

La iniciativa “One Belt One Road” y América Latina: sobre el proyecto TVS y otras alternativas a futuro

Pablo Carrasco*

Resumen

La iniciativa china “One Belt One Road” que pretende conectar por tierra y mar a Asia con Europa y África emulando la antigua ruta de la seda, pretende también expandirse a América Latina mediante la cooperación internacional e inversiones en infraestructura ferroviaria. Si bien en Chile fue cancelado el proyecto del tren entre Santiago y Valparaíso (proyecto TVS) por su alto costo, este artículo busca responder dos cuestiones en torno a este contexto: 1) ¿Qué factores explican la presencia de China en América Latina?; y, 2) A pesar del cierre del proyecto del tren TVS, ¿existen alternativas para consolidar la cooperación internacional e inversiones de China en América Latina? ¿Cuáles son sus ventajas y desventajas?

Palabras Clave: Iniciativa One Belt One Road; Cooperación internacional; Infraestructura ferroviaria; Tren Valparaíso Santiago.

Abstract

The Chinese initiative “One Belt One Road” which aims to connect Asia with Europe and Africa by land and sea, emulating the old Silk Road, also aims to expand to Latin America through international cooperation and investments in railway infrastructure. Although in Chile the railroad project between Santiago and Valparaíso (TVS project) was canceled due to its high cost, this article will address two questions in this context: 1) What factors explain the presence of China in Latin America?; and, 2) Despite the closure of the TVS train project, are there alternatives to consolidate China’s international cooperation and investments in Latin America? What are their advantages and disadvantages?

Keywords: One Belt One Road Initiative; International Cooperation; Railroad infrastructure; TVS train project.

* Investigador independiente. Magíster Estudios Internacionales, Universidad de Chile. Email: pablo.carrasco@ug.uchile.cl. Recibido: 30 de enero de 2020; modificaciones: 19 de abril de 2021; aceptado: 28 de abril de 2021.

Introducción

Durante toda su historia republicana, Chile ha debido adaptarse a los cambios en los rumbos de la política internacional. Aun cuando actualmente cuenta con una cancillería activa en el mundo, que posibilita al país participar de forma permanente en foros y cumbres de escala internacional para debatir temas sobre derechos humanos, comercio, exportaciones, ciberseguridad, terrorismo y medio ambiente entre otros, la política exterior del país es en último término aún incapaz de jugar un rol preponderante en los escenarios internacionales. Esto pues, “las estrategias de los gobiernos latinoamericanos para responder a la globalización no suponen una novedad absoluta, sin más bien un intento de acomodarse a su dinámica mediante iniciativas pragmáticas y realistas” (Scott Palmer, 2008) o, mejor dicho, acoplarse a las estrategias, iniciativas y proyectos a gran escala de países o bloques dominantes de la arena internacional como lo ha sido históricamente con Estados Unidos, la Unión Europea y hoy, China, en perspectiva de sus relaciones con América Latina.

Una nutrida literatura ha tratado el tema de la inserción internacional de Chile, la que ha identificado los desafíos que debe enfrentar el país en el siglo XXI. Entre estos se destaca la forma en cómo se toman las decisiones de política exterior, preferentemente bajo las sombras del escrutinio público (Vera, 2016). También se refiere a como las falencias de su propia institucionalidad de generar proyectos a largo plazo y los problemas propios que la actividad significa para concertar acuerdos y que éstos sean permanentes a los intereses de las naciones y de los bloques de comercio.

Además, en torno al desafío de insertar al país como un referente internacional en sus temas e intereses, el país debe resolver las formas para atraer cooperación internacional para proyectos en materia de conectividad y transportes en el país. Uno de los proyectos enmarcados en este contexto de inserción es la construcción del tren entre las ciudades de Santiago y Valparaíso (TVS), proyecto que en el contexto de la pandemia fue cancelado. Esta cancelación se debió a la escasa movilidad registrada durante los últimos meses; la logística del proyecto, que no permitía a las empresas licitadas la realización de estudios de movilidad, ya que no sería representativa; y por el cambio de los inversionistas (en principio, Railways Group, quienes desistieron por los costos del mismo proyecto), y cuyo puesto fue asumido por Sigdo Koppers y Acciona España.

Pero, a pesar de la cancelación de este proyecto de inversiones chinas en Chile para reducir los tiempos de traslado entre ambas ciudades, ¿Existe espacio para pensar en nuevas iniciativas y proyectos? A pesar del término de este proyecto de conectividad, este artículo sostiene la necesidad de articular más proyectos de infraestructura, movilidad y transporte en el futuro, tanto para resolver los problemas de conectividad del país, como también insertarlo en un nuevo campo de juego de cooperación e inserción internacional en Asia Pacífico. En particular en el marco de la iniciativa *One Belt One Road* (OBOR), que en “América Latina viene siendo una extensión natural de la antigua ruta de la seda” (Morales, 2018: 3).

Ello nos lleva a examinar en este artículo si, aún a pesar de la cancelación del proyecto TVS, existen otros proyectos en conectividad y transporte en Chile que puedan potenciar las relaciones Chile – China (o de América Latina y China). A pesar de ser un tema reciente y a la vez poco explorado, este artículo pretende presentar las inversiones chinas en América Latina en torno al desarrollo de proyectos en infraestructura ferroviaria, respondiendo a preguntas como: ¿Cómo se han desarrollado las inversiones y la cooperación internacional en esta materia? ¿Qué dificultades presenta?

Finalmente, este artículo pretende ser un insumo, en torno a las relaciones internacionales, para entender el acercamiento entre Chile, América Latina y China y los desafíos venideros en torno a la iniciativa *One Belt One Road*.

Presencia e Inversión China en Latinoamérica

“En la soja se ve el condicionamiento de la producción por parte de la demanda. En infraestructura predominan los créditos para construcción de trenes para acelerar el flujo de los productos primarios extractivos y la salida a los puertos. Estos contratos incluyen la contratación de empresas chinas al igual que en los contratos para explotación minera e hidrocarburífera”.

Ariel Slipak, economista argentino. Universidad de Buenos Aires

¿Qué es lo que ha caracterizado la presencia de China en América Latina? ¿Qué factores contribuyen? ¿Siempre ha sido tan fácil? ¿Qué desafíos se presentan a futuro? Como sucede hoy en día, China ha fortalecido su presencia en el continente americano, primero, a través de la importación de productos naturales (procesados o no) como habas de soya, aceite de soya, carne y harina de pescado. Esto ha fortalecido a economías capaces de producir aquellos bienes necesarios para satisfacer la demanda alimentaria de China. Dado esto, en segundo lugar, las inversiones se han materializado a través de préstamos en sectores claves de las economías del continente, que hoy para el fortalecimiento de la iniciativa OBOR son fundamentales, como el transporte y las comunicaciones.

Para caracterizar y entender la presencia de China en materia de inversión, posicionamiento comercial, e inserción en mercados en América Latina, el año 2010 representa un antes y después. El periodo entre 2001-2009 se caracterizó por una nueva capacidad financiera del Estado chino para inversiones estratégicas (bancos, empresas, industrias, préstamos), y de unos planes quinquenales más ambiciosos en materia de crecimiento económico.

El periodo 2010 en adelante por otra parte ha sido testigo de las amenazas que representaron (y aún hoy en día lo hacen) las caídas de bolsas comerciales y la detención de proyectos en infraestructura para el crecimiento de la inversión china en América Latina. A pesar de la pandemia del coronavirus, en 2020 China fue el único país en ver su economía recuperada luego del inicio del COVID-19 y que, a pesar de los estragos de la pandemia en el continente, su capacidad para adquirir riquezas naturales sigue muy presente.

