras muy inferiores al peso que China tiene en el comercio exterior latinoamericano (10% y 18%, respectivamente). La modesta participación de América Latina en el intercambio comercial chino contrasta con el peso mucho mayor que tienen regiones explícitamente consideradas en el diseño original de La Franja y la Ruta, en particular Asia Pacífico (también denominada la “Fábrica Asia”) y la Unión Europea (véase el gráfico 5). América Latina tampoco figura entre los destinos más relevantes de la IED china, habiendo representado en promedio el 9% de la misma entre 2011 y 2016 (véase el gráfico 6).

<sup>13</sup> Véase [https://distancecalculator.globefeed.com/World\\_Distance\\_Calculator.asp](https://distancecalculator.globefeed.com/World_Distance_Calculator.asp).



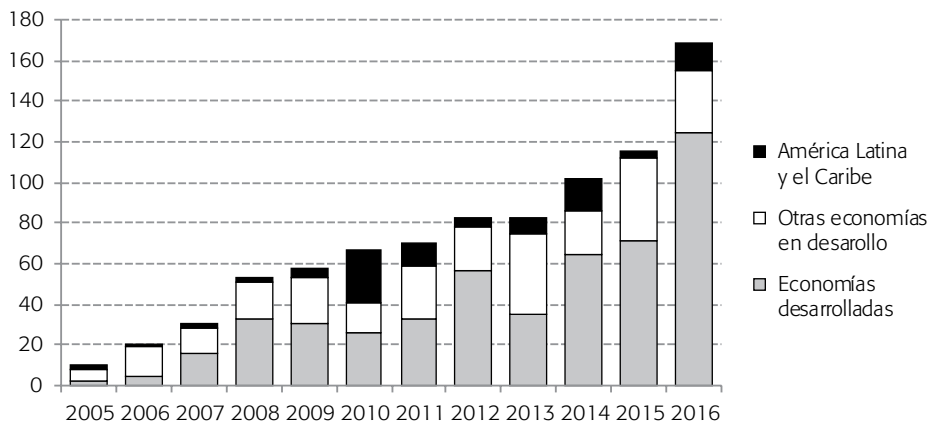
**Gráfico 5**  
**China: composición del comercio exterior de bienes por socios, 2016<sup>a</sup> (En porcentajes)**



Fuente: Autor, sobre la base de Naciones Unidas, base de datos COMTRADE.

<sup>a</sup> América Latina incluye a los países del Caribe. Asia Pacífico incluye a: Australia, Hong Kong (Región Administrativa Especial de China), India, Japón, Nueva Zelandia, Provincia china de Taiwán, República de Corea y los 10 países miembros de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN). El Golfo Pérsico incluye a Arabia Saudita, Bahréin, Catar, Emiratos Árabes Unidos, Kuwait y Omán.

**Gráfico 6**  
**China: salidas de inversión extranjera directa, por grupos de economías de destino, 2005-2016 (En miles de millones de dólares)**



Fuente: CEPAL, sobre la base de *China Global Investment Tracker* de The American Enterprise Institute y The Heritage Foundation [en línea] <http://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>.

## La Franja y la Ruta: algunas reflexiones desde América Latina

En suma, existe una fuerte asimetría entre la gran importancia que China reviste para América Latina desde el punto de vista económico y el peso mucho menor que ésta tiene para China. Resulta improbable que la participación de América Latina en los flujos de comercio e IED de China aumente significativamente en el futuro inmediato, dado el bajo dinamismo económico que ha exhibido la región en los últimos años, que limita su atractivo como mercado de consumo. Entre 2012 y 2017, su producto interno bruto se expandió en promedio solo un 1,3% anual, mientras que el de Asia en desarrollo –la región que constituye el núcleo de La Franja y la Ruta– lo hizo en un 6,7% anual, resultado fuertemente influido por el continuado dinamismo de la economía china. Para el período 2018-2022, las proyecciones de crecimiento promedio de ambas regiones son de 2,5% y 6,4%, respectivamente.<sup>14</sup> Al bajo dinamismo económico se suma el menor crecimiento demográfico de la región en comparación con Asia y especialmente África (véase el cuadro 1).

