

DIPLOMACIA ECONÓMICA DE CHINA EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Josette Altmann-Borbón
Sergio Rivero Soto
Editores



337

D596d Diplomacia económica de China en América Latina y el Caribe [recurso electrónico] / Josette Altman Borbón, editora literaria ; Sergio Rivero, editor literário. – primera edición – San José, Costa Rica : FLACSO, 2023.
E-book : pdf ; 2 Mb

Existe una traducción al inglés.

ISBN 978-9977-68-341-6

I. RELACIONES EXTERIORES. 2. CHINA. 3. ECONOMÍA INTERNACIONAL. 4. RELACIONES COMERCIALES. 5. DESARROLLO ECONÓMICO. 6. INTEGRACIÓN ECONÓMICA I. Altman Borbón, Josette, editora literaria, Josette. II. Rivero, Sergio, editor literario. III. Título.

DIPLOMACIA ECONÓMICA DE CHINA
EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

FLACSO SECRETARÍA GENERAL
Josette Altmann-Borbón, Secretaria General

Cátedra China Contemporánea
Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO)

Editores
Josette Altmann-Borbón
Sergio Rivero Soto

ISBN 978-9977-68-341-6

Impreso en San José, Costa Rica, por PDigital.

Marzo 2023

Las opiniones que se presentan en este libro, así como los análisis e interpretaciones que en él se contienen, son de responsabilidad exclusiva de sus autores(as) y no reflejan necesariamente los puntos de vista de FLACSO, ni de las instituciones a las que se encuentran vinculados(as).

ISBN: 978-9977-68-341-6



DIPLOMACIA ECONÓMICA DE CHINA EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Presentación

Josette Altmann-Borbón7

Introducción

Sergio Rivero Soto y Andrés Raggio Souto II

Doble Circulación de China: perspectivas para América Latina y el Caribe

Cui Shoujun21

BRI: motivación, oportunidades e impacto económico en América Latina

Lina Luna Beltrán 33

Oportunidades económicas para América Latina y el Caribe bajo la Iniciativa de Desarrollo Global

Xie Wenze49

China como nuevo socio comercial de Centroamérica

Sergio Rivero Soto..... 59

Relaciones comerciales entre Mercosur y China

Zhou Mi..... 75

Perspectivas económicas de China con los países de la Alianza del Pacífico

Mariana Aparicio89

Referencias a autores99

BRI: MOTIVACIÓN, OPORTUNIDADES E IMPACTO ECONÓMICO EN AMÉRICA LATINA

Esta relatoría se basa en la ponencia: “BRI: motivación, oportunidades e impacto económico en América Latina”, presentada el 30 de agosto de 2022 en el Ciclo de Conferencias desarrollado en el marco de la Cátedra China Contemporánea.



BRI: MOTIVACIÓN, OPORTUNIDADES E IMPACTO ECONÓMICO EN AMÉRICA LATINA

Lina Luna Beltrán⁴

Antecedentes y definición de la Iniciativa de la Franja y la Ruta

En un inicio el proyecto se llamaba One Belt, One Road, una franja una ruta, pero este nombre generó mucha preocupación internacional, y a partir de ello surgió la pregunta sobre por qué una ruta y una franja, por lo que finalmente, el gobierno chino decidió dejarlo con el nombre de Belt and Road Initiative (BRI) o Iniciativa de la Franja y la Ruta en español. También se conoce como la Nueva Ruta de la Seda y existen varios nombres similares para referirse a esta.

La Iniciativa de la Franja y la Ruta es el plan más importante a largo plazo propuesto por China, al punto que se incluyó en la constitución de ese país. Fue propuesto por el Presidente Xi Jinping en el mes de octubre del año 2013 en Kazajistán. El proyecto tiene como objetivo mejorar significativamente la cooperación y conectividad en una escala transcontinental, por medio de la promoción de infraestructura, comercio e inversión entre China y por ahora, otros 138 países. Es la iniciativa más ambiciosa que ha visto la modernidad en su historia reciente.

