

CAF Concurso 50 Años

Categoría: Integración

País: VEN

Concursante #6606

Propuesta #6669

Título:

**La nueva ruta de la seda:
oportunidades y retos para la
integración latinoamericana**

La nueva ruta de la seda: oportunidades y retos para la integración latinoamericana

Categoría: Integración

Índice

Resumen ejecutivo	3
I. Introducción	4
¿Qué es la iniciativa One Belt, One Road?	
Guerra comercial, proteccionismo y libre mercado	
II. Oportunidades para la integración latinoamericana	8
Economía y desarrollo	
La ruta en América Latina y el Caribe	
Integración y superación de la pobreza	
III. Retos para una integración con independencia	11
La diplomacia de las inversiones y el uso político de la deuda	
Control de las rutas comerciales y desarrollo industrial	
Cambio del modelo extractivista y rentista	
IV. Conclusiones	13
Bibliografía	15

Resumen ejecutivo

El presente ensayo, busca indagar sobre las posibilidades y retos que se presentan para Latinoamérica ante la iniciativa China conocida como *One Belt, One Road*, o Nueva Ruta de la Seda. En la parte ***I. Introducción***, explicaremos en qué consiste dicha iniciativa y el contexto económico mundial en el que se desarrolla, polemizando con las posiciones proteccionistas de la administración Trump. En la parte ***II. Oportunidades para la integración latinoamericana***, estudiaremos las oportunidades que se abren para la región a partir de la iniciativa, y las implicaciones de ésta para promover la integración y el desarrollo industrial latinoamericano. Por su parte, en el punto ***III. Retos para una integración con independencia***, abordaremos los obstáculos para un aprovechamiento óptimo de la iniciativa, partiendo de la experiencia de otros países con la ruta de la seda y de los errores de nuestra propia historia. Por último, en la parte ***IV. Conclusiones***, recogemos las principales ideas expresadas en el ensayo, a la vez que presentamos una visión de futuro para Nuestra América.

I. Introducción

¿Qué es la iniciativa *One Belt, One Road*?

La iniciativa *One Belt, One Road*, conocida en español como la iniciativa del Cinturón y la Ruta, o Nueva Ruta de la Seda, es el nuevo plan estratégico de China para unir al país con el resto del mundo. Las implicaciones económicas y geopolíticas son enormes.

Inicialmente, la ruta buscaba unir el occidente chino con sureste asiático y Asia central a través de grandes obras de infraestructura, impulsando con esto la economía de sus zonas más deprimidas (en comparación con las zonas portuarias del pacífico). Sin embargo, desde el lanzamiento de la iniciativa por el presidente Xi Jinping en 2013, el alcance de la misma se ha ido expandiendo y también su importancia para la política exterior de China. Según Alice Ekman, investigadora del Instituto Francés de Relaciones Internacionales (IFRI), *“ya no solo incluye carreteras, rutas ferroviarias, puertos, aeropuertos e infraestructuras de transporte. También incluye normas y estándares, aduanas, tribunales, comercio electrónico... Básicamente, es una etiqueta que se puede pegar en todo un abanico de proyectos”* (Vidal Liy, 2018).

La iniciativa del Cinturón y la Ruta (BRI, por sus siglas en inglés), comprende inicialmente dos grandes proyectos. El primero, denominado Cinturón Económico de la Ruta de la Seda, busca unir China con Europa por vía terrestre atravesando Asia Central. El segundo proyecto, la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI, une al sureste asiático con África y Europa a través del Océano Índico y el Mar Mediterráneo, a través del desarrollo de puertos en zonas estratégicas. A esto, se han añadido un proyecto que involucra a América Latina, que comprendería una ruta transoceánica para conectar el Océano Pacífico y el Atlántico a través de una línea ferroviaria (Higueras, 2015).