**Cuadro 1**  
**Mundo y regiones seleccionadas: proyecciones de población,**  
**2017, 2030 y 2050**  
**(En millones de personas y porcentajes de la población mundial)**

Región	2017	2030	2050	Aumento 2017-2030	Aumento 2030-2050
África	1.256 (17%)	1.704 (20%)	2.528 (26%)	448	824
Asia	4.504 (60%)	4.947 (58%)	5.257 (54%)	443	310
América Latina y el Caribe	646 (9%)	718 (8%)	780 (8%)	72	62
Mundo	7.550	8.551	9.772	1.001	1.221

Fuente: Autor, con información de Naciones Unidas, *World Population Prospects: The 2017 Revision*.

América Latina es básicamente un proveedor de materias primas para China. Por ende, uno de los riesgos que le plantea La Franja y la Ruta es la posible pérdida de cuotas de mercado en las importaciones de ese país a favor de regiones con una especialización exportadora similar y que están explícitamente contempladas en el diseño de dicha iniciativa, como resultado de la mejor conectividad y de eventuales acuerdos comerciales. Este es el caso de varios países del Asia Central y del Oriente Medio en los rubros minero y energético. A ellos podrían sumarse países africanos (como Zambia en el caso del cobre, o Etiopía en la agricultura), dependiendo del trazado definitivo de la Ruta Marítima de la Seda (véase el cuadro 2).

<sup>14</sup> Fuente: Fondo Monetario Internacional, World Economic Outlook Database, octubre de 2017.

Herreros

**Cuadro 2**  
**China: proveedores relevantes de productos seleccionados desde países contemplados en el diseño de La Franja y la Ruta, 2016**

<i>Producto</i>	<i>Proveedores</i>
Minerales de hierro y sus concentrados	Irán, Ucrania, India, Rusia
Petróleo	Rusia, Arabia Saudita, Omán, Irak, Irán, Kuwait, Emiratos Árabes Unidos
Minerales de cobre y sus concentrados	Mongolia, Indonesia, Irán, Laos, Kazakstán
Cobre refinado (cátodos de cobre)	Japón, Kazakstán, India
Pasta química, de madera distinta de la de coníferas	Indonesia
Cobre sin refinar; ánodos de cobre para refinado electrolítico	Zambia, Pakistán

Fuente: Autor, sobre la base de Naciones Unidas, base de datos COMTRADE.

Diversos autores han planteado que la forma natural de extender La Franja y la Ruta a América Latina sería a través de proyectos que “acorten las distancias” entre ésta y China (véanse, por ejemplo, CEPAL 2018; Heine, 2017 y Reyes Matta, 2017). Para ello se propone mejorar las conexiones marítimas y aéreas existentes, así como aprovechar el interés de China en realizar grandes obras de infraestructura fuera de sus fronteras para emprender proyectos que, junto con mejorar la conectividad entre los países de la región, agilicen sus exportaciones a ese país.<sup>15</sup>

Junto con mejorar la conectividad física entre la región y China, se ha planteado la necesidad de mejorar la conectividad digital. Hoy no existe un cable de fibra óptica que comunique directamente a Asia con América del Sur, por lo que las comunicaciones digitales entre ambas deben direccionarse a través de Estados Unidos, con la consiguiente pérdida de velocidad. En este contexto, se ha señalado que, de concretarse la iniciativa de instalar un cable de fibra óptica submarino entre China y Chile -actualmente en estudio-, ello “para todos los efectos, haría llegar la iniciativa de La Franja y la Ruta a las Américas” (Heine 2017, página 246). Parte de todos estos proyectos podría financiarse con los diversos fondos

<sup>15</sup> Un claro ejemplo sería el proyecto de un ferrocarril entre Brasil y Perú que uniría las costas atlántica y pacífica de América del Sur, planteado por el Primer Ministro chino Li Keqiang durante su visita a varios países de la región en mayo de 2015. Este ferrocarril facilitaría la exportación a China de productos como la soja y el mineral de hierro brasileños a través de puertos del Pacífico, lo que resultaría en un menor tiempo de viaje que con las actuales rutas que utilizan el Canal de Panamá.

## La Franja y la Ruta: algunas reflexiones desde América Latina

constituidos para ese efecto por China en el marco del Foro CELAC-China, cuyo monto alcanzaría los 35.000 millones de dólares (ibíd., pág. 241).