Entre los cinco objetivos principales de este proyecto se encuentran:

- Coordinación de políticas públicas
- Conectividad (infraestructura-comunicación y digital)
- Comercio sin restricciones

4 Sinóloga internacionalista. Docente investigadora de la Universidad Externado de Colombia.

- Integración financiera
- Lazos entre pueblos

Desde occidente y países como Estado Unidos de América (EE. UU.) e incluso India, por ejemplo, Japón en algún momento, han mostrado gran preocupación y oposición a este proyecto. Lo que dicen es que China está en búsqueda de dominar el mundo y ganarse la hegemonía, de manera que se vuelve necesidad aclarar las razones por las cuales China necesita este proyecto. Claramente no es solo un proyecto filantrópico, pero tampoco las razones son las que tradicionalmente se han vendido, como las mencionadas con anterioridad. Básicamente, un país con poder define un modelo de desarrollo y tiene necesidades, así como coyunturas internacionales que lo favorecen más o menos, algo completamente normal.

Lo que se ha visto hasta ahora es una manipulación de grandes poderes en torno a lo que les beneficia a ellos, lo cual ha llevado a lo que diversos académicos en momentos diferentes de la historia han llamado interdependencia, explotación del norte al sur, entre otros. El modelo chino de desarrollo es uno muy particular e irrepetible, no es un modelo exportable como lo han dicho en reiteradas ocasiones. En ese sentido lo que necesita China es garantizar que su modelo siga adelante porque tiene mucha demanda de recursos, mercados, cadenas de valor, de suministro, entre otros.

Es un modelo pensado para sacar adelante a mil cuatrocientos millones de personas en un territorio que se encuentra entre los tres más grandes del mundo. Estas son solo algunas de las razones que explican el por qué es un modelo que requiere de tantos recursos. De esta forma, el primer paso ha sido financiar, por parte del Estado, toda la infraestructura necesaria para echarlo a andar, la conectividad estaba en la mente de los gobernantes chinos como requisito básico para empezar a echar a andar la economía, pues de nada sirve producir mucho y en poco tiempo si no pueden llegar rápido a los puertos, moverse entre ciudades y centros estratégicos para su comercialización.

Esto ha llevado a que la inversión pública en el desarrollo de infraestructura construyera una capacidad instalada china muy grande, que llegaría a convertirlo en el país más grande con capacidad instalada para la construcción y financiación. Ahora bien, esas grandes empresas de infraestructura necesitan salir e ir a otros mercados, por otro lado, hay una China que se ha encargado de tener buenas relaciones con el sur global, en palabras de ellos, son como el hermano mayor del sur global y consideran que quieren ser ese agente que ayuda a este a desarrollarse.

Pero, además, China necesita paz. El modelo de desarrollo chino necesita urgentemente paz y aún existen temas pendientes en sus amplias fronteras con algunos de sus vecinos, por ello han entendido que la vía de pacificar, traer estabilidad y seguridad implica hacer uso y promoción de la cooperación para el desarrollo. China ha comprendido que es mediante unas relaciones comerciales profundas, interdependencia comercial y mutuo beneficio que la guerra termina resultando muy cara para todos, haciendo así que siempre sea más importante mantener buenas relaciones y acudir a lo diplomático antes que caer en una situación de conflicto bélico. En este sentido China considera que la mejor forma de promover unas relaciones pacíficas en un entorno con controversias es promoviendo el desarrollo así como la cooperación mutua en diversos aspectos.

Por último, este modelo de desarrollo requiere urgentemente, a diferencia de los modelos estudiados hasta ahora, que los demás países se desarrollen, contrario a lo que ha sucedido con las instituciones internacionales históricas relacionadas a la economía internacional. A China le conviene el desarrollo de los países porque habrá población con mayor capacidad adquisitiva y de comprar de sus productos, pero sobre todo para garantizar una cadena de suministros constante para alimentar, desarrollar y llevar adelante su población. Por eso China necesita del mundo y el mundo necesita de China, eso se ve materializado en esta iniciativa de la Franja y la Ruta.