Concentrados los esfuerzos en reorganizar la economía, el periodo 2001-2009 por ejemplo, fue el apogeo de las capacidades industriales y financieras de China: en 2008 el gobierno chino anuncio los ajustes a la “moderación” de su política monetaria para evitar la inflación (el peor mal que amenaza a China) limitando las inversiones de capital en recursos minerales y de industrias contaminantes. Ello en un contexto de altas tasas de crecimiento económico, altos índices de desarrollo, junto con agresivas medidas de apertura al mercado internacional, inversión extranjera, y desarrollo de los sectores de industria y tecnología fueron la insignia del país desde la apertura económica.

La inversión china y su posicionamiento en las naciones de América Latina en general, ha contribuido no solo a la generación de empleo, sino también como fuente de ingresos para los gobiernos locales (Tabla

1) y como protagonistas en la construcción de infraestructura de transporte, telecomunicaciones y turismo. Como consecuencia de este cambio de enfoque, China tiene hoy mayor impacto en las dinámicas sociopolíticas en América Latina al expandir su *soft power* en la región.

Tabla 1: Inversión de China en el mundo y en América Latina 2007-2013 (miles de millones de dólares)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Inversión china en el mundo	26,5	55,9	56,5	68,8	74,6	87,8	107,8
Inversión total de China en América Latina	4,9	3,7	7,3	10,5	11,9	6,2	14,4
Inversión financiera en América Latina	4,5	3,6	7	9,6	11,1	3,1	12,5
Inversión no financiera en América Latina	0,4	0,4	0,3	0,9	0,8	3,1	1,9

Fuente: Roldán et al. (2016).

La inversión china en el mundo y en América Latina no se entiende sin la reciprocidad de ambas partes para aumentar el movimiento de capitales de inversión. Este periodo se puede caracterizar por la estabilidad de la presencia de China en América Latina. Por otra parte, este movimiento de nuevos recursos (como el caso de la deuda exterior que mantiene Bolivia con China, de 2.075 millones de dólares) se puede entender por “inversión focalizada”, financieramente con disposiciones para negociar en sectores estratégicos para suplir la demanda internacional de China de recursos.

La capacidad del Estado chino de inyectar recursos para asegurar parte del negocio de ciertos recursos en el mismo continente, ha sido descrita también como un problema (acaso oculto) para Bolivia, Argentina y Brasil. Este último país, bajo la administración de Jair Bolsonaro, ha mostrado reticencia hacia China y relacionarse estrechamente con él dado el impacto de la agenda *Setting* norteamericana sobre Brasil. En este sentido, el propio mandatario describió que China pretendía “comprar Brasil”. Asimismo, existe resistencia de los aborígenes amazónicos ante los proyectos de infraestructura que pretenden atravesar la selva.

En la agenda comercial y de inversiones de China impera un tipo de diplomacia especial. Una estrategia que ha obtenido hasta hoy varios resultados positivos, aunque otros proyectos, particularmente en materia de inversión, han debido suspenderse o definitivamente cancelarse. Como veremos, el proyecto de infraestructura ferroviaria que pretendía conectar en menos de 45 minutos a Valparaíso y Santiago (115 kilómetros), fue cancelado, pero aquello será el fin de los intereses de China en América Latina

Para el mercado interno de China, las grandes inversiones previas al año 2010 fueron beneficiosas para los importadores, quienes tuvieron la oportunidad de comprar más bienes por la misma cantidad de dinero. Sin embargo, para los exportadores, el fortalecimiento del Yuan (moneda que se ha visto fortalecida, previa decisión del Estado chino, frente al dólar) significa una reducción de su competitividad, lo que ha llevado a muchas empresas e industrias latinoamericanas en ofrecer a precios bajos y competitivos en Asia Pacífico, llevándolos a una carrera de exportaciones inducida por las mejores perspectivas de negocios de las élites latinoamericanas.

Para Shicheng y Yuanting (2018), la primera clave para lograr acuerdos comerciales con China es fomentar el principio de planificación colectiva, acompañado del impulso de proyectos de infraestructura en la región. Esta aplicación debe ser consistente con los principios utilizados en el marco de cooperación

integral entre China y América Latina (Wenze, 2018). Sin embargo, el actual contexto mundial de pandemia, ha generado grandes dudas con respecto a la recuperación de los niveles de crecimiento anual de la economía china del periodo 2001-2009, que marcaron además un episodio próspero para América Latina.

Para Kun (2018), si bien se han acordado relaciones entre China y América Latina a través de dos formatos: los tradicionales tratados bilaterales, y por otro los grandes foros bilaterales y multilaterales como CELAC-China del año 2014, “la comunicación pública de las actividades internas ha sido deficiente”. Esto debido al escaso consenso entre los actores políticos involucrados y al variopinto conjunto de reuniones, agencias, instituciones, foros que dificultan a los países de América Latina lograr acuerdos regionales prósperos y con objetivos claros. La mayor parte del tiempo estos acercamientos han sido diluidos por factores exógenos, como el desconocimiento de la cultura de negociación con China, problemas domésticos que requieren prioridades diferentes, institucionalidad poco preparada para entablar planes a conjunto, etc.

Ante este escenario es vital que Chile logre generar la suficiente capacidad de liderazgo e influencia en esta dinámica de relaciones entre China y América Latina, puesto que “China considera a América Latina como un socio imprescindible en la construcción de la iniciativa OBOR y que Panamá podrá ser un lugar de recepción para la extensión natural de la ruta Marítima de la seda en el siglo XXI” (Zhiming, 2018: 235). Dado ello, la historia entre China y América Latina en cuanto a presencia –sea del intercambio comercial o la entrada de IED de consorcios privados o empresas públicas chinas– comienza alrededor del año 2000. A partir de esto se ha desarrollado una política estratégica “decisivo en los procesos de cambios globales porque determina en gran parte las características del sistema internacional actual, en cuánto a su estructura de poder” (Rodríguez, 2015: 339).

Pero no es solo liderazgo y “saber negociar” la materia pendiente de los países de Latinoamérica (y más con países como Argentina y Brasil) para que las economías del bloque y China puedan concretar una mejor forma de acercamiento. Más allá de la costumbre de las naciones de solo firmar tratados de libre comercio (TLC) y así resolver problemas juntos, es en la exploración de nuevas posibilidades, de nuevos negocios y mercados. Hoy estas nuevas posibilidades están dadas por dos factores:

1. El incremento de la inversión extranjera, con el cual los países del bloque América Latina esperan que la nueva iniciativa traiga mayores beneficios en menor tiempo; y,
2. El impulso a la estrategia de *Go Out*, para una mayor internacionalización de la economía china por medio de la integración comercial con sus principales socios.

Estas dos nuevas posibilidades favorecieron a ciertos países de América Latina (y lo sigue siendo ahora, en términos de competitividad y diversificación productiva e innovación tecnológica) como Chile, Brasil, Perú, Uruguay o Argentina, en especial aquellos que cuentan con sectores de hidrocarburos, minería y agricultura orientados hacia la exportación. Esto fue instrumental para que la región pudiera navegar por la crisis financiera global sin mayores dificultades, dado los apoyos de los bancos chinos (de infraestructura) a los proyectos de obras públicas, como parte de la estrategia del *soft power* del país hacia América Latina para quitarles el apoyo y negocios tanto a Estados Unidos y Taiwán, arrebatándoles a estas naciones, las áreas estratégicas del desarrollo en la región.

Pablo Carrasco

La iniciativa “One Belt One Road” y América Latina: sobre el proyecto TVS y otras alternativas a futuro

A pesar del intenso intercambio comercial con Asia Pacífico, Chile es de los primeros países en haber firmado un TLC el año 2002 con China, su ahora principal socio en exportación de *commodities*. A pesar de este acuerdo, “las empresas trans-latinas, que habían experimentado una expansión muy fuerte entre 2006 y 2014, no consiguieron diversificar su estrategia más allá de las industrias extractivas o la búsqueda de mercados en otros países de la región” (CEPAL, 2018: 12).