Es innegable la necesidad de mejorar la conectividad interna de la región, así como la de ésta con China y los mercados asiáticos en general. Diversos indicadores, como el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, muestran que América Latina arrastra un importante déficit en la calidad de su infraestructura de transporte que perjudica su inserción en la economía mundial y su desarrollo en general. Ello obedece en gran medida a su relativamente baja inversión por habitante en infraestructura de transporte (CEPAL, 2018). El carácter crecientemente digital de la globalización hace también imperativo mejorar la conectividad digital con China, condición indispensable para promover el comercio de servicios modernos basados en Internet. China, por su parte, dispone tanto de los capitales como de las capacidades técnicas requeridos para el desarrollo de grandes proyectos de infraestructura más allá de sus fronteras.

De los antecedentes ya expuestos se desprende que existe en principio una importante complementariedad entre la oferta china y la demanda latinoamericana, la que ya se ha plasmado en una creciente presencia de las empresas chinas de construcción en la región. Sin embargo, resulta probable que en los próximos años el despliegue de dichas empresas y los recursos de la banca china, tanto estatal como privada, se concentren preferentemente en proyectos en países aledaños que forman parte del "núcleo duro" de La Franja y la Ruta. Un efecto directo de ello podría ser una menor disponibilidad relativa de recursos técnicos y financieros para emprender grandes proyectos de infraestructura en América Latina. Cabe agregar que las empresas chinas muestran una clara preferencia por la adjudicación directa de proyectos de infraestructura (como ha sido el caso de varias obras previstas o en ejecución en Asia en el marco de La Franja y la Ruta), por sobre los modelos de licitación abierta utilizados en varios países de América Latina.

En cuanto a la dimensión "blanda" de La Franja y la Ruta, esto es, la suscripción de acuerdos de integración económica, el gobierno chino ha manifestado reiteradamente en los últimos años su interés en negociar tratados de libre comercio (TLC) con varias de las principales economías latinoamericanas, en particular el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), Colombia y México. No obstante, ninguna de estas aproximaciones se ha traducido hasta ahora en el inicio de negociaciones formales. Ello se explica principalmente por la fuerte resistencia de los sectores industriales de esas economías a una mayor apertura a las manufacturas chinas, que ya ha desplazado a su producción nacional de forma significativa (Durán Lima y Pellandra, 2017).

Si bien el eventual retiro de los Estados Unidos del TLCAN podría llevar a México a estrechar sus vínculos comerciales y de inversión con China, resulta

improbable que ello se tradujera en la decisión de iniciar las negociaciones de un TLC. Esto, dado el fuerte grado de competencia entre ambos países en diversos segmentos industriales. Resulta más probable que en tal escenario México busque suscribir acuerdos sectoriales ad-hoc para aumentar sus exportaciones a China de productos específicos (por ejemplo, agroindustriales) y para atraer IED desde ese país (por ejemplo, a las industrias automotriz y electrónica). La resistencia del sector industrial en Argentina y Brasil hace también muy improbable la suscripción de un TLC entre China y el MERCOSUR en un futuro próximo.

## V. CONCLUSIONES

Cuando se trata de La Franja y la Ruta, es fácil caer en la hipérbole, dada su vasta ambición y la centralidad que China ha adquirido en la economía mundial en apenas cuatro décadas. El interés en esta iniciativa en el mundo y en América Latina se ha redoblado producto del contraste entre el creciente protagonismo internacional de China y el brusco giro hacia posiciones proteccionistas y aislacionistas que han tomado los Estados Unidos. En este contexto, se ha planteado que La Franja y la Ruta *“constituye, tal vez, la principal propuesta en materia de desarrollo internacional sobre la mesa”* (Heine, 2017, pág. 225-6) y que *“representa mucho más que una serie de proyectos de infraestructura, al plantear una visión de la globalización en nuestro tiempo...”* (ibíd., pág. 228). En efecto, resulta plausible sostener que, más que una iniciativa concreta, La Franja y la Ruta representa una cierta visión del desarrollo, en la cual éste es indisociable de la globalización económica. Ello no es de extrañar, dada la historia y las características del “milagro económico chino”.