El gobierno chino estima que a la BRI se han sumado más de 100 países hasta la fecha (en 2017 asistieron a la cumbre delegaciones de 110 países), lo que demuestra el interés que ha suscitado. Pero, así como hay quienes ven la iniciativa

como el Plan Marshall del siglo XXI, esta también tiene sus detractores. Jorge Guajardo, embajador de México en China entre 2007 y 2013, señala que:

China busca países más que todo que no tienen acceso a los mercados financieros internacionales [...] Entonces llegan y les venden un financiamiento que es caro, pero sí efectivamente va atado a infraestructuras con ingeniería china, material chino, mano de obra china, que ellos venden como para desarrollar al país. (Lissardy, 2018b).

Lo que sí es cierto es que, en el mundo globalizado de hoy, la BRI abrirá muchas oportunidades para América Latina, pero también habrá retos que afrontar para superar los problemas de la región.

Guerra comercial, proteccionismo y libre mercado

Durante las últimas décadas, las principales potencias económicas (con EE.UU. a la cabeza) se dedicaron a eliminar todas las trabas al comercio internacional, la creación de la Unión Europea y los tratados de Libre comercio son ejemplo de esta visión de libre mercado que trajo como consecuencia lo que se conoce como Globalización.

Según Arturo Mota (2019), *“China ha sido de las economías emergentes, la más favorecida de este proceso. El crecimiento de su PIB estuvo por encima del 6.7% en los últimos 20 años, teniendo su punto máximo un crecimiento del 14.23% en 2007”*. Esto, se debió en gran parte a la deslocalización de empresas en los países desarrollados que buscaban aumentar su competitividad trasladando sus operaciones a lugares en los que la mano de obra fuese más económica, lo que trajo aparejado un aumento del desempleo en dichos países, entre ellos los EE.UU.

Con la llegada de Trump a la Casa Blanca, el gobierno norteamericano ha dado un giro en su política exterior. Durante su campaña, el magnate prometió hacer América grande nuevamente (*“Make America Great Again”*), colocándola en el primer lugar (*“American Frist”*), lo que espera conseguir por medio de toda una serie de medidas proteccionistas que incentiven la producción interna.

El objetivo de Trump es reducir el déficit comercial de los Estados Unidos, buscando la renegociación de los acuerdos de libre comercio para disminuir las importaciones y favorecer las exportaciones norteamericanas, valiéndose para esto no de su fuerza industrial, sino de su posición como hegemón mundial.

Para Niklas Svensson:

*Trump está característicamente lleno de bravuconadas: "¡Cuando tienes casi 800 mil millones de dólares por año en comercio, no puedes perder una guerra comercial!" Él trata la economía mundial como un juego de suma cero donde la pérdida de un jugador es ganancia de otro. **En realidad, una guerra comercial entre las principales economías conduciría a enormes pérdidas en todos los lados.** La canciller canadiense lo dijo cuando dijo que "sabemos que las políticas de mendigo de tu vecino no funcionan". Esa fue la lección de los años veinte y treinta". **De hecho, el proteccionismo convirtió la recesión de los años treinta en una depresión.** (Svensson, 2018) (negritas propias).*

Respecto a China la guerra de aranceles pasó a ser una guerra comercial entre ambas potencias, lo que ha impactado negativamente ambas economías. En un reportaje para El País, Jaime Santirso (2019) señalaría que "el déficit comercial –el dato al que Trump apunta cuando se refiere al "timo" que China lleva "décadas" poniendo en práctica, ha pasado de 259.000 millones de euros en la primera mitad de 2018 a 231.000 este año", sin embargo, agrega que esto no ha sido en ganancia de los norteamericanos, sino en una pérdida mutua, ya que "en ese mismo periodo de tiempo, exportaciones e importaciones se han reducido en un 17,3% y un 12,4% respectivamente", es decir, han dejado de exportar más que de importar.

Estas medidas no sólo han afectado a Europa y China, también productos latinoamericanos se han visto excluidos del mercado norteamericanos. Según Gerardo Lissardy (2018a), Trump renunciaría al Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (TPP) y "pondría en jaque el tratado NAFTA de libre comercio entre EE.UU., México y Canadá al abrir una renegociación". El primer

acuerdo, negociado por el expresidente Obama, buscaba frenar precisamente la influencia China en la región.