Trazando un camino para la integración y cooperación económica global

La BRI clásica en sus inicios buscaba conectar por tierra China con Asia central y del sur, Medio Oriente, para continuar con Europa. Con la ruta marítima se conecta el sudeste asiático, el norte de África y Europa. En ese sentido es que se dice que este proyecto era una alusión a la Ruta de la Seda antigua, pero sobra decir que este proyecto no solo lo han pensado los chinos, de hecho, el gobierno del entonces presidente Barack Obama se había propuesto hacer un proyecto similar, y se decía que sería maravilloso construir un proyecto que reavivara la Ruta de la Seda. Claramente, el problema para los EE. UU. es quién promueve el proyecto.

La iniciativa ahora está abierta también a América Latina y otras regiones del mundo. América Latina y el Caribe casi que ha pedido ser parte, aunque en un inicio el proyecto estaba pensado para aquellas partes del mundo hasta Europa, la región le dijo a China que tenía interés, y el presidente Xi Jinping aceptó que se extendiera hasta el continente americano, ya que naturalmente debido a sus características en algún momento tendría que llegar, así que bienvenidos todos. Incluso India, Japón y EE. UU. han sido invitados a formar parte, pero por decisión propia han querido no unirse.

Otro detalle importante de aclarar para no generar confusión es que China ya se encontraba exportando infraestructura, como uno de sus mecanismos de cooperación o inversión extranjera, China ya estaba construyendo muchas obras por el mundo, lo que pasa es que con el proyecto de la Franja y la Ruta se organiza todo esto y se hace un plan más claro y detallado de qué falta por construir, cómo y dónde para promover corredores económicos eficientes y útiles tanto para China como para el mundo entero. En ese sentido, todos los proyectos previos a la Ruta de la Seda terminan ingresando a la BRI, por eso a veces se torna un poco difícil decir en qué estado de desarrollo se encuentra el proyecto, ya que lleva tiempos diferentes con características variadas que impiden verlo como algo homogéneo en tiempo y espacio.

Los países que se han unido a la Iniciativa de la Franja y la Ruta firman un memorándum de entendimiento donde se formaliza esto, ya que es un proyecto siempre abierto a cambios y transformaciones constantes dependiendo de las coyunturas y una multiplicidad de razones más. En total, a febrero del año 2022 había entre 138 y 145 países que han firmado ese memorándum, mientras que algunos de sus opositores más fuertes son Australia, India, varios países de Europa, EE. UU. y Canadá. Solo en América Latina hay 20 memorándum de entendimientos firmados hasta ahora.

Hacia una Iniciativa de la Franja y la Ruta Verde

La Franja y la Ruta de hoy en día, a diferencia de la del año 2013, se ha planteado el objetivo de ser un proyecto verde, es decir, una de sus principales preocupaciones constantes es el tema de la sostenibilidad ambiental. Es un problema que no solo importa al mundo sino particularmente a China, porque es una directa afectada del grave problema climático global. Por esta razón se estableció una comisión que está encargada de desarrollar una BRI verde, cuyos objetivos principales son las finanzas verdes, el transporte verde, la innovación verde, la urbanización verde y estándares verdes.

Para alcanzar estos objetivos, esta se fundamenta en la cooperación entre las instituciones BRI y otras 29 organizaciones multilaterales, incluida la Unión Europea (UE). Esta gran alianza global facilita el que se lleven a cabo las buenas prácticas que permitan alcanzar las metas para contribuir hacia una transición energética verde, así como a una economía baja en emisiones de carbono.

Hasta el momento se han realizado inversiones por más de USD 730 billones, en un periodo que va desde el año 2013 y el 2019. Entre los sectores más destacados de inversión están; energía, transporte, real estate y metales. Las regiones que más han recibido inversión son Asia del este con alrededor de un 25%, África sub-sahariana con 22%, Asia occidental con 21%, en la misma medida que el mundo Árabe y Medio Oriente con 15%. Claramente, las regiones más cercanas a China en términos geográficos y de recepción de cooperación sur-sur han recibido más inversión de este proyecto.