El carácter crecientemente digital de la globalización ha reducido la importancia relativa de la distancia como barrera a la interacción económica entre países y regiones. No obstante, La Franja y la Ruta es un claro ejemplo de que “la geografía todavía importa”. Más allá de la insistencia de las autoridades chinas en su carácter abierto a otras regiones, se trata de un proyecto con un claro anclaje geográfico en Eurasia. Es en ese espacio particular donde China espera alcanzar una serie de objetivos, como desarrollar a sus provincias y regiones del interior, contener diversos riesgos geopolíticos y exportar sus estándares tecnológicos y su sobrecapacidad en varias industrias. De hecho, uno de los objetivos principales perseguidos por China mediante La Franja y la Ruta es consolidar su rol central en la “Fábrica Asia”.

La distancia física –junto con la propia estructura productiva y exportadora de la región, basada fuertemente en los recursos naturales– impone límites a la posibilidad de que América Latina se integre a la “Fábrica Asia” mediante el comercio de la forma en que lo han hecho, por ejemplo, los países del sudeste asiático.

## La Franja y la Ruta: algunas reflexiones desde América Latina

Mientras éstos son importantes proveedores de bienes industriales intermedios y finales para China, la canasta exportadora de América Latina a ese país mantiene una altísima concentración en un número limitado de productos básicos. De hecho, el intercambio comercial entre la región y China se asemeja mucho al clásico patrón "centro-periferia", utilizado por la CEPAL en los años cincuenta para caracterizar las relaciones económicas entre América Latina y las potencias industriales del mundo desarrollado.

El actual patrón de intercambio con China genera preocupación en la región, especialmente ante el riesgo de desindustrialización derivado de la competencia de las manufacturas de ese país y de las señales de precios que favorecen la especialización en materias primas. En este contexto, se ha argumentado que la creciente globalización digital representa una gran oportunidad de diversificar las relaciones comerciales con China, incursionando con más fuerza en los servicios (véase, por ejemplo, Heine, 2017). No obstante, para aprovechar esa oportunidad se requiere no solo contar con la infraestructura física necesaria sino también con marcos regulatorios apropiados y con una fuerza laboral preparada para insertarse en los nuevos paradigmas productivos asociados a la digitalización. Todos estos siguen siendo grandes desafíos para América Latina. En consecuencia, la eventual llegada de inversiones chinas orientadas a mejorar la infraestructura digital de la región (por ejemplo, en redes de telefonía móvil de última generación o cables de fibra óptica) sería bienvenida, pero insuficiente por sí misma para modificar el actual patrón del intercambio comercial con ese país.

Las perspectivas para América Latina mejorarían sustancialmente si a una mejor conectividad con China se suma una mayor presencia de inversiones productivas de ese país en la región (entendidas como inversiones que contribuyan a la generación de capacidades en los países receptores y que generen encadenamientos con proveedores locales, especialmente Pymes). En tal escenario, se abren interesantes oportunidades de transitar hacia una relación más moderna y equilibrada entre ambas partes. Un claro ejemplo es la reciente propuesta de la firma automotriz china Baic Group al gobierno de Chile de invertir de manera integrada en toda la cadena de valor del litio, desde la explotación, pasando por la producción de baterías, hasta la fabricación de automóviles eléctricos (La Tercera, 2017). De materializarse este proyecto en los términos planteados, sería una novedad muy bienvenida en relación con lo que ha sido el patrón histórico de las inversiones chinas en la región.

Otro sector promisorio para la llegada de inversiones chinas es el de los alimentos, dado que América Latina en su conjunto es un exportador neto en dicho sector (de hecho, los dos principales exportadores agrícolas netos mundiales son Brasil y Argentina) y además América del Sur aún posee un espacio significativo para expandir su superficie agrícola y pecuaria (CEPAL, 2017). China, por el con-

## Herreros

trario, es un importador agrícola neto, y el 26% de sus importaciones agrícolas proviene de América Latina. Esta participación es casi idéntica a la que tienen en conjunto el Canadá y los Estados Unidos, y superior a las de competidores como la ASEAN (14%) y Australia y Nueva Zelanda (10%) (CEPAL, 2018). En suma, la región ya juega un rol relevante para la seguridad alimentaria de China, el que probablemente se acrecentará en los próximos años.