Los lazos comerciales con la mayor parte de países se fundamentan en un único producto de exportación por país que concentra la mayor parte de la relación bilateral. A su vez, estos productos son de bajo contenido tecnológico, siendo que “el boom de China ofrece un reto a los países de América Latina. Para los productores de materias primas de la región hay buenas noticias en el corto plazo, pero a largo plazo enfrentarán el riesgo de la pérdida de entusiasmo por la diversificación más allá de las industrias de tipo extractivo” (Sung, 2010: 8).

Para los países de la región, lo cierto es que el panorama es auspicioso en el futuro debido a las inversiones en sectores claves para la mayoría de las economías como infraestructura en obras públicas. Esto se aleja de solo una economía extractivista ya que según la visión Xi Jinping, no es solo generar lazos comerciales fructíferos y asociaciones *win-win* sino que también mejorar las perspectivas de crecimiento económico y del desarrollo de capacidades productivas de los países de América Latina. Para ello, nuestros países deben:

1. Aumentar la oferta de nueva infraestructura acorde a sus necesidades de desarrollo futuros (Renfang & Zhou, 2018), y;
2. Mejorar la capacidad de eficiencia operativa y las políticas regulatorias para provocar mejores relaciones comerciales y de comunicación política.

Dadas estas necesidades, el comercio entre China y el bloque latinoamericano sigue creciendo con altas expectativas de tomar un mejor rumbo. En 2010, el valor del comercio bilateral se acercó los 200.000 millones de dólares, y durante la década pasada la región fue el socio comercial más dinámico de China. Esto se explica por las altas tasas de crecimiento chino en el periodo 2001-2010 (10,5% en promedio), sufriendo luego una desaceleración de su economía al alcanzar un 7,4% en 2014. Por la alta dependencia de la región, si China exhibe buenos resultados, la región también obtiene beneficios; pero, cuando China percibe malos resultados, América Latina se reciente, como lo demuestra su 1,1% de crecimiento en 2014, que es contemporáneo a las medidas de desaceleración proyectadas por China. China, por tanto, se ha convertido en un socio comercial clave para la región. Ya es el primer mercado de destino de las exportaciones del Brasil y Chile, y el segundo del Perú, Cuba y Costa Rica. También es el tercer país entre los principales orígenes de las importaciones de América Latina y el Caribe, con un valor que representa el 13% del total de las importaciones de la subregión y, a su vez, América Latina y el Caribe se ha transformado en uno de los destinos más destacados de la IED china.

¿Cómo incentivar una presencia más marcada de la IED china en América Latina? Según Rodríguez (2015), el gobierno chino para ello desarrolla una política internacional de “Diplomacia Pública” mediante el *soft power* (o como lo veremos en la siguiente sección, con la activa “Diplomacia China del Ferrocarril de Alta Velocidad”) con el objetivo de acercar posturas, de entender el panorama heterogéneo de las relaciones entre China y América Latina y por supuesto, la posibilidad de crear un ambiente de negocios e inversiones fructífero. Sin embargo, América Latina aún reciente su incorporación a la iniciativa OBOR

debido a que “aún no sea el momento de extender la iniciativa a estos lugares porque todavía hay mucho trabajo por hacer tanto en Eurasia como en Europa” (Werner-Wildner, 2018: 288).

Ahora bien, los acuerdos recientemente firmados entre China y América Latina en el foro CELAC-China y BID-China fortalece su identidad –si es posible auto-asumida– como próxima potencia que ha reorientado la identidad del país en el exterior. El presidente Xi planea poner al país al centro de la escena mundial “al tratar los asuntos internacionales y la reforma del sistema internacional, (...) comenzó a cambiar su papel y pasó de 'receptor' o 'respondedor' al de 'constructor’” (An, 2017: 4).

Pero una de las trabas principales al desarrollo de la IED en China se explica por la falta de experiencia de algunas empresas al momento de invertir en América Latina, para las cuales el proceso de investigación sobre las propias actividades les resulta dificultoso y costoso (An, 2017) dado el escaso margen de tiempo para especializar en áreas sobre comportamientos domésticos de las élites latinoamericanas

Al analizar los principales vínculos de inversiones de China –sea a través de sus empresas o desde consorcios banqueros– y recordando la referencia de la participación de China en el mecanismo CELAC-China y BID-China, la situación sobre la inversión en infraestructura demanda dos factores a cumplir:

1. Que los países de América Latina trabajen en un consenso generalizado de trabajar conjunto con China a través de un mecanismo especial más grande y que vincula las instituciones de todos los países de la región, y;
2. Fortalecer su capacidad de coordinación inter-institucional en proyectos regionales de infraestructura, ya que según Renfang y Zhou (2018), la inversión en esta industria debería tener un efecto sinérgico que atravesase países y geografías, pero en América Latina no hay países centrales que puedan desempeñar un rol de liderazgo.

La “Diplomacia China del Ferrocarril de Alta Velocidad”: la clave para la presencia e inversión China en América Latina

“Durante cada una de mis visitas al exterior, vendo las tecnologías chinas. Cuando vendo el ferrocarril de alta velocidad, siento más orgullo y autoconfianza”

Li Keqiang, Primer Ministro de la República Popular China

Aquellas naciones que cuentan con economías diversificadas y con capacidades financieras (estatales o privadas) para invertir en tecnología e innovación, fruto del desarrollo de una potencia industrial y logística, tienen mejores estándares de comercio, movimiento de capitales para la inversión, acceso a nuevas mercancías, en tiempos más expeditos y a menor costo. En el caso de China, el país ha desarrollado una nueva estrategia para acerca a América Latina con sus propios intereses en materia de conectividad y transportes a partir de la “Diplomacia China del Ferrocarril de Alta Velocidad” que constituye “una nueva tarjeta de presentación que tiene múltiples metas: estrechar relaciones diplomáticas (...), sustituir la imagen china de exportación de mercancías baratas y de poca tecnología con un megaproyecto de tecnología sofisticada” (Lan, 2017, 121).

La “Diplomacia China del Ferrocarril de Alta Velocidad” es una estrategia del país asiático para promover la exportación de su tecnología y estrechar las relaciones económicas con otros países en el mundo.

Pablo Carrasco

La iniciativa “One Belt One Road” y América Latina: sobre el proyecto TVS y otras alternativas a futuro

Aunque la relación entre China y América Latina está en su mejor momento, la entrada del ferrocarril de alta velocidad en la región no es nada fácil y en él intervienen muchos factores que explican su lento desarrollo. En esta estrategia tecnológica y política surgen casos fracasados y pendientes, enfrentando todavía varios retos tanto políticos y geopolíticos, como comerciales, que en mayor parte se han desarrollado en América Latina.

Esta diplomacia como estrategia responde a uno de los puntos esenciales de esta iniciativa: la de acercar a las naciones en torno a objetivos bien definidos, concretos y de largo plazo; la de trabajar conjuntamente para satisfacer las necesidades de ambas partes, una forma de diplomacia y de política exterior que gana más terreno en América Latina. Una nueva diplomacia sintetizada en la aspiración de Xi Jinping de acercar naciones a lo largo de la ruta de la seda: en términos de la presencia de China en América Latina en el sector de transportes y comunicaciones, siendo China una potencia ferroviaria junto a Rusia.

Si bien el nacimiento de esta estrategia es de data más bien reciente, su presencia en la iniciativa OBOR es una pieza clave para el desarrollo del proyecto hacia Europa y África. Aunque el pilar de la iniciativa se simboliza en los mega puertos de Shanghái en donde el país y empresas públicas y privadas poseen una flota de porta contenedores en aumento, con mayor capacidad de carga, es en los ferrocarriles (una industria manufacturera de calidad y que cuenta con un carácter permanente de innovación, crecimiento y producción en China) donde el proyecto se materializa en América Latina. Uno de los brazos, en efecto, de la nueva ruta de la seda es la denominada “Franja”, el movimiento de bienes, capitales y personas que se realizan con las líneas de tren que hoy han atravesado Kazajistán y Uzbekistán, y que pretenden alcanzar Europa. Aunque para sus críticos, la nueva ruta de la seda solo le sirve a China para –mediante una campaña organizada– utilizar “la diplomacia de la deuda” para expandir su influencia alrededor del mundo, el esquema, tiene por objetivo promover el crecimiento económico por medio del flujo global de bienes, capital y tecnología

Si bien su plan se ha visto postergado o estancado a la pandemia de COVID-19, la iniciativa OBOR ha fortalecido el crecimiento económico luego de un breve periodo de estancamiento, incluso volviendo a sus beneficios y crecimiento anterior a 2018 y ello ha posibilitado la reanudación de inversiones que se creían perdidas en América Latina. A pesar de que en América Latina las naciones generalmente han obtenido muy diferentes y deficientes resultados para combatir el COVID-19, es en esta estrategia donde para ambas partes hay nichos importantes de negocios y de innovación, como lo fue el proyecto TVS.

La extensión a América Latina del proyecto mundial que China impulsa oficialmente desde 2013 y conocido como “Iniciativa de la Franja y la Ruta” (IFR), despertó en las clases dirigentes latinoamericanas grandes expectativas. Gobiernos y grupos empresariales y académicos nacionales y regionales estiman que la participación de América Latina en ese proyecto, y más en general las alianzas estratégicas de Estado a Estado con Pekín, pueden contribuir al tan demorado y problemático “despegue” económico de la región. Sin embargo, una década y media de relaciones económicas con China no aportó cambios sustanciales a las estructuras económico-sociales latinoamericanas, sino más bien reforzó los rumbos de dependencia y re-especialización primario-exportadora de América Latina. La inclusión de América Latina en la IFR, si no median profundos cambios de enfoque sobre el desarrollo y la integración, puede contribuir a consolidar el modo de inserción dependiente y atrasado de la región.

Dada la población y el tamaño del país, China se ha convertido por necesidad en un modelo a emular en cuanto a la inversión en desarrollo en infraestructura de transportes y comunicación, con trenes de alta velocidad para responder a las demandas crecientes del país. La red ferroviaria de China hasta agosto de 2020 una longitud de 141.400 kilómetros, de los cuales 36.000 kilómetros corresponden a ferrocarril de alta velocidad, sirviendo al día de hoy, una cuarta generación de trenes bala dedicados para movimiento de personas y de carga comercial.

Su contribución con el desarrollo del país, y su constante experimentación en nuevos trenes y nuevas líneas de tramos ha sido decisiva para un nuevo salto adelante en la industria pesada, aunque las áreas industriales de predominancia del país como el área comercial del Delta del río Yangtzé, el área comercial del Delta del río Perla en la provincia de Guandong y el área comercial de la Bahía de Bohai tengan aún materias pendientes en la optimización de su cadena productiva y de destacar la oferta de precios más altos comparativamente respecto a otras zonas comerciales.

Dicho lo anterior, es donde la infraestructura ferroviaria del país cumple un rol para resolver los dilemas industriales del país, y que, como símbolo de exportación, puede también solucionar los problemas de transportes y comunicaciones de América Latina. Esto pues, “el modelo de relaciones pragmáticas es el que presenta China al mundo latinoamericano, definiendo como base de sus relaciones con el mundo el respeto mutuo, con la firme decisión de honrar las decisiones internas y privadas que tomen los países en desarrollo y sus gobiernos y esperando el mismo trato de vuelta” (Lan, 2017, 138)

Pero, ¿Qué falta por afianzar en este contexto de intercambios entre China y Chile? Entre los desafíos a superar para avanzar más rápido en la iniciativa OBOR se han señalado los siguientes:

1. Desconfianza política entre los países beneficiarios de OBOR y China, que adquiriría una mayor presencia política y económica en toda la región.
2. Gran parte de las economías de la “Ruta de la Seda” tienen clasificaciones de riesgo lo cual puede limitar su capacidad para absorber financiamiento, para la realización de proyectos de infraestructura y desarrollo económico.
3. Proyectos a financiar sean viables, desde el punto de vista económico.

El establecimiento del foro CELAC-China el año 2014 en el contexto de la construcción conjunta de la iniciativa OBOR intensificó las relaciones comerciales entre ambos bloques (CEPAL, 2018), ya que “se concederá mayor importancia a la interconexión e intercomunicación de infraestructuras constituidas por el área prioritaria para la cooperación integral entre China y América Latina, la construcción de la Franja y la Ruta y la integración de infraestructuras de la región latinoamericana” (Wenze, 2018: 122). Esto, aprovechado por la perspectiva de país emergente de China en el panorama internacional en detrimento de la pérdida relativa de poder económico de Estados Unidos y la UE (Xiaoping, 2015).

Insertar a los países de la región en esta iniciativa se vuelve en algo fundamental para el gobierno chino y el presidente Xi, sea fortaleciendo el vínculo CELAC-China o las relaciones bilaterales de cada país de la región con China respectivamente. De esta forma se pueden abordar de manera estratégica los desafíos comunes de la región, pero en especial de Chile, considerando que “cada país tiene diferentes expectativas en su vinculación con China de acuerdo a los beneficios perseguidos” (Yuanting, 2018: 65) como formar nuevas empresas o planificar la construcción de nuevas vías férreas, A pesar del estado de sub-desarrollo

Pablo Carrasco

La iniciativa “One Belt One Road” y América Latina: sobre el proyecto TVS y otras alternativas a futuro

o de las perspectivas de desarrollo de ciertos países como Chile y Brasil con respecto a China, los principios de Xi Jinping en cuanto al proceso de integración infraestructural en la región es “altamente consistente con los principios aplicados para el marco de cooperación integral entre China y América Latina, así como con los principios de la construcción de la Franja y la Ruta” (Wenze, 2018: 124-5).

Para el año 2020, 61 proyectos se generaron en energía y transporte (70,9% del total), e implicaron inversiones por US\$68.009 millones (88,47% del total). La importancia de este sector se hace aún más clara si se considera que para el periodo 2005-2009, el 100% de los proyectos de infraestructura fueron en energía, como uno de las primeras áreas prioritarias para los intereses de China. Dussel (2020) advierte que “reconociendo la preeminencia de los proyectos de China en energía y transporte, la extensión y crecimiento de los proyectos durante 2015-2019 también han generado una importante diversificación comparado con períodos anteriores”. Esto ha llevado al Estado y empresas públicas chinas a incrementar su participación, pasando en el periodo 2005-2014 de US\$1.089 millones a US\$54.735 millones.

A pesar de todo lo interesante que es para las naciones y élites latinoamericanas esta nueva iniciativa y todo lo que encontramos alrededor de la “Diplomacia de los Ferrocarriles”, aún hay temas y preguntas que resolver. A partir del análisis de la cancelación del proyecto TVS en Chile quedará en evidencia que las desventajas más notorias en este tipo de diplomacias y proyectos están clasificado por áreas específicas:

1. En materia política, dificultad para encontrar consensos institucionales.
2. Conflictos de presupuesto.

Se estima que los diferentes proyectos contemplados en el marco de la iniciativa OBOR (68, de los cuales 61 están en ejecución) tendrán un impacto sobre una población de más de 4.000 millones de personas que habitan en 65 países. En particular, un impacto positivo que podría tener en el comercio regional, lugar en el cual América Latina desea participar activamente, dados los índices de inversión china al continente y las perspectivas futuras de inversiones.

Significado de la iniciativa One Belt One Road

“Está en el interés de toda la comunidad internacional privilegiar el diálogo, la negociación y la cooperación entre las dos potencias y evitar el conflicto directo o larvado entre ambas. Un escenario de conflicto reducirá el ritmo de crecimiento de la inversión y del comercio internacional, afectará el despliegue de las cadenas de valor e introducirá un factor de volatilidad e incertidumbre económica y financiera que podría acompañarnos por años” (Rosales, 2020, 228).

En relaciones internacionales, el constructivismo como corriente teórica es usado metodológicamente para explicar procesos de integración regional, o iniciativas internacionales, por ejemplo el proyecto OBOR, iniciativa que se vale de los significados y los sentidos que permiten identificar las identidades y los intereses de los actores internacionales.

La importancia geo-estratégica de China en este marco de análisis teórico “no puede ser ignorada debido a su papel activo en la paz mutua y el desarrollo económico” (Sarker et. al, 2018: 624). Esto tanto a nivel de comunicación política, como de su capacidad de alcanzar acuerdos multilaterales, momentos en los cuales China pueda proyectar sus intereses y asegurar acuerdos de mutua cooperación *win-win* en América

Latina (Shicheng, 2018), como aquellas políticas de coordinación de mecanismos en la relación de Asia Pacífico con América Latina como CELAC.

Considerando lo anterior, la iniciativa OBOR nace en torno a la idea de construir una ruta marítima y otra terrestre para emular lo que el geógrafo Ferdinand von Richthofen denominó como la “Ruta de la Seda” que unía a China con Asia Central, Medio Oriente y Europa. Esta nueva idea nace en 2013 con el discurso del presidente Xi Jinping en la Universidad de Nazarbayev en la República de Kazajistán, ocasión que el presidente aprovechó para proponer la construcción de la iniciativa OBOR para emular la ruta de la seda.

Para entender este proyecto en el contexto de las necesidades del mundo globalizado del siglo XXI, podemos identificar a la iniciativa OBOR a través de tres principios:

1. Como un producto de la herencia cultural de una civilización milenaria que posibilitó la construcción de la histórica ruta de la seda.
2. Una iniciativa que nace de la necesidad de alcanzar mayores grados de integración e intercambio económico y comunicación entre partes; y,
3. Como una tendencia que promueve el desarrollo económico rápido y proporcionar apoyo financiero en construcción de infraestructura nacional.

Así, no es difícil advertir que, a pesar de sus propios desafíos nacionales, la gran pretensión China es potenciar la IED en zonas claves de su futuro desarrollo económico. En perspectiva macroeconómica, en América Latina y el Caribe “la escasez de infraestructura plantea una grave amenaza para la competitividad internacional de las empresas, conduciendo a una menor productividad y reduciendo la participación en el comercio mundial” (Renfang & Zhou, 2018: 88).

La percepción o idea de China como futura potencia mundial se ve fomentada en el momento en el que el presidente Xi anunció la concreción de la iniciativa OBOR, siendo su aspiración la de “lograr la coordinación de políticas entre los socios, construir infraestructura para mejorar la conectividad, promover intercambios, motivar la integración financiera y mejorar las relaciones entre las personas de los países socios” (Sarker et. al, 2018: 630). Aunque “a pesar de que América Latina cuenta con un proceso de urbanización relativamente dinámico, la calidad de su desarrollo económico no ha mejorado al mismo nivel que su urbanización” (Ping, 2018: 26), siendo el área de transportes, comunicaciones y energía industrias que deben reforzarse para agilizar el movimiento de productos desde Chile a su región geoestratégica actual.

Los alcances de la iniciativa One Belt One Road para América Latina

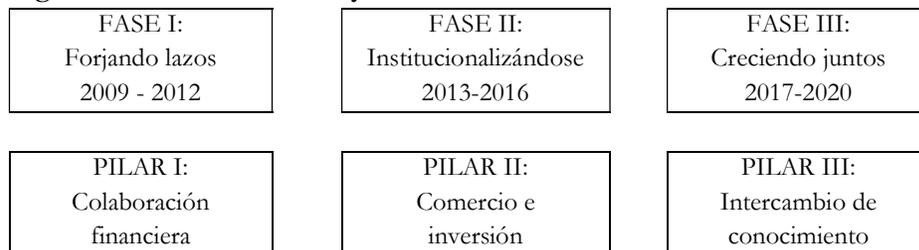
Para especialistas como Wenze y Xiaoyu (2018) es esencial la inserción de inversiones para potenciar áreas que durante los últimos 20 años han sido claves para explicar el sub-desarrollo que sufre América Latina. Además, los intereses e ideas de ambas parten encuentran un punto en común debido a que:

“(…) no solo China ha prestado alta importancia a la región latinoamericana, sino que también América Latina ha demostrado su interés en ser parte de la iniciativa, la cual multiplicará la

efectividad al construir una buena base de cooperación económica y comercial y una cooperación integral de ambas regiones” (Zhiming, 2018: 233).

De los primeros antecedentes para construir lazos regionales en Asia Pacífico, desde el año 2009 China se unió como miembro no prestatario del grupo BID. En este marco ha trabajado activamente para impulsar lazos con distintos actores más allá del Estado, incluyendo a otras instituciones, consorcios privados, empresas de áreas estratégicas para formar lazos de colaboración a través de tres pilares que serán representados en la siguiente figura:

Figura 1: Fases de Alianzas y Pilares de Acción



Fuente: Guillamon (2018).

La generación de estos lazos sirve para fomentar el actuar y las decisiones tomadas en el marco del Foro China-ALC. Obedeciendo a factores del creciente interés de los países de América Latina por las nuevas tecnologías y plataformas digitales de comercio, un primer paso fue el intercambio de conocimientos y experiencias, en las que los países de América Latina surgen como los “receptores” en este contexto de Cooperación Internacional para el Desarrollo (CID) en donde los países de mayores recursos y capacidades exportan sus conocimientos en iniciativas que potencien el crecimiento económico.

Esta fructífera relación tuvo su primer antecedente vital en 2018 luego del primer acuerdo China-CELAC denominado Plan de Acción Conjunta en Áreas Prioritarias 2019-2021 en que se acordaron trabajar colectivamente en ocho temas estratégicos:

1. Política y seguridad;
2. Infraestructura y transporte;
3. Comercio, inversión y finanzas;
4. Agricultura;
5. Industria, Ciencia y Tecnología;
6. Cooperación en materia ambiental;
7. Intercambio Cultural, y;
8. Cooperación en otras áreas.

En el contexto del II Foro CELAC-China se discutió sobre la implementación de nuevas medidas para potenciar las relaciones en el área estratégica de Asia Pacífico. Uno de los puntos principales fue lograr consensos transversales necesarios para fortalecer la capacidad de comercio, aunque se advierte que los países de América Latina todavía deben aprender y desarrollar la capacidad de construir una voz común para poder lograr macro acuerdos regionales, tarea que para China significa “perfeccionar continuamente los mecanismos de cooperación, ofrecer el apoyo de las políticas, crear condiciones de un ambiente favorable de justicia e igualdad, de apertura y transparencia” (Shicheng, 2018: 42).

Como veremos en la siguiente sección, lo esencial es focalizar el protagonismo de Chile en el contexto de Asia Pacífico –y en especial con China– a través de las llamadas “5 Comunicaciones”, siendo la Comunicación Política y la Comunicación en Infraestructura puntos pivotaes para incrementar los acercamientos, y así generar los incentivos necesarios para acrecentar tanto la inversión como el protagonismo en la región. Pero en el contexto de América Latina “desafortunadamente sus puertos, carreteras y vías férreas no son capaces de satisfacer las necesidades de la logística a nivel internacional para el movimiento efectivo de productos a un costo competitivo” (Ping, 2018: 98).

Para dar solución a este punto, es necesario que “las infraestructuras de la región latinoamericana estén en buenas condiciones asegurarán su incorporación a la construcción de la Franja y la ruta” (Wenze, 2018: 122). Es imprescindible para generar mayores incentivos, desarrollar la interconexión e integración de la infraestructura –producto de la IED china en América Latina– en tres niveles: Nivel Nacional (Primer Nivel); Nivel regional (Segundo Nivel) y en perspectiva intercontinental (Tercer Nivel), siendo las áreas prioritarias las de “transporte, energía e intercomunicación, con especial atención a proyectos de mejora de infraestructura en carreteras, ferrocarriles y puertos” (Wenze, 2018: 123)

Esto es importante ya que para lograr una infraestructura vial que satisfaga las necesidades de las economías exportadoras latinoamericanas, es necesario tener en cuenta que en el futuro “Por un lado, China podrá desempeñar una mayor función en la gobernanza de la economía mundial, y, por otro lado, podrá participar más firmemente en la definición de las reglas internacionales” (Shixue, 2018: 18). De esta manera es necesario establecer redes de negocios y comercio más atractivos para la región Pacífico que antaño, pero nos encontramos con el problema de que “sobre todo en los países de Latinoamérica, es que carecen de conocimientos acerca de los conceptos de la cooperación de “La Franja y la Ruta” (Yuanting, 2018: 64). Asimismo, la existencia de términos políticos abstractos como “construir juntos”, “trabajar juntos”, “Deliberación en común” o “Co-disfrute”, aunque en la región se entiende de manera más concreta la coordinación política y comercial basadas en el respeto a la soberanía que estas estrategias globales de China.

Pero, la pregunta a ello es ¿Cómo contribuir al entendimiento de los Estados latinoamericanos con los comportamientos políticos y económicos de China en la región Asia Pacífico? Lo esencial es entender que si bien existe una comprensión cabal de las necesidades en América Latina tanto en fomentar el desarrollo de las capacidades de las industrias base de las economías latinoamericanas –esencialmente economía extractiva que rinde beneficios a corto plazo–, se debe:

1. Fomentar el foro CELAC-China en búsqueda de nuevos acuerdos sobre infraestructura, tecnología y nuevas iniciativas propias economía del siglo XXI (robótica, comunicación digital, biotecnología), y;
2. Estar plenamente convencidos de que la iniciativa OBOR y sus conceptos son esenciales para lograr protagonismo en los nuevos temas y necesidades de la región.

Pero a partir de la evolución de las necesidades económicas americanas y de lograr exportar y producir recursos con mayor valor agregado, la entrada de la IED china han sufrido diversos cambios, siendo el más importante aquel en donde “se ha producido una recomposición de las entradas de IED, dado que han disminuido en el sector de los recursos naturales y se han incrementado en los de servicios y

Pablo Carrasco

La iniciativa “One Belt One Road” y América Latina: sobre el proyecto TVS y otras alternativas a futuro

manufacturas” (CEPAL, 2018: 12). Así, aun cuando “la inversión extranjera directa (IED) de China a ALC sigue presentando una brecha con respecto a la presencia y dinámica del comercio, pero ha crecido en forma muy significativa, aunque hasta hace poco ésta no se reconocía” (Dussel, 2015: 27) siendo la limitante del conocimiento (An, 2017) y las complejas redes políticas, económicas y sociales de América Latina (Werner-Wildner, 2018) las que han dificultado que la IED china tenga marcada presencia en todos los países de la región y no se concentren en la industria extractiva.

Proyecciones a futuro

Como parte de la estrategia china de crear lazos de acuerdos y consensos internacionales basados en beneficios *win-win*, el proyecto del tren a través del consorcio denominado TVS entre la empresa chilena Sigdo Koppers y la empresa ferroviaria pública China Railways Group, pretendía establecer un nuevo tramo que, de completarse, pasara a ser parte (aunque indirectamente) de la iniciativa OBOR que el presidente Xi Jinping ha establecido como el norte de su política exterior no solo en Europa, Asia y Oriente Medio, sino que también en América Latina.

Si bien desde la perspectiva de Ping (2018) América Latina cuenta con el mayor y más rápido índice de crecimiento urbano, (...) el desarrollo gradual de su infraestructura no alcanza a igualar la velocidad con la que crece su urbanización, como tampoco la presente infraestructura vial en la región no provee de la suficiente capacidad logística y de velocidad que necesita el comercio mundial hoy en día.

Pero, ¿Cómo este proyecto ferroviario se relaciona directamente con la iniciativa OBOR? En una reunión en Santiago en abril del 2020, el embajador de la República Popular China en Chile Sr. Xu Bu indicó que una de las principales líneas estratégicas de la iniciativa OBOR en general es la de participar en áreas estratégicas del desarrollo en América Latina, dado por el nivel de inversiones de China en infraestructura vial, industria de la energía, biocombustibles, conectividad 5G y fomento a la tecnología digital. Pero, además, por el ya mencionado foro CELAC-Chile del año 2014 en donde se plantea la importancia de generar acuerdos entre los Estados y fomentar la IED china en la región en sectores claves pero atrasados de las economías de América Latina.

En concreto, “debido a la rica experiencia de China en construcción, operación y administración de infraestructura, y la garantía de la capacidad de inversión y financiamiento de las empresas chinas, muchos países latinoamericanos esperan que se amplíe la inversión en infraestructura” (Renfang & Zhou, 2018: 89). Considerando que la empresa China Railways Group posee amplia experiencia en diseño e inversión en infraestructura ferroviaria como de carreteras, sirviendo en Chile como base para superar los problemas de lo que denominan las “cinco conectividades” esenciales para alcanzar mayores grados de desarrollo en la región (Zhiming & Shixue 2018)

Por tanto, la convergencia de intereses económicos y el fomento a las áreas estratégicas consideradas prioritarias para alcanzar el desarrollo en América Latina dependen de los llamados “5 Comunicaciones”:

1. Comunicación en política, construir la comunidad del destino común entre China y ALC para avanzar conjuntamente y promover las nuevas relaciones de asociación estratégica integral entre ambas partes” (Shicheng, 2018: 43);
2. Comunicación en infraestructura;

3. Comunicación comercial financiera (Comercialización sin barreras);
4. Comunicación Financiera (financiación sin obstáculos), y;
5. Comunicación y diálogo entre pueblos.

La Comunicación Política y la Comunicación en Infraestructura son esenciales para fomentar el ambiente de consenso necesario para los grandes proyectos de la iniciativa OBOR en el contexto de Asia Pacífico. “El desequilibrio de las inversiones en las infraestructuras representa un serio obstáculo. Su origen no está basado en las demandas del desarrollo de las economías internas, sino en las prioridades en el comercio internacional” (Xiaoyu, 2018: 134).

A pesar de que el proyecto TVS fue cancelado, este no es y ni será el único. Mediante el Plan de Cooperación del foro CELAC-China de 2014, se fijaron las áreas prioritarias y medidas concretas de la cooperación en conjunto entre China y la región para el próximo lustro, abarcando 13 campos tales como: política y seguridad; asuntos internacionales; comercio, inversión y finanzas; infraestructuras y transportes; energía y recursos naturales; agricultura, industrias, ciencia y tecnología; cooperación aeroespacial; educación y capacitación de recursos humanos, etc. En Chile, según cifras de InvestChile, la agencia estatal de promoción de inversión extranjera, la IED de China sumó US\$ 4.852 millones en 2019, muy por encima de Canadá (US\$ 2.866 millones) y Estados Unidos (US\$ 2.790 millones), lo que ha permitido ampliar la cartera de proyectos a futuro. A pesar de ello, la institucionalidad en materia de relaciones exteriores se mantiene pendiente debido a la compra de CGE Distribución S.A por parte de la empresa estatal china State Grid International Development Limited (SGIDL) el año 2020 es solo una de las focalizadas inversiones estratégicas. Ello es identificado en Latinoamérica como un riesgo para la libre empresa y las leyes monopólicas que cada uno de los países latinoamericanos tiene o ha desarrollado hasta hoy.

A ello también se suma, el ingreso al modelo de concesiones en obras de infraestructura, que es relativamente nuevo e inusual para las empresas chinas. Actualmente el Ministerio de Obras Públicas tiene una cartera ambiciosa de concesiones (al menos unos 13 proyectos en torno a comunicaciones 5G para la expansión de capacidad de internet, telecomunicaciones y obras públicas de transporte) con una inversión total superior a US\$ 14.000 millones para el período de 2020-2024, lo cual es muy atractivo para las empresas chinas. Lo anterior es importante debido al carácter mismo de las negociaciones entre China y América Latina en torno al factor *win-win* dado que en China hay un exceso de capacidad productiva en las industrias pesadas ligadas a la infraestructura y construcción (construcción de trenes de alta velocidad, hoy de 4° generación, vías férreas, puentes, acueductos), por lo cual las operaciones de empresas de ese rubro efectuadas fuera de China ayudarán a reducir aquellas capacidades internas excedentes, mientras que las naciones latinoamericanas se beneficiarían mientras China presente más propuestas en infraestructura.

Y mientras la periodista Karin Ebensperger en noviembre de 2018 declaraba a través de su red social Twitter: “Chile: mientras los chilenos nos polarizamos, “empresas” chinas (o sea China) podrían quedarse con nuestra estratégica distribución eléctrica. Atención autoridades; ¡atención opinión pública! Se requiere análisis exhaustivo sobre las implicancias”, la satisfacción de las necesidades de China y Chile siguen siendo las mismas. A pesar del fracaso del proyecto TVS, es necesario “ir más allá de sus estrategias de “potencia alimentaria”, “economía azul” y “minería verde”, y proyectarse como “un país exportador de servicios sofisticados de base tecnológica” (Morales, 2018: 7), como también proyectarse como una

Pablo Carrasco

La iniciativa “One Belt One Road” y América Latina: sobre el proyecto TVS y otras alternativas a futuro

plataforma atractiva para comercio, intercambio de conocimientos, entrada de IED y por sobre todo, un aliado estratégico para lograr los consensos necesarios entre China y el resto de la región de América Latina.

Pero, ¿Cómo, a pesar del fracaso del proyecto ferroviario TVS, superar uno de los mayores desafíos de la política exterior chilena? A partir de las lecturas recogidas y del auspicioso escenario para la concreción de la iniciativa OBOR en América Latina, existen dos determinantes:

1. “La importancia estratégica de Asia Pacífico es incuestionable para todos los sectores que tienen relación con esta región, que se ha convertido en el nuevo centro de influencia del mundo” (Morales, 2018: 10) debido al peso específico de China como principal socio comercial de Chile, y;
2. “Al momento de hablar de temas estratégicos y emergentes Asia Pacífico vuelve a ponerse en el foco, ya sea por su calidad de socio en la cooperación científica - tecnológica como por ser el lugar donde se está construyendo el futuro (Morales, 2018: 7), siendo estos temas relevantes para nuevos y atractivos acuerdos de cooperación entre Chile y China en un futuro próximo.

China, en este camino a convertirse en súper-potencia económica, ve en la iniciativa un respaldo para abordar inquietudes mundiales y regionales. El gobierno chino enfrenta problemas de la agenda *setting* internacional, y perciben a los países de América Latina como potenciales aliados, ya que, en palabras del presidente Xi Jinping, “(...) todos los países, ya sean de Asia, Europa, África o las Américas, pueden ser socios de cooperación internacional de las Iniciativas de La Franja y La Ruta”.

La interrogante actual, frente a la nueva “Ruta de la Seda” a partir de la iniciativa OBOR, es si en 10 años más el país estará preparado para el comercio e inversiones a gran escala, lo que depende del contexto actual de negocios en Chile, que las perspectivas de crecimiento económico nacional superen el 4% anual, los modelos de negocios, etc. Dilucidar sobre la futura capacidad del país para entrar de lleno en los grandes movimientos y procesos internacionales depende de la capacidad institucional chilena de crear lazos más fuertes, y dejar de ser solo un socio comercial de exportación de *commodities*.

Una de las claves es potenciar los acuerdos alcanzados entre ambos países, más allá del TLC con China, Chile debe potenciar el Acuerdo Suplementario sobre Inversiones del Decreto N° 171; el Convenio relativo al Fomento y Protección Recíproca de las Inversiones en el Decreto N° 920 de 1995, en materia sobre inversiones estratégicas de IED china en Chile. Allí, Chile debe ganar posición como un actor relevante ya que atraer la IED significa establecer al país como un aliado estratégico no solo para asegurar el intercambio comercial, sino que también para que China invierta consistentemente en el país, en detrimento de otros países en vista del desafío de la actual política exterior nacional en cuanto a marcar presencia y ganar incentivos estratégicos.

Pero para alcanzar una cooperación integral en la región del Asia Pacífico, los países de América Latina, y en particular Chile, no poseen aún capacidades para impulsar estrategias exteriores de desarrollo, por lo que asumen, la mayor parte de las veces, una posición pasiva, de solo “receptor” (Yuanting, 2018). Ante esta realidad, y para potenciar su modelo de desarrollo, Chile debe aumentar su capacidad de ser plataforma y actor principal en su área geo-estrategia debido a que nuestro país tiene las denominadas “ventajas de primer movimiento” como país abierto al Pacífico.

Aprovechar primero nuestras ventajas competitivas con respecto a América Latina, servir de apoyo en perspectiva de lograr consensos y aunar intereses es un objetivo clave que Chile debe seguir si pretende re-insertarse definitivamente en el mundo del siglo XXI. Más aun considerando lo que la prensa internacional denomina como la “Guerra Comercial” entre Estados Unidos y China, y sus consecuencias previsibles en América Latina. Uno de los desafíos de la política exterior chilena desde 1990 es el de desarrollar un papel clave en la interacción con Asia Pacífico, para lo que es necesario establecer una “Hoja de Ruta” acerca de los avances realizados hasta la fecha en términos de cooperación y relaciones con esta región. Esto es de particular importancia para el caso de China, debido a los alcances a futuro de nuevos términos de cooperación en IED en términos de infraestructura.

Además, considerando la reunión del foro APEC en Chile, más que nunca es necesario participar y destacar paulatinamente la posición del país como un actor clave, cimentado en el hecho de facilitar los consensos en materias claves políticamente y en áreas estratégicas para el desarrollo regional en términos comerciales. “El desafío en este sentido es aprovechar la contingencia para visibilizar su importancia estratégica más allá del ámbito económico. Así también como trabajar desde distintos focos y áreas temáticas, que permitan la generación de planes de acción concretos de mediano y largo plazo” (Morales, 2018: 11).

Así, con el nuevo proyecto TVS, y en la lógica de la “Comunicación en Infraestructura”, de los proyectos generados a partir de los intereses de los países, pueden ser clasificados ya sea a nivel:

1. Nacional (Primer Nivel),
2. Subregional (Segundo Nivel) e
3. Inter-regional (Tercer Nivel).

La mayoría de estos proyectos de inversión en infraestructura desde la IED china se concentran en el primer nivel dado las anteriores experiencias latinoamericanas de interconexión e integración vial en materia de infraestructura. Si el proyecto es terminado, no solo pasará a ser del Primer Nivel, sino que pasaría en poco tiempo a pertenecer al Tercer Nivel (Inter-regional) generando los incentivos necesarios para la concreción de una mayor relación territorial en Asia Pacífico. En la Primera Reunión Ministerial del foro CELAC y China celebrada en 2015, las expectativas naturalmente fueron positivas debido a la reciprocidad y colaboración pragmática en Asia Pacífico y la instalación de un nuevo acuerdo marco de trabajo integral denominado “1+3+6” desde 2014; “1” siendo el Plan de Cooperación entre China y América Latina; “3” los denominados tres motores como comercio, inversión y cooperación inter-institucional; y “6” siendo los temas de interés estratégicos que particularmente coinciden con el Plan de Acción Conjunto de Cooperación en Áreas Prioritarias CELAC-China 2019-2021.

Conclusión

Finalmente si bien este proyecto pretendía extender las líneas de comunicación entre Chile y Asia Pacífico mediante un tren de alta velocidad (apenas un fragmento de la ya mencionada “Diplomacia China del Ferrocarril de Alta Velocidad”), es al menos una muestra del interés chino en el modelo de concesiones en obras de infraestructura, donde ya han invertido en Chile empresas como CHEC (filial de la estatal China Communications Construction Company Limited), China Road and Bridge Corporation (filial de

Pablo Carrasco

La iniciativa “One Belt One Road” y América Latina: sobre el proyecto TVS y otras alternativas a futuro

la estatal China Communications Construction Company) y la red China Railway Construction Corp. Limited.

Este artículo espera que el tratamiento de este tema aliente el estudio de las inversiones, para que América Latina y China acerquen posturas, beneficios y así resolver los problemas de ambos bandos. Si bien el proyecto TVS fue cancelado, hay más proyectos encaminados a tener mejor éxito, no solo en infraestructura, sino que, en energía, por ejemplo la compra de CGE S.A en Chile. No será extraño en el futuro menos movimiento y capitales financieros desde China con la misión de insertar a Chile en esta nueva iniciativa. Son los gobiernos y sus propias instituciones (relaciones exteriores y comercio) las que pueden permitir o no la entrada del país en ésta nueva ruta de la seda, y el proyecto TVS no será el único en infraestructura y comunicaciones. El proyecto OBOR se fomentará en América Latina insertando al continente en nuevas perspectivas de comercio *win-win*, el espíritu de las negociaciones con China.

Referencias

- An, Xinzhu. 2017. Estrategias para incentivar la IED de China en Chile (Tesis para optar al grado de magíster en Gestión y Dirección de Empresas. Universidad de Chile). Universidad de Chile. Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas. Dpto. de Ingeniería Industrial.
- Dussel, E. 2015. Comercio y relaciones estratégicas entre América Latina y el Caribe y la República Popular China. En: China en América Latina y el Caribe: Escenarios Estratégicos subregionales. Bonilla, A. Millet, P. (edit). CAF/BID/FLACSO. 1º ed. San José, Costa Rica. ISBN 978-9977-68-277-8
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). 2018. La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe. (LC/PUB.2018/13-P), Santiago.
- Fuentes Vera. C. 2014. La política exterior de la transición chilena desde sus fuentes internas. Si Somos Americanos. Revista de Estudios Transfronterizos. Volumen XIV, nº 2.
- Guillamon, B. 2018. EL rol de las Multilaterales en el intercambio entre China y América Latina y Caribe En: Shixue, Jiang & Mallimaci, F. (Eds.). 2018. la franja y la ruta Iniciativa china de cooperación con América Latina y Caribe. Editorial UNTDF.
- Jenne, N. & Briones, S. 2018. Integración regional y la policía exterior: ¿Paradoja o acomodo? Revista de Estudios Internacionales (189). Universidad de Chile. ISSN 0716-0240.
- Kun, Zhang. 2018. Mecanismos de comunicación en la política China-Latinoamérica. En: Shixue, Jiang & Mallimaci, F. (Eds.). 2018. la franja y la ruta Iniciativa china de cooperación con América Latina y Caribe. Editorial UNTDF.
- Li Renfang, Zhou, G. 2018. Cooperación china-América latina en Infraestructura: coordinación Estratégica y Sinergia Industrial En: Shixue, Jiang & Mallimaci, F. (Eds.). 2018. la franja y la ruta Iniciativa china de cooperación con América Latina y Caribe. Editorial UNTDF.
- Morales, P. 2018. La construcción conjunta de “Una Franja, Una Ruta” de China en América Latina. Biblioteca del Congreso Nacional.
- Ping, Wang. Situación de la infraestructura en América Latina. Oportunidades y retos de la cooperación sino-latinoamericana. En: Shixue, Jiang & Mallimaci, F. (Eds.). 2018. la franja y la ruta Iniciativa china de cooperación con América Latina y Caribe. Editorial UNTDF.
- Rodríguez, I. 2015. Un diagnóstico de las relaciones entre China y América: La política exterior de Xi Jinping. En: China en América Latina y el Caribe: Escenarios Estratégicos subregionales. Bonilla, A. Millet, P. (Eds.). CAF/BID/FLACSO. 1º ed. San José, Costa Rica. ISBN 978-9977-68-277-8

- Roldán, A. et al. 2016. La presencia de China en América Latina, a partir del Boletín Estadístico de Inversión Extranjera de China al 2014, publicado por el Ministerio de Comercio de la República Popular China (2015).
- Rosales, O. 2020. El Sueño Chino. Santiago: Siglo XXI Editores/CEPAL. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45114/1/elsuenochino_es.pdf
- Scott Palmer, D. 2008. Estrategias para enfrentar los retos de la globalización. Revista Nueva Sociedad, n° 124. ISSN: 0251-3552. En: <https://nuso.org/articulo/estrategias-para-enfrentar-los-retos-de-la-globalizacion/>
- Sarker, M.N.I., Hossin, M.A., Yin, X.H. and Sarkar, M.K. 2018. One Belt One Road Initiative of China: Implication for Future of Global Development. Modern Economy, 9, 623-638. P. 630 <https://doi.org/10.4236/me.2018.94040>
- Shincheng, Z. 2018. La comunicación en políticas entre China y América Latina y el Caribe. En: Shixue, Jiang & Mallimaci, F. (Eds.). 2018. la franja y la ruta Iniciativa china de cooperación con América Latina y Caribe. Editorial UNTDF.
- Shixue, J. 2018. La Franja y la ruta, hacia la comunidad del Futuro compartido de la humanidad: Shixue, Jiang & Mallimaci, F. (Eds.). 2018. la franja y la ruta Iniciativa china de cooperación con América Latina y Caribe. Editorial UNTDF
- Sung, R. 2010. El impacto de China en América Latina: el comercio inter-industrial y los retos. Portes, revista mexicana de estudios sobre la Cuenca del Pacífico 7 Tercera época / Volumen 4. Número 7. Enero/Junio 2010. pp. 7-39
- Wenze, Xie. Iniciativa de la Franja y la Ruta construida conjuntamente por China y la CELAC. En: Shixue, Jiang & Mallimaci, F. (Eds.). 2018. la franja y la ruta Iniciativa china de cooperación con América Latina y Caribe. Editorial UNTDF.
- Werner-Wildner, P. 2018. Intercambios entre articulares (P2P): la Forma de fortalecer las relaciones entre china y América latina En: Shixue, Jiang & Mallimaci, F. (Eds.). 2018. la franja y la ruta Iniciativa china de cooperación con América Latina y Caribe. Editorial UNTDF.
- Xiaoping, S. 2015. China y América Latina en un mundo en transformación: una visión desde China. En: China en América Latina y el Caribe: Escenarios Estratégicos subregionales. Bonilla, A. Millet, P. (Eds.). CAF/BID/FLACSO. 1° ed. San José, Costa Rica. ISBN 978-9977-68-277-8.
- Yuanting, CHEN. ¿Qué más falta en la comunicación de Políticas entre china y América Latina? EN: Shixue, Jiang & Mallimaci, F. (Eds.). 2018. la franja y la ruta Iniciativa china de cooperación con América Latina y Caribe. Editorial UNTDF.
- Zhiming, Y. 2018. Análisis de la cooperación financiera entre china y américa latina bajo el Marco de la iniciativa OBOR. En: Shixue, Jiang & Mallimaci, F. (Eds.). 2018. la franja y la ruta Iniciativa china de cooperación con América Latina y Caribe. Editorial UNTDF.



Open Access This article is licensed under a Creative Commons Attribution-Non Commercial 4.0 International License, which permits the use, adaptation and sharing as long as you give appropriate credit to the original author(s) and the source. The images or other third party material in this article are included in the article's Creative Commons license, unless indicated otherwise in a credit line to the material. If materials are not included in the article's Creative Commons license and your intended use is not permitted by statutory regulation or exceeds the permitted use, you will need to obtain permission directly from the copyright holder.

To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>.

© The Author(s) 2021.