Estas políticas proteccionistas de Trump, aplicadas en un contexto de crisis, terminan por ser medidas para exportar el desempleo a otros países, lo que golpea sobre todo a las economías emergentes y latinoamericanas. De esta forma, mientras la apertura de China al mercado mundial y su demanda de materias primas apalancó el crecimiento económico de los países latinoamericanos (CAF, n.d.), los Estados Unidos han intentado cargar la crisis económica sobre los demás países. Como consecuencia, la imagen de liderazgo de los EE.UU en la región ha caído por debajo de la de China, según informa la última encuesta global de la firma Gallup (Lissardy, 2018a).

Este cambio no ha escapado a la vista del jefe de la diplomacia norteamericana Rex Tillerson, quien en 2018, haciendo referencia a la creciente influencia China en el continente señaló que **“América Latina no necesita un nuevo poder imperial que solo busque beneficiar a su propia gente”** (Lissardy, 2018a) (negritas propias).

Lissardy, recoge en su artículo la opinión de Kevin Gallagher, quien es director del Centro de políticas de desarrollo global en la Universidad de Boston y experto en el vínculo China-América Latina. Para este:

[Tillerson] Tiene la osadía de decir tales cosas (sobre China) mientras su administración construye muros arancelarios y de concreto entre EE.UU. y América Latina, después que los chinos ofrecieran financiamiento y asistencia técnica para infraestructura e industrialización, cosas que la región le pedía a EE.UU. durante décadas. (Lissardy, 2018a).

Todo parece indicar que las políticas proteccionistas seguirán siendo la norma de la administración Trump, algo que podría cambiar en 2021 con las elecciones presidenciales. Lo importante, es que sepamos aprovechar las oportunidades que se han abierto en medio de la guerra comercial para promover la integración latinoamericana e impulsar el desarrollo como región.

II. Oportunidades para la integración latinoamericana

La situación descrita en el apartado anterior, en la que destacan las políticas proteccionistas norteamericanas, por un lado, y la estrategia comercial china cuya punta de lanza es la nueva ruta de la seda, abren grandes posibilidades para alcanzar la tan anhelada integración latinoamericana.

Desde la independencia, ha sido un objetivo no logrado el de la unidad de Nuestra América. Las organizaciones comerciales y políticas que se han desarrollado, son muestra de los múltiples intentos que se han hecho para alcanzar este sueño, sin embargo, lo que hemos tenido de voluntad política nos ha faltado en el desarrollo industrial y de la infraestructura necesaria para impulsar la integración.

Economía e integración

Si observamos el proceso de integración europeo, podremos observar cómo el propio interés económico llevo a la construcción de una basta red de ferrocarriles que comunicasen todo el continente que pudiesen trasportar materias primas y productos terminados de un país a otro. Después de la Segunda Guerra Mundial, el Plan Marshall vino a recomponer todo el tejido industrial y la infraestructura diezmada por la guerra, imprimiendo un gran dinamismo y sentando las bases para la futura integración.

Santiago Velázquez, en su libro *Migración Populismo y Democracia*, señalaría en referencia a la libre circulación de mercancías y capitales, la ruta seguida para la integración económica europea que:

[iniciaría] a partir de 1948 con la creación la Organización Europea para la Cooperación Económica (OECE), que tendría como finalidad administrar la ayuda económica del Plan Marshall. Le seguirían, la creación en 1951 de la Comunidad Europea del Acero y del Carbón, y en 1957 de la Comunidad Económica Europea (CEE), lográndose para 1962 acuerdos en materia de integración y protección de los productores agrícolas de la comunidad, y en 1968 la liberación aduanera plena, estableciendo definitivamente un mercado común. (Velázquez A., 2019)

Como vemos con el ejemplo europeo (podríamos citar también el ejemplo de la integración estadounidense), las necesidades económicas fueron un motor para el desarrollo de la infraestructura necesaria para lograr la integración. Pero lo inverso también es cierto, el desarrollo de dicha infraestructura permitió la ampliación de los mercados locales hasta la construcción de un mercado común, empujando nuevamente al desarrollo.