Es indudable que, en la terminología anglosajona, La Franja y la Ruta es un *game changer*. Más allá de la incertidumbre que la rodea, esta iniciativa ha venido a cristalizar la irrupción de China como un actor central de la economía mundial, ya no solo en los flujos de comercio, IED o préstamos, sino también en la gobernanza de la globalización. Por su parte, América Latina requiere entrar en una nueva etapa de sus relaciones económicas con China, en la que el rol preponderante que ha tenido el comercio hasta ahora se vea contrapesado por otros elementos, en particular la inversión. La Franja y la Ruta ofrece la oportunidad de avanzar en esa dirección. Las autoridades chinas han manifestado reiteradamente su interés en que la región se vincule con dicha iniciativa, si bien hasta ahora se desconocen (al menos públicamente) las modalidades concretas propuestas para ello. Corresponde ahora a los países de la región la compleja tarea de articular y plantear a China una visión compartida sobre los proyectos que consideran prioritarios en el marco de la eventual extensión de La Franja y la Ruta a América Latina.

## VI. REFERENCIAS

- Cai, Peter (2017), "Understanding China's Belt and Road Initiative", Lowy Institute, marzo.
- 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*. Santiago, enero, [http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43213/1/S1701250\\_es.pdf](http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43213/1/S1701250_es.pdf)
- CEPAL (2017), *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe. Recuperación en un contexto de incertidumbre*. Santiago, [http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/42315/7/S1701118\\_es.pdf](http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/42315/7/S1701118_es.pdf)
- CEPAL (2016), *Relaciones económicas entre América Latina y el Caribe y China: oportunidades y desafíos*. Santiago, noviembre, [http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40743/1/S1601155\\_es.pdf](http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40743/1/S1601155_es.pdf)
- China Policy (2017), "China Going Global. Between ambition and capacity", Beijing, abril.



## La Franja y la Ruta: algunas reflexiones desde América Latina

- Dharma Negara, Siwage y Leo Suryadinata (2018), "Jakarta-Bandung High Speed Rail Project: Little progress, many challenges", ISEAS Perspectives No 2, ISEAS-Yusof Ishak Institute, Singapur, enero.
- 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". Serie de Comercio Internacional No 131, CEPAL, Santiago, febrero.
- Gallagher, Kevin y Georgina Cipoletta (2018), "El financiamiento para el desarrollo de China en América Latina y el Caribe". Documento de Trabajo, Santiago, CEPAL (inédito).
- Heine, Jorge (2017), "Recreando el Galeón de Manila: globalización y relaciones sino-latinoamericanas", Estudios Internacionales, Número Especial de Aniversario, Santiago de Chile, octubre, [http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0719-37692017000300225&script=sci\\_arttext&tlng=en](http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0719-37692017000300225&script=sci_arttext&tlng=en)
- Joint Communique of the Leaders Roundtable of the Belt and Road Forum for International Cooperation (2017), Beijing, 16 de mayo.
- La Tercera (2017), "Gigante chino propone a Corfo producir autos eléctricos en Chile", 5 de septiembre, <http://www.latercera.com/noticia/gigante-chino-propone-corfo-producir-autos-electricos-chile/>
- Ministerio de Relaciones Exteriores de China (2016), "China's Policy Paper on Latin America and the Caribbean". Beijing, 24 de noviembre.
- Naciones Unidas, *World Population Prospects: The 2017 Revision, Key Findings and Advance Tables*. Working Paper No. ESA/P/WP/248. Nueva York.
- Pricewaterhouse Coopers (2016), "China's new silk route. The long and winding road", <https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-center/assets/pdf/china-new-silk-route.pdf>
- Reyes Matta, Fernando (2017), "Ruta de la Seda y América Latina: mirar al futuro", Diario Financiero, Santiago de Chile, 18 de abril, <https://www.df.cl/noticias/opinion/columnistas/ruta-de-la-seda-y-america-latina-mirar-al-futuro/2017-04-17/212146.html>
- Tian, Jinchun (2016), "'One Belt and One Road': Connecting China and the world", McKinsey and Company, julio, <https://www.mckinsey.com/industries/capital-projects-and-infrastructure/our-insights/one-belt-and-one-road-connecting-china-and-the-world>
- UNCTAD (2017), *World Investment Report. Investment and the Digital Economy*. Ginebra.
- Xi, Jinping (2017), "Work together to build the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road", discurso en la ceremonia de apertura de The Belt and Road Forum for International Cooperation, Beijing, 14 de mayo.