Para que esto fuese realidad se han creado hermanamientos con instituciones globales encargadas del tema verde en el mundo, así es como nace la *Belt and Road Initiative International Green Development Coalition* (BRIGC), esta tiene como objetivo hacer que tanto las organizaciones chinas como internacionales puedan trabajar en conjunto para desarrollar y verificar que las estrategias verdes se hacen y se llevan a cabo, que son adecuadas y necesarias dependiendo de las diferentes necesidades en las fases del proyecto.

Tabla 1.
Instituciones participantes de la Belt and Road Initiative International Green Development Coalition

CHINA	INTERNACIONAL
Exchange and Transfer Center (Shenzhen)	Children Investment Fund Foundation
BRI GC Secretariat (within Ministry of Ecology and Environment)	ClientEarth
China Highway & Transportation Society	Energy Foundation
Chinese Academy of Environmental Planning	Environmental Defense Fund
Global Energy Interconnection Development and Cooperation Organization	Global Green Growth Institute
International Institute of Green Finance	International Institute of Sustainable Development
National Center for Climate Change Strategy and International Cooperation	International Union for Conservation of Nature

Transport Planning and Research Institute	Ministry of the Environment and Water Resources in Singapore
Tsinghua University	UNEP
	World Business Council for Sustainable Development
	World Resources Institute
	WWF

Fuente: Green-BRI.org

Todas ellas enfocadas al desarrollo de proyectos de forma sostenible, y unidas con el objetivo de garantizar que esta iniciativa se hace de la forma más sostenible posible.

Primera etapa de la BRI

Esta iniciativa cuenta con varias etapas, en la primera de ellas existían objetivos como construir un ferrocarril de 12 000 km para conectar Yiwu (China) con Londres, una autopista para conectar Kashgar (Occidente chino) con el puerto Gwadar en Pakistán, un gas y oleoducto de Turkmenistán a Shanghái que se espera transporte 55 millones de metros cúbicos anuales, y en general, se habla de cerca de 1700 proyectos de infraestructura firmados por empresas chinas, aunque la cifra varía constantemente.

La autopista en Pakistán es el proyecto que generó más tensiones, porque India y Pakistán tienen un problema de larga data y para India, la BRI estaba favoreciendo y dando mucho poder a Pakistán. La India se ha considerado como la contraparte de China en la región y es algo a lo que aspiran, así que cuando vieron de esta iniciativa con Pakistán elevaron más el discurso y empezaron a alinearse más con el discurso occidental y de EE. UU. en términos de tener que contrarrestar a China. Una de las razones de más relevancia para China de la construcción de esta autopista es la política china para lidiar con el terrorismo interno y las iniciativas separatistas internas.

Se ha escuchado mucho sobre el tema de los Uigures y demás, así que siguiendo la filosofía de la cooperación en el desarrollo para traer la paz y evitar afectar el modelo chino, han hecho eso para manejar el terrorismo y separatismo, bajo su visión lo que hay que hacer es desarrollar profundamente la zona, de manera tal que esas personas que están siendo reclutadas por extremistas religiosos tengan opciones laborales y de educación.

Por eso se crean también los colegios de adultos mayores que desde occidente se están llamando campos de concentración, algo discutible, el caso es que la idea surgió después de ver la forma cómo en Dinamarca y Francia estaban trabajando el tema del radicalismo islámico y parte de la idea de dar alternativas a estas personas, por eso la opción de desarrollar lo más posible esa zona y combatir las ideas separatistas de los Uigures y el extremismo islámico. Esa autopista se terminó a pesar de que hubo varios contratiempos como, por ejemplo, ataques terroristas y otro tipo de eventualidades que alteraron el proceso, y sigue generando mucha molestia para países como India.

Gobernanza y expectativas de la BRI

Existe toda una institucionalidad que respalda y financia este gran proyecto, por su magnitud requirió de la creación de instituciones multilaterales para seguirlo promoviendo y financiando. Por un lado, hay instituciones financieras chinas como por ejemplo China Development Bank, Silk Road Fund y China Exim Bank. Respecto a las instituciones financieras multilaterales están el Asian Infrastructure and Investment Bank y el New Development Bank. Bancos comerciales involucrados incluyen al Commercial Bank of China, el China Construction Bank, así como el Agricultural Bank of China.