En el caso latinoamericano, la débil industrialización y la dependencia comercial con los Estados Unidos, postergaron por mucho tiempo el desarrollo de vías de comunicación eficientes y el desarrollo de un mercado interno vibrante. Lo que se ha puesto sobre la mesa con la Iniciativa china *One Belt, One Road*, es precisamente la construcción de dicha infraestructura.

La ruta en América Latina y el Caribe

Los dos principales proyectos para América Latina que se enmarcarían en esta iniciativa serán el canal de Nicaragua y la vía ferroviaria transoceánica que conectaría el Océano Pacífico y el Atlántico en el sur de América, abaratando los costos de transporte y convirtiendo dichos ejes en importantes referencias comerciales a nivel mundial.

Por ahora, China ha venido desarrollando toda una serie de inversiones en la región, no solamente en infraestructura sino también el sector energético, minero y de telecomunicaciones.

En Panamá, primer país de la región en firmar un acuerdo para integrarse a la BRI, China proyecta la construcción de un tren que conecte a la capital con la ciudad occidental de David, construye un puerto de cruceros y otro de contenedores e instala el sexto centro de distribución mundial de Huawei, entre otras obras por las cuales están compitiendo empresas chinas.

En Costa Rica, la empresa China Harbour Engineering (CHEC) realiza trabajo para ampliar carretera que une la capital con el Caribe, mientras se hacen planes para la creación de una Zona Económica Especial para la fabricación de productos chinos -lo que le abriría las del mercado norteamericano a los productos manufacturados

con capital chino debido al tratado de libre comercio que los EE.UU. tienen con Costa Rica-

En Nicaragua, además del proyecto del canal, la empresa Xinwei instaló recientemente estaciones de comunicación telefónica. Mientras que en Honduras construye una represa sobre el río Patuca al este de la capital.

Por su parte, en Venezuela, las inversiones se han concentrado principalmente en el área de los hidrocarburos y la minería, sin embargo, recientemente Huawei ha firmado convenios para la operación de las compañías telefónicas CANTV y Movilnet.

Actualmente China está entre los primeros socios comerciales de los países de la región, y en algunos casos es el primero, desplazando a los EE.UU. Los intereses de Pekín en la región son varios, así, mientras en el sur de América prima el interés en el acceso a materias primas, el interés en Centroamérica es geoestratégico.

Según Enrique Dussel, coordinador del Centro de Estudios China México de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) *“Centroamérica tiene enormes limitaciones y déficit en infraestructura y lo que propone China, en este proceso de globalización, son proyectos llave en mano”* (Nájar, 2018).

Oportunidades para la integración y el desarrollo

Teniendo en cuenta estos intereses, y la disputa entre las principales potencias por el control de los recursos y vías comerciales, toca a los latinoamericanos armar una estrategia para aprovechar estas ventajas y avanzar en la integración.

El desarrollo de infraestructura para el transporte como vimos es estratégico, por lo que el principal interés de los gobiernos debe ser el de la firma de acuerdos para la construcción de vías ferroviarias, carreteras y puertos que puedan conectar las fuentes de materias primas con las principales ciudades y zonas industriales, creando así un gran mercado común. Este mercado será la base para el reimpulso de los organismos multilaterales que buscan la integración de la región.

A su vez, el nuevo dinamismo de la región, apalancará el desarrollo de las fuerzas productivas, generando nuevas fuentes de empleo que permitan la superación efectiva (no coyuntural) de la pobreza en la región, una tarea pendiente.

