

ACADEMIA DIPLOMÁTICA DEL PERÚ JAVIER PÉREZ DE CUÉLLAR



**PROGRAMA DE MAESTRÍA EN DIPLOMACIA Y RELACIONES
INTERNACIONALES**

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN
DIPLOMACIA Y RELACIONES INTERNACIONALES**

TEMA DE TESIS:

**La Iniciativa de la Franja y la Ruta de la República Popular China: implicancias
para la política exterior peruana**

PRESENTADO POR

Marco Gonzalo Casas Vallejo

ASESORES:

Asesor Temático: Ministro SDR Hernán Alejandro Riveros Nalvarte

Asesor Metodológico: Dra. Milagros Aurora Revilla Izquierdo

Lima, 9 de noviembre de 2020

RESUMEN

El ingreso del Perú al marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI) de la República Popular China en el año 2019 puede ser considerado como un hito no solo en las sólidas relaciones entre ambos países, sino también en la profundización de la inserción del Perú en la dinámica económica y comercial del Asia-Pacífico. La presente investigación analiza la estructura conceptual y material de la BRI, así como las principales causas de este programa chino que fomenta la inversión en infraestructura de conectividad. Examina, además, los más importantes desafíos y oportunidades que viene generando la BRI a nivel global, para así encontrar patrones en su implementación que podrían luego replicarse en la realidad social y económica peruana. A partir de ello, se desarrolla una propuesta de lineamientos de política exterior que tiene como objetivo capitalizar las oportunidades detectadas, así como mitigar los posibles riesgos que el Perú afrontará en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

Palabras Claves: Iniciativa de la Franja y la Ruta; Una Franja, Una Ruta; Perú; China; Política Exterior del Perú

ABSTRACT

Peru's accession into the framework of the Belt and Road Initiative (BRI) of the People's Republic of China in 2019 can be considered as a milestone not only in the solid relation between the two countries, but also in the deepening of the insertion of Peru in the economic and commercial dynamics of the Asia-Pacific. This research analyzes the conceptual and material structure of the BRI, as well as the main causes of this Chinese program that encourages investment in connectivity infrastructure. It also examines the most important challenges and opportunities that BRI has been generating at a global level, in order to find patterns in its implementation that could then be replicated in the Peruvian social and economic reality. Based on this, a proposal for foreign policy guidelines is developed that aims to capitalize on the opportunities detected, as well as mitigate the possible risks that Peru will face within the framework of the Belt and Road Initiative.

Keywords: Belt and Road Initiative; One Belt, One Road; Peru; China; Foreign Policy of Peru

ACRÓNIMOS

ABC:	Banco de Agricultura de China – <i>Agricultural Bank of China</i> .
ADB:	Banco Asiático de Desarrollo – <i>Asian Development Bank</i> .
AiIB:	Banco Asiático de Inversión en Infraestructura – <i>Asian Infrastructure Investment Bank</i> .
BOC:	Banco de China – <i>Bank of China</i>
BRI:	Iniciativa de la Franja y la Ruta – <i>Belt and Road Initiative</i>
BRICS:	Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica.
CCB:	Banco de Construcción de China – <i>China Construction Bank</i> .
CDB:	Banco Chino de Desarrollo – <i>China Development Bank</i> .
CEXIM:	Banco de Importación y Exportación de China - <i>Export-Import Bank of China</i> .
CFBI:	Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración.
CICC:	Corte Comercial Internacional China.
CNDR:	Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma.
DFC:	Corporación Financiera de Desarrollo - <i>Development Finance Corporation</i> .
EPI:	Índice de Desempeño Ambiental - <i>Environmental Performance Index</i>
EPE:	Empresa de propiedad estatal china
GOP:	Política de Globalización – <i>Going out policy</i> .
WDP:	Programa de Desarrollo del Oeste – <i>Western Development Program</i> .
ICBC:	Banco Industrial y Comercial de China - <i>Industrial and Commercial Bank of China</i> .
MoU:	Memorando de entendimiento – <i>Memorandum of understanding</i> .
MSD:	Marco de Sostenibilidad de la Deuda.
NDB:	Nuevo Banco de Desarrollo – <i>New Development Bank</i> .
OBOR:	Una Franja, Una Ruta – <i>One Belt, One Road</i> .
OGD:	Oficina del Grupo Dirigente de Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta.
OMC:	Organización Mundial de Comercio.
PCCh:	Partido Comunista Chino.
PEN:	Sol peruano.
PBC:	Banco Popular de China – <i>People's Bank of China</i> .
PIV:	Principios de Inversión Verde.

- RMB: Renminbi – yuan.
- SRCIC: Cámara de Comercio Internacional de la Ruta de la Seda.
- SRF: Fondo de la Ruta de la Seda - *Silk Road Fund*.
- USAID: Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional - *Agency for International Development*.
- USD: United States Dollar – Dólar de los Estados Unidos de Norteamérica.
- ZEE: Zonas Económicas Especiales.

ÍNDICE

RESUMEN	1
ABSTRACT	2
ACRÓNIMOS	3
INTRODUCCIÓN	12
CAPÍTULO I: LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA: EL PROGRAMA DEL SIGLO XXI	15
1. Marco conceptual	15
1.1. La globalización	15
1.1.1. La globalización incluyente	18
1.1.2. La globalización movilizada por el Estado	19
1.1.3. El proceso de transformación del Estado chino	22
1.2. El multilateralismo regional	26
1.2.1. La óptica neorrealista	26
1.2.2. La perspectiva liberal	27
1.2.3. La visión constructivista	28
1.3. La geopolítica y la geoconomía de la BRI	28
1.3.1. La geopolítica	28
1.3.2. La geoconomía	30
2. La progresiva globalización de la economía China	31
2.1. Las reformas de Deng Xiaoping	31
2.2. El ingreso a la Organización Mundial del Comercio	34
2.3. Antecedentes de la BRI	36
2.3.1. El Programa de Desarrollo del Oeste	37
2.3.2. La Política de Globalización	39
2.3.3. La Diplomacia de la Infraestructura	40
3. La BRI: la estructura conceptual planteada por China	42
3.1. La antigua Ruta de la Seda: fundamentos histórico-simbólicos	44
3.2. La problemática que busca resolver la BRI	46

3.2.1.	La crisis de la globalización.....	48
3.2.2.	Un enfoque multipolar	49
3.2.3.	Infraestructura de conectividad para impulsar la globalización	50
3.3.	Áreas de cooperación	50
3.3.1.	La coordinación de políticas públicas.....	51
3.3.2.	Conexión de infraestructuras.	52
3.3.3.	La facilitación del comercio.....	53
3.3.4.	La integración financiera	54
3.3.5.	Vínculos entre los pueblos	55
3.4.	Principios de la BRI	56
3.4.1.	Alineación con los propósitos y principios de la Carta de la ONU	56
3.4.2.	Apertura a la cooperación	56
3.4.3.	Armonía e inclusividad	57
3.4.4.	Dinámica de mercado	57
3.4.5.	Búsqueda del beneficio mutuo.....	57
4.	La estructura material de la BRI.....	58
4.1.	La Franja Económica de la Ruta de la Seda y Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI.....	59
4.1.1.	Los seis corredores económicos	59
4.2.	La Ruta de la Seda Digital.....	62
4.3.	Ruta de la Seda de la Salud	63
4.4.	Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional.....	64
4.4.1.	Primer Foro	64
4.4.2.	Segundo Foro	66
4.5.	Fuentes de financiamiento de la BRI	68
4.5.1.	Los bancos institucionales (<i>policy banks</i>)	69
4.5.2.	Bancos comerciales estatales	69
4.5.3.	Instituciones financieras multilaterales.....	70
4.5.4.	El Nuevo Banco de Desarrollo (NDB)	70
4.5.5.	Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB).....	71
4.5.6.	Los fondos de inversión	72
4.5.6.1.	Fondo de la Ruta de la Seda (SRF)	72

4.5.6.2. Fondos de inversión bilaterales y multilaterales	72
4.5.6.3. Fondos de inversión locales	73
4.6. La Corte Comercial Internacional China (CICC)	73
4.7. La Cámara de Comercio Internacional de la Ruta de la Seda.....	74

CAPÍTULO II: CAUSAS E IMPLEMENTACIÓN DE LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA..... 75

1. Causas: ¿Por qué surge la BRI?.....	75
1.1. Elementos políticos y económicos internos	75
1.1.1. La política exterior de Xi Jinping	75
1.1.1.1. El <i>Sueño Chino</i>	76
1.1.1.2. El Pensamiento Xi.....	77
1.1.2. Impulso del crecimiento económico homogéneo	78
1.1.3. Mejora en la eficiencia de las empresas chinas	80
1.1.4. El ascenso en la cadena de producción global	81
1.1.5. El problema de sobrecapacidad industrial	83
1.2. Visión geopolítica: La BRI como gran estrategia	86
1.2.1. Mackinder vs Mahan	87
1.2.2. El Dilema de Malaca.....	89
1.2.3. Estados Unidos y el pivote al Asia	90
1.2.4. Seguridad fronteriza.....	92
1.3. Aspectos geoeconómicos: el incremento de la influencia económica china.....	93
1.3.1. Un modelo chino de desarrollo	93
1.3.2. Un nuevo institucionalismo financiero	96
1.3.3. La internacionalización del renminbi.....	96
1.3.4. La CICC: una sede arbitral para la BRI.....	98
2. La implementación de la BRI.....	100
2.1. Impactos y perspectivas positivas de la BRI.....	100
2.1.1. Reducción de la brecha de infraestructura mundial.....	100
2.1.2. Posibilidades de la Ruta de la Seda Digital	103
2.1.3. Efectos económicos, comerciales y financieros alentadores	106
2.1.4. Industrialización para impulsar el desarrollo.....	110

2.1.5.	Oportunidades de la Ruta de la Seda de la Salud.....	115
2.2.	Efectos adversos y críticas a la BRI.....	118
2.2.1.	La diplomacia de la deuda (<i>debt-trap diplomacy</i>).....	119
2.2.2.	Problemas ambientales	124
2.2.3.	Falta de transparencia y corrupción	132
2.2.4.	Posibles afectaciones de la democracia y los derechos humanos	135

CAPÍTULO III: UNA PROPUESTA DE LINEAMIENTOS DE POLÍTICA EXTERIOR PARA EL PERÚ EN EL MARCO DE LA BRI..... 139

1.	Oportunidades para el Perú.....	139
1.1.	Impulso comercial	139
1.2.	Incremento de las inversiones	144
1.3.	El Perú como <i>hub</i> regional de la BRI.....	150
1.3.1.	El futuro mega puerto de Chancay	152
1.3.2.	¿Un futuro tren bioceánico?.....	154
1.4.	Cooperación en salud	155
1.5.	Cooperación científica y académica.....	157
1.6.	Oportunidades de la Ruta de la Seda Digital para el Perú	159
2.	Posibles riesgos para el Perú	162
2.1.	Reprimarización de la economía peruana	163
2.2.	Competencia para las exportaciones	166
2.3.	La corrupción: una preocupación constante.....	167
2.4.	Perú como país vulnerable ante el cambio climático	169
2.5.	Posible deterioro en la relación con los Estados Unidos de América	174
3.	Propuesta de lineamientos de política exterior	177
3.1.	Impulsar la creación de espacios multilaterales para la gobernanza de la Iniciativa de la Franja y la Ruta	178
3.2.	Promover activamente el comercio y las inversiones en el Perú bajo el esquema de la Iniciativa de la Franja y la Ruta.....	180
3.3.	Articular la participación de la Alianza del Pacífico.....	181
3.4.	Impulsar la aplicación de la Agenda 2030 para la BRI.....	183
3.5.	Promover activamente la cooperación científica y la innovación tecnológica entre el Perú y China	185

3.6.	Profundizar las relaciones bilaterales con el Brasil.....	186
3.7.	Impulsar la cooperación en el marco de la Ruta de la Seda de la Salud	187
3.8.	Perfeccionar la especialización de funcionarios diplomáticos en el Asia.....	188
CONCLUSIONES.....		192
BIBLIOGRAFÍA		196

ÍNDICE DE TABLAS Y FIGURAS

Tabla 1. Cuadro comparativo entre el WDP, la GOP y la BRI.....	25
Tabla 2. Prioridades de cooperación en <i>Perspectiva y Acciones</i>	57
Tabla 3. Normativa específica o relacionada con la gobernanza ambiental en el marco de la BRI	131
Tabla 4. Casos de implementación de mecanismos digitales de control social	137
Tabla 5. Productos no tradicionales peruanos	143
Tabla 6. Inversiones directas acumuladas de China en el Perú (2006-2018).....	147
Tabla 7. Inversiones chinas en el Perú en el rubro infraestructura 2016-2019	148
Tabla 8. Cuadro comparativo de puntaje promedio entre Perú y América Latina durante el 2012 y 2015	168
Tabla 9. Síntesis de propuesta de lineamientos de política exterior para el Perú en el marco de la BRI.....	189
Figura 1. El proceso globalizador del Estado Chino	22
Figura 2. Liderazgo partidario, burocracias nacionales y brazo económico	23
Figura 3. Países firmantes de documentos de cooperación en el marco de la BRI.	43
Figura 4. Los 6 corredores de la BRI.....	61
Figura 5. La Ruta Polar	62
Figura 6. Financiamiento de la BRI por tipo de fuente al 2018 (Millones)	69
Figura 7. Teoría del <i>heartland</i> de Mackinder.....	87
Figura 8. Valor acumulado de los proyectos de la BRI.....	101
Figura 9. Estatus de los proyectos BRI (por número de proyectos).....	102
Figura 10. Proyectos de la BRI por sectores	103
Figura 11. Comercio de las economías de los corredores de la BRI por región	107
Figura 12. Reducción promedio en los tiempos de envío en los países de la BRI.	108
Figura 13. Parques industriales chinos en el extranjero de estatus “nacional” y sus conexiones con ciudades chinas	113
Figura 14. Países con potenciales problemas financieros.....	120
Figura 15. Proyectos de carretera y rieles en relación con riesgos para la biodiversidad .	127
Figura 16. Tipos de proyectos de la BRI en 51 países	128

Figura 17. Plantas de carbón financiadas por China	129
Figura 18. Evolución del intercambio comercial entre Perú y China.....	140
Figura 19. Exportaciones peruanas por acuerdo comercial.....	141
Figura 20. Brecha de infraestructura de largo plazo (millones - PEN)	145
Figura 21. Impacto estimado de la desinversión en sectores de infraestructura.....	146
Figura 22. Proyección del Terminal Portuario Chancay en construcción	153
Figura 23. Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración	154
Figura 23. Principales proyectos de la Ruta de la Seda Digital.....	161
Figura 24. Índice regional de percepción de la corrupción (2016).....	168

INTRODUCCIÓN

La lectura de los textos *On China* y *World Order* de Henry Kissinger; así como del libro *The Thucydides Trap: Are the U.S. and China Headed for War?* de Graham Allison, sugieren que nos encontramos posiblemente ante una época de transición hegemónica en el orden internacional. En este escenario, China se encuentra en franco ascenso, mientras que Estados Unidos ha visto disminuir su poder relativo respecto del país oriental, así como se ha encontrado inmerso en políticas más bien herméticas y proteccionistas.

Precisamente, una de las más claras expresiones del incremento de poder de China es el esquema de cooperación y desarrollo de infraestructura denominado como Iniciativa de la Franja y la Ruta (*Belt and Road Initiative* - BRI) o también denominado como Una franja, Una Ruta (*One Belt, One Road* – OBOR). La BRI se ha posicionado como la más importante estrategia de política exterior de China y como el proyecto insignia de la administración del Presidente Xi Jinping. Sobre la Franja y la Ruta se han vertido opiniones muy polarizadas: en algunos casos se ha mostrado mucho entusiasmo y en otros se ha resaltado sus riesgos y posibles finalidades geopolíticas encubiertas.

En este sentido, la motivación principal para esta investigación ha consistido en poder encontrarme en la capacidad de formular una propuesta de lineamientos de política exterior para el Perú; de tal forma que pueda servir como herramienta para reconocer y mitigar las contingencias, así como capitalizar las oportunidades que surgirán con la implementación de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Todo ello a partir de un conocimiento más profundo y preciso sobre este amplio programa que involucra a 138 países y 30 organizaciones internacionales a la fecha.

El que será materia de las siguientes líneas se trata de un tema importante para la política exterior peruana; en tanto China es el principal socio comercial del Perú, uno de sus principales inversionistas y cooperantes, así como la segunda potencia económica a nivel mundial. Asimismo, en el mes de abril de 2019, el Perú suscribió un Memorando de Entendimiento con China con la finalidad implementar la Iniciativa de la Franja y la Ruta; acción que se enmarca principalmente dentro de la Acción Estratégica 1.2, “Fortalecer (...) las asociaciones estratégicas con la República Popular China (...)”, del Objetivo

Estratégico N° 1 del Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) de Relaciones Exteriores 2015-2021: “Posicionar al Perú a nivel regional y global, como potencia regional emergente en los ámbitos bilateral y multilateral”. En este sentido, esta investigación tiene como objetivo ulterior formular una propuesta de lineamientos de política exterior que busque optimizar a favor del Perú las ventajas que supone la Iniciativa; pero también mitigar sus posibles contingencias.

La información sobre la BRI es muy amplia y diversa. Dentro de este gran espectro de opiniones y trabajos académicos se ha podido identificar, en un extremo del debate, posturas muy optimistas que resaltan las oportunidades económicas que se generarían para muchos países de bajos ingresos a través del financiamiento de infraestructura, la cooperación en salud, cultura, ciencia, la posibilidad de transferencias tecnológicas, entre otros beneficios. En el otro extremo, un amplio número de analistas advierten acerca de las motivaciones geopolíticas de China; como también los riesgos que se han venido manifestando desde su ejecución en 2013: insostenibilidad de la deuda, impacto medioambiental negativo, casos de corrupción en diferentes países y posibles consecuencias adversas para los niveles de democracia en el mundo.

En este escenario de amplia disponibilidad de información sobre la BRI se detecta como un problema significativo la escasa investigación crítica que pondere las oportunidades y riesgos que podrían surgir de implementarse esta Iniciativa en el Perú. Por lo tanto, la pregunta principal que guiará la presente investigación será la siguiente: ¿Cuáles son los riesgos y oportunidades que plantea la BRI para el Perú y cuáles serían los retos para la política exterior peruana?

Como hipótesis para la presente tesis se ha considerado que el balance entre las oportunidades y riesgos que plantea la Iniciativa de la Franja y la Ruta es positivo a favor de su implementación en el Perú. Sin embargo, esto solo será posible si el gobierno peruano activamente plantea medidas y estrategias de mitigación de las contingencias que ya han surgido en otros países afiliados a este proyecto, y que válidamente pueden replicarse en el contexto económico, político y social peruano.

La tesis emplea una metodología deductiva, cualitativa, analítica y sintética. En el primer capítulo se revisan los aspectos materiales y conceptuales de la BRI. Primero, se plantea el

marco teórico; seguidamente se revisan muy brevemente algunos aspectos históricos que nos llevan a situarnos en el contexto en el que surge la BRI. Posteriormente, se busca responder la pregunta acerca de qué es y cómo está compuesta la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Para ello se revisan sus aspectos formales o normativos; es decir, aquello que de forma oficial China busca proponer y obtener con este programa, así como su estructura material o las instituciones de las que está compuesto.

En segundo capítulo, se analizan las principales motivaciones de fondo o causas que se han considerado en la academia para el lanzamiento de la BRI. Asimismo, se revisa cómo China ha venido ejecutando este programa hasta la fecha con el objetivo de encontrar patrones, tendencias y perspectivas, tanto positivas como negativas, desde la revisión de casos concretos. Para ello, se determinan primero los impactos y las perspectivas positivas que la BRI ha generado hasta el momento; mientras que en la siguiente sección se estudian los efectos adversos y las críticas vertidas sobre esta Iniciativa.

Finalmente, en el tercer capítulo se examinan las oportunidades y riesgos más relevantes que la implementación de la BRI puede acarrear al Perú a partir de sus particulares características políticas, económicas y sociales. Como resultado de este análisis, se plantea una propuesta de lineamientos de política exterior que tendrá como objetivo mitigar los riesgos; así como aprovechar estratégicamente las oportunidades que se le presenten al Perú en la implementación de la BRI.

La elaboración de la presente tesis parte de la revisión de los principales textos oficiales emitidos por el gobierno chino sobre la BRI. Sin embargo, para la elaboración del marco teórico ha sido de vital relevancia el trabajo de la profesora Min Ye (2020) en su libro titulado como *The Belt and Road and Beyond. State-Mobilized Globalization in China: 1998-2018*, así como del trabajo de Lee Jones y Jinghan Zeng denominado *Understanding China's "Belt and Road Initiative": beyond "grand strategy" to a state transformation analysis*. Ambos textos comparten una estructura teórica afín y, a la vez, complementaria que ha sido fundamental para formular el enfoque de la presente investigación.

CAPÍTULO I: LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA: EL PROGRAMA DEL SIGLO XXI

1. Marco conceptual

En el presente subcapítulo, se desarrollarán algunos aspectos teóricos fundamentales que nos servirán como punto de partida conceptual para analizar el esquema de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. En primer lugar, se explorarán los principales desarrollos en las Relaciones Internacionales acerca del fenómeno de la globalización. A continuación, se examinarán cómo algunas escuelas de pensamiento entienden al multilateralismo regional. Y, finalmente, se revisarán los enfoques de la geopolítica y la geoeconomía que resultan imprescindibles para entender la BRI.

1.1. La globalización

El globalismo es un estado del mundo que involucra redes de interdependencia a distancias multicontinentales. Estos vínculos se pueden producir a través de flujos e influencias de capitales y bienes, información e ideas, personas y fuerzas, entre otros elementos que tienen un impacto significativo a grandes distancias. Es por ello que la globalización y la desglobalización se refieren al aumento o declive del globalismo en el mundo (Keohane y Nye, 2000).