También hay reguladores dentro de China para este proyecto, por un lado, está el Consejo de Estado y por otro, el China Banking and Insurance Regulatory Commission (CBIRC) que regula el tema bancario, relacionado a préstamos y financiamiento, el People's Bank of China que es el banco central de ese país, y los ministerios involucrados en la iniciativa. Al ser tan amplio, enlaza e incluye muchos sectores razón por la cual varios ministerios de gobierno deben ser parte integrante.

El Asian Infrastructure Investment Bank, por ejemplo, busca financiar infraestructura verde con sustentabilidad, innovación y conectividad como componentes principales, está en Asia, pero tiene alcance global, nació en 2016 con 57 miembros, 37 de ellos regionales y 20 no regionales. En el año 2020 alcanza 103 miembros aprobados. Esto es importante porque representa el 79% de la población global y 65% del PIB global. Los dos primeros inversores son China e India, Europa en su gran mayoría también es parte y en América Latina se encuentran Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Perú y Uruguay. EE. UU. y Japón no desean ser parte de este. Hay instituciones multilaterales subregionales que se han sumado para poder de esta manera supervisar esta iniciativa según sus intereses.

Sobre algunas de las expectativas de la BRI se pueden encontrar que el Banco Mundial (BM) por ejemplo, espera que se presente un incremento significativo del comercio mundial, debido a la disminución de los costos y mayor eficiencia general del comercio internacional. Por ejemplo, se disminuirá por lo menos a la mitad el tiempo de transporte de productos intercontinentalmente, lo cual beneficia la expansión de la base exportadora de varios países. Para países de América Latina y el Caribe que producen productos alimenticios y que suele ser un tema que los productos lleguen en buenas condiciones a Asia, probablemente van a poder ampliar su base exportadora para estos productos gracias a estas mejoras.

Se espera que, al incluir países en vía de desarrollo, los proyectos de la iniciativa generen cadenas productivas y dinámicas de crecimiento económico que ayudarán a disminuir la pobreza extrema. Un alto impacto en el crecimiento económico de los países involucrados es otro efecto positivo esperado, hasta el momento se ha visto un incremento de 3,35% del PIB de los países donde se están llevando a cabo los proyectos de infraestructura, y un incremento del 2,81% en bienestar, representado en costo de la infraestructura.

La BRI cuenta con una cualidad muy relevante de destacar, y es que ésta no excluye a nadie. Se puede hacer una pequeña analogía entre éste y el Plan Marshall, con la diferencia de que ese proyecto de EE.

UU. era para desarrollar a sus amigos, en Europa, para reconstruir lo que sus amigos, economías desarrolladas necesitaban. En cambio, la BRI no solo está abierta a todos, sino que particularmente, tiene la intención de ayudar a los países en vías de desarrollo y países que desde las perspectivas de las instituciones financieras internacionales como el BM o el Fondo Monetario Internacional (FMI) no son viables o no cumplen con las características para recibir cierta inversión y ciertos préstamos.

Las preocupaciones de Occidente respecto a la BRI

En primer lugar, se encuentra la preocupación de los EE. UU. y países europeos porque surge la pregunta de si esto está alterando el balance del poder global y si eso les afecta a ellos cuando existe una visión de suma cero del poder. Hay otras preocupaciones que tienen que ver con la magnitud del proyecto y qué se debe hacer para garantizar su mayor éxito, en términos de estas segundas preocupaciones, lo que más se habla es sobre la necesidad de llevar a cabo un acompañamiento de un proceso social de adaptación a esa nueva infraestructura en las naciones que la están recibiendo.