La iniciativa china se está dando en un momento en el cual la crisis azota a distintos países de la región, por lo que este “salvavidas” deberá tomarse con moderación, recordemos que a fin de cuentas en este mundo nada es gratis. Los países latinoamericanos tenemos una oportunidad de oro para lograr la integración y desarrollarnos, o para repetir los errores del pasado. Veamos ahora los retos que debemos enfrentar para no ir por la senda ya transitada del endeudamiento y la dependencia.

III. Retos para una integración con independencia

Los retos que se presentan a los gobiernos latinoamericanos, frente a las posibilidades de estrechar vínculos comerciales con china, son de índole político y económico. Los vínculos entre la dimensión económica y política de los problemas que se deben resolver, hacen sumamente complejo el diseño de una estrategia que nos permita salir bien parados de todo el torbellino de inversiones que pueden llover sobre los gobiernos que firmen acuerdos con Pekín.

La diplomacia de las inversiones y el uso político de la deuda

Recientemente, Costa Rica, Panamá y República Dominicana, rompieron relaciones diplomáticas con Taiwan para establecer lazos con China. Esto, que está en el derecho soberano de cada nación, pudo ser condicionado por la firma de acuerdos para el financiamiento de obras en el marco de la nueva ruta de la seda.

Por otro lado, los detractores de la iniciativa china también advierten sobre el posible uso político de la deuda para conseguir votos favorables en organismo multilaterales, ya que el sobre endeudamiento de algunos países, y las grandes posibilidades de impago asociados, los llevará a renegociar sus deudas en condiciones desfavorables.

En cada caso, el reto que enfrentan las naciones latinoamericanas es el de conservar su independencia política, para esto, los acuerdos y negociaciones deben ser lo más transparente posibles, llevando incluso a consultas públicas los proyectos de gran envergadura que aparezcan grandes deudas. El control parlamentario de los convenios, es fundamental para evitar desviaciones que comprometan el futuro de nuestros países.

Control de las rutas comerciales y desarrollo industrial

Si los norteamericanos se hicieron con el control de un canal estratégico como el canal de Panamá, no debe sorprendernos que los chinos pretendan incluir también en los convenios a firmarse el control de las rutas comerciales que están financiando.

Lo primero que debemos tener en consideración en este punto es que, si bien el capital para levantar las obras es de procedencia china, se trata de financiamientos y no de donaciones, por lo que la nación acreedora deberá pagarlo con intereses. En el caso centroamericano, por ejemplo, las ventajas geoestratégicas que tendría el gigante asiático tras la construcción de un nuevo canal serían inmensas (ya que podrían evadir el canal de Panamá). Esta es una de las razones del interés en la región, y este interés puede y debe usarse en beneficio del país receptor.

Por otro lado, está la forma en la que se realizan las obras, en las que no solo el capital es chino, sino también los materiales, las empresas constructoras e incluso la mano de obra. Estas condiciones impiden el desarrollo industrial, la transferencia tecnológica y no generan empleos directos. En la medida de lo posibles deben negociarse mejores condiciones en las que se realicen alianzas con empresas nacionales, con fuerza de trabajo nacional (y bien remunerada) y con productos y materiales nacionales. De esta forma, las obras demandarán el crecimiento aguas debajo de la industria.

Cambio del modelo extractivista y rentista

Lo anterior, guarda estrecha relación con el modelo extractivista y la matriz exportadora de la región. En Venezuela, por ejemplo, la mayor parte de las

inversiones se dan el sector minero y petrolero. Si a esto sumamos que buena parte de la mano de obra de estas empresas mixtas también es de procedencia China, estaremos condenando nuestra economía a seguir siendo dependiente y rentista.

En el pasado, quienes han negociado los acuerdos por parte de nuestros países, han sido o tontos útiles a los intereses de las potencias, o muy hábiles promotores de sus propios intereses¹. En esta oportunidad, debemos desarrollar equipos de negociación multidisciplinarios en los que los criterios políticos y económicos se ajusten a una estrategia de desarrollo local. En este sentido, hay que romper con los mecanismos de extracción de renta que por años implementaron las multinacionales, alterando la balanza y generando una verdadera industrialización, con inversiones en capital fijo y desarrollo tecnológico.