El concepto de interdependencia es central para entender al globalismo; el cual puede ser definido como aquellas situaciones caracterizadas por la existencia de efectos recíprocos de cooperación entre países o entre actores en diferentes países (Keohane y Nye, 2000). Por lo tanto, el globalismo se trata de un tipo de interdependencia, pero con dos características especiales: (i) genera redes de conexiones (relaciones múltiples), no vínculos únicos; y (ii) incluye distancias multicontinentales, no simples redes regionales.

Por lo tanto, la globalización puede definirse como la realidad de “la ampliación, profundización y aceleración de la interconexión mundial en todos los aspectos de la vida social contemporánea”, de modo que “los eventos, decisiones y actividades en una región

del mundo adquieren importancia para los individuos y las comunidades en regiones distantes del mundo” (Held y McGrew, 2007, p. 2).

La globalización y la interdependencia pueden conceptualizarse como tendencias estructurales en múltiples esferas y en múltiples niveles. El aumento de la interconexión global se puede encontrar en las esferas económica, política, cultural y social. Como señala Giddens (2003), es un error ver la globalización únicamente en términos económicos, ya que la globalización es política, tecnológica y cultural, además de económica. En el mismo sentido, Keohane y Nye (2000) destacan el globalismo militar, el ambiental, el social y cultural, además del económico.

Asimismo, las tendencias estructurales globales ocurren en diferentes niveles. Estas incluyen flujos globales en el nivel más superficial, instituciones o mecanismos globales en un siguiente nivel y principios y consensos globales en el nivel más profundo. Tomando la globalización económica, por ejemplo, el comercio internacional, la producción transnacional, el sistema financiero global y la división global del trabajo han vinculado cada vez más a las personas en diferentes áreas del mundo (Gilpin, 2001). Las instituciones y principios globales detrás de los flujos económicos globales se pueden encontrar en los avances tecnológicos y la resultante "compresión espacio-tiempo", la institución del capitalismo y los mercados, así como la ideología de la globalización (por ejemplo, el liberalismo) y así sucesivamente (Nishibe, 2016).

La globalización es un proceso temporalmente fluctuante, geográficamente desigual y culturalmente diverso, más que una progresión lineal, uniforme y universal. Esto ha sido enfatizado por los escépticos de la globalización, de los cuales Joseph Stiglitz (2002) es uno de sus más importantes exponentes. Al respecto, Keohane y Nye (2000) resaltan la incertidumbre generalizada que genera el globalismo y cómo los gobiernos y otras organizaciones internacionales buscan comprender y administrar la globalización. Por lo tanto, se puede afirmar que existe una incidencia de la globalización en la gobernanza; pero a la vez, la globalización se ve afectada por la gobernanza.

En otras palabras, si bien la globalización consiste en un fenómeno que genera una serie de consecuencias, tanto positivas como negativas, para los agentes del sistema internacional; también estos actores, de acuerdo a la interacción que puedan llegar a desarrollar, pueden

acelerar el proceso globalizador o más bien reducir sus efectos. De igual forma, los actores del sistema internacional buscan mitigar los efectos más nocivos de la globalización a través de la cooperación y el multilateralismo, finalidad que de forma unilateral sería casi imposible de conseguir.

En virtud de lo señalado, China puede entenderse como un actor que ha sido afectado por la globalización y que, ante ello, ha formulado políticas para adaptarse a nuevos contextos, tal como será profundizado más adelante desde la propuesta de Min Ye (2020) y Jones y Zeng (2019). Esta adaptación, precisamente, le ha permitido a Beijing conseguir niveles de crecimiento significativos, de tal forma que hoy su economía depende fundamentalmente de las complejas y densas interacciones comerciales con el resto del mundo.

En un contexto de fuerte desglobalización, cuyos síntomas más significativos son el proteccionismo comercial y el ascenso de los nacionalismos alrededor del mundo, China busca liderar la globalización a través de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, tal como señalara el presidente Xi Jinping en el Foro Económico Mundial de 2017 en Davos (Parker, 2017). Y aunque la BRI es un esquema de cooperación promovido fundamentalmente por China, sus contenidos son consistentes con las tendencias estructurales del proceso de globalización, pues sus mecanismos han tenido en cuenta las preocupaciones e intereses de múltiples agentes en múltiples esferas y niveles. De acuerdo con Arduino y Xue (2018) la Iniciativa de la Franja y la Ruta se ha convertido en la principal fuerza para continuar con la globalización. Es por esta razón que la Iniciativa también es bienvenida por países que incluso no se encuentran adheridos formalmente.

De otro lado, Amitav Acharya sugiere que es incorrecto afirmar que la globalización se ha terminado, sino más bien se puede decir que está tomando una dirección diferente. Este autor prevé un mayor liderazgo de Oriente en esta nueva globalización, principalmente por China que tiene “el potencial de remodelarla con iniciativas como la estrategia Una Franja, Una Ruta y el Banco Asiático de Desarrollo en Infraestructura”. Y aunque la globalización aún se encuentra fuertemente impulsada por el comercio, la preocupación por el desarrollo es cada vez más relevante para muchos Estados. Esto le está generando más espacio a iniciativas como la BRI que tienden a centrarse preponderantemente en la infraestructura (Acharya, 2017, p. 278).

El aumento de los nexos económicos Sur-Sur en lugar de la tradicional relación Norte-Sur consiste en otro aspecto novedoso, lo cual tiene el potencial de remodelar la globalización (Acharya, 2017, p. 278):

“Según el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, el Sur ha aumentado su participación en la producción mundial de un tercio en 1990 a casi la mitad en la actualidad, y ha aumentado su participación en el comercio mundial de mercancías del 25 por ciento en 1980 al 47 por ciento en 2010. Y el comercio Sur-Sur saltó de menos del 8% del comercio mundial de mercancías en 1980 a alrededor del 25% en 2014. Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, los flujos Sur-Sur de inversión extranjera directa constituyen ahora más de un tercio de los flujos mundiales”.

Otro cambio importante, principalmente debido a la influencia de China, consiste en que la nueva globalización podría ser más respetuosa con la soberanía “especialmente en comparación con la globalización liderada por Occidente durante los siglos XIX y XX, que se ha asociado con el colonialismo y la intervención militar directa e indirecta para asegurar los intereses económicos y estratégicos occidentales”. En comparación con la promoción occidental de la democracia y los derechos humanos, esta nueva orientación sugiere que la nueva globalización tendrá una naturaleza más económica y menos política o ideológica (Acharya, 2017, p. 278).

1.1.1. La globalización incluyente

De acuerdo con algunos autores (Capuñay, 2018; Liu, Dunford y Gao, 2018; Vejarano, 2019), China no busca profundizar la globalización neoliberal liderada hasta hace poco por las principales potencias occidentales, sino más bien propone una globalización incluyente. Fue Robert B. Zoellick quien acuñó por primera vez el término como presidente del Banco Mundial al destacar que “es la visión del Grupo del Banco Mundial contribuir a una globalización incluyente y sostenible: superar la pobreza, mejorar el crecimiento cuidando el medio ambiente y crear oportunidades y esperanzas individuales” (Zoellick, 2007).

Este nuevo tipo de globalización no implica una desglobalización o un revés en el proceso globalizador, sino más bien un desarrollo adicional y una reforma de la globalización. En lo que respecta a la idea de una globalización impulsada por la tecnología, la globalización incluyente y la neoliberal avanzan en la misma dirección. La búsqueda de una solución espacial también es un mecanismo importante en ambos casos. De acuerdo con Harvey

(2007), una solución o ajuste espacial es aplicada ante un problema de sobreacumulación de capital; es decir, cuando el retorno esperado del capital no justifica la inversión en un determinado territorio. Esta incapacidad para poder ubicar el capital localmente genera una cada vez mayor capacidad industrial no aprovechada, la que a su vez produce desempleo y depreciación del capital inactivo. Por lo tanto, un ajuste espacial implica la inversión de ese capital desaprovechado en nuevos mercados que sí garanticen réditos acordes a la magnitud de la inversión de capital realizada. Precisamente, la sobrecapacidad industrial de China es uno de los principales problemas que busca resolver la BRI.

Sin embargo, la diferencia fundamental consiste en que la globalización incluyente está diseñada, ante todo, para mejorar los medios de vida de las personas y no solo para servir a los intereses del capital (Liu, Dunford y Gao, 2018; Vejarano, 2019). Estos autores sostienen que la globalización neoliberal, si bien ha producido enormes niveles de riqueza y sacado de la pobreza y pobreza extrema a millones de personas en pocas generaciones, también ha extendido las brechas de ingresos generando una desigualdad más pronunciada. Esta situación habría terminado por provocar una ola de desglobalización manifestada a través del proteccionismo comercial y del auge de los nacionalismos alrededor del mundo.

Entre las principales características del concepto de globalización incluyente que proponen Liu, Dunford y Gao (2018) se destacan

- i) El Estado debe desempeñar un papel regulador eficaz para garantizar que el crecimiento económico sea inclusivo;
- ii) Los mercados de capital requieren una reforma para dirigir la inversión hacia la infraestructura y las actividades productivas;
- iii) En lugar de un camino neoliberal impuesto desde arriba, los países deberían elegir caminos de desarrollo que se adapten a sus propias condiciones nacionales;
- iv) La participación debe estar abierta a todos y generar beneficios mutuos; y,
- v) Se debe proteger la diversidad cultural y el medio ambiente.

1.1.2. La globalización movilizada por el Estado

Respecto del marco teórico de la globalización movilizada por el Estado (*state-mobilized globalization*) propuesto por Min Ye (2020), así como del trabajo de Lee Jones y Jinghan

Zeng (2019) que propone el método de análisis de transformación del Estado (*state transformation analysis*), podría decirse que ambos textos comparten una estructura teórica afín y complementaria. Estas tesis sostienen que tanto la Política de Globalización (*Going Out Policy*), como el Programa de Desarrollo del Oeste (*Western Development Program*) presentan un patrón similar tanto en su formación como en su implementación con el de la Iniciativa de la Franja y la Ruta; por lo que los primeros pueden considerarse como antecedentes de esta última. Asimismo, se puede afirmar que estos tres programas comparten la finalidad de resolver el problema de sobrecapacidad de las industrias chinas, asegurar altas tasas de crecimiento económico e internacionalizar y diversificar los circuitos comerciales chinos.

Min (2020) plantea que la globalización movilizada por el Estado ha ayudado a China a sostener su economía de alto crecimiento económico y su estabilidad político-social, mientras que ha generado reacciones políticas que fortalecieron el mandato del Partido Comunista Chino. Esta autora sugiere que, con la finalidad de tener éxito en la globalización, China se readapta a las cambiantes circunstancias globales a través de la permanente movilización del Estado.

Ello le ha permitido destrabar la conducción del estado chino ante el surgimiento de crisis económicas y políticas mediante estrategias nacionalistas: el Programa de Desarrollo del Oeste (WDP), la Política de Globalización (GOP) y la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI) buscaron principalmente fomentar el crecimiento económico como globalizar las industrias chinas. Mientras que las dos primeras respondieron a la crisis financiera asiática de 1997-1998, la BRI sería una respuesta ante los efectos económicos adversos generados por la crisis financiera del 2008-2009 y de la crisis política del 2012-2013. Esta última, como bien se debe recordar, llevó al presidente Xi Jinping a liderar una cruzada anticorrupción que dejó cerca de 80 000 funcionarios sancionados.

En su libro, Min (2020) desarrolla un marco teórico que busca explicar por qué los líderes autocráticos de China inician estrategias nacionalistas y cómo los actores subnacionales y comerciales interpretan e implementan tales estrategias. Y para responder estas dos preguntas propone, a grandes rasgos, el siguiente esquema:

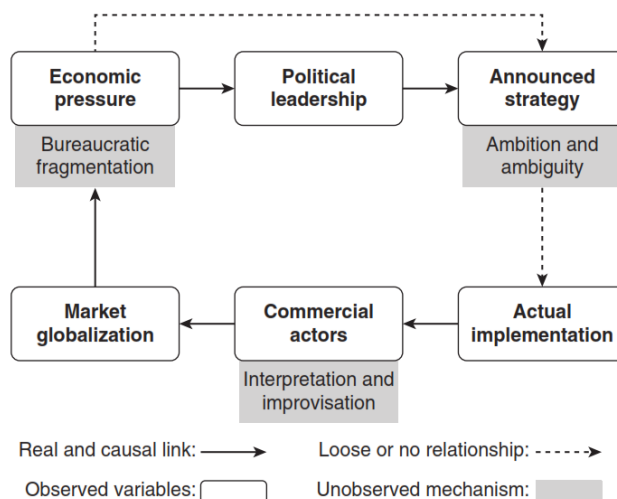
- i) Primero, la crisis económica y la fragmentación estatal dan lugar a una intervención autocrática con estrategias nacionalistas como la BRI, la WDP y la GOP;
- ii) Segundo, la estrategia equivale a una campaña de movilización marcada por una retórica política ambiciosa y medidas políticas ambiguas, pero que se centran en la búsqueda de soluciones que estimulen el crecimiento y la globalización. Por lo tanto, todos los actores estatales están llamados a actuar sin recibir instrucciones específicas; y,
- iii) Finalmente, los actores estatales fragmentados auto interpretan y reinterpretan la estrategia al proponer e implementar proyectos bajo su poder o interés.

El proceso demuestra un ciclo en el que un líder autocrático coordina un estado fragmentado mediante el anuncio y la promoción de una “estrategia” aparentemente coherente. Sin embargo, el líder también se abstiene de hacer directrices políticas concretas, pues estas se dirigen principalmente a asegurar medidas que estimulen en términos amplios el crecimiento económico chino y la globalización. Así, los programas autocráticos (como el GOP, el WDP y la BRI) tienden a ayudar a las agencias nacionales, los gobiernos locales y las empresas de propiedad estatal (EPE) de China a perseguir sus propios intereses, políticas y programas. Y al responder los actores estatales y comerciales nominalmente a la llamada del líder político, se incrementa la autoridad del último. Además, al improvisar sus propios enfoques, los ejecutores de tales políticas simultáneamente intensifican la fragmentación en el sistema estatal (Min, 2020).

Conceptualmente, la globalización movilizada por el Estado se compone de dos mecanismos fundamentales (Min, 2020, p. 27). El primero se refiere al Estado (el sistema estatal en su conjunto) que utiliza la movilización política para promover que los actores del mercado persigan de manera más activa y libre medidas de estimulación del crecimiento económico y la globalización. El segundo se refiere al proceso en el que la fragmentación intraestatal obliga al liderazgo político a intervenir y movilizar a diferentes agencias estatales y unidades de nivel inferior para buscar de manera más coherente el crecimiento y la globalización.

El proceso completo de análisis de la globalización movilizadora por el Estado genera una doble dinámica: presenta al Estado como movilizador de las fuerzas del mercado, pero al mismo tiempo al Estado movilizado dentro del sistema político.

Figura 1. El proceso globalizador del Estado Chino



Fuente: Min (2020, p. 28)

1.1.3. El proceso de transformación del Estado chino

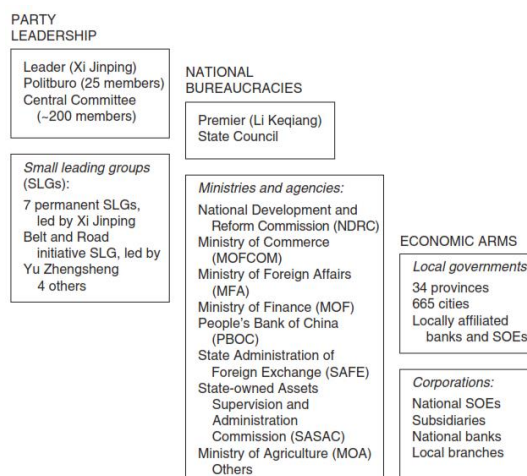
Jones y Zeng (2019, p. 1416), desde el método de análisis de transformación del Estado, argumentan que entender la Iniciativa de la Franja y la Ruta como una gran estrategia sobrestima las capacidades de los líderes chinos. Esquemas como el de la BRI no son meticulosamente planificados; sino más bien, son "envolturas políticas sueltas", cuyos parámetros e implementación están formados por las luchas internas de poder y por los recursos escasos. Estas políticas se mantienen deliberadamente vagas para que los diversos intereses en pugna puedan acomodarse, creando una amplia libertad para que los ejecutores de las políticas puedan influir, interpretar e incluso ignorar los deseos de los líderes.

En consecuencia, la política exterior de China se moldea por la evolución de la oposición entre las entidades estatales y de sus aliados comerciales que se caracterizan por estar (i) fragmentados –en lo cual coincide con Min–, pero estos autores agregan dos características más para explicar esta descoordinación general, pues también se encuentran (ii) descentralizados, y parcialmente (iii) internacionalizados (Jones y Zeng, 2019, p. 1416).

La primera forma de transformación del estado es la fragmentación: la cual explica la dispersión de la autoridad en numerosas agencias, ministerios y reguladores casi independientes. Luchando por el poder y los recursos, estos actores con frecuencia emiten orientaciones contradictorias y persiguen diferentes objetivos políticos. Por ejemplo, para 2011, veintidós agencias diferentes tenían parte de jurisdicción sobre la política marítima de China, y la rivalidad entre estas agencias generaba directamente enfrentamientos con los países vecinos (Jones y Zeng, 2019, p. 1416).

La fragmentación se extiende así a la política exterior donde el Ministerio de Asuntos Exteriores de China es frecuentemente ignorado por actores más fuertes. Estos incluyen: las Fuerzas Armadas y los Ministerios de Defensa y Seguridad Pública (especialmente en asuntos de seguridad y militares, incluida la aplicación de la ley marítima); el Ministerio de Comercio, responsable de las relaciones económicas exteriores de China, incluida la ayuda exterior; el Ministerio de Finanzas y el Banco Popular de China, en asuntos financieros y monetarios; la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, inversión en el extranjero y cambio climático; bancos de política, que financian el comercio exterior, la inversión y la ayuda vinculada; el Departamento Internacional del Partido Comunista, que gestiona los lazos entre partidos y domina la política de Corea del Norte; y las empresas de propiedad estatal, cuyas inversiones autónomas en el extranjero a menudo implican graves repercusiones diplomáticas (Jones y Zeng, 2019, p. 1416-1417).

Figura 2. Liderazgo partidario, burocracias nacionales y brazo económico



Elaborado por Min (2020, p. 32) basado en la estructura PCCh antes de la reestructuración de 2018.

La segunda tendencia es la descentralización del poder. Esta sugiere un “estado federal de facto” en el cual los gobiernos provinciales ejercen el control de los recursos y la formulación e implementación de políticas. Los gobiernos subnacionales pueden "ajustar" las políticas nacionales a las circunstancias locales, produciendo negociaciones constantes en varios niveles y un incumplimiento sustancial de las iniciativas centrales. Los gobernadores provinciales, los cuales ahora gozan del mismo *status* que los ministros del gobierno, gestionan las relaciones económicas externas de las provincias, convirtiendo a estas en actores internacionales cuasi autónomos que pueden celebrar acuerdos internacionales y a veces comportarse de forma diferente o socavar la política exterior central (Jones y Zeng, 2019, p. 1417).

La tercera tendencia es la internacionalización, mediante la cual los actores domésticos adquieren un rol internacional. Esto incluye a los gobiernos provinciales, que están involucrados en la gestión de cuestiones económicas y de seguridad transfronterizas; el Banco Popular de China, que regula conjuntamente las finanzas mundiales a través de la comisión bancaria de Basilea; los ministerios funcionales relacionados con la protección ambiental, marítima, la aplicación de la ley, que colaboran o colisionan con sus homólogos internacionales; los centros financieros de Hong Kong y Shanghai, que lideran la internacionalización del renminbi; y las muchas empresas estatales que se han convertido principales actores mundiales. La internacionalización de tales agencias busca generar nuevas “geografías reguladoras” que ayuden a la expansión económica transnacional (Jones y Zeng, 2019, p. 1417).

Este régimen de gobernanza emerge como un “estado regulador de estilo chino”. En los estados reguladores, las autoridades centrales no utilizan enfoques de “comando y control”, estos no intervienen directamente para asegurar resultados, sino que emiten pautas para “dirigir” diversos actores estatales, privados e híbridos, a quienes se les ha delegado el poder y la responsabilidad para conseguir objetivos formulados en términos amplios. Este modelo se observa largamente en la gobernanza económica de China. Y se puede mencionar que es de “estilo chino” porque, a diferencia de los estados reguladores de estilo occidental, siguen existiendo controles autoritarios significativos, en particular los poderes del PCCh para nombrar cuadros, evaluar y disciplinar. Otro elemento a considerar consiste

en el control discrecional del gobierno sobre las leyes, regulaciones y recursos (Jones y Zeng, 2020, p. 1417).

Tanto el enfoque de Min (2020) como el de Jones y Zeng (2019) llegan a las mismas conclusiones respecto de la BRI, el WDP y el GOP; por lo que identifican un *modus operandi* de parte del Estado chino:

- i) En sus inicios fueron proyectos controversiales y criticados por los observadores internacionales;
- ii) Todos fueron anunciados por autócratas políticos en plena crisis económica. Se desarrollaron a través de la movilización política basada en una retórica ambiciosa y medidas ambiguas; y,
- iii) Experimentaron una implementación fragmentada que precipitó la globalización y la expansión del mercado dentro de China.

A continuación, en la Tabla 1, se puede apreciar comparativamente la GOP, el WDP y la BRI analizadas bajo el esquema de Globalización Movilizada por el Estado. En ella se rescata la sobrecapacidad como un elemento problemático y persistente en la economía china, el ascenso de China como expectativa política nacionalista y la implementación de políticas de apertura comercial como de incentivo a la inversión y competencia externa.