Hay países para los cuales este proyecto es demasiado y puede que sobrepase sus capacidades, mientras existen otros con retos en el área de la seguridad y la falta de estabilidad política donde pueden llevarse a cabo desestabilizaciones violentas del orden y poner en riesgo la continuidad en esas zonas de los proyectos que se ejecutan o que grupos radicales se apoderen de partes del proyecto perjudicando así a las poblaciones. Se pueden mencionar otras intranquilidades tales como:

- Posibles vacíos en la conectividad (por razones de inestabilidad política interna o entre países vecinos, entre otras)
- Efectos económicos en la economía global (desplazamiento de los centros de poder económicos de Occidente a Asia)
- Efectos sociales y económicos en los países receptores de los proyectos
- Impacto sobre el medio ambiente

- Que China sea el máximo beneficiario económico de la BRI
- Posible establecimiento de una hegemonía china
- Cambios importantes en el orden mundial (estrategia de desestabilización de la arquitectura económica y de seguridad del orden internacional)
- Posible motivación política del PCCh, ¿Nueva Guerra Fría?
- Que la estrategia de la “Comunidad con un Destino Común” falle
- La suma de Italia al proyecto

A pesar de todo esto, hay un detalle que no puede pasar desapercibido y es que el país que más está arriesgando en esta apuesta por el desarrollo mundial es China; desde las empresas hasta el financiamiento, ideas y demás, entonces si el proyecto no saliera como lo esperado, el máximo afectado sería ese país en primer lugar. Cada país tiene derecho a desarrollarse pacíficamente y en concordancia con sus principios, esto es lo que China tiene claro y ha prometido a su pueblo.

De hecho, una de las críticas de este país a la arquitectura tradicional multilateral de occidente es que es una hecha para beneficiar a las economías desarrolladas y para mantener a las economías en vías de desarrollo en estado de dependencia y, por ende, subdesarrolladas porque al modelo no le conviene una realidad diferente. La perspectiva china sobre esto es que es inmoral que un país o grupo de países se apropien de los frutos del desarrollo, si es el derecho de todos, y, por el contrario, promueven repartir esos frutos en todos los países. No solo porque sea correcto moralmente, sino también porque China necesita de países desarrollados a su alrededor por las razones ya mencionadas con anterioridad.

La BRI en América Latina y el Caribe: actualidad y oportunidades

América Latina y el Caribe se consideran una extensión marítima natural de este proyecto, en ese sentido, la propuesta fue presentada en el Foro CELAC-China y plantea que todos los países que deseen ser parte se unan. Parte del interés de China de ser parte del Foro CELAC

es porque ahí también se encuentran las naciones que aún no le reconocen, así que en ese sentido es una buena estrategia para llegar a ellos sin tensionar las relaciones con Taiwán tan abiertamente.

El primer país en adherirse oficialmente a la BRI fue Panamá, que era un país con relaciones diplomáticas con Taiwán pero que cambia esta relación y se acerca a China. En principio eso tenía implicaciones muy buenas para Panamá, desafortunadamente hay muchas explicaciones, pero una muy acertada es que hubo presión por parte de EE. UU., así que muchos de estos proyectos que se tenían planeados en Panamá se congelaron por un tiempo mientras se decide qué hacer.

En este momento se han unido a la iniciativa: Antigua y Barbuda, Trinidad y Tobago, Bolivia, Uruguay, Ecuador, Venezuela, Chile, Costa Rica, Cuba y Perú, mientras que Argentina busca vincular la BRI con la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Brasil y Colombia por su parte se han quedado rezagados y siguen en proceso de valoración de la propuesta. En el mes de enero del año 2018, el ministro de relaciones exteriores de China, Wang Yi hizo la invitación abierta y oficial para los países de América Latina y el Caribe que desearan ser parte de la BRI.

En la región hay varios proyectos de esta iniciativa que han cobrado importancia. En Perú, interesa el tren interoceánico Brasil, Bolivia, Perú, con un costo aproximado a los USD 60 billones, así como los mega puertos de Chancay e Ilo, en la misma medida que existe el interés de la inversión en metales. Ecuador es el país con más proyectos; aeropuerto de Manta, Autopista Quinindé – Las Golondrinas, puentes de Canuto y Pimpiguasí y la continuación con las hidroeléctricas tradicionales que ya venían en construcción y la explotación minera que ya sucedía en ese país.

Bolivia por su parte, se enfoca más en el tema de infraestructura vial y autopistas; El Sillar, Rurrenabaqua a Ribertalta, El Espino – Boyuibe. La metalurgia es importante, así que hay interés en la Planta de Acero de Mutún y la explotación conjunta de litio. Venezuela se une en el año 2017, hay varios proyectos grandes como la Planta Termoeléctrica

La Cabrera y la Planta El Vigía, pero ninguno de estos proyectos está funcionando en su totalidad. Pero sobretodo algo que le sucedió a China en Venezuela es que mucha de la inversión que hicieron en megaproyectos en ese país se perdió por corrupción básicamente, es decir, pasaron muchas cosas, se perdía el dinero y a la larga, estos proyectos que se suponían deberían beneficiar al país en términos de infraestructura no se construyeron por completo. Colombia, a pesar de que no ha dicho que tiene interés en ser parte del proyecto hay algunos que se proponen como la conexión acuática entre el Golfo de Urabá y el Caribe, y otros donde ya China ha estado jugando un rol importante como el Metro de Bogotá, el Hospital de Usme y varias hidroeléctricas.

En América Latina y el Caribe sigue habiendo un gran prejuicio y desconocimiento sobre el nuevo rol de China en el mundo, sus proyectos de desarrollo y su visión de este, subsiste la influencia de los EE. UU. en la región y el peso de su opinión. Todavía la región sigue sin ser suficientemente crítica frente al discurso global, lo que hace que se pierda la capacidad de ver y aprovechar las vastas oportunidades entorno a la BRI. Existe también una inestabilidad y falta de compromiso por parte de la región, como en el caso de Panamá y el enfriamiento de los proyectos que se planearon, igual ha sucedido en otros países, a causa las dinámicas políticas internas.

La débil integración latinoamericana es otra debilidad o desafío, la sobre-ideologización de estos procesos ha dado al traste con los mismos y dificulta una integración que vaya más allá y mire realmente a largo plazo, hay casos exitosos en el mundo, ASEAN es uno de ellos, cuyos beneficios para todos los países parte son impresionantes en términos de intercambio comercial y cooperación económica para el desarrollo. Hay una ausencia real de marcos regulatorios y de protección de los recursos naturales importantes en América Latina, esto debe ser prioridad, para todo tipo de inversión extranjera la región debe contar con reglas básicas relacionadas al medio ambiente.

La falta de claridad sobre los modelos de desarrollo que se desean seguir es una limitante más de la región para con China respecto a la BRI, no se tiene claro el interés concreto de los países cuando se sientan

en la mesa a negociar, esa falta de visión tiene un costo en el mediano y largo plazo que puede ser muy perjudicial, en una coyuntura donde el costo de oportunidad debe valorarse de manera objetiva y sin prejuicios de ningún tipo, el pragmatismo es prioritario para pensar en esto.

Por último, una de las dudas más comunes respecto al tema de ser parte de la BRI en América Latina y el Caribe es el tema de la *trampa de la deuda*. Se debe aclarar que ésta ya existe y no es invención china, esto depende del acreedor, si éste utiliza la deuda para forzar a ciertas cosas y demás, entonces, probablemente si sea un gran problema. Pero China no es ese tipo de acreedor, tiene una población de más de 1 400 millones de habitantes y por lo tanto no tiene la intención más mínima de jugar un papel de manipulación o coerción de ese tipo.

En esos países considerados *inviables* que han recibido inversión de alto nivel y les falta mucho aún por pagar y han utilizado la forma de dar en concesión a China el manejo de puertos o aeropuertos, lo que sucede es que este tipo de proyectos van a generar economías a escala se quiera o no van a impactar el entorno inmediato y a su vez colabora directamente con el desarrollo de ese país. En ese sentido no hay forma de privar al país de los beneficios de la infraestructura, pues esta queda ahí y sigue beneficiando al país, por eso la adecuada adaptación de las naciones a la dinámica de estos grandes proyectos es muy importante para que puedan pagar lo que deben rápido y salir de esa situación.