Un elemento clave de todo esto serán las universidades. Será importante establecer en los convenios cláusulas por las cuales las empresas chinas se comprometan a invertir en la dotación de laboratorios y la investigación en la región, a la vez que sus empresas se abren a el empleo de técnicos e ingeniero locales. No se trata de estar en contra del establecimiento de industrias chinas, de lo que se trata es de que estas industrias generen empleos, conocimientos, e impulsen el desarrollo industrial. No basta con tener una nueva refinería, un nuevo gasoducto o kilómetros de vialidad, es necesario también el conocimiento.

IV. Conclusiones y Recomendaciones

Como hemos podido estudiar en el presente ensayo, la situación mundial en general, y de recesión económica latinoamericana en particular, hacen altamente deseable cualquier inversión extranjera en nuestros países.

En este sentido, la iniciativa de la nueva ruta de la seda se presenta a los gobiernos de la región como una oportunidad de oro para superar la crisis, desarrollar la

¹ Uno de los principales problemas de la región es la corrupción, por lo que en algunos casos se acaban formando convenios lesivos por la obtención de alguna coima.

infraestructura necesaria para la integración regional y el desarrollo de un mercado común, y así apalancar el desarrollo que nos permita superar la pobreza.

Pero así como hay oportunidades, también hay riesgos, por lo que el diseño de una estrategia regional para aprovechar las inversiones chinas se hace impostergable. Más allá de las diferencias de signo ideológico, la oportunidad que se nos presenta requerirá generar consensos políticos mínimos para presentarnos ante el gigante asiático como bloque y no como pequeñas y disgregadas naciones. Este error lo hemos cometido en el pasado, hoy toca aprender de nuestra historia y asumir con madurez el futuro.

Nuestra América tiene grandes ventajas estratégicas, los que no cuentan con grandes recursos naturales, tienen una posición geográfica necesaria para el control de las nuevas rutas comerciales. Esto debe darnos la seguridad para negociar en condiciones de igualdad con cualquier potencia. Mientras, el amor por nuestro suelo debe ser un escudo contra las coimas, que no faltarán al tratarse de proyectos de tanta envergadura. No podemos seguir postergando el desarrollo de la región, debemos aprovechar la ruta para integrarnos como una gran nación con múltiples lazos culturales e históricos, para superar la tan odiosa pobreza.

Bibliografía

CAF. (n.d.). La América Latina posible.

Higueras, G. (2015). La Ruta de la Seda del siglo XXI. *Política Exterior*, (167).

Lissardy, G. (2018a). “América Latina no necesita un nuevo poder imperial”: la dura advertencia de Estados Unidos sobre la creciente influencia de China en la región. *BBC News Mundo*.

Lissardy, G. (2018b). Nueva ruta de la seda de China: los países de América Latina que ya se unieron al gigantesco proyecto (y las dudas de que ese proyecto sea en beneficio mutuo). *BBC News Mundo*.

Mota, R. A. (2019). Claves para entender la guerra comercial entre China y Estados Unidos. *Izquierda Diario*.

Nájar, A. (2018). Por qué China hace cada vez más negocios con Centroamérica y cómo el proteccionismo de Estados Unidos está acelerando el proceso. *BBC News Mundo*.

Santirso, J. (2019). EE.UU. y China acuerdan retomar las negociaciones para poner fin a la guerra comercial. *El País*.

Svensson, N. (2018). Trump's war on globalisation. *In Defence of Marxism*. Disponible en <https://www.marxist.com/trump-s-war-on-globalisation.htm>

Velázquez A., S. (2019). *Migración, Populismo y Democracia* (1era ed.). Caracas.

Vidal Liy, M. (2018). La Nueva Ruta de la Seda, el gran plan estratégico de China. *El País*.