Tabla 1. Cuadro comparativo entre el WDP, la GOP y la BRI

Programa	Contexto y causas	Objetivo y ambigüedad	Interpretación e improvisación
Programa de Desarrollo del Oeste (1999)	Sobrecapacidad industrial; reducción de las exportaciones; bajo rendimiento de las EPE	Ascenso de China; seguridad fronteriza; estabilidad interna	Infraestructura nacional para integrar la economía; establecimiento de gobiernos provinciales para atraer importantes corporaciones multinacionales; autonomía para los gobiernos provinciales con la finalidad de que los fabricantes privados se expandan en el interior
Política de globalización (2000)	Sobrecapacidad industrial; bajo rendimiento de las EPE	Ascenso de China; expansión del mercado; competencia global	Reforma de las EPE para que atraer capital extranjero; desregulación de los gobiernos provinciales; empresas privadas para atraer y colocar inversión extranjera directa

Iniciativa de la Franja y la Ruta (2013)	Desaceleración económica; Sobrecapacidad industrial; Presión por el TPP	Ascenso de China; integración económica; estabilidad regional	Los gobiernos locales se encargan del planeamiento industrial; expansión del comercio dentro y fuera de China a través de las EPE; empresas privadas para mejorar la entrada y salida de inversión extranjera directa
--	---	---	---

Fuente: Adaptado de Min (2020)

1.2. El multilateralismo regional

El multilateralismo regional fue definido por Robert Keohane (1990, p. 31) como la práctica de coordinación, cooperación y colaboración en determinadas áreas políticas entre tres o más estados a través de acuerdos *ad hoc*, convenciones y arreglos bajo las disposiciones de instituciones, organizaciones y regímenes internacionales. El multilateralismo regional enfatiza las normas y reglas comunes, universales y recíprocas para coordinar áreas de políticas específicas dentro de entornos regionales. En la actualidad, la cooperación regional multilateral se ha extendido más allá del comercio y se ha convertido en un mecanismo multidimensional que abarca aspectos económicos, políticos, de seguridad y culturales. Sobre la base de la literatura existente, se puede afirmar que el equilibrio cambiante del poder global, es decir la tendencia actual hacia el multipolarismo, se identifica como uno de los principales factores que explican el surgimiento del multilateralismo regional (Keukeleire y Hooijmaaijers, 2014).

1.2.1. La óptica neorrealista

Desde una perspectiva neorrealista, las instituciones internacionales a menudo se ven como medios para la proyección del poder de los estados poderosos y juegan un papel vital en la configuración de una estructura jerárquica en el sistema internacional. Por ejemplo, las instituciones de Bretton Woods han tenido una gran importancia en la consolidación del estatus hegemónico y la influencia global de Estados Unidos después de la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, las instituciones multilaterales regionales tienen diferentes implicaciones tanto para una potencia en ascenso como para una potencia hegemónica, ya que pueden usarse para aumentar el poder de la primera a expensas de la segunda o para socializar a la primera en el régimen controlado por la segunda (Waltz, 2000).

Tres supuestos neorrealistas explican el creciente compromiso de China con las instituciones multilaterales regionales. En primer lugar, los entornos multilaterales permiten incrementar el poder de negociación de una potencia (Kent, 2007). Esta perspectiva sugiere que China aprovecha el multilateralismo regional para ejercer su poder asimétrico y aumentar su poder de negociación sobre otros actores regionales e internacionales, promoviendo así sus intereses. En segundo lugar, el multilateralismo regional permite generar un equilibrio institucional (Kai, 2008). Esto implica que China tiene incentivos para formar una coalición de equilibrio a través de instituciones multilaterales para contrarrestar las amenazas percibidas al interior de la región. Y, en tercer lugar, el multilateralismo regional permite una contracontención ante amenazas externas (Lanteigne, 2005). Ello sugiere que, al promoverse la cooperación regional multilateral, China estaría estratégicamente buscando frustrar la contención estadounidense y mejorar su posición en la competencia por el poder.

1.2.2. La perspectiva liberal

El liberalismo sostiene que los Estados buscan ganancias absolutas en lugar de ganancias relativas a través de las instituciones internacionales, las cuales facilitan la cooperación y el compromiso entre los actores internacionales. El institucionalismo liberal asume que los estados promueven sus intereses generales con el compromiso de fortalecer la cooperación dentro de las instituciones o regímenes internacionales, ya que esas instituciones o regímenes no solo pueden reducir costos, formar preferencias y monitorear procesos, sino también superar problemas de acción colectiva y lograr objetivos (Keohane, 1984).

En tal sentido, al aumentarse la cooperación y el intercambio económico entre los Estados se produce una recíproca necesidad entre estos actores que se denomina interdependencia. En consecuencia, si bien la cooperación multilateral regional ayuda a mejorar la interdependencia estratégica entre los estados y a remodelar el equilibrio de poder a nivel regional y global, las iniciativas multilaterales regionales pueden utilizarse estratégica y tácticamente como un vehículo de equilibrio suave frente a una hegemonía potencial o existente (Keohane y Nye 1988, p. 18).

1.2.3. La visión constructivista

Mientras que los neorrealistas y liberalistas subrayan "guerra y poder" e "interés y cooperación" respectivamente, los constructivistas toman en consideración dos elementos clave que configuran el orden internacional: la identidad y la norma. Los académicos constructivistas han argumentado que la creación de una identidad política y la promoción de ciertos "valores normativos" parecen ser de primordial importancia para que los Estados establezcan un multilateralismo regional, regímenes e instituciones. La interacción entre actores, Estados o instituciones ayuda a crear, promover y justificar identidades políticas que legitiman el poder de estos agentes en el sistema internacional existente (Klotz y Lynch, 2007).

La cooperación internacional entre actores y Estados también promueve normas internacionales, ya que las instituciones o regímenes internacionales poseen un conjunto de reglas, procesos y principios para facilitar la convergencia de intereses, objetivos y acciones. En consecuencia, la interacción entre Beijing y otros actores euroasiáticos dentro de la BRI ayuda a promover ideas y normas alternativas, construir poder blando y poder normativo, así como mejorar la legitimidad de su poder en ascenso en la sociedad internacional (Klotz y Lynch, 2007).

1.3. La geopolítica y la geoconomía de la BRI

La geopolítica y la geoconomía son dos de los principales marcos teóricos desde los que se analiza a la BRI. Ambos enfoques se circunscriben dentro de la tesis de competencia hegemónica en la que China se encuentra en franco ascenso, mientras que los Estados Unidos se orienta a políticas más de corte unilateral que buscan, precisamente, contener el avance chino. A continuación, se analizarán algunos de los postulados principales de estos enfoques para el caso particular de la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

1.3.1. La geopolítica

De acuerdo con un importante sector de la academia, la BRI se presenta como una gran estrategia china basada en la geopolítica tradicional. La geopolítica vincula la geografía y la territorialidad estatal con la estrategia política de las potencias mundiales. Dentro de esta

perspectiva se tiene en cuenta las características espaciales de los recursos naturales y otras condiciones geográficas, y se opera al interior de una visión realista centrada en la noción de que todos los Estados buscan maximizar su poder relativo (Lauridsen, 2019).

Leverett y Wu (2017, p. 112), sostienen que una gran estrategia puede ser definida como una “plantilla de orden político dada para reunir todos los elementos del poder nacional con la finalidad de lograr sus objetivos autodefinidos a largo plazo”. Posen (1984, p. 13), de otro lado, define “gran estrategia” como “una teoría del Estado acerca de cómo este puede generar la mayor seguridad para sí mismo”. En tal sentido, muchos autores interrelacionan la noción de gran estrategia china -es decir, aquellos objetivos que le otorgarían a China una preeminencia económica y política- con la de geopolítica; en tanto la BRI tiene como finalidad reconfigurar espacios geográficos a través de la construcción de infraestructura de conectividad. Por lo tanto, la mayoría de autores que sostienen posturas geopolíticas usualmente se preguntan cómo China defenderá sus intereses a largo plazo a través de la intervención predominantemente en el espacio euroasiático que propone la BRI.

Desde esta óptica, la BRI puede entenderse como un complot revisionista contra el orden liberal imperante liderado por los Estados Unidos. En este orden de ideas, Fallon (2015, p. 140) describe la BRI como una “gran estrategia para Eurasia dirigida a nada menos que reescribir el paisaje geopolítico actual”. En la misma línea, podría esperarse, según Mearsheimer (2014), que China desafíe la posición de Estados Unidos y busque primero la hegemonía regional y luego la global. Asimismo, Bhattacharya (2016, p. 311) afirma que el propósito de la BRI es desafiar el “dominio de Estados Unidos” y “crear un orden centrado en China y en Asia”.

De manera similar, Miller (2017, p. 13) afirma que la BRI se trata de “desafiar el orden posterior a la Segunda Guerra Mundial” a partir de “crear una red de dependencia económica que consolide su liderazgo regional, y le permita protegerse contra los Estados Unidos a través de alianzas regionales”. Mientras que Arase (2015, p. 29-30) sostiene que China está “remodelando el orden regional asiático para asegurar su continuo crecimiento económico y eventual liderazgo político y para asegurar su futuro como una gran potencia”. Los académicos más sensibles a la dimensión normativa de la BRI resaltan la

posible área de influencia que generaría y argumentan que tiene la finalidad de “socializar estados secundarios para aceptar una nueva jerarquía informal que refleje el creciente estatus de China en su vecindario” (Andornino 2017, p. 8), o, como señala Li, China busca socializar “a varios actores en la manera china de hacer las cosas” (Li, 2019, p. 15).

En resumen, la opinión consensuada acerca de la Iniciativa de la Franja y la Ruta se aproxima a la noción de "gran estrategia" china que busca "reconstituir el orden regional euroasiático con nuevas ideas, normas y reglas de gobernanza" (Callahan 2016, p. 1). De esta forma, China se convertiría en "un poder normativo que establece las reglas del juego para la gobernanza global" (Zhou y Esteban 2018, p. 496–497).

1.3.2. La geoeconomía

Luttwak (1990, p. 17-24) define la geoeconomía como "el uso geoestratégico del poder económico" por parte de los Estados. Su concepto de geoeconomía ha influido en muchos otros analistas en el campo como Scholvin y Wigell (2018, pp. 73), por ejemplo, quienes sugieren que “la geoeconomía, como estrategia de política exterior, se refiere a la aplicación de medios económicos de poder por parte de los Estados para lograr objetivos estratégicos”. Asimismo, Blackwill y Harris (2016) consideran a la geoeconomía como “el uso de instrumentos económicos para promover y defender los intereses nacionales y producir resultados geopolíticos beneficiosos; y los efectos de las acciones económicas de otras naciones sobre los objetivos geopolíticos de un país” (p.20).

De acuerdo con Minjiang Li (2020, p. 173), la mayoría de los estudios existentes sobre política económica y geoeconomía comparten tres supuestos: (i) los estados tienen metas geopolíticas claramente definidas al emplear herramientas de política económica; (ii) los estados tienen objetivos geopolíticos que permanecen constantes o cambian debido a los efectos de las estrategias compensatorias de otros actores importantes; y (iii) el juego geopolítico derivado de las actividades geoeconómicas siempre será de suma cero.

De acuerdo con Blackwill y Harris (2016, p. 93), “a menudo se describe correctamente a China como el principal practicante de geoeconomía del mundo”, pues aunque China ha utilizado instrumentos geoeconómicos durante más de quince años, el liderazgo actual del presidente Xi Jinping controla más riqueza que cualquier otro gobierno en la historia china.

Asimismo, este gobierno ha dado muestras de una mayor disposición a usar este poderío económico de una manera asertiva, matizada y diversificada para inducir la cooperación y penalizar posturas contrarias a Beijing.

2. La progresiva globalización de la economía China

Como se plantea a lo largo de la presente tesis, la Iniciativa de la Franja y la Ruta no puede considerarse como un proceso aislado, ni mucho menos enteramente novedoso dentro de la evolución de la economía china. Por el contrario, responde a una tendencia progresiva de internacionalización y globalización de los intereses económicos del Reino del Medio que parte aproximadamente desde 1978 con las reformas de Deng Xiaoping.

Precisamente, podría señalarse que la Iniciativa de la Franja y la Ruta es el tercer hito en el camino de China hacia la globalización. Como bien señala Shang (2019, p. 105), el primer gran paso hacia la internacionalización de la economía china consistió en la fundación de la Zona Económica Especial de Shenzhen en 1979; el segundo momento importante en esta secuencia fue la entrada de China a la Organización Mundial de Comercio (OMC) en el año 2001; y la Iniciativa de la Franja y la Ruta consistiría la tercera fase, que se diferencia de las otras dos en cuanto a contenido y forma.

A continuación, se examinará el periodo de reformas que aplicó el ex presidente Deng Xiaoping a la economía china y el posterior ingreso de este país a la OMC como dos hitos muy importantes para la globalización de la economía china.

2.1. Las reformas de Deng Xiaoping

Henry Kissinger señala que el papel histórico que le tocó desempeñar a Deng Xiaoping consistió en la consolidación de la revolución comunista china y su adaptación a una situación sostenible en el tiempo (2014, p. 229). El enfoque que Deng imprimió al planeamiento de la economía china será primordialmente realista y pragmático antes que arraigado en los preceptos socialistas. En todo caso, para este líder chino el objetivo del socialismo era hacer próspero al pueblo.

Es en este punto de la historia que China empezó a reformar sus políticas económicas, pasando así de una economía planificada a una economía de mercado, lo cual implicó una

participación cada vez más importante en la economía internacional (Alcalde, 2017, p. 121). Y aunque la igualdad, como objetivo de largo plazo para China, no fue abandonada, Deng Xiaping propuso que la iniciativa individual y regional tenía que ser liberada con la finalidad de aumentar la productividad y encaminar el desarrollo económico. Es por ello que bajo el eslogan de *xiokang* –el concepto de una sociedad ideal que provee de bienestar a sus habitantes– Deng Xiaoping se enfocó en sus “cuatro modernizaciones” en agricultura, industria, educación, y ciencia y defensa (Harvey, 2007, p. 120).

Las reformas de Deng Xiaoping se centraron primero en la economía nacional y la agricultura. La reforma clave fue la introducción en 1978-83 del “sistema de responsabilidad del hogar”, que devolvió la toma de decisiones y el control sobre los excedentes agrícolas a los hogares rurales, mientras antes esta prerrogativa le correspondía a las comunas. Siempre y cuando pagasen sus impuestos y contribuyeran con sus cuotas locales, a los campesinos se les permitió comerciar en el mercado una parte de la producción agrícola. Esta nueva dinámica generó que entre 1979 y 1983 la productividad agrícola se incrementara considerablemente, así como las ganancias provenientes de la comercialización de tales productos (Arrighi, 2007, p. 361).

El relativo éxito que se había logrado en la agricultura a mediados de la década de 1980 permitió al gobierno centrar su atención en la ciencia y la industria. Con el objetivo de promover el crecimiento industrial y la educación científica, las universidades se expandieron enormemente en tamaño y número. El plan era capacitar a un millón de estudiantes técnicos para que se convirtieran en gerentes y administradores de la nueva economía. El mismo objetivo subyace en los planes para enviar a miles de estudiantes chinos a estudiar en el extranjero; este era el medio por el cual China obtendría un conocimiento directo de la tecnología occidental y la experiencia industrial (Lynch, 2008, p. 160).

El desarrollo de las Zonas Económicas Especiales (ZEE) le permitió a China contar con una importante participación del capital extranjero en sus industrias de exportación. La primera de estas zonas, como se mencionó previamente, fue la que se ubicó en la ciudad de Shenzhen al sur de China y luego se estableció otra en Zhuhai. Debido a su cercanía con Hong Kong, y fundamentalmente por sus salarios más bajos, estas zonas económicas

especiales atrajeron muchas empresas de la otrora colonia británica mientras siguieron aprovechando el financiamiento de la banca hongkonesa. De igual forma, en este primer periodo se establecieron otras dos ZEE en el norte de China frente a la isla de Taiwán: Shantou y Xiamen (Alcalde, 2019, p. 27).

Las ZEE se convirtieron en los principales enclaves comerciales de China. Se les concedió autonomía regional, concesiones fiscales especiales y libertades financieras para que pudieran cumplir el objetivo de que China abriera su comercio al mundo, tal como lo propusiera Deng Xiaoping. Las ZEE, demostraron ser una historia de éxito económico. Entre 1978 y 1989 floreció el comercio internacional de China; las exportaciones crecieron más del 500% y la inversión extranjera se cuadruplicó (Lynch, 2008, p. 161).

Dentro de este contexto de apertura comercial, es importante también destacar el papel cumplido por las empresas municipales y rurales. Estas tuvieron como antecedente a las comunas del periodo maoísta, cuyo manejo estuvo a cargo de los gobiernos locales que comerciaban bajo las reglas del libre mercado y que, en varios casos, exportaban sus productos al extranjero. La aparición de las empresas municipales y rurales fue impulsada por otras dos reformas: (i) la descentralización fiscal, que otorgó autonomía a los gobiernos locales en la promoción del crecimiento económico y en el uso de residuos fiscales para otorgar bonificaciones; y (ii) un cambio a la evaluación de cuadros sobre la base del desempeño económico de sus localidades, lo que proporcionó a los gobiernos locales fuertes incentivos para apoyar el crecimiento económico (Arrighi, 2007, p. 361-362)

En cuanto a la política exterior china durante este periodo es resaltante el restablecimiento formal de las relaciones diplomáticas con los Estados Unidos de América. Este significativo paso se debió principalmente ante la rivalidad que el régimen chino venía manteniendo con la Unión Soviética y, además, por la necesidad de abrir su economía al mundo. Es así que en 1980, China fue admitida en el Banco Mundial y en el Fondo Monetario Internacional. Ese mismo año, a las exportaciones chinas se les otorgó el estatus de Nación Más Favorecida lo que ha sido considerado como la principal causa del auge de las exportaciones chinas a Estados Unidos (Alcalde, 2019, p. 27).

2.2. El ingreso a la Organización Mundial del Comercio

En el transcurso de las décadas de 1980 y 1990, China emergió como un actor importante en la economía mundial. Su comercio exterior aumentó de manera vertiginosa, pues alcanzó los USD 475 000 millones cuando a finales de la década de 1970 apenas llegaba a los USD 20 000 millones. Asimismo, a inicios del siglo XXI su participación en el comercio mundial total se había sextuplicado en comparación con 1977 y en 1995 China se había convertido en uno de los diez países con mayores niveles de comercio del mundo. Simultáneamente, China atrajo cantidades récord de inversión extranjera directa. Durante gran parte de la década de los noventa, China fue el segundo mayor receptor de inversión extranjera directa del mundo, solo después de Estados Unidos (Lardy, 2001).

Es en este contexto que, después de quince años de arduas negociaciones, en el año 2001 China ingresó como miembro número 143 a la Organización Mundial de Comercio (OMC). Para Panitch y Gindin (2012, p. 276), el ingreso de China a la OMC fue el avance más significativo en términos de la construcción del capitalismo global. La integración económica de Asia oriental, iniciada por Japón cuatro décadas atrás, se empezó a reorientar cada vez más en torno a China.

Y aunque esta integración regional en Asia todavía estaba dirigida principalmente a mantener y expandir los mercados de exportación finales en los Estados Unidos, el ritmo se empezó a determinar en gran medida por el crecimiento de las exportaciones de China y por los cambios relacionados en los procesos de producción en otros países, los cuales “estaban vinculados y moldeados colectivamente por dinámicas capitalistas transnacionales más amplias, en particular por el establecimiento e intensificación de empresas transnacionales controladas por redes de producción transfronterizas” (Hart-Landsberg y Burkett, 2006, p. 4). Como destacó el Banco Asiático de Desarrollo, “un sistema mundial de comercio e inversión abierto y basado en normas sigue siendo una alta prioridad regional”; y dado que “el éxito continuo de Asia depende del acceso a los mercados globales”, el objetivo principal consiste “avanzar más rápido hacia la integración global” (ADB, 2008, p. 8).

Sin embargo, el camino de China hacia una mayor apertura no sería sencillo. Con su ingreso a la OMC, China “acordó uno de los programas más rápidos de reducción de

derechos de importación y apertura del mercado jamás aceptado por un nuevo miembro”; y a pesar de los problemas, “cumplió con los plazos y aprobó las leyes” (Winn, 2005). Entre otras restricciones, a China se le permitió unirse a la OMC solo después de que acordó que otros miembros podrían restringir las exportaciones chinas de textiles y prendas de vestir si estas exportaciones aumentaban y perturbaban los mercados. Por ejemplo, en 2005 tanto la Unión Europea como Estados Unidos aprovecharon el acuerdo para volver a imponer cuotas a las importaciones chinas (Kanter, J. y Bradsher, K., 2005).

A pesar de las concesiones que tuvo que hacer China, a partir del 2004 la inversión extranjera en este país oriental se incrementó considerablemente de tal modo que llegó a desplazar a los Estados Unidos como el primer destino de inversión en todo el mundo (Alcalde, 2019, p. 30). Las potencias industriales, con los Estados Unidos a la cabeza, país que además era el primer proveedor de tecnología, fueron los principales inversionistas en este nuevo paso de China hacia la integración con los mercados internacionales.

El aumento de la inversión de capital después de la entrada de China a la OMC provino de empresas multinacionales que querían utilizar a China como plataforma de exportación, pero que también buscaban acceder a su mercado interno. En 2002, alrededor de dos tercios de la producción de las empresas de inversión extranjera se comercializaba dentro de China, no solo como insumos para las redes de producción transnacionales, sino también como productos finales disponibles para los consumidores chinos (Hart-Landsberg, 2010).

Es en este contexto que Beijing adopta la estrategia de acumular ingentes reservas financieras que puedan prepararla para tiempos de crisis, como la que afectó a Asia en 1997-1998 (Panitch y Gindin, 2012, p. 292). Las reservas de China en 2009 sobrepasaron los USD 3200 millones de los cuales 1200 millones se encontraban invertidos en bonos del Tesoro de los Estados Unidos, convirtiéndose en el principal titular de bonos de este país (Dammert y García, 2013, p. 98).

Como bien señala Alcalde (2019, p. 31), uno de los principales cambios de este periodo posterior al ingreso a la OMC, es el ascenso de China en la cadena de producción internacional consolidándose como una potencia productora y exportadora de bienes de alto valor agregado. Las exportaciones de China en el año 2003 en el rubro de maquinarias

y equipos de alta tecnología –principalmente equipos electrónicos y de telecomunicaciones– llegaba hasta el 27% de sus manufacturas exportadas, lo cual superaba ampliamente el promedio de 18% registrado en el mismo periodo por los países de la OCDE (Panitch y Gindin, 2012, p. 297). Es importante destacar que si bien estos números fueron muy relevantes para la economía de China, las empresas mixtas y extranjeras fueron las que participaban mayoritariamente en el sector de alta tecnología (Panitch y Gindin, 2012, p. 293).

Es destacable la evolución de la apertura económica de China después de ingresar a la OMC. Antes de ser admitida, el comercio total de China como porcentaje del PBI estaba en un 43%, muy por debajo del promedio de los países de ingresos bajos y medios. Sin embargo, en 2007 esta cifra llegaría hasta el 68% superando ampliamente el promedio de estos países. En ese momento, los aranceles promedio de China sobre los productos industriales estaban debajo del 9%, en comparación con el 27% en Brasil, el 31% en Argentina, el 32% en India y el 37% en Indonesia. El papel cada vez más importante de China en las redes de producción transnacionales se vio en la creciente participación de piezas y componentes en sus importaciones: estos insumos en productos que finalmente se exportaron aumentaron del 18% (1993-94) al 44% (2006-2007) (Brandt, L., Rawski, T. y Sutton, J., 2008).

2.3. Antecedentes de la BRI

A partir del año 1999, ya con el inminente ingreso de China a la Organización Mundial de Comercio, Beijing empezará a estimular medidas orientadas tanto hacia la internacionalización de sus empresas de propiedad estatal como al desarrollo de sus regiones interiores, las cuales habían sido históricamente relegadas y aún hoy en día presentan niveles de crecimiento menores que las provincias orientales. Estas medidas y políticas serán impulsadas por China principalmente para afrontar una serie de problemas económicos internos como de origen externo: la crisis económica asiática de 1997-1998, la sobrecapacidad de sus industrias, la sobreacumulación de capital, la reducción de la pobreza, la escasez de las materias primas, entre otros.

A continuación, se explorarán las medidas adoptadas por China mediante la Política de Globalización, el Programa de Desarrollo del Oeste y la Diplomacia de la Infraestructura,

las cuales desde nuestra perspectiva y de algunos autores (Jones y Zeng, 2019; Li, 2019; Min 2020) constituyen antecedentes de la Iniciativa de la Franja y la Ruta; en tanto buscan resolver problemas similares mediante la implementación de procesos políticos también semejantes y relacionados siempre con la continua globalización de los agentes económicos chinos.

2.3.1. El Programa de Desarrollo del Oeste

Al igual que muchos países, China exhibe grandes diferencias en el nivel de ingresos de sus regiones. El oeste de China se encuentra menos industrializado y menos densamente poblado que la zona este, asimismo enfrenta dos desventajas geográficas principales: no cuenta con una salida al mar y presenta un territorio accidentado (Démurger et al, 2002). Estas desventajas geográficas conducen a una actividad económica dispersa, altos costos en la construcción de infraestructura y un bajo potencial de mercado local, creando así importantes barreras para la industrialización (Jia et al, 2020).

Debido a las diferencias en las condiciones geográficas, las reformas de Deng Xiaoping de 1978 trajeron un crecimiento más rápido a las regiones costeras que a las regiones del interior, exacerbando así la desigualdad regional. En 1999, el PBI per cápita promedio de 12 provincias occidentales fue de USD 560, menos de la mitad que el de las provincias no occidentales. La participación de la agricultura, la industria y los servicios en el PBI fue del 54%, 24% y 22%, respectivamente, en las provincias occidentales, lo cual refleja la predominancia de actividades agrícolas en las economías de estas entidades subnacionales (Jia et al, 2020, p.4).

De otro lado, aproximadamente desde 1996 la sobrecapacidad industrial venía acumulándose en China; lo cual, sumado a la crisis financiera asiática de 1997-1998, generó que las exportaciones se reduzcan considerablemente y las empresas estatales enfrenten problemas serios (Min, 2020, p. 37). Es por ello que en junio de 1999, el Secretario General del Partido Comunista Chino, Jiang Zemin, en una conferencia en Xi'an apoyó el desarrollo de la China occidental al sostener que “implementar el gran desarrollo de las regiones occidentales tiene un importante significado económico, político y social para la reforma y construcción nacional y la estabilidad a largo plazo del Estado” (Jia et al,

2020, p.4). Es en este contexto que se lanzó oficialmente en el año 2000 el programa denominado como *Western Development Program* (WDP) y que continúa hasta la fecha.

El WDP se dirige a 12 provincias y tres prefecturas adicionales ubicadas en el oeste de China. La región cubierta representa el 71,4% del área de China (6,9 millones de kilómetros cuadrados), el 28,8% de su población (367 millones) y el 17,5% de su producción económica total a partir de 1999. El WDP implica también una intervención estatal sustancial que apunta a expandir el consumo interno y mejorar las tasas de empleo de las regiones involucradas. Es por ello que se sigue una estrategia de industrialización dirigida por el Estado en sus regiones más empobrecidas. Este programa impulsa principalmente tres aspectos (Jia et al, 2020, p.4-5):

- i) La construcción de infraestructura, incluyendo carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, electricidad y telecomunicaciones. Según la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (2013), a partir del año 2012, el programa ha construido 1.69 millones de km de carreteras pavimentadas, 29,000 km de carreteras, 12,700 km de ferrocarriles y 29 nuevos aeropuertos en las regiones occidentales, mientras que las centrales hidroeléctricas han representado 137 kW de energía adicionales.
- ii) Promover la industrialización de varios sectores, incluida la minería, la energía, el procesamiento profundo de los recursos naturales (metalurgia y acero), maquinaria e industrias de defensa nacional. También anunció un “Catálogo de la industria” alentada por el WDP que contiene industrias desagregadas, la mayoría de las cuales son industrias manufactureras intensivas en capital. El gobierno utiliza diversas políticas para alentar las inversiones tanto de las empresas de propiedad estatal como del sector privado.
- iii) Mejorar la provisión de bienes públicos, principalmente educación y salud, para cultivar el capital humano.

El WDP no se lanzó sin la resistencia de ciertos sectores del gobierno. Unos cuestionaban la efectividad de la intervención del Estado en el programa, mientras que otros se opusieron argumentando que esas inversiones generarían retornos más provechosos en las provincias costeras. Sin embargo, el Programa de Desarrollo del Oeste se lanza con la finalidad de mejorar la infraestructura en sus provincias occidentales, impulsar el

financiamiento de sus empresas estatales para construir estos proyectos y así aliviar, en parte, la sobrecapacidad que persistentemente presenta su economía (Min, 2020, p. 38).

Otro aspecto importante del WDP consiste en que este programa busca diversificar los circuitos económicos chinos proyectando el relacionamiento de sus provincias del occidente con el Asia Central. Sin duda, esta preocupación de China por el desarrollo de sus provincias occidentales puede ser considerada como un paso previo y necesario para la BRI: la construcción de infraestructura en el occidente chino ha permitido al eje terrestre de la BRI extender sus actividades hacia Eurasia.

2.3.2. La Política de Globalización

Se puede afirmar que, a partir del siglo XXI, China cambia su papel de receptora de inversiones extranjeras a uno fundamentalmente de inversionista en el exterior con la formulación e implementación de la denominada “*going out policy*” (GOP) o “*going global policy*” la cual, en adelante, se denominará como Política de Globalización. En 1997, el ex presidente Jiang Zemin ya había anunciado una política para globalizar las empresas chinas como un paso adelante en la apertura comercial del país en su discurso ante el XV Congreso del Partido Comunista Chino (Alcalde, 2017, p. 128):

“La implementación de la estrategia de *going out* es una medida importante que se toma en la nueva etapa de apertura. Debemos alentar y ayudar a las empresas relativamente competitivas con diversas formas de propiedad a invertir en el extranjero a fin de aumentar la exportación de bienes y servicios laborales y generar una serie de empresas multinacionales y marcas sólidas”.

Sin embargo, es recién en el año 2000 que oficialmente el ex presidente chino Jiang Zemin eleva la GOP como una estrategia nacionalista y sostiene que es fundamental para el desarrollo y futuro de China, así como para conseguir el *status* de gran potencia (Min, 2020, p. 41):

“A largo plazo, para competir de forma más eficaz a nivel internacional, debemos crear un gran número de grandes empresas y multinacionales competitivas a nivel internacional (...) Todas las empresas que tienen la capacidad y las condiciones, incluidas las empresas estatales y las empresas de otros sectores, deben globalizarse con valentía (...) a través de una cooperación internacional equitativa y mutuamente beneficiosa (...) He pensado en este asunto durante mucho tiempo, principalmente

por el bien del desarrollo futuro de nuestro país y el bienestar de las generaciones futuras de la nación china ”.

Es importante señalar que las empresas de propiedad estatal son las principales fuentes de ingresos y empleo en China; y también gozan de un importante poder al interior del gobierno chino, pues algunas de sus principales cabezas son miembros del Comité Central del PCCh (Min, 2020, p. 40). En este sentido, se comprende que el objetivo principal de la Política de Globalización era obtener los recursos naturales necesarios para garantizar el crecimiento económico de las industrias chinas, expandir el mercado global, obtener tecnologías avanzadas, adquirir empresas de renombre y superar barreras comerciales (Alcalde, 2017, p.128).

En consecuencia, a partir del año 2000, inclusive antes de su ingreso a la OMC, China ya había transitado hacia una nueva etapa dentro del sistema internacional, la cual se caracterizó por un mayor involucramiento económico a través de sus inversiones alrededor del mundo. Es precisamente que en el año 2001 las inversiones de China en el mundo se sextuplicaron y empezaron a crecer sostenidamente a partir de 2003 (Alcalde, 2017, p. 128). Todo ello se da casi en paralelo al surgimiento del Programa de Desarrollo del Oeste; es decir, bajo el mismo clima adverso en el que las empresas de propiedad estatal se encontraban con profundos problemas de sobrecapacidad y financieros.

La Política de Globalización terminaría rindiendo sus frutos: en el año 2010 el gobierno chino registraba una inversión externa de USD 70 000 millones; mientras que en el 2014 el capital invertido en el mundo (USD 126 000 millones) superó al ingresante (USD 118 000 millones) convirtiendo de esta forma China en un exportador neto de capital. Y, en ese mismo periodo de tiempo, China mantuvo el primer lugar como país anfitrión de la inversión extranjera (Anderlini, 2014).

2.3.3. La Diplomacia de la Infraestructura

El efecto de la crisis financiera mundial del 2008-2009 gatilló la necesidad de buscar nuevos mercados rápidamente debido a un descenso abrupto de las exportaciones, las cuales se redujeron en un tercio. A finales de la década del 2000, el exceso de capacidad concentrado principalmente en los sectores del acero, carbón, cemento, aluminio electrolítico y el vidrio plano, era ampliamente percibido como un gran peligro para la

economía china (Li, 2020, p. 174). Por ejemplo, el sector de generación de energía hasta la actualidad solo usa aproximadamente el 60% de su capacidad en la construcción de generadores, por lo que existe una considerable fuerza de trabajo inactiva en una gran parte de la industria china (Hass, Jones y Mason, 2019, p. 2).

La crisis financiera mundial obligó al gobierno chino a aumentar la demanda a través de la inversión nacional, estimulando masivamente la inversión en infraestructura. A pesar de ello, la inversión interna resultó insuficiente. Es por estas razones, señala Joshua (2019, p. 110) que China redobla sus esfuerzos para financiar proyectos de infraestructura alrededor del mundo, de tal forma que sus empresas puedan emplear la capacidad que en el mercado chino no era aprovechada.

Cobra fuerza, por lo tanto, lo que Min (2020) ha denominado como la “diplomacia de la infraestructura” consistente en el impulso de la diplomacia china de una serie de proyectos de conectividad dentro de la Organización de Cooperación de Shanghai (OCS) en Asia Central y ASEAN +3 en el Sudeste Asiático. En la Cumbre de Líderes China-ASEAN del año 2010, el ex primer ministro Wen Jiabao prometió que China aumentaría el comercio con la ASEAN a USD 500 000 millones para el 2015 y establecería un acuerdo de libre comercio (TLC) con cada miembro de la ASEAN; proporcionaría préstamos para establecer un Fondo de Cooperación de Infraestructura China-ASEAN; y abriría e integraría los mercados financieros de China y los países de la ASEAN (Min, 2020, p. 117-118).

El ex primer ministro chino repitió el mismo mensaje seis meses después mientras visitaba Indonesia, donde anunció que China desembolsaría USD 1000 millones en préstamos concesionales y USD 8000 millones en financiamiento para el desarrollo. El primer ministro Wen propuso un mensaje similar en noviembre de 2011 en la Cumbre ASEAN+3, donde declaró la intención de China de acelerar la liberalización del comercio, mejorar la cooperación financiera regional y aumentar la inversión en la conectividad mutua en Asia Oriental (Min, 2020, p. 118).

De acuerdo con Min (2020, p. 118), el ex presidente Hu Jintao también ejerció esta diplomacia de la infraestructura. En la Cumbre APEC 2012 en Rusia, el ex presidente chino ofreció un plan concreto para el desarrollo de infraestructura en Eurasia en el

discurso “Profundizando la conectividad mutua y realizando el desarrollo sostenible”. El discurso del ex presidente Hu introdujo una argumentación que sería posteriormente asimilada por la Iniciativa de la Franja y la Ruta:

- i) la infraestructura proporciona la base para el desarrollo económico;
- ii) la conectividad es crítica para la integración comercial;
- iii) los actuales mecanismos de inversión necesitan reformas; y,
- iv) los líderes asiáticos deben promover la comunicación y la cooperación a través de las fronteras.

Sin embargo, estas propuestas no tuvieron un impacto muy profundo. Debido a la fragmentación estatal, la diplomacia china no consiguió acceso a las reservas de proyectos en los bancos chinos. Tampoco tenían el poder de organizar los acuerdos de financiamiento dentro de las propuestas de infraestructura, ya que esas funciones pertenecían al Consejo Nacional de Desarrollo y Reforma y a los bancos estatales. Además, las complejas relaciones de China con sus vecinos evolucionaron más allá del alcance de su diplomacia (Min, 2020, p. 117).

3. La BRI: la estructura conceptual planteada por China

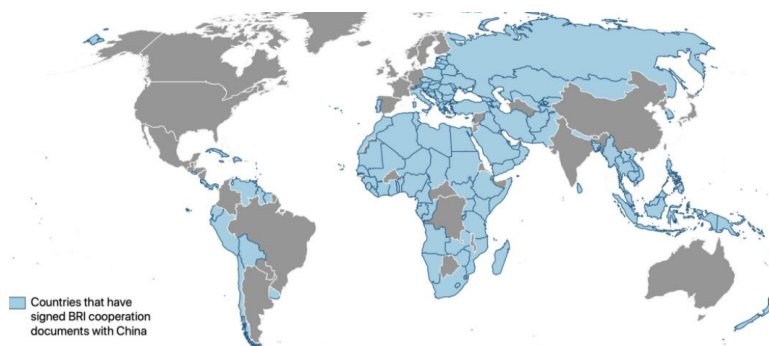
El Banco Mundial define a la Iniciativa de la Franja y la Ruta o *Belt and Road Initiative* (BRI) como un esfuerzo liderado por China para mejorar la conectividad y la cooperación regional a escala transcontinental a través de inversiones de gran envergadura (Banco Mundial, 2019). Se estima que China invertirá a lo largo de los países de la BRI alrededor de USD 1 a 8 billones en proyectos de infraestructura (OCDE, 2018, p. 3; Banco Mundial, 2019, p. 37). Un rango amplio que se debe principalmente al alcance indeterminado de esta Iniciativa, pero también a la información limitada respecto del número, tamaño y plazos de los proyectos.

Si bien la BRI es ideada en el año 2013 como un programa orientado a los continentes de Europa, Asia y África, hoy ya puede afirmarse que tiene un alcance global, pues desde 2017 incluye a Latinoamérica y Oceanía. Es así que a enero de 2020, el gobierno chino ha firmado 200 documentos de cooperación con 138 países y 30 organizaciones

internacionales, en la mayoría de los casos bajo la forma de memorandos de entendimiento no vinculantes (Ernst and Young, 2020).

A nivel multilateral, el Consejo de Seguridad de la ONU, a través de la Resolución 2344, ha alentado a la sociedad internacional que intensifique la cooperación económica regional a partir de los esfuerzos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Mientras que el Perú se adhirió a la BRI el 25 de abril de 2019 precisamente a través de un MoU en el marco de la segunda edición del Foro de la Franja y la Ruta.

Figura 3. Países firmantes de documentos de cooperación en el marco de la BRI.



Fuente: Coenen et al. (2020).

La BRI se encuentra supervisada por un grupo especializado para promover su trabajo, auspiciado por la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, que vigila y coordina todos los proyectos de la Iniciativa. Dentro de este grupo se encuentran, entre otros, el Ministerio de Comercio, el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Centro de Investigación para el Desarrollo del Consejo de Estado (OCDE, 2018, p. 3).

La Iniciativa de la Franja y la Ruta nace en septiembre de 2013, cuando el presidente Xi Jinping dio a conocer por primera vez de forma oficial la Franja Económica de la Ruta de la Seda, eje terrestre de la BRI, mediante un discurso en la Universidad de Nazarbayev en Kazajistán. Mientras que en octubre del mismo año inauguró la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI en Indonesia, la cual busca profundizar el comercio interoceánico de los países de la BRI. Es así que tanto la Franja Terrestre como la Ruta Marítima se convierten en los ejes principales de Una Franja, Una Ruta (*One Belt, One Road - OBOR*), primera denominación de este proyecto y mayoritariamente utilizada en China, como también por

un importante sector de la prensa internacional (Mações, 2019, p. 24). Sin embargo, es en el año 2017 que el gobierno chino busca estandarizar oficialmente la traducción de su proyecto insignia como Iniciativa de la Franja y la Ruta (*Belt and Road Initiative* - BRI) como sugiere Berlie (2020, p. 19).

3.1. La antigua Ruta de la Seda: fundamentos histórico-simbólicos

La Ruta de la Seda original surgió durante la expansión hacia el oeste de la dinastía Han de China (206 a. C.-220 d. C.), que forjó redes comerciales en lo que hoy son los países de Asia Central de Afganistán, Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán, así como la India moderna y Pakistán. Esas rutas se extendieron más de 6 500 km hasta Europa (Chatzky y McBride, 2020). Asia Central fue, por lo tanto, el epicentro de una de las primeras oleadas de globalización, conectando los mercados orientales y occidentales, estimulando una inmensa riqueza y entremezclando tradiciones culturales y religiosas.

Desde China los países occidentales podían conseguir seda, especias, jade y otros bienes valiosos, mientras que China recibió oro y otros metales preciosos, así como marfil y productos de vidrio. El uso de la ruta alcanzó su punto máximo durante el primer milenio, bajo el liderazgo del Imperio Romano y luego del Imperio Bizantino, y la dinastía Tang (618-907 CE) en China. Sin embargo, las Cruzadas y los avances de los mongoles en Asia Central redujeron el comercio en la antigüedad. Esta es una situación que persiste en el tiempo, pues los países de Asia Central se encuentran económicamente aislados; en tanto el comercio intrarregional representa solo el 6.2% de todo el comercio transfronterizo (Chatzky y McBride, 2020).

Así es que dentro de este legado histórico de la antigua Ruta de la Seda, Asia Central posee un valor simbólico para China y como muestra de ello, en septiembre de 2013, el presidente Xi Jinping oficialmente expone sus planes para la Franja Económica de la Ruta de la Seda en la Universidad de Nazarbayev de Kazajistán. Mientras que en octubre de 2013, inauguró la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI en Indonesia. Dentro de este contexto de la revitalización de la antigua Ruta de la Seda, en el año 2013, el presidente chino, quien según Greer (2019) “tiene un amor sincero por la herencia histórica de China”

invocó el legado del enviado de la dinastía Han, Zhang Qian, quién habría fundado la Ruta de la Seda que une la antigua China con Asia Central, Persia y Roma.

De igual forma, en mayo de 2017, el presidente Xi Jinping hizo referencia a otro emisario chino, el almirante de la dinastía Ming, Zheng He, que dirigió expediciones marítimas al sudeste asiático, India y África en la década de 1400 d.C. En esa oportunidad, el presidente chino describió a Zhang y Zheng como “emisarios amigos que lideran caravanas de camellos y navegan barcos cargados de tesoros” que “construyeron un puente para la paz y la cooperación Este-Oeste” (Tansen, 2014).

De acuerdo con Mayer (2018), las descripciones oficiales chinas de la Ruta de la Seda crean la falsa impresión de que los comerciantes y bienes chinos dominaron las actividades comerciales históricas. Sin embargo, en Asia Central, la ideología estatal de Uzbekistán, por ejemplo, favorece una lectura que afirma que los comerciantes turcos tuvieron un papel preeminente en la Antigua Ruta de la Seda, mucho antes que los comerciantes chinos. Del mismo modo, según este autor, los barcos árabes y malayos habrían dominado el comercio marítimo.

Para algunos autores, las imprecisiones en la narrativa del presidente Xi Jinping podrían generar cierta cautela acerca de las reales intenciones de China con la BRI, pues válidamente se podría brindar una imagen de agresividad antes que de intercambio económico y cultural. Mayer (2018b) señala que el almirante Zheng He interfirió fuertemente en la política local en varios sitios donde desembarcó su flota y como también ha demostrado Tansen (2014): “siete expediciones de Zheng entre 1405 y 1433 incluyeron el uso de la fuerza militar en lo que hoy es Indonesia, Malasia, Sri Lanka e India para instalar gobernantes amigos y controlar los estrangulamientos estratégicos del Océano Índico”.

En este mismo orden de ideas, Federl (2018, p. 70) argumenta que la narrativa de Zheng He fue una estrategia para desterrar la imagen de “China como amenaza” para occidente. Sin embargo, al no corresponderse los valores que impulsa la BRI (cooperación de beneficio mutuo (*win-win*), no interferencia, diálogo cultural, por mencionar algunos) con los hechos históricos que deberían dar sustento a esa narrativa, entonces necesariamente surge una disonancia que únicamente socava la credibilidad de China ante el mundo.

Asimismo, este tipo de narrativas pueden minar la posibilidad de manejar adecuadamente los potenciales problemas de índole cultural que pudieran surgir a lo largo de la BRI, la cual incluye dentro de su recorrido a varios países mayoritariamente musulmanes, pero a la vez multiétnicos y multireligiosos. La dirección del Partido Comunista Chino, por ejemplo, llegó a gestionar las diferencias culturales del pueblo uigur de Xinjiang como una amenaza, lo cual pone en tela de juicio el manejo asertivo que pueda realizarse respecto del ámbito cultural en el marco de la BRI (Mayer, 2018).

La narrativa sobre Zheng He y Zhang Qian elaborada por el presidente Xi Jinping, aunque históricamente imprecisa, lo que buscaría en el fondo es conseguir legitimidad política al interior de China como sugiere Musgrave y Nexon (2017) con los ejemplos de la antigua China y de la carrera espacial durante la Guerra Fría. Sería, por lo tanto, una estrategia de acumulación capital simbólico, en términos del sociólogo Pierre Bourdieu (1986), quien define este concepto como “la forma de poder que no es percibida como tal, sino como exigencia legítima de reconocimiento, deferencia, obediencia o servicios de otros” (Bourdieu, 1986; Fernández, 2013, p. 40). Ello bajo el entendido de que China está invirtiendo fuertes sumas de dinero en proyectos que en muchos casos pueden tener una tasa de retorno muy baja y, por lo tanto, ser altamente riesgosos. Es por ello que el uso del símil de Zheng He no buscaría legitimar internacionalmente la BRI, sino frente a sus propios ciudadanos que en muchos casos no ven con mucha simpatía el hecho de que China oriente sus recursos hacia el exterior.

En todo caso, existe una gran cantidad de perspectivas sobre la forma histórica y la intensidad de los vínculos comerciales en la antigua Ruta de la Seda, pero lo cierto es que la idea de esta ruta como legado histórico de la actual BRI parece haber cobrado el impulso necesario para consolidarse. Ello ha permitido que China presente el acceso a su mercado, así como las relaciones comerciales en el marco de la BRI, como la forma más fácil de crear una narrativa hacia el exterior que a la vez evite áreas conflictivas como la seguridad o las alianzas políticas.

3.2. La problemática que busca resolver la BRI

En este subcapítulo se analizarán tres documentos oficiales clave para entender cómo el gobierno chino concibe la Iniciativa de la Franja y la Ruta. El primero de ellos se encuentra

titulado como *Perspectiva y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI* emitido por la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Comercio de China en el año 2015 (en adelante, “*Perspectiva y Acciones*”). *Perspectiva y Acciones* incluye elementos importantes para la construcción del andamiaje conceptual de la BRI. En este documento se introducen cinco prioridades de cooperación de la Iniciativa: (i) Coordinación de políticas; (ii) Interconexión de instalaciones; (iii) Fluidez comercial; (iv) Integración Financiera; (v) Vínculos entre pueblos.

El segundo documento que nos servirá para el análisis de la estructura conceptual y práctica de la BRI se denomina *Construcción Conjunta de la Franja y la Ruta: Concepto, Práctica y Contribución de China* (en adelante, “*Construcción Conjunta*”) que emitiera la Oficina del Grupo Dirigente de Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta (OGD) en el año 2017 con ocasión del Primer Foro de la de la Franja y la Ruta. Este documento nace con la finalidad de dar forma a la comprensión internacional de los propósitos y logros de la BRI hasta la mencionada fecha.

En el texto de *Construcción Conjunta* se renuevan y explicitan aún más las cinco prioridades de cooperación propuestas en *Perspectiva y Acciones*, así como se le otorga una mayor prioridad a otros temas que, por el propio desarrollo de la Iniciativa y los problemas que fueron surgiendo, se tornaron cada vez más relevantes como lo son la protección medio ambiental y la necesidad de la cooperación marítima (OGD, 2017).

Asimismo, en este documento se realiza por primera vez la denominación oficial del proyecto como “*Iniciativa de la Franja y la Ruta (Belt and Road Initiative)*”, mientras que hasta ese momento la denominación más utilizada fue *Una Franja, Una Ruta (One Belt, One Road)* o también la más larga denominación “*La Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI (Silk Road Economic Belt and the 21st-century Maritime Silk Road)*”.

El tercer texto que nos servirá para el análisis en este subcapítulo es el de más reciente emisión y se denomina “*Iniciativa de construcción conjunta de la Franja y la Ruta Avances, Contribuciones y Perspectivas*” (en adelante, “*Avances, Contribuciones y*

Perspectivas”) también elaborado por la Oficina del Grupo Dirigente de Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta. En este documento se elabora una actualización del texto de *Construcción Conjunta* y se comentan los avances realizados por la BRI hasta junio de 2019.

3.2.1. La crisis de la globalización

China plantea que la globalización, el libre comercio y la cooperación internacional se encuentran en peligro. Para China el orden liberal en su conjunto no está funcionando adecuadamente; sin embargo, esta afirmación, la cual se condice con la realidad, no busca subvertir el orden establecido, sino resguardarlo y hacerlo más efectivo a partir de la cooperación internacional:

“El mundo de hoy está experimentando profundos y complicados cambios. La economía mundial se recupera lentamente en una situación de reajuste profundo y el problema de desarrollo al cual se enfrentan los diversos países sigue siendo severo. Las lecciones dolorosas de la historia, especialmente las dos guerras mundiales, nos han enseñado que más que nunca, el mundo actual necesita reforzar la interconexión e intercomunicación y los países necesitan unirse de forma más estrecha en torno a una comunidad de destino para juntos crear un nuevo contexto de desarrollo orientado al futuro, salvaguardar un sistema económico global de tipo abierto y explorar nuevas fuerzas motrices para impulsar el crecimiento” (CNDR, 2015).

Como se mencionó previamente, China hoy propone un nuevo tipo de globalización y no una simple profundización de la globalización liderada por occidente. Las características de este nuevo tipo de globalización estarían integradas en el significado cultural de la BRI, “son la expresión de la globalización incluyente y marcarán el comienzo de una nueva era de globalización (Liu, Dunford, y Gao, 2018, p. 1200).

Asimismo, la cita también hace referencia al concepto de “comunidad de destino compartido” propuesto por el presidente Xi Jinping que alude a la necesidad de los Estados de mantenerse unidos frente a un futuro incierto. En un mundo globalizado, los estados ya no pueden actuar solos, ya que están entrelazados en varios niveles de tal modo que las soluciones unilaterales se vuelven inviables. Y tal como sugiere Gallelli y Heinrich (2018) el concepto de “comunidad de destino compartido” plantea un nuevo concepto de

globalización que se fundamenta en el objetivo de alcanzar la prosperidad a través de la expansión del mercado y de la acumulación de riqueza.

3.2.2. Un enfoque multipolar

Este es uno de los puntos de la propuesta de la BRI que más controversia y ansiedad ha provocado tanto en políticos occidentales como en la literatura especializada. Así, China plantea que la BRI responde a una tendencia de redistribución del poder en el orden internacional:

“La construcción conjunta de “Una Franja y Una Ruta” se adapta a la corriente de la multipolarización del mundo, la globalización económica, la diversificación cultural y la informatización social, y acatando el espíritu de cooperación regional abierto, dedica fuerzas a salvaguardar el sistema de libre comercio global y la economía mundial de tipo abierto” (CNDR, 2015)

En este nuevo escenario, en el que se ha visto materializado el ascenso de nuevos actores importantes -entre ellos los BRICS¹ con China a la cabeza-; no se ve aún reflejada dicha dinámica en las principales instituciones de gobernanza económica y financiera internacional, las cuales se encuentran en un estancamiento evidente:

“la globalización se enfrenta a nuevas dificultades y obstáculos y el concepto de apertura y cooperación apropiado a los intereses de toda la humanidad se ha visto amenazado; el sistema de gobernanza económica global no puede reflejar los cambios objetivos y la innovación de sistemas y mecanismos avanza lentamente; las economías desarrolladas han entrado en una etapa de postindustrialización y algunos países en vías de desarrollo no han abierto las puertas de la modernización; quedan por perfeccionarse los sistemas de comercio global e inversión y no se ha estructurado todavía una cadena de valor global de beneficio mutuo (OGD, 2017)²;

Jones (2019, p. 118) sugiere que este reclamo no es algo nuevo dentro de la política exterior china de la última década, pues Beijing desde hace mucho ha venido argumentando que la Organización Mundial de Comercio, el Fondo Monetario Internacional y el Banco Asiático de Desarrollo no se han adaptado para reflejar el surgimiento de nuevos poderes. Sin embargo, el cambio importante aquí para China reside

¹ Término utilizado para referirse al grupo de grandes países emergentes conformado por Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica.

² Subrayado propio.

en la transición de una situación de mera insatisfacción manifestada discursivamente a la asunción de una posición de liderazgo.

La BRI muestra que China, como el país en desarrollo más grande y la segunda economía más importante del mundo, asume responsabilidades más amplias en la promoción de la gobernanza económica internacional hacia un “sistema justo y razonable” (OGD, 2017). En este sentido, surge una imagen que para diversos autores y políticos puede resultar paradigmática o incluso contradictoria: China, un Estado no democrático, se encuentra hoy liderando la globalización y el libre comercio. De acuerdo con Jones (2019, p. 118), en parte esto habría sido impulsado por Estados Unidos al demandar que China se convierta en una “potencia responsable”. Así, también lo ha planteado Xin (2018) en un informe especial de *China Today* en el que describe la Iniciativa como la encarnación del compromiso de China con sus responsabilidades internacionales.

3.2.3. Infraestructura de conectividad para impulsar la globalización

De acuerdo con el Banco Asiático de Desarrollo (2017), solamente Asia requiere USD 26 billones de inversión en infraestructura para el año 2030, y China puede ciertamente ayudar a disminuir esta brecha a través de la BRI. China sostiene que el suministro de infraestructuras, sobre todo aquellas que favorecen la interconexión, es insuficiente en un número considerable de países y el desarrollo regional y subregional está siendo condicionado debido al surgimiento de “cuellos de botella” (OGD, 2017; 2019).

En este sentido, China evidencia una realidad en la que se limita la fluidez del comercio, hay pocas iniciativas que desarrollen este tipo de bienes públicos o mejoren la interconectividad mundial y, consecuentemente, el alcance de la globalización se ve limitado. Precisamente, este aspecto de la BRI resulta muy alentador, sobre todo para los países en desarrollo; quienes al tener pocas alternativas de financiamiento, se han interesado en la propuesta china con mucho entusiasmo.

3.3. Áreas de cooperación

La Iniciativa promueve, de acuerdo con la actualización de *Perspectiva y Acciones*, así como con el texto de *Avances, Contribuciones y Perspectivas*, hasta cinco áreas prioritarias

de cooperación: i) la coordinación de políticas, ii) la conexión de infraestructuras, iii) la facilitación del comercio, iv) la integración financiera y v) los vínculos entre los pueblos. Asimismo, cada uno de estos grandes tópicos contiene a la vez subtemas para la cooperación entre los Estados integrantes de la BRI, los cuales serán desarrollados a continuación.

3.3.1. La coordinación de políticas públicas.

La BRI propone la coordinación de políticas públicas entre sus miembros a nivel tanto bilateral como multilateral. Como propone *Perspectiva y Acciones*:

“Mejorar la coordinación de políticas es una garantía importante para implementar la Iniciativa. Deberíamos promover la cooperación intergubernamental, construir un mecanismo intergubernamental de intercambio de políticas macro a nivel múltiple, ampliar los intereses compartidos, mejorar la confianza política mutua y alcanzar un nuevo consenso de cooperación. Los países a lo largo de la Franja y la Ruta pueden coordinar plenamente sus estrategias y políticas de desarrollo económico, elaborar planes y medidas para la cooperación regional, negociar para resolver problemas relacionados con la cooperación y brindar conjuntamente apoyo político para la implementación de la cooperación práctica y proyectos a gran escala” (CNDR, 2015).

Sin duda, esta primera área de cooperación tiene un alcance bastante amplio, sin embargo esencialmente involucra negociaciones intergubernamentales para respaldar una cooperación más práctica en los otros cuatro objetivos y una mayor alineación de los “programas de desarrollo nacional y planes de cooperación regional” (CNDR, 2015). Esto último significa que los planes de inversión chinos, especialmente los proyectos de infraestructura, estarán “acoplados” a los planes de desarrollo de sus socios (OGD, 2017).

De acuerdo con Busch y Jorgens (2012, p. 222) la coordinación internacional de políticas es crucial para poder comprender el concepto de gobernanza global, que es precisamente lo que pretende conseguir la BRI como fin último, y se define como el “ajuste mutuo de los intereses, objetivos y acciones de actores colectivos en el ámbito internacional”. En este sentido, se busca que las políticas entre los países de la BRI sean progresivamente más

homogéneas, lo que permita una mayor integración y consecuentemente una materialización de los demás objetivos de la BRI.

3.3.2. Conexión de infraestructuras.

De acuerdo con *Perspectivas y Acciones*, China tiene la intención de construir rutas de transporte terrestre, marítimo y aéreo y desarrollar una red de infraestructura para impulsar el crecimiento económico a nivel estatal, mejorar la colaboración económica y mejorar la conectividad con otros países a lo largo de la BRI. Asimismo, se plantea que es necesario “intensificar la construcción y gestión ecológicas y de bajo carbono de las infraestructuras, y tomar en plena consideración los efectos sobre la variación climática ejercidos por las construcciones” (CNDR, 2015).

Entre las principales medidas que establece esta área de cooperación en el texto de *Construcción Conjunta* (OGD, 2017), se pueden señalar las siguientes:

- i) Conectar distintos programas de infraestructura:** La BRI plantea que China y ciertos países estratégicos acoplen sus respectivos programas de infraestructura con la finalidad de establecer mecanismos bilaterales o multilaterales para la consulta y diálogo sobre políticas de conectividad.
- ii) Generar estándares técnicos:** China busca promover la cooperación relacionada con los estándares técnicos de medición, certificación y acreditación entre los países de la BRI “respetando la soberanía e intereses de las partes involucradas”. El gobierno chino busca acelerar la alineación de los estándares relevantes -los cuales van desde las unidades métricas hasta la longitud del ancho de los rieles de tren- y trabajar para formular estándares internacionales o reglas de certificación y acreditación. Precisamente, como veremos en el capítulo segundo, China busca posicionarse como un país formulador de estándares tecnológicos. A partir de ello, sus industrias adquirirían una ventaja significativa frente a sus competidores.
- iii) Fomentar la facilitación del transporte:** El gobierno chino busca coordinar políticas transversales con la finalidad de alinear las regulaciones y políticas transfronterizas de forma tal que se pueda obtener una mejor “conectividad blanda” que facilite el aprovechamiento de la “conectividad dura” que proporcionan la construcción de infraestructura.

- iv) **Promover la construcción de proyectos:** Se plantea trabajar con países estratégicos para crear una red de infraestructura de transporte que conecte las subregiones en Asia con el resto del mundo, mejore la conectividad y aumente la eficiencia del transporte logístico regional y subregional.
- v) **Conexión de instalaciones de energía:** El gobierno chino propone la cooperación activa con países estratégicos para promover su conectividad energética, mediante la construcción de infraestructura para la producción de energía, el aseguramiento en la operación de oleoductos y gasoductos transfronterizos, y optimización de la distribución de los recursos energéticos entre países y regiones.
- vi) **Construcción de una red de información:** Con la finalidad de mejorar la conectividad internacional de telecomunicaciones, la BRI plantea la construcción de una red de comunicaciones a través de la implementación de cables ópticos entre los países miembros.

3.3.3. La facilitación del comercio

China busca afianzar lazos económicos y comerciales con los países de la BRI, lo que impulsará en gran medida el desarrollo industrial y de las economías locales. El gobierno chino aspira, se indica, a “construir un sistema comercial más equilibrado, igualitario y sostenible” (CNDR, 2015). Entre los principales ámbitos de cooperación se pueden mencionar los siguientes (OGD, 2017):

- i) **Cimentar los lazos económicos y comerciales:** La BRI propone que sus países miembros mejorarán su escala y estructura comercial, a partir de un crecimiento estable en el comercio de bienes y servicios que solo el libre comercio puede ofrecer.
- ii) **Cooperación aduanera:** La BRI plantea que sus países miembros cooperen en cuanto a sus sistemas de despacho de aduanas y realicen intercambios de información, simplifiquen procedimientos, así como reconozcan mutuamente sus respectivas regulaciones aduaneras y colaboren recíprocamente en la aplicación de la ley.
- iii) **Cooperación tecnológica y productiva:** Con la finalidad de que los países anfitriones mejoren su desarrollo industrial, se creen empleos e ingresos fiscales, la BRI plantea el desarrollo de una serie de proyectos de cooperación en materias primas, fabricación de

equipos, industria ligera, energía limpia e industrias respetuosas del medio ambiente y de alta tecnología, siguiendo los principios del mercado.

- iv) **Construcción de plataformas de cooperación económica:** La BRI plantea la creación de zonas de cooperación económica y comercial y parques industriales en puntos estratégicos, las cuales considera como canales importantes para la cooperación en inversiones y que según el gobierno chino busca “trasplantar y reproducir la experiencia de desarrollo de China”. Asimismo, se espera que estas zonas de cooperación se puedan convertir en “plataformas de inversión clúster en el extranjero para las empresas chinas”.
- v) **Facilitar la inversión:** China, al ser tanto un país de destino para la inversión extranjera como un importante inversor, apoya la inversión transfronteriza y transregional. El gobierno chino propone la continuación de la simplificación de la administración, otorgando más acceso al capital extranjero y acelerando el desarrollo de zonas piloto de libre comercio, en un esfuerzo por crear un entorno comercial internacional de alto nivel y atraer inversores de todo el mundo.

3.3.4. La integración financiera

China propone que una mayor cooperación financiera, la circulación de divisas sin obstáculos y una financiación más sólida crearán un entorno financiero estable para los países de la BRI. Esto se logrará fundamentalmente al impulsar financiamientos desde el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (*Asian Infrastructure Investment Bank - AIIB*), el Nuevo Banco de Desarrollo (*New Development Bank - NDB*) o también conocido como el Banco de los BRICS, y del Fondo de la Ruta de la Seda (*Silk Road Fund*). Este nuevo escenario financiero desempeñará un papel positivo “al guiar a varias fuentes de capital para que participen en el desarrollo de la economía real, en la creación de cadenas de valor y en la promoción del crecimiento saludable de la economía global”. Asimismo, China propone “hacer más esfuerzos para construir un sistema de estabilidad monetaria, un sistema de inversión y financiamiento, y un sistema de información crediticia en Asia”. (CNDR, 2015).

La BRI también alienta la firma de memorandos de entendimiento sobre cooperación en la regulación financiera bilateral, así como el establecimiento mecanismos eficientes de

coordinación de la regulación financiera en la región. De otro lado, la BRI plantea la mejora del sistema de gestión de crisis y respuesta a los riesgos, a través de la creación de un sistema regional de alerta temprana de riesgos financieros y de un mecanismo de intercambio y cooperación para abordar los riesgos y crisis transfronterizos (OGD, 2017).

La agenda China en cuanto a los temas financieros no es totalmente pro-mercado, pues ciertos pasajes insinúan que el libre mercado desenfrenado es problemático y requiere regulación. Por ejemplo, la propuesta de “cooperación en finanzas y circulación monetaria sin obstáculos” tiene la intención de “jugar un papel positivo en guiar...al capital para que participe en el desarrollo de la economía real” (OGD, 2017). La implicación es que el capital, si se deja sin guía, participará en especulaciones improductivas; por lo que se requiere de regulación para evitar esto. Del mismo modo, se hace hincapié en el desarrollo de sistemas internacionales de “gestión y respuesta de crisis financiera” que “mejoren la capacidad de abordar conjuntamente los riesgos financieros” (OGD, 2017), incluidos los acuerdos de intercambio de divisas. Esto se remonta a la crisis financiera asiática de 1997-1998, que llevó a las economías de Asia Oriental a desarrollar acuerdos de intercambio de divisas (hasta ahora no probados) (Jones, 2019).

3.3.5. Vínculos entre los pueblos

La comprensión mutua entre los pueblos tiene como finalidad encontrar el apoyo público para la implementación de la Iniciativa. China propone, en este sentido, la promoción de amplios intercambios culturales y académicos, intercambios de personal y cooperación, cooperación con los medios de comunicación, intercambios de jóvenes y mujeres y servicios de voluntariado, a fin de ganar apoyo público, entendimiento y conocimiento mutuo, para profundizar la cooperación bilateral y multilateral (OGD, 2017 y 2019). Entre las principales características de esta área de cooperación prioritaria de la BRI se incluyen las siguientes (CNDR, 2015):

- i) Intercambios culturales variados:** A través de la organización de festivales de arte, cine y música, exposiciones de bienes culturales, ferias del libro, etc. Así como la creación, traducción y difusión recíproca de libros, películas y programas de radio y televisión. De igual forma, se plantea la construcción de infraestructura para la difusión de estos elementos culturales: teatros, museos, bibliotecas, etc.

- ii) **Educación y formación:** Implica desarrollar programas de becas, celebrar acuerdos de reconocimiento recíproco de títulos y grados de enseñanza superior.
- iii) **Cooperación turística:** Comprende exenciones de visado, así como alianzas para la promoción del turismo entre los países de la BRI, la cooperación para la protección sitios arqueológicos considerados como patrimonio cultural de la humanidad, etc.
- iv) **Cooperación en salud:** China plantea la provisión de asistencia médica a países que lo requieran y una cooperación práctica en salud materno-infantil, rehabilitación de discapacidades y enfermedades infecciosas importantes, entre otros.
- v) **Cooperación en ciencia y tecnología:** China propone establecer laboratorios conjuntos (o centros de investigación), centros internacionales de transferencia de tecnología, centros de cooperación marítima, intercambios de personal técnico, cooperar para abordar problemas clave de ciencia y tecnología como de innovación.

3.4. Principios de la BRI

De acuerdo con *Perspectiva y Acciones*, la BRI se desarrolla bajo cinco principios:

3.4.1. Alineación con los propósitos y principios de la Carta de la ONU

La BRI sostiene los cinco principios de la convivencia pacífica (CNDR, 2015):

- Respeto mutuo por la soberanía de cada Estado e integridad territorial;
- No agresión mutua;
- No interferencia mutua en los asuntos internos de cada uno;
- Igualdad y beneficio mutuo;
- Convivencia pacífica.

3.4.2. Apertura a la cooperación

La modalidad de cooperación prevista por China es explícitamente abierta y flexible, abarcando mecanismos bilaterales y multilaterales sin límite geográfico: “Esta se encuentra abierta a todos los países, así como organizaciones regionales e internacionales, que quieran integrarla”. En el mismo sentido, también se alude a la necesidad de mejorar el papel de los mecanismos de cooperación multilateral y hacer pleno uso de los mecanismos existentes” (CNDR, 2015).

3.4.3. Armonía e inclusividad

La BRI plantea un enfoque pluralista a diferencia del universalismo sugerido por el enfoque liberal de Occidente (Jones, 2019, p. 121): “Aboga por la tolerancia entre las civilizaciones, respeta el camino y modos de desarrollo elegidos por diferentes países, y apoya el diálogo entre diferentes civilizaciones sobre los principios de búsqueda de un terreno común mientras se archivan las diferencias y aprovechando las fortalezas de cada uno, para que todos los países puedan coexistir en paz por el común” (CNDR, 2015).

3.4.4. Dinámica de mercado

De acuerdo con *Perspectiva y Acciones* la BRI “se regirá por las reglas del mercado y las normas internacionales, se respetará el papel decisivo del mercado en la asignación de recursos y el papel principal de las empresas, así como se dejará que los gobiernos realicen sus debidas funciones”. Sin embargo, como se mencionó previamente, la Iniciativa no tiene una orientación completa hacia el libre mercado, sino que también propone la construcción de mecanismos financieros que puedan atenuar la emergencia de crisis, por ejemplo (CNDR, 2015).

3.4.5. Búsqueda del beneficio mutuo

La BRI sugiere un esquema de cooperación económica que permita generar una situación de *win-win* entre sus miembros a partir del incremento de los flujos de comercio. En este sentido, en *Perspectiva y Acciones* se menciona que la BRI “se adapta a los intereses y preocupaciones de todas las partes involucradas, y busca una combinación de intereses y el ‘mayor denominador común’ para la cooperación” (CNDR, 2015).

Tabla 2. Prioridades de cooperación en *Perspectiva y Acciones*

Prioridad	Acción
Coordinación de Políticas públicas	<ul style="list-style-type: none">▪ Construir un mecanismo intergubernamental de intercambio de políticas macro a nivel múltiple
Conexión de infraestructura	<ul style="list-style-type: none">▪ Alineación más estrecha de los estándares técnicos y de desarrollo.▪ Promover un enfoque ecológico y bajo en carbono▪ Incluye controles fronterizos, puntos de control de aduanas, suministros de energía y telecomunicaciones.

Facilitación del comercio	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cimentar los lazos económicos y comerciales ▪ Cooperación aduanera ▪ Cooperación tecnológica y productiva ▪ Construcción de plataformas de cooperación económica ▪ Facilitar la inversión
Integración Financiera	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fortalecer el papel del AIIB, el NDB y el SRF para financiar nuevos proyectos ▪ Expandir las transacciones en moneda local ▪ Asegurar la estabilidad de la moneda ▪ Facilitar la cooperación multilateral e interbancaria ▪ Mejorar la cooperación en regulación financiera
Vínculos entre Pueblos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Incrementar intercambios no gubernamentales ▪ Fortalecer el papel de los partidos políticos y parlamentos ▪ Alentar la cooperación en investigación entre <i>think tanks</i> ▪ Fomentar el diálogo entre civilizaciones y religiones

Fuente: Elaboración propia (CNDR, 2015)

4. La estructura material de la BRI

La BRI hasta la fecha se ha constituido como un modelo de *hub-and-spoke* (centro-periferia), con China como eje (Wang, 2019, p. 6-7). Este esquema se ha desarrollado fundamentalmente a través de la suscripción de memorandos de entendimiento entre China y cada uno de los países que conforman la BRI; por lo que carece de mecanismos de toma de decisiones en el que los participantes estén conectados unos con otros. China en este sentido trata de crear una red de socios a partir del Foro de la Franja y la Ruta, el cual ha tenido dos ediciones: una en 2017 y otra en 2019.

A continuación, serán examinados los principales componentes programáticos e institucionales que forman parte de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Al inicio, se revisará el alcance de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI, como los dos principales ejes de la BRI. Luego, serán estudiadas las propuestas y marcos de cooperación de la Ruta de la Seda Digital y de la Ruta de la Seda de la Salud. Asimismo, será examinado el papel que ha venido desempeñando el Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional. Además, serán revisadas las más importantes fuentes de financiamiento de la BRI. Y, finalmente, se analizará la reciente creación de la Corte Comercial Internacional China (CICC) como una alternativa para la solución de controversias en el marco de la BRI.

4.1. La Franja Económica de la Ruta de la Seda y Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI

China ha determinado hasta cinco rutas para la BRI: tres terrestres y dos marítimas. La Franja Económica se centra en reunir a China, Asia Central, Rusia y Europa (el Báltico); uniendo China con el Golfo Pérsico y el Mar Mediterráneo a través de Asia Central y Asia Occidental; y conectando China con el Sudeste Asiático, el Sur de Asia y el Océano Índico. La Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI está diseñada para ir desde la costa de China a Europa a través del Mar del Sur de China y el Océano Índico en una ruta, y desde la costa de China a través del Mar del Sur de China hasta el Pacífico Sur en la otra (CNDR, 2015).

4.1.1. Los seis corredores económicos

Sobre la base de las cinco rutas anteriores, China ha propuesto un marco que incluye seis corredores y seis medios de comunicación. Los seis medios de comunicación son el ferrocarril, las carreteras, el transporte marítimo, la aviación, las tuberías y la red de información integrada aeroespacial, que comprenden los objetivos principales de la conectividad de la infraestructura. Mientras que los seis corredores son los siguientes (Zou, 2019, pp.164-167):

i) Nuevo corredor económico del Puente Terrestre Euroasiático

El Nuevo Puente Terrestre Euroasiático, también llamado Segundo Puente Continental Euroasiático, se extiende desde las ciudades portuarias de China, Lianyungang y Rizhao, recorre la línea de Ferrocarril Longhai y el Ferrocarril Lanzhou-Xinjiang y cruza la frontera a través de Alashankou y Khorgos en Xinjiang, y luego atraviesa Kazajistán, Rusia, Bielorrusia, Polonia, Alemania, a los Países Bajos y Bélgica. Es un pasaje internacional para el transporte terrestre-oceánico con una longitud de más de 10,000 km.

ii) Corredor económico China – Mongolia – Rusia

En su reunión del 11 de septiembre de 2014 con los líderes de Rusia y Mongolia, el presidente Xi Jinping propuso la idea de conectar la Franja Económica de la Ruta de la Seda con el programa del Ferrocarril Euroasiático de Rusia y el Camino de la Pradera de

Mongolia, para construir el Corredor Económico China Mongolia-Rusia. El Corredor Económico China-Mongolia-Rusia se compone de dos rutas: una que comienza desde la región de Tianjin-Hebei de Beijing, a través de Hohhot en el norte de China, hasta Mongolia y Rusia; el otro comenzando desde Dalian, Shenyang, Changchun y Harbin hasta Manzhouli en el noreste de China y luego a Chita en Rusia.

iii) Corredor económico China – Asia central – Asia occidental

El corredor económico China - Asia Central - Asia Occidental se extiende hacia el oeste desde Xinjiang a través de cinco países de Asia Central (Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán y Turkmenistán) para luego continuar por Irán, Irak, Arabia Saudita y Turquía, hasta el Golfo Pérsico y la costa mediterránea.

iv) Corredor económico China-Península de Indochina

El Corredor Económico de la China- Península de Indochina comienza desde ciudades centrales de China como Nanning en la Región Autónoma Zhuang de Guangxi y Kunming en la Provincia de Yunnan, y prosigue a través de Vietnam, Laos, Camboya, Tailandia y Malasia de la Península de Indochina, a Singapur, y luego a Indonesia. En el marco de los mecanismos existentes, como el Área de Libre Comercio China-ASEAN y la Cooperación Subregión Gran Mekong, se han fortalecido los lazos económicos y comerciales bilaterales entre estos países.

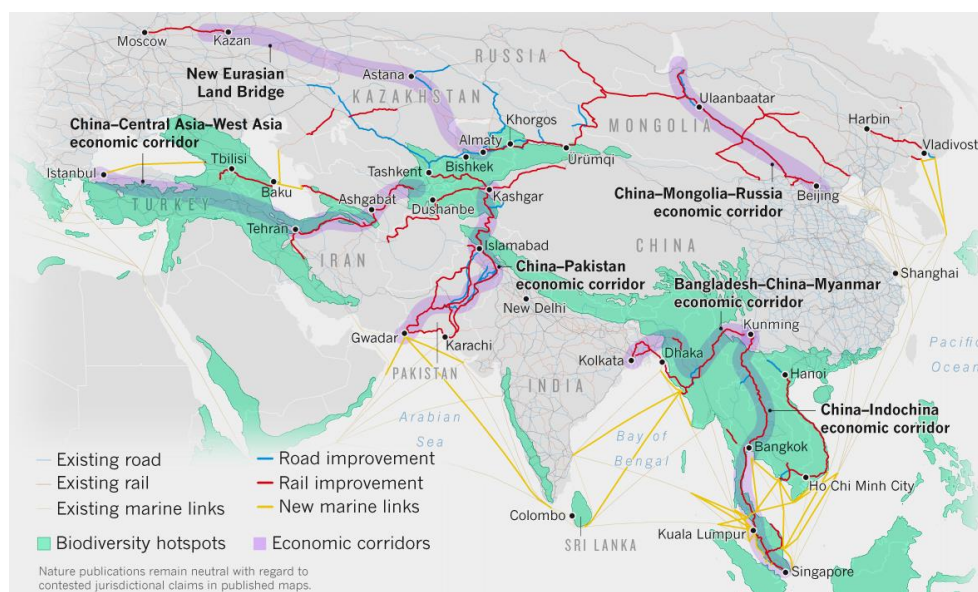
v) Corredor Económico China-Pakistán

El primer ministro Li Keqiang mencionó por primera vez el proyecto del Corredor Económico China-Pakistán durante su visita a Pakistán en mayo de 2013. Como parte integral de la BRI, este corredor une en el extremo norte de China a Kashgar, Xinjiang con Gwadar, Pakistán en el extremo sur, extendiéndose por una distancia de más de 3.000 km. El Puerto de Gwadar, la energía, la infraestructura de transporte y los parques industriales son las cuatro áreas clave en las fases actuales y futuras de construcción del corredor.

vi) Corredor Económico de Bangladesh – China – India– Myanmar

El primer ministro Li Keqiang propuso por primera vez el proyecto del Corredor Económico de Bangladesh – China – India – Myanmar durante su visita a la India en mayo de 2013. El corredor, que conecta cuatro países de China, Myanmar, Bangladesh e India, parte de Yunnan y cubre importantes ciudades centrales de Kunming. , Mandalay, Dhaka y Calcuta.

Figura 4. Los 6 corredores de la BRI



Fuente: Nature (2019).

vii) La Ruta Polar de la Seda

El 28 de enero de 2018, la Oficina de Información del Consejo de Estado de China publicó por primera vez un libro blanco que detalló la política oficial del Ártico de dicho país. El documento trazó el rumbo para los futuros objetivos de desarrollo de China en la región, incluidos los esfuerzos científicos, comerciales, de preservación ambiental y de extracción de recursos, y alineó los intereses chinos en el Ártico con la Iniciativa de la Franja y la Ruta (Nakano, 2018).

En este documento se alienta a las empresas chinas a invertir en la construcción de infraestructura a lo largo de las rutas del Ártico y realizar viajes de prueba comerciales para evaluar la viabilidad. El libro blanco enfatiza la “utilización pacífica” del Ártico y

apoya la solución de disputas territoriales y de derechos marítimos bajo tratados multinacionales establecidos como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) (Nakano, 2018).

Figura 5. La Ruta Polar



Fuente: Center for Strategic and International Studies / Energy and National Security Program (2018).

4.2. La Ruta de la Seda Digital

La BRI ha priorizado el financiamiento para la construcción de infraestructura de conectividad desde sus inicios; sin embargo los componentes inmateriales y particularmente digitales han venido cobrando mayor relevancia con el tiempo. Es así que una primera aproximación en el marco de la BRI a la Ruta Digital de la Seda se da en *Perspectiva y Acciones*. En este primer momento, se hace referencia a la construcción de una “Ruta de Información de la Seda” a través del impulso de la construcción mancomunada de cables ópticos transterritoriales, planificar la construcción de proyectos basados en cables ópticos submarinos intercontinentales, perfeccionar las vías de información aéreas (satelitales), ampliar el intercambio y cooperación en información (CNDR, 2015).

En 2016, el Consejo de Estado de China publicó el “13° Plan Quinquenal para la Informatización Nacional”, dedicando una sección específica a la construcción de una

“Ruta de la Seda en Línea” y alentando la plena participación de las empresas tecnológicas chinas. Posteriormente, en el año 2017 el presidente Xi Jinping (Xinhua, 2017) dio inicio oficialmente a la Ruta Digital de la Seda, al hacer un llamado a los países de la BRI para:

“perseguir el desarrollo impulsado por la innovación e intensificar la cooperación en áreas fronterizas como la economía digital, la inteligencia artificial, la nanotecnología y la computación cuántica, y avanzar en el desarrollo de *big data*, la computación en la nube y las ciudades inteligentes para convertirlas en una Ruta Digital de la Seda del Siglo XXI”.

Como se puede observar en la cita previa, la dimensión digital se ha expandido enormemente desde un enfoque inicial centrado en la instalación de cables de fibra óptica hacia tecnologías cada vez más complejas. En este orden de ideas, podría definirse la Ruta Digital de la Seda como la vertiente de la Iniciativa de la Franja y la Ruta para el financiamiento, desarrollo y cooperación de tecnología de la información y las comunicaciones con especial énfasis en el desarrollo del 5G, la economía digital, la inteligencia artificial, la nanotecnología, la computación cuántica, la *big data*, la computación en la nube y las ciudades inteligentes.

4.3. Ruta de la Seda de la Salud

Como vimos previamente, el quinto pilar de la BRI, “vínculos entre los pueblos” desarrolla componentes de cooperación inmateriales entre los cuales se encuentra la salud (CNDR, 2015). Posteriormente, el presidente Xi Jinping, en su discurso pronunciado en Uzbekistán el 22 de junio de 2016, enfatizó (Ngeow, 2020): “Debemos redoblar los esfuerzos para profundizar la cooperación médica y sanitaria, y mejorar la cooperación mutuamente beneficiosa en la alerta de enfermedades infecciosas, control de enfermedades y prevención, asistencia médica, medicinas tradicionales y otras áreas, para construir conjuntamente una Ruta de la Seda saludable”.

Es así que el plan China Saludable 2030, promulgado en 2016, considera la salud como una de las prioridades de la política nacional china (OMS, 2018). De otro lado, el Memorando de Entendimiento suscrito con la Organización Mundial de la Salud (OMS), firmado en 2017, promueve la seguridad sanitaria mundial y la asocia al desarrollo según los términos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Es así que el director general de la OMS, Tedros Adhanom Ghebreyesus, promocionó el papel de la Franja y la Ruta en el

avance del acceso a la atención médica y repitió el llamado de Beijing para que la Ruta de la Seda de la Salud promueva el modelo de atención médica de alta tecnología de China en los países de la Franja y la Ruta (China Daily, 2017).

Chen et al. (2019) argumentan que “sobre la base de estos acuerdos, la construcción de una Ruta de la Seda de la Salud se ha convertido en una tarea central que conduce a un compromiso amplio en el desarrollo de la salud mundial”. Es relevante mencionar además que en agosto de 2017 se celebró en Beijing la “Reunión de Alto Nivel de la Franja y la Ruta para la Cooperación en Salud: hacia una Ruta de la Seda de la Salud” al final de la cual los 64 países participantes firmaron un comunicado conjunto para unificar esfuerzos respuestas a emergencias médicas y en prevención de epidemias (OMS, 2017).

4.4. Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional

El Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional se ha constituido como el principal mecanismo de diplomacia pública, promoción y difusión de la BRI. A este cada vez más importante evento internacional usualmente han asistido jefes de Estado o de gobierno, ministros de Estado, representantes de organizaciones internacionales y empresarios de los cinco continentes, en un esfuerzo por parte de China de internacionalizar progresivamente la Iniciativa y captar nuevos miembros.

Hasta la fecha se han celebrado dos ediciones del Foro en Beijing: una en 2017 y otra en 2019. En estos foros principalmente se han difundido los conceptos que involucran las propuestas de la BRI, sus beneficios, así como los avances y logros más destacados. De igual forma, este mecanismo se ha consolidado como un importante escenario para la celebración de acuerdos tanto bilaterales como multilaterales entre China y sus miembros.

4.4.1. Primer Foro

El Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional que tuvo lugar en Beijing entre el 14 y 15 de mayo de 2017 atrajo a 30 jefes de Estado y/o de gobierno, representantes de 130 países y 70 organizaciones internacionales. Durante el transcurso del foro, un total de 68 países y organizaciones internacionales firmaron acuerdos para promover la Iniciativa. Esto incluyó la firma oficial de un acuerdo de libre comercio con

Georgia; acuerdos energéticos con Arabia Saudita, Azerbaiyán y Rusia; y un acuerdo de cooperación estratégica con la Interpol, entre otros acuerdos bilaterales (Tiezzi, 2019).

En el Primer Foro, veinte países de América Latina enviaron representantes, incluidos el presidente argentino Mauricio Macri y la presidenta chilena Michelle Bachelet. Desde entonces, América Latina se ha denominado oficialmente como una “extensión natural” de la Ruta de la Seda Marítima y un “participante indispensable” de la BRI (González, A. y Abdenur, A., 2018, p. 7). Asimismo, también participó de esta primera reunión Alicia Bárcena, Secretaria Ejecutiva de la CEPAL, quien ha señalado que “los países de América Latina y el Caribe tienen una oportunidad histórica para estrechar lazos con China y el resto de las economías asiáticas, y el Foro de la Franja y Ruta para la Cooperación Internacional nos entrega una propuesta civilizatoria de conectividad y prosperidad compartida” (Bárcena, 2017).

En su discurso de apertura, el presidente Xi destacó los logros de la BRI señalando que en los más de tres años desde el lanzamiento de la Iniciativa, China ha “profundizado exitosamente la conectividad de políticas” con otros Estados. Eso incluye alinear la BRI con las estrategias de desarrollo de la Unión Económica Euroasiática liderada por Rusia, la ASEAN, Kazajistán, Turquía, Mongolia, Vietnam, el Reino Unido y Polonia. De igual manera el presidente Xi Jinping resaltó que “el comercio total entre China y otros países de la Iniciativa en 2014-2016 superó los USD 3 billones, y la inversión de China en estos países superó los USD 50 000 millones”. Esas cifras fueron impulsadas por la creación de mecanismos de financiamiento específicamente para llevar a cabo la visión de la Franja y la Ruta, incluido el Banco de Inversión en Infraestructura Asiática (AIIB) y el Fondo de la Ruta de la Seda de China (Tiezzi, 2019).

El segundo día del foro, los 30 jefes de Estado y/o de gobierno asistentes, así como los representantes de Naciones Unidas, el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional firmaron un comunicado conjunto al concluir una cumbre de mesa redonda sobre cooperación internacional. En este Comunicado Conjunto se señaló que la BRI brinda oportunidades para profundizar la cooperación internacional y abordar conjuntamente los desafíos mundiales. De igual forma, se estableció un compromiso con el “comercio libre e inclusivo” y se señaló que la BRI genera oportunidades importantes para que los países

profundicen su cooperación hacia un camino de globalización que es “abierto, inclusivo y beneficioso para todos” (Weidong, L. Dunford, M. y Boyang, G., 2018, p. 1200)

De hecho, uno de los principales anuncios del Primer Foro fue la promesa del presidente Xi Jinping de impulsar aún más la financiación de la Iniciativa. En su discurso de apertura, el presidente chino prometió que su país canalizará RMB 100 000 millones adicionales (aproximadamente USD 14 500 millones) al Fondo de la Ruta de la Seda, mientras que el Banco de Desarrollo y el Banco de Exportación e Importación de China establecerán nuevos esquemas de préstamos de RMB 250 000 millones (USD 36 200 millones) y RMB 130 000 millones (USD 18 000 millones), respectivamente para proyectos de la BRI. Además, China proporcionará RMB 60 000 millones (USD 8700 millones) para esfuerzos humanitarios centrados en alimentos, vivienda, atención médica y alivio de la pobreza (Tiezzi, 2019).

4.4.2. Segundo Foro

China acogió en Beijing el segundo Foro de la Franja y la Ruta de Cooperación Internacional del 25 al 27 de abril de 2019 (en adelante, el “Segundo Foro”). En este Segundo Foro participaron 37 jefes de Estado y/o de gobierno, el Secretario General de las Naciones Unidas, Antonio Guterres y la entonces Directora Gerente del Fondo Monetario Internacional, Christine Lagarde. El tema principal del Segundo Foro fue el desarrollo de alta calidad de la BRI, que propone una infraestructura y conectividad de calidad, limpia, incluyente, así como Iniciativa de la Franja y la Ruta Verde (Banco Mundial, 2019, p. 127). El presidente Xi Jinping en su discurso de apertura en el Foro destacó la importancia de los rigurosos estándares de China en los proyectos de la BRI para garantizar que sean de alta calidad, beneficiosos para las personas y sostenibles (Xi, 2019).

Es importante señalar que este Segundo Foro convocó una importante participación de América Latina y el Caribe, incluidos doce ministros de Estado, entre ellos el ministro de Comercio Exterior y Turismo del Perú, Edgar Vásquez; así como el Presidente de Chile, Sebastián Piñera (Zhang, 2019, p. 2). Precisamente, es en este foro que el Perú y China firmaron un Memorando de Entendimiento con la finalidad de incluir la participación de Perú en el marco de la BRI.

El Foro sugiere una agenda orientada a atacar las principales críticas a la BRI; las cuales han estado relacionadas con la falta de transparencia, la corrupción y la sostenibilidad. Sin embargo, no se ha perdido el objetivo principal de la BRI; es decir, promover el financiamiento de infraestructura de conectividad alrededor del mundo (Banco Mundial, 2019, p. 127):

- i) **BRI abierta y limpia:** la “Iniciativa de Beijing para la Ruta de la Seda Limpia” convoca la cooperación internacional para promover la transparencia, la integridad y combatir la corrupción. La iniciativa enfatiza la implementación de la BRI de acuerdo con los espíritus de la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción y otras reglas y marcos legales internacionales; mejorar la apertura y la transparencia de la información del gobierno; así como prevenir y resolver disputas comerciales y de inversión; promover la cooperación en finanzas, impuestos, propiedad intelectual y protección del medio ambiente; supervisar de cerca los proyectos BRI, incluido el uso estricto de las leyes y reglamentos pertinentes en la contratación pública; mejorar la conciencia y la capacidad de los países participantes y sus socios de desarrollo; y la promoción de tratados de extradición bilateral y asistencia legal mutua basados en convenios y tratados internacionales relevantes.
- ii) **Ruta de la Seda Verde:** Los “Principios de Inversión Verde (PIV) para la Franja y la Ruta” llaman a promover el respeto al medio ambiente, la resiliencia climática e inclusión social bajo nuevos proyectos de inversión. Estos principios están alineados con los objetivos de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible y el Acuerdo de París. Reflejan buenas prácticas internacionales en desarrollo verde, inclusivo y sostenible, incluida la comprensión de los riesgos ambientales, sociales y de gobernanza; incrustar la sostenibilidad en el gobierno corporativo; divulgación de información ambiental; adoptando la gestión de la cadena de suministro verde; y utilizando instrumentos financieros verdes.
- iii) **BRI sostenible:** el Ministerio de Finanzas de China lanzó un Marco de Sostenibilidad de la Deuda (MSD) para los países participantes de la BRI con la finalidad promover su desarrollo económico y social sostenible en el tiempo. El MSD propuesto se basa en el MSD del Fondo Monetario Internacional / Banco Mundial para los países de bajos ingresos. De acuerdo con el Banco Mundial (2019), la efectividad del MSD depende de la correcta utilización de los propios países e

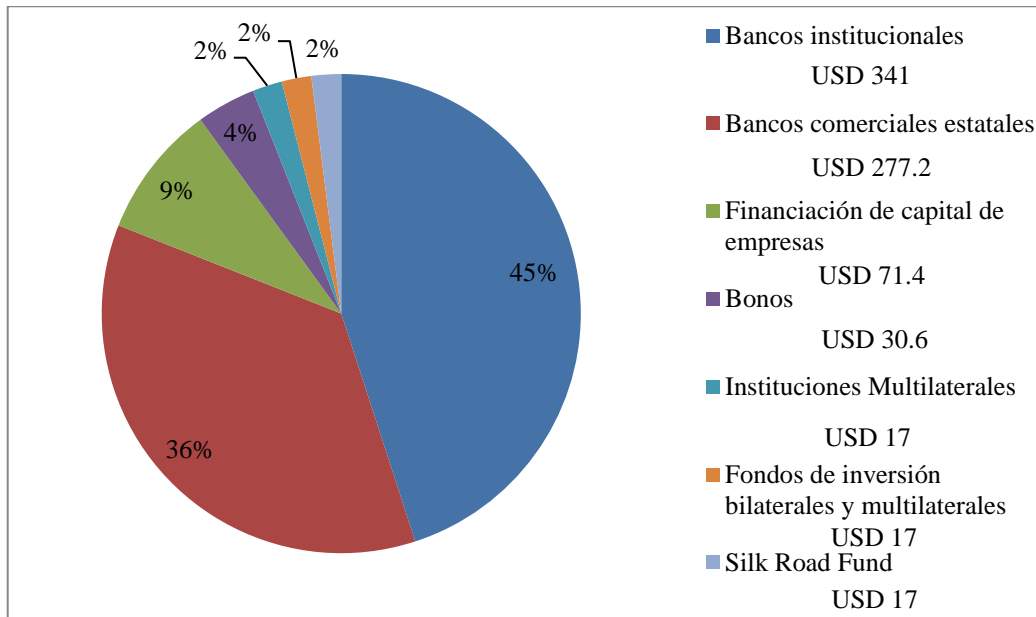
instituciones financieras participantes. Actualmente, el uso del MSD de la BRI es voluntario. Además, la credibilidad del MSD de la BRI dependerá de la capacidad de sus usuarios para recopilar datos relevantes, compartir dichos datos con los involucrados y hacer públicos los resultados del análisis de sostenibilidad de la deuda.

- iv) **Inversiones multilaterales en infraestructura y conectividad:** el Ministerio de Finanzas de China y varias instituciones multilaterales de desarrollo firmaron un memorando de entendimiento para establecer una plataforma de cooperación multilateral: el Centro de Cooperación Multilateral para el Financiamiento del Desarrollo. Los signatarios están trabajando juntos para establecer el centro, que se espera movilice recursos para apoyar el intercambio de información, el desarrollo de capacidades y actividades de preparación de proyectos. Esta es una iniciativa importante para apoyar el desarrollo más amplio de inversiones en infraestructura y conectividad de alta calidad siguiendo buenas prácticas internacionales y haciendo uso de la experiencia de las instituciones multilaterales de desarrollo.

4.5. Fuentes de financiamiento de la BRI

Los bancos institucionales de China y los bancos comerciales de propiedad estatal son las principales fuentes de financiamiento de la Iniciativa pues proporcionan el 81% del financiamiento total de la BRI. También son los más importantes proveedores de capital para los fondos bilaterales patrocinados por el gobierno chino (2%) y los mayoritarios emisores de los bonos BRI (4%). Y si incluimos estos dos últimos ítems a lo aportado por los bancos estatales chinos, entonces estos aportarían aproximadamente el 87% del financiamiento total de la Iniciativa. El otro 13% de los fondos está respaldado por el financiamiento de capital de las empresas en los mercados de capitales chinos (9%), por las instituciones financieras multilaterales (2%) y por el Fondo de la Ruta de la Seda (2%) (He, 2020, p. 153).

Figura 6. Financiamiento de la BRI por tipo de fuente al 2018 (Millones)



Fuente: Elaboración propia (He, 2020, p. 154).

4.5.1. Los bancos institucionales (*policy banks*)

El Banco Chino de Desarrollo (CDB), bajo el control del Ministerio de Finanzas, y el Banco de Importación y Exportación de China (CEXIM), bajo el control directo del Consejo de Estado, son las principales fuentes de financiamiento de la Iniciativa pues representan el 45% del total. De los dos, el CDB es la mayor fuente de financiamiento, ya que a finales de 2018 había otorgado alrededor de USD 196 000 millones en préstamos, lo que representa el 26% del monto total del financiamiento de la BRI. De otro lado, el CEXIM suministró hasta 2018 más de USD 145 000 millones en 1800 proyectos, lo que representa el 19% del monto total de la Iniciativa (He, 2020, p. 154).

4.5.2. Bancos comerciales estatales

El Banco de Agricultura de China (ABC), el Banco de China (BOC), el Banco de Construcción de China (CCB) y el Banco Industrial y Comercial de China (ICBC), también conocidos como los “*big four*”, son los bancos comerciales chinos de propiedad estatal que proporcionaron a la Iniciativa de la Franja y la Ruta un total de USD 227 000 millones para finales de 2018 de acuerdo con He (2020, p. 155):

- i) El BOC financió un total de USD 130 000 millones en apoyo de línea de crédito en 600 proyectos;
- ii) El ICBC otorgó USD 114 000 millones en 441 proyectos;
- iii) El CCB otorgó préstamos por un valor de USD 20 600 millones en 29 países;
- iv) El ABC financió empresas chinas a través de préstamos y de la emisión de bonos en el extranjero. El monto total de financiamiento que proporcionó este banco para inversiones en países miembros de la BRI fue de USD 12 600 millones desde 2014 hasta el primer semestre de 2018.

4.5.3. Instituciones financieras multilaterales

Tanto el Nuevo Banco de Desarrollo (NDB) como el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB) son de reciente creación –entraron en operación en 2015 y 2016 respectivamente– y no se establecieron para proveer financiamiento exclusivo a la BRI, sin embargo la mayoría de los proyectos a los proveen de préstamos se encuentran en países y regiones a lo largo de este programa. Ahora, si bien actualmente ocupan un porcentaje muy pequeño en el financiamiento de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, se estima que en el futuro alcancen un rol cada vez más protagónico en la medida que la BRI vaya creciendo y China presente dificultades para seguir financiándola.

4.5.4. El Nuevo Banco de Desarrollo (NDB)

El NDB se formula en 2014 mediante un acuerdo entre los países denominados conjuntamente como BRICS (Brasil, Rusia, India China y Sudáfrica) y entra en operación en 2015 con un capital de USD 100 000 millones. Este Banco tiene como objetivo principal impulsar el financiamiento de infraestructura para el desarrollo sostenible de los BRICS, así como de otras economías emergentes desatendidas (NDB, 2020). Hasta finales de 2018, el NDB había financiado proyectos por USD 8 000 millones (NDB, 2018). De esto, el compromiso crediticio total con India, Rusia y China es de USD 5 980 millones.

En términos de función económica, el NDB puede considerarse como el Banco Mundial para los países emergentes, ya que les proporciona ayuda para el desarrollo a largo plazo. Asimismo, el mecanismo del NDB denominado como Acuerdo de Reserva para Contingencias cumple la misma función que el Fondo Monetario Internacional, pues

proporciona un fondo de estabilización a corto plazo para que los BRICS puedan hacer frente a emergencias financieras, especialmente ante una fuerte fluctuación del tipo de cambio (Shang, 2019, p. 38).

4.5.5. Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB)

Aunque de naturaleza multilateral, la AIIB se creó como una iniciativa China en 2014 y empezó operaciones en 2016. Actualmente, cuenta con la participación de 102 países miembros aprobados alrededor del mundo (AIIB, 2020). De acuerdo con Brown (2018, p. 112), la AIIB le sirve a China como un entorno multilateral para compartir ideas sobre su propia experiencia de construcción de infraestructura y desarrollo de su economía. Dentro de la AIIB, China tiene el mayor porcentaje de votos con 26.6%, seguido, desde muy lejos, por India con 7.6% (AIIB, 2020b).

El capital comprometido actual de la AIIB es de solo USD 20 000 millones, lo cual es minúsculo en comparación con otras fuentes de financiamiento de la BRI (Brown, 2018, p. 112). A finales de 2018, el AIIB había otorgado préstamos por un total cercano a los USD 7500 millones. Si bien esta cantidad incluye préstamos para varios proyectos fuera de Asia, la mayoría de los financiamientos se encuentran en países a lo largo de la BRI (AIIB, 2020).

Ahora bien, como estrategia para ganar credibilidad, buenas prácticas y operatividad, actualmente el AIIB trabaja a través del cofinanciamiento con entidades como el Banco de Desarrollo Asiático (*Asian Development Bank* - ADB) y el Banco Mundial respecto de los cuales se viene formando a su imagen y semejanza (Min, 2020, p.135). Asimismo, la AIIB se ha caracterizado por elegir cautamente sus financiamientos debido a que los proyectos deben observar ciertos requisitos institucionales –como de sostenibilidad, por ejemplo– que exigen el cumplimiento de una serie de medidas ambientales para cada caso específico y, por otro lado, los proyectos tienen que ser económicamente viables en términos de ganancia (Ekman, 2019, p. 39).

4.5.6. Los fondos de inversión

A continuación, se examinarán los diferentes fondos de inversión que aportan capital a la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

4.5.6.1. Fondo de la Ruta de la Seda (SRF)

Durante la Cumbre de APEC en Beijing en noviembre de 2014, en una reunión sobre el fortalecimiento de la conectividad y la mejora de la cooperación en la región, el presidente Xi Jinping anunció que China invertiría para establecer el SRF. Precisamente el 29 de diciembre de 2019 se constituye el SRF con USD 40 000 millones –posteriormente se le inyectarán RMB 100 000 millones adicionales– con el financiamiento de la Administración Estatal de Intercambio Exterior de China, la Corporación de Inversión de China, el Banco de Desarrollo de China y el Banco de Importación y Exportación de China (*Silk Road Fund*, 2020). Hasta finales del 2018, el SRF financió 30 proyectos de la BRI con alrededor de USD 11 000 millones (He, 2020, p. 156).

En términos de modelo, el SRF es similar a los fondos de inversión soberanos: tiene la ventaja de la eficiencia en comparación con las agencias multilaterales de cooperación, pero se enfrenta a problemas de derecho y de políticas fiscales (Shang, 2019, p. 38). Y aunque la propia institución destaca una “filosofía de apertura” dentro de su propuesta (*Silk Road Fund*, 2020), la SRF prioriza el servicio al mercado interno y otorga preferencias a las empresas de propiedad estatal. Las decisiones de financiación del SRF generalmente tiene en cuenta tres elementos: (1) si un proyecto cuenta con la participación de una empresa estatal china de buena reputación, (2) si proporciona un retorno de la inversión a largo plazo y (3) si cuenta con financiación conjunta de China y/o de bancos internacionales (Min, 2020, p.136).

4.5.6.2. Fondos de inversión bilaterales y multilaterales

Además del Fondo de la Ruta de la Seda (SRF), existen otros fondos bilaterales y multilaterales patrocinados conjuntamente por el gobierno chino y otros gobiernos para el financiamiento de la BRI. Sin embargo, de acuerdo con He (2020, p. 156), se financian esencialmente de manera conjunta solo de nombre, pues los bancos estatales de China suelen ser los principales patrocinadores detrás. Algunos de ellos se establecieron antes de

que se iniciara la BRI, pero se contaron como parte de las opciones de financiamiento después de su inicio. En total suman USD 84 600 millones de capital: China-ASEAN (Association of Southeast Asian Nations), Investment Cooperation Fund (CAF), China-Central and Eastern Europe Investment Cooperation Fund (China-CEE Fund), China-Central and Eastern Europe Fund (Sino-CEEF), China-Eurasian Economic Cooperation Fund (CEF), Russia-China Investment Fund (RCIF), China-Africa Fund for Industrial Cooperation (CAFIC), China-Africa Development Fund (CADF), China-LAC Cooperation Fund (CLCF), China-LAC Fund for Industrial Cooperation (CLFIC), China-United Arab Emirates Joint Investment Fund (CUJIF), China-Qatar Joint Investment Fund (CQJIF) (He, 2020, p. 156).

4.5.6.3. Fondos de inversión locales

Los gobiernos provinciales chinos también patrocinaron fondos locales de inversión para la BRI, cada uno con aproximadamente RMB 10 000 millones. Sin embargo, los montos invertidos en países a lo largo de la Iniciativa no son significativos. Solo una pequeña parte del capital de estos fondos se había invertido para 2018. Por ejemplo, el Fondo de la Ruta de la Seda de Guangdong, con aproximadamente RMB 20 000 millones iniciados en 2016, había invertido en dos proyectos por valor de RMB 4599 millones en febrero de 2018 (He, 2020, p.156).

4.6. La Corte Comercial Internacional China (CICC)

El 29 de junio de 2018, el Tribunal Supremo de China estableció formalmente dos tribunales comerciales internacionales especializados, ambos denominados conjuntamente como la Corte Comercial Internacional China (CICC por sus siglas en inglés) para manejar disputas comerciales en el marco de la BRI. En cuanto al ámbito de las jurisdicciones de ambas cortes, la que se encontrará localizada en Xian se centrará en disputas que surjan respecto de proyectos del Franja Terrestre de la BRI, mientras que la otra sede de la CICC, la cual se ubica en Shenzhen, cubre los casos que estén relacionados con infraestructura a lo largo de la Ruta Marítima (Deloitte, 2019, p.9).

La CICC se anuncia como una instancia única (“*one-stop shop*”) para resolver “disputas comerciales internacionales” por montos de más de RMB 300 millones, entre partes de

origen chino y sus contrapartes; a través de litigios, arbitraje y mediación. En cuanto a sus competencias, se pueden realizar dos importantes observaciones: una, la CICC no se limita a revisar casos en el marco de la BRI. Y dos, la CICC no es de naturaleza obligatoria para los acuerdos de la BRI; es más bien una opción entre una oferta amplia de foros de resolución de disputas, un sector que se ha vuelto cada vez más competitivo en Asia (Erie, 2019).

4.7. La Cámara de Comercio Internacional de la Ruta de la Seda

La Cámara de Comercio Internacional de la Ruta de la Seda (SRCIC por sus siglas en inglés), está compuesta principalmente por cámaras de comercio nacionales de los países de la BRI, es la primera confederación empresarial transnacional que lleva el nombre de Silk Road. Actualmente, SRCIC tiene 218 miembros de 82 países, incluidas cámaras de comercio estatales y regionales y millones de empresas afiliadas. Esta cámara de comercio sirve como un puente que conecta empresas y gobiernos, proporcionando una plataforma cooperativa entre asociaciones empresariales y miembros de SRCIC. También cumple un rol importante en la promoción de proyectos a lo largo de la BRI, y juega un papel vital en el avance del desarrollo económico y social, con énfasis en la colaboración internacional y la gobernanza global (SRIC, 2020).

CAPÍTULO II: CAUSAS E IMPLEMENTACIÓN DE LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA

1. Causas: ¿Por qué surge la BRI?

En el presente subcapítulo serán analizados los principales elementos que explican el surgimiento de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. A diferencia del capítulo anterior, en el que se ha buscado comprender el discurso político que sostiene China para justificar la creación de la BRI a partir de los documentos oficiales de la Iniciativa, en este capítulo se buscará determinar cuáles, a nuestro entender, son las principales causas que precipitaron el lanzamiento de este programa. En primer lugar, se analizarán algunos factores internos de índole política y económica. Seguidamente, se revisarán los principales motivos geopolíticos y geoeconómicos que se deben tener en consideración para abordar el estudio de la BRI.

1.1. Elementos políticos y económicos internos

A continuación, se desarrollarán las principales causales políticas y económicas domésticas que motivaron a China a lanzar la BRI. Entre ellas se destacan la política exterior de Xi Jinping, la necesidad de impulsar el crecimiento económico homogéneo; mejorar la eficiencia de las empresas chinas; el ascenso de las empresas chinas en la cadena de producción global; y el problema de la sobrecapacidad de la industria china.

1.1.1. La política exterior de Xi Jinping

Puede afirmarse válidamente que desde el inicio del mandato del presidente Xi Jinping, China busca un liderazgo más visible en lo que se puede entender como un importante giro de tuerca en su política exterior. Es así que a partir del año 2013 aproximadamente se advierte una política exterior china más asertiva y audaz. Atrás quedaría la famosa frase del ex presidente Deng Xiaoping "*Oculto tu fuerza, espera tu momento, nunca tomes la iniciativa*" como pauta de perfil bajo para el comportamiento externo del gobierno chino (Parker, 2017).

Es importante destacar que nunca antes China tuvo un impacto tan profundo en el desarrollo económico global. Bajo el liderazgo del presidente Xi Jinping, Beijing inició el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB), el Fondo de la Ruta de la Seda (SRF) y el Nuevo Banco de Desarrollo (*NDB*) o también denominado Banco de los BRICS. Estas tres instituciones financieras –dos de ellas multilaterales– suman un total combinado de más de USD 200 000 millones en capital autorizado (Bougon, 2019, p. 31).

Este giro, por lo tanto, no se limita a la BRI, sino a la postura cada vez más activa de China en el conflicto del Mediterráneo Asiático, también denominado como Mar del Sur de China, el cual sostiene con Vietnam, Filipinas, Taiwán, Singapur, Malasia y Brunei, quienes reclaman la territorialidad de una serie de archipiélagos en una zona donde el comercio internacional es muy fluido. También resulta sintomática de esta nueva tendencia en la política exterior China la profundización de las tensiones que viene sosteniendo con Taiwán y Hong Kong como parte de su política “una China, dos sistemas”.

1.1.1.1. El Sueño Chino

El presidente Xi Jinping habló por primera vez en público sobre el *Sueño Chino* quince días después de su investidura como presidente del Partido Comunista, el 29 de noviembre de 2012. La noción de este concepto, impulsado como una estrategia nacionalista que busca aglutinar esfuerzos a favor de la propuesta del régimen del PCCh, es muy simple pero a la vez muy atractiva: tener el mismo nivel de vida, bienestar y oportunidades que los ciudadanos de los países desarrollados (Bougon, 2017, pp. 22). Como lo expresó el propio presidente Xi Jinping: “El sueño de China es el significado interno de defender y desarrollar el socialismo con características chinas”. Su esencia es “un país rico y poderoso, revitalizando la nación y mejorando el bienestar del pueblo” (Ferdinand, 2016, p. 946).

De acuerdo con Joshua (2019, p. 37), el *Sueño Chino* enfatiza el “estilo chino” de desarrollo económico y social junto con “características chinas”. El principal objetivo del *Sueño Chino* es la prosperidad, fortalecer el país, el rejuvenecimiento de la nación y la felicidad de la gente. En este sentido, se puede entender que el *Sueño Chino* pretende apelar a las expectativas materiales de la gente, así como a sus esperanzas y aspiraciones.

Sin embargo, en el fondo, el *Sueño Chino* no se trata solo de la validez por igual de los “modelos” o “sueños” de varias civilizaciones en el mundo. También refleja la convicción de que el chino es superior según señala Ferdinand (2016, p. 948): “el sueño de China es superar el camino del desarrollo occidental”. En este sentido, el *Sueño Chino* se presenta como una idea nacionalista que buscaría unificar el esfuerzo del pueblo chino para poder hacer posible el retorno a un pasado glorioso e imperial. Al mismo tiempo, esta narrativa representa una alternativa al *Sueño Americano* (*American Dream*) y se diferencia de este último por su carácter inclusivo. El *Sueño Chino* pretende un “futuro compartido” en lugar de una perspectiva individualista, tal como lo sugiere la propuesta norteamericana.

1.1.1.2. El Pensamiento Xi

Lo más explícito que el Pensamiento Xi dice sobre la visión internacional de China es que busca ser una gran potencia. En este sentido, fue bastante revelador que durante el Congreso del Partido Comunista de 2017, la Iniciativa de la Franja y la Ruta se inscribió en la Constitución del Partido al mismo tiempo que el Pensamiento Xi (Brown, 2018, p. 32). Sin duda, una acción político-simbólica que evidencia la importancia de este proyecto para el gobierno del presidente Xi Jinping. Dentro de los 14 principios políticos del denominado “Pensamiento Xi” que se inscribieron junto a la BRI en la Constitución del PCCh, los siguientes delinear ciertas implicancias para la política exterior china (BBC, 2017):

- i) Garantizar la armonía entre el humano y la naturaleza: la importancia de China en este aspecto es crucial hoy en día. Precisamente, la Ruta de la Seda Verde tiene como objetivo fundamental armonizar el desarrollo económico con el respeto del medio ambiente y la reducción de emisiones de carbono.
- ii) Perseguir un enfoque global para la seguridad nacional: Mediante la interdependencia económica que generaría la BRI, China buscaría resolver problemas económicos y de seguridad internos, como el estrangulamiento de sus flujos comerciales a través de sus tradicionales rutas comerciales.
- iii) Defender el principio de “un país, dos sistemas” y promover la reunificación nacional: Hong Kong, el Tíbet y Taiwán aún son temas problemáticos para China. Sobre todo el caso de Taiwán genera una importante tensión, pues Estados Unidos en varias oportunidades ha respaldado la independencia de esta isla.

- iv) Promover la construcción de una sociedad de futuro compartido con toda la humanidad: este es uno de los principales pilares de la BRI, pues hace referencia a la globalización incluyente que busca conseguir esta Iniciativa.

La BRI también le da al liderazgo del presidente Xi Jinping una narrativa de política exterior, una que involucra la exportación del *Sueño Chino* (Brown, 2019, p. 79). En tal sentido, el recibimiento de este programa, aunque con críticas, ha resultado mayoritariamente positivo en la sociedad internacional. Se destaca la posibilidad de que los países emergentes puedan acceder a financiamientos, como a los beneficios del libre comercio y la interdependencia económica.

Es por estas razones que se debe entender a la figura del presidente Xi Jinping como la de un actor preponderante para determinar la importancia de la Iniciativa de la Franja y la Ruta para China. La BRI consiste en la más importante propuesta de su gobierno a nivel de política exterior; por lo que se podría válidamente afirmar que su fracaso o éxito definirá también la futura fortaleza o debilitamiento del liderazgo del Reino del Medio.

1.1.2. Impulso del crecimiento económico homogéneo

Fomentar el desarrollo interno de forma homogénea es quizás uno de los objetivos de política económica más importantes que China busca conseguir a través de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (Cai, 2017; Berlie, 2020; Li, 2020). Si esta Iniciativa es implementada correctamente, ello le permitirá a China aumentar su mercado interno, además del regional, y, en consecuencia, reducir su dependencia de los mercados occidentales, sobre todo de Estados Unidos.

En 2014, la BRI se incorporó oficialmente a la Estrategia Nacional de Desarrollo Económico de China en la Conferencia Central de Trabajo Económico, la cumbre económica anual que establece la agenda para los responsables de la formulación de políticas (Chai, 2016). La BRI, precisamente, consistió en uno de los tres planes de desarrollo regional presentados, los cuales están diseñados para abordar el problema crónico del desarrollo desigual en China.

La desigualdad entre las regiones del interior occidental y los prósperos estados de la costa oriental es un gran desafío para el PCCh. Por ejemplo, la metrópolis costera de Shanghái es cinco veces más rica que la provincia interior de Gansu, que forma parte de la antigua Ruta de la Seda (The Economist, 2016). Es con respecto a esta realidad que Beijing ha tratado de cerrar la brecha entre estas provincias. Desde 1999-2000, el gobierno de China ha aplicado la denominada estrategia del Programa de Desarrollo del Oeste para revitalizar las provincias que presentan un bajo rendimiento crónico. Sin embargo, estos esfuerzos han producido pocos resultados tangibles. A pesar de las políticas preferenciales de Beijing, las inyecciones fiscales a gran escala y las inversiones dirigidas por el Estado, la participación de las provincias occidentales en el PBI total de China aumentó solo marginalmente del 17,1% en 2000 al 18,7% en 2010 (Goodman, 2015, p.198).

Un efecto secundario de los fuertes subsidios estatales en estas provincias occidentales ha sido una alta concentración de empresas estatales y una baja penetración de empresas privadas. Por ejemplo, las regiones occidentales de Xinjiang, Tíbet, Qinghai y Gansu son las cuatro provincias con la clasificación más baja en el Índice de Mercado Libre del Instituto de Investigación Económica de China. Su puntaje promedio es 2.67, mientras que el promedio nacional es de 6.56³ (Wang, Yu y Fan, 2016). Por lo tanto, Beijing viene promocionando la BRI como una solución clave para este problema. Precisamente, mediante esta Iniciativa, China busca integrar estas provincias occidentales a las economías regionales en lugar de seguir subvencionándolas desde el gobierno central.

Además de desarrollar la región occidental, también se espera que la BRI desempeñe un papel importante en la revitalización de las provincias con bajo rendimiento económico en el noreste, en el suroeste, y aquellas que limitan con el sudeste asiático. De hecho, todas las provincias chinas se han mostrado interesadas en participar en el proyecto nacional. Muchas regiones ven a la BRI como una oportunidad para obtener financiación barata y apoyo político para sus propios proyectos de infraestructura (Li, 2020).

Guan Youqing, director del Instituto de Investigación de Valores de Minsheng y uno de los analistas de renta variable más respetados de China, dice que todas las provincias están

³ Esta escala va desde el 0, que significa que no hay empresa privada, y 10 es el máximo puntaje en la profundidad de la participación de empresas privadas.

compitiendo ferozmente entre sí por proyectos relacionados con la BRI. Cada provincia quiere convertirse en un centro importante en la estrategia nacional y él cree que esto reactivará el gasto en infraestructura de los gobiernos locales. Guan estima que todas las provincias han destinado poco más de RMB 1 billón para proyectos de infraestructura relacionados con la BRI. El 68% de estos proyectos estarán relacionado con ferrocarriles, carreteras y aeropuertos, lo cual algunos autores pronostican que agregará de 0,2% a 0,3% al crecimiento del PIB de China (Guan, 2015).

1.1.3. Mejora en la eficiencia de las empresas chinas

Las reformas económicas han sentado las bases de un crecimiento sin precedentes en China durante las últimas cuatro décadas. Sin embargo, la transición inconclusa de China para introducir y consolidar mecanismos e instituciones de mercado se ha asociado en el pasado con problemas de mala asignación de capital en algunas de sus industrias. Hacer frente a estas inversiones poco productivas y alentar la salida de empresas menos competitivas es parte del proceso que busca implementar la BRI, incluso cuando el apoyo estatal del gobierno chino ha mantenido empresas estatales ineficientes. En particular aquellas que dependen del endeudamiento para sobrevivir. Este proceso de transición es bastante común en economías emergentes que buscan mejorar su eficiencia (FMI, 2017).

En su discurso ante el XIX Congreso del Partido, el presidente Xi Jinping coloca estos temas en el centro de la estrategia de desarrollo de China (Xi, J., 2017):

“Debemos perseguir la reforma estructural del lado de la producción como nuestra tarea principal y trabajar duro para lograr una mejor calidad, una mayor eficiencia y unos impulsores más sólidos del crecimiento económico a través de la reforma. Necesitamos aumentar la productividad total de los factores y acelerar la construcción de un sistema industrial que promueva el desarrollo coordinado de la economía real con innovación tecnológica, finanzas modernas y recursos humanos. Debemos esforzarnos por desarrollar una economía con mecanismos de mercado más eficaces, microentidades dinámicas y una macroregulación sólida. Esto fortalecerá constantemente la capacidad de innovación y la competitividad de la economía de China”.

La salida y/o quiebra de empresas del mercado son las consecuencias previstas de los procesos de competencia; es decir, cuando las empresas más eficientes superan a las menos eficientes. Cuando este proceso competitivo no funciona bien, las empresas más eficientes

pueden salir del mercado con el tiempo. Estos problemas son difíciles de abordar en países donde las empresas estatales desempeñan un papel importante, ya que la función de la disciplina de mercado puede reducirse al existir un Estado que busca favorecer directa o indirectamente a las primeras (OCDE, 2018, p. 16).

Una parte del proceso de transición para abordar estos problemas para China y sus vecinos es la implementación de la BRI. La Iniciativa tiene como objetivo crear nuevos mercados, facilitar el comercio y la inversión. Además, este programa buscaría alentar ciertos sectores industriales chinos para los que se crearían mercados inmediatos a través de las nuevas inversiones en infraestructura. Otro aspecto que vale la pena destacar consiste en que la BRI le permitiría a las industrias chinas acceder a mercados en los que los factores de producción sean más baratos, un proceso que ha también caracterizó el desarrollo de los países occidentales en el pasado (OCDE, 2018, p. 16).

Extender la vida de las industrias más antiguas mediante la creación de demanda y el cambio de ubicación ayuda a las empresas estatales y otras empresas cargadas de deudas a cubrir los costos variables, evitando así incumplimientos. Sin embargo, es poco probable que esta estrategia funcione a largo plazo, pues se están aplicando políticas de desapalancamiento gradual (incluso mediante canjes de deuda por acciones y algunas transferencias de activos), mientras que los objetivos de producción están destinados a poner en marcha una reestructuración a largo plazo de las empresas estatales (OCDE, 2018, p. 16).

1.1.4. El ascenso en la cadena de producción global

China ha desarrollado una reputación impresionante como la “fábrica mundial” debido a que un importante porcentaje de la producción global se genera en el Reino del Medio. En los últimos años, sin embargo, sus ventajas comparativas en la manufactura, como los bajos costos laborales, han comenzado a desaparecer. Por esta razón, el liderazgo chino quiere posicionarse en el extremo superior de la cadena de valor global (Cai, 2017, p. 8). Para hacer esto, China necesitará mejorar su industria. De hecho, este se ha convertido en uno de los objetivos económicos internos más importantes de China. Se refleja en la estrategia denominada Hecho en China 2025 (*Made in China 2025*), elaborada por el Ministerio de Industria y Tecnología de la Información. La estrategia se inspiró en el plan

“Industria 4.0” de Alemania. Sus objetivos principales se encaminan a lograr que la industria manufacturera del país esté cada vez más impulsada por la innovación, enfatizar la calidad sobre la cantidad y reestructurarla integralmente (Kennedy, 2015). Asimismo, actualmente el gobierno chino viene desarrollando el documento denominado *China Standards 2035*, el cual establecerá los estándares técnicos e industriales que se complementará con la estrategia Hecho en China 2025 (Mochinaga, 2020, p. 52).

Beijing espera que la BRI desempeñe un papel importante en la facilitación de la exportación de productos manufacturados chinos de alta gama. Los líderes chinos creen que los mercados emergentes a los que se dirige la BRI estarán más dispuestos a aceptar productos chinos de gama alta que los países desarrollados de América del Norte y Europa. China no solo está tratando de exportar productos con mayor valor agregado a través de la BRI, sino también de fomentar la aceptación de estándares tecnológicos (Cai, 2017, p. 9).

El enfoque del gobierno chino en exportar sus estándares tecnológicos debe entenderse en términos de su ambición más amplia de convertirse en una economía basada en la innovación y líder en investigación y desarrollo. Según un informe de investigación elaborado en nombre de la Comisión de Revisión Económica y de Seguridad de Estados Unidos y China, “los responsables de la formulación de políticas consideran que el desarrollo de estándares tecnológicos es fundamental para lograr estos objetivos” (Breznitz y Murphree, 2013).

Xu Jing, director del Instituto de Fabricación Inteligente afiliado al Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT), dice que la BRI desempeñará un papel clave para ayudar a las empresas chinas a ser más competitivas a nivel internacional (Wang, 2015). Con la BRI, se alentará y se espera que las empresas chinas y especialmente los fabricantes de bienes industriales de alta gama operen en mercados más exigentes y entornos regulatorios más estrictos. La expansión de una cadena de producción centrada en China también obligará a los fabricantes chinos a ascender en la cadena de valor. Estos esfuerzos contarán con el apoyo financiero de los bancos chinos, que a menudo instan a los beneficiarios de préstamos a aceptar productos fabricados en China como condición para otorgar créditos.

La campaña del gobierno chino para comercializar su tecnología ferroviaria de alta velocidad es quizás el mejor ejemplo de cómo pretende utilizar la BRI para mejorar la

industria de China. Muchos han calificado el esfuerzo de marketing del Premier Li Keqiang en esta área como “diplomacia ferroviaria de alta velocidad”. El gobierno chino ha movilizó a más de 10 000 científicos e ingenieros para incorporar tecnología extranjera importada y desarrollar la propia tecnología ferroviaria de alta velocidad del país (Cai, 2017, p. 9).

El resultado de este esfuerzo es evidente en el superlativo desarrollo del sector ferroviario de alta velocidad de China. Hoy en día, el país alberga más del 50% del total de ferrocarriles de alta velocidad construidos en el mundo (Cai, 2017, p. 9). El primer ministro Li Keqiang personalmente ha promocionado los ferrocarriles de alta velocidad de fabricación china en Tailandia, India, Indonesia y Malasia (Sha, 2015), todos países considerados como socios estratégicos de la BRI. En tal sentido, si los países de la región aceptan la tecnología ferroviaria de alta velocidad china como su estándar nacional, esta tecnología hecha en China podría convertirse en el estándar de facto en una vasta área geográfica. Esto significa que los fabricantes y proveedores chinos disfrutarían de una fuerte ventaja frente a otros competidores, especialmente los productores japoneses.

Huawei, ZTE y China Mobile están estrechamente involucradas en el desarrollo de la tecnología 5G, que incluye el establecimiento y el diseño de estándares técnicos internacionales. Estas empresas se están convirtiendo en participantes activos en muchos organismos y asociaciones internacionales de la industria de las telecomunicaciones, como la Unión Internacional de Telecomunicaciones, el Proyecto de Asociación de Tercera Generación y el Instituto de Ingenieros Eléctricos y Electrónicos. Beijing considera que la industria de las telecomunicaciones es fundamental para su estrategia Hecho en China 2025. Por lo tanto, no es una coincidencia que el gobierno chino considere la construcción de redes de telecomunicaciones como una parte clave de la BRI, específicamente a través de la Ruta Digital de la Seda (Cai, 2017).

1.1.5. El problema de sobrecapacidad industrial

Durante la crisis financiera mundial, el gobierno chino entregó uno de los paquetes de estímulo más grandes de la historia económica reciente. Salvó a China de la recesión y algunos países en desarrollo al hacer que los precios de las materias primas se dispararan. Aunque el programa de estímulo fue eficaz, uno de sus efectos secundarios duraderos fue

la creación de un exceso de capacidad masivo en muchos sectores industriales, desde el acero hasta el cemento (Cai, 2017).

Hacer frente al exceso de capacidad del país se ha convertido en una de las principales prioridades económicas del gobierno chino. El primer ministro Li Keqiang ha descrito este problema como uno de fundamental relevancia para el futuro de China (Chinese Government Information Portal, 2015). Entre las principales consecuencias que genera el exceso de capacidad se puede afirmar que reduce las ganancias corporativas, aumenta la depreciación de los activos, incrementa la tasa de desempleo, aumenta los niveles de deuda y genera que el sistema financiero del país sea más vulnerable.

Muchas empresas estatales de sectores con exceso de capacidad se endeudaron ostensiblemente durante la crisis financiera y hoy luchan por sobrevivir en un entorno cada vez más hostil al comercio internacional. La desaceleración de la economía, la decreciente y lenta demanda internacional y el exceso de oferta han reducido sus ganancias. Estos préstamos incobrables han sometido al sistema bancario chino a una gran tensión (Cai, 2017).

Es por ello que el gobierno chino ha anunciado una serie de medidas políticas para abordar el problema del exceso de capacidad. Esto ha incluido el despido de 1,8 millones de trabajadores de las industrias del acero y la minería del carbón. Las autoridades también están tratando de cerrar las plantas siderúrgicas y otros hornos de minerales contaminantes (Cai, 2016, p. 12).

La BRI es otra forma en que los líderes chinos pueden abordar el problema del exceso de capacidad. Por un lado puede ser entendido como un esfuerzo de China para exportar el exceso de productos industriales a sus países vecinos. El *Financial Times* informó en 2015 que la gran visión de una nueva Ruta de la Seda comenzó en el Ministerio de Comercio de China como una iniciativa de exportación (Clover y Hornsby, 2015). Sin embargo, para Cai (2017), la principal forma en que la BRI aborda el problema de exceso de capacidad es a través de la migración de algunas de sus industrias fuera de China y no a través de la exportación de los excedentes de producción. El discurso del primer ministro Li Keqiang ante los líderes del ASEAN en 2014 (Li, 2014) se orienta en este sentido:

“Tenemos mucho equipo excedente para fabricar acero, cemento y vidrio plisado para el mercado chino. Este equipo es de buena calidad. Queremos que las empresas muevan este exceso de capacidad de producción a través de la inversión extranjera directa a los países de la ASEAN que necesitan construir su infraestructura. Estos bienes deben producirse localmente donde se necesiten”

Para Hu Huaibang (2016), presidente del Banco de Desarrollo de China y el financista más influyente de los proyectos de la BRI, uno de los objetivos más importantes de esta Iniciativa es ayudar a China a realizar una reforma estructural económica y mejorar sus industrias, alejándose del modelo de fabricación masiva barata:

“Por un lado, deberíamos migrar gradualmente nuestra fabricación de gama baja a otros países y eliminar la presión de las industrias que sufren un problema de exceso de capacidad. Al mismo tiempo, debemos apoyar industrias competitivas como la ingeniería de la construcción, el ferrocarril de alta velocidad, la generación de electricidad, la construcción de maquinaria y las telecomunicaciones que se trasladan al extranjero”.

Trasladar las fábricas con exceso de capacidad a los países miembros de la BRI ayuda a China a reducir el exceso de oferta en el país mientras que ayuda a los países menos desarrollados a construir sus bases industriales. En esencia, podría afirmarse que los pasivos económicos internos se convierten en activos económicos y diplomáticos para la política exterior china. En ese orden de ideas, Jin Qi, ex presidenta del Fondo de la Ruta de la Seda ha señalado que China se encuentra actualmente en el medio de la cadena de producción global y que puede ayudar a los países en una etapa temprana de desarrollo a industrializarse. También ha señalado que el capital chino puede “ayudar a facilitar la cooperación de producción internacional y reorganizar la cadena de producción global” (Jin, 2016).

Parte de este pensamiento se basa en la propia experiencia de industrialización de China en los años ochenta y noventa. De acuerdo con Cai (2017, p. 13) China importó líneas de producción de segunda mano de Alemania, Taiwán y Japón en la década de 1980; es decir, capacidad industrial excedente no deseada por estos países. Por lo tanto, Beijing considera que la experiencia de China podría replicarse en los países vecinos menos desarrollados.

Un claro ejemplo de que China buscaría trasladar su sobrecapacidad industrial