

# Chinos en el vecindario

Xi Jinping quiere llevar su Ruta de la Seda por el mundo. Las inversiones chinas ya se tomaron Asia y África. Ahora, los ojos están puestos en América Latina.

ENTRE LAS MUCHAS CARACTERÍSTICAS con las que se suele describir a Xi Jinping, presidente de China, hay una que lo representa sobre las demás: su ambición de grandeza. No solamente se ha erigido como una figura dominante y omnipresente en su propio país, sino que ha buscado que pase lo mismo con la influencia de China en el mundo entero. Para que eso ocurra,

Xi le apostó a un proyecto de dimensiones globales: la Ruta de la Seda. La iniciativa, tildada de táctica imperialista por unos y de oportunidad de progreso por otros, ha entrado con fuerza en un buen número de países latinoamericanos, después de haber conquistado alguna parte de Asia y África.

Justamente la semana pasada, Xi recibió en Beijing el segundo Foro de la Ruta de la Seda, y asistieron más de 36 gobernantes del mundo, una cifra extraordinaria para una convocatoria de esa clase.

No es precisamente una iniciativa nueva. Xi la presentó en 2013, y la bautizó así para recordar el glorioso pasado comercial de China, cuando era el único país que producía y comercializaba esa exclusiva tela. La propuesta, también conocida como Iniciativa de la Franja y la Ruta (Belt and Road Initiative, en inglés), va mucho más allá. “El proyecto del siglo”, como lo suele llamar el mandatario chino, gira en torno a dos componentes: infraestructura y tecnología.

¿En qué consiste? A grandes rasgos, participar en la Ruta de la Seda le abre la puerta a un país a inversiones de enormes proporciones. Tanto, que el proyecto cuenta con su propio banco: el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura. Con esto, las naciones participantes acceden a millonarios préstamos para hacer líneas de tren, aeropuertos, proyectos 5G, represas,

hidroeléctricas, puertos o puentes, entre muchas otras posibilidades.

De labios para afuera, China argumenta que su iniciativa le da un empujón importante a la economía de otros países. Para los conocedores del caso, la Ruta de la Seda también busca aumentar el poder geopolítico de China en el mundo y su prestigio comercial.

Aunque el Gobierno de Xi ha recalcado los buenos resultados de su ambicioso plan (en 2018, el comercio entre Asia, Europa y África sumó 2 billones de dólares, según el Banco Mundial), la Ruta de la Seda no ha estado exenta de reparos, y Estados Unidos ha encabezado las críticas a la iniciativa.

La Casa Blanca asegura que el dinero de China no es más que un regalo envenenado. El secretario de Estado Mike Pompeo ha dicho que “*hay que tener los ojos bien abiertos al negociar con China, pues su actividad económica es depredadora*”.

Ante las críticas, Beijing se defiende. Una editorial del medio estatal *Global Times* afirmó que las acusaciones de Pompeo eran “*irrespetuosas*”, y que solo buscaban desestabilizar los recientes acercamientos con los países latinoamericanos.

Sin embargo, sí hay casos preocupantes. Muchos de los préstamos para los proyectos de infraestructura han cargado altos intereses, lo que dificulta su pago, tal como pasó con el puerto de







◀ ▶ Xi Jinping celebró el éxito de su segundo Foro de la Ruta de la seda: asistieron más de 36 mandatarios. Uno de los proyectos más grandes en América Latina consistió en mejorar el funcionamiento del Canal de Panamá.

FOTO: GETTY IMAGES



FOTO: AFP

Hambantota, en Sri Lanka. Cuando la firma estatal china finalizó las obras, el país no pudo pagar y China se quedó con la operación del puerto.

Aunque hay temor de que se repita el caso de Sri Lanka en otros países, en general la Ruta de la Seda ha despertado entusiasmo tanto en los Gobiernos del mundo como en la prensa internacional. En un artículo publicado en el medio digital *Político*, el experto Parag Khanna argumenta que la vinculación de entidades como el Banco Mundial a la iniciativa evita que solo China haga los préstamos.

Además, considera que Estados Unidos debería firmar el memorando para fortalecer las conexiones comerciales del país y aumentar su presencia en los mercados asiáticos. Con eso, también genera un ambiente más seguro y confiable para las naciones involucradas. La presencia de otra potencia mundial en este proyecto global podría traer grandes beneficios, como una mayor vigilancia para que China asegure que sus intereses económicos no van a violentar los derechos humanos o que pondrán en riesgo el cuidado al medioambiente.

No todas las potencias occidentales han mostrado la misma reticencia que Estados Unidos. Alemania, Francia y Japón han dialogado con Xi Jinping en los últimos meses y, aunque siguen por fuera de la Ruta de la Seda, han acordado negociar sobre proyectos de infraestructura específicos. Además, Italia ya firmó el memorando y con eso se convirtió en el primer país del G7 en promover y beneficiarse de la iniciativa.

En los últimos dos años, un buen número de países latinoamericanos ha entrado a la Ruta de la Seda, sin importar las advertencias de Washington.

Para mayo de 2019, Uruguay, Cuba, Perú, Chile, Bolivia, Venezuela, Ecuador y Costa Rica han firmado el memorando de adhesión. Además, se rumora que tanto Argentina como Brasil lo están sopesando, teniendo en cuenta que ya varias empresas chinas han estado involucradas en proyectos portuarios y viales de los dos países.

Cuando Mike Pompeo hizo una breve gira latinoamericana en abril, aprovechó para criticar a China y su acercamiento a América Latina. Sin embargo, sus reproches pasaron sin pena ni gloria, pues la relación comercial entre el gigante asiático y muchos países de la región es estrecha. Por ejemplo: China es el principal socio comercial de Perú y Chile, debido, en gran parte, a que los dos firmaron un tratado de libre comercio con Beijing. Tan solo en 2018, las importaciones y exportaciones entre Chile y China sumaron 42.791 millones de dólares.

## A GRANDES RASGOS, LA INCLUSIÓN DE UN PAÍS DENTRO DE LA RUTA DE LA SEDA LE ABRE LA PUERTA A INVERSIONES ENORMES

Por eso, con los memorandos firmados y una relación comercial que se ha fortalecido en los últimos 15 años, China tiene decenas de proyectos en el territorio sudamericano. Los chinos están en todo: desde la construcción de puertos y carreteras hasta la implementación de conectividad 5G en la región. Al igual que pasó en gran parte de África y Asia, el dinero chino resulta irresistible para un buen número de Gobiernos que quieren mejorar la infraestructura de sus países.

En este escenario, Colombia aparece como la gran excepción de la región: tanto el Gobierno del expresidente Juan Manuel Santos como el del presidente Iván Duque han dejado en el limbo la firma del memorando. ¿Por qué?

Como le dijo a SEMANA Olga Lucía Lozano, exviceministra de Comercio Exterior de Colombia, las relaciones comerciales entre China y el país “*se han caracterizado por su cautela*”. Además, ante la hipótesis de que Colombia siga por fuera de la Ruta de la Seda por presión estadounidense, Lozano señaló que el Gobierno colombiano debería “*defender su autonomía y, por ende, mantener relaciones diversas con sus socios comerciales*”.

Carlos Ronderos, presidente de la Cámara Colombo China de Inversión y Comercio, afirma que sin importar que Colombia firme o no el memorando, ya hay una importante **inversión china** en el país en áreas como las telecomunicaciones, manufactura, **petróleo** y gas, automotriz e infraestructura. En diálogo con SEMANA, Ronderos señaló que la firma del memorando “*solo le traería beneficios al país*”, y no solamente en términos de infraestructura, sino en un mayor flujo de empresarios chinos en Colombia y una “*mejor interlocución para lograr la entrada de más productos colombianos que aún no cuentan con los protocolos sanitarios y fitosanitarios*”.

Sin importar lo que decida el Gobierno colombiano, la llegada de la Ruta de la Seda al continente americano es un hito comercial para la región. Con precedentes de corrupción tan impactantes como el caso Odebrecht, los Gobiernos desde Chile hasta México deberán velar por la transparencia y el beneficio público de esta importante iniciativa. De lograrlo, las inversiones chinas pueden promover la riqueza y mejorar la infraestructura de la región. De lo contrario, América Latina podría quedar con proyectos millonarios inacabados, deudas gigantes y un acreedor temido en el mundo entero por su autoritarismo despiadado. ■



# La Ruta de la Seda en América

Las cifras de las inversiones chinas en Latinoamérica reflejan la envergadura del ambicioso proyecto. Impulsarán iniciativas tecnológicas y grandes obras de infraestructura.

## PROYECTOS DE TRANSPORTE

Un buen número de empresas chinas está detrás de las carreteras y los puertos de la región.

Desde 2002 hasta 2018, China ha mostrado interés en participar en

# 150

**PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA** de transporte en la región.

Lo anterior incluye carreteras, vías de tren y puertos, entre otros.

Para 2018,

# 75

de esas iniciativas estaban finalizadas o en etapa de construcción.



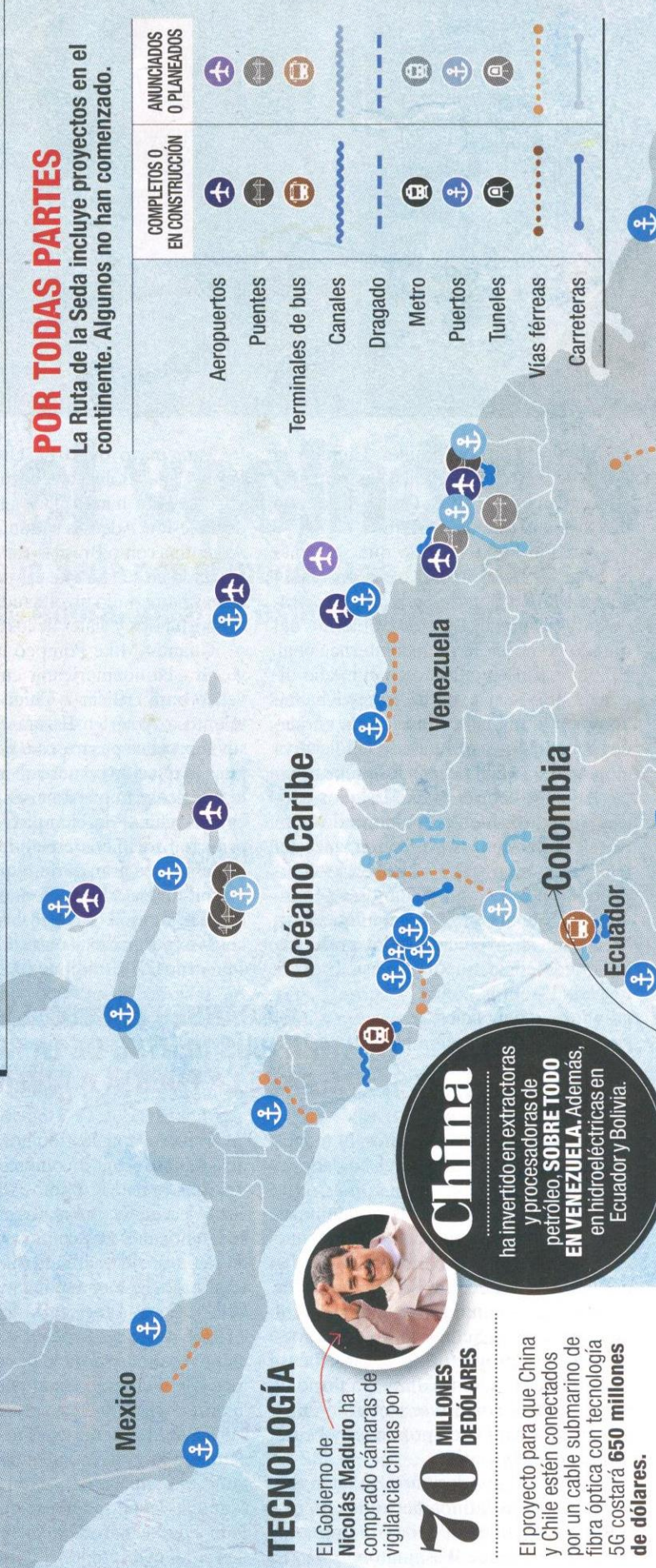
Uno de los proyectos más llamativos es la construcción del puerto de Chancay, en Perú. Costará alrededor de

# 3.000

MILLONES DE DÓLARES

## POR TODAS PARTES

La Ruta de la Seda incluye proyectos en el continente. Algunos no han comenzado.

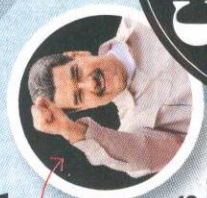


## TECNOLOGÍA

El Gobierno de Nicolás Maduro ha comprado cámaras de vigilancia chinas por

# 70

MILLONES DE DÓLARES



## China

ha invertido en extractoras y procesadoras de petróleo, **SOBRE TODO EN VENEZUELA**. Además, en hidroeléctricas en Ecuador y Bolivia.

El proyecto para que China y Chile estén conectados por un cable submarino de fibra óptica con tecnología 5G costará **650 millones de dólares**.





La empresa china BYD le ha vendido

**100**  
BUSES ELÉCTRICOS A CHILE:

la flota más grande de la región.

## REMODELACIÓN DESDE CHINA

Las compañías chinas no solamente construyen proyectos desde cero, sino que muchas veces negocian para remodelar obras en mal estado.



Entre 2010 y 2018, las inversiones y préstamos de China para el negocio de la energía se aproximan a los

**14.000**  
MILLONES DE DÓLARES

El aeropuerto internacional Eloy Alfaro, en Ecuador, tendrá un crédito chino de

**20**  
MILLONES DE DÓLARES

La Autopista al Mar 2 es el único proyecto de infraestructura china en Colombia. Sin embargo, China sigue proponiendo otros, sobre todo carreteras. También aspiran a construir el puerto de Tribugá.



FOTO: AFP

Ampliar el Canal de Panamá costó

**1.420**  
MILLONES DE DÓLARES

Perú



Bolivia



Paraguay



Uruguay



Argentina



Chile



EN TOTAL

**41**

Oleoductos y gasoductos

**199**

Centrales energéticas

**203**

Carreteras, puentes y líneas de ferrocarril

## PROYECTO GLOBAL

Hoy, la mayoría de los países del mundo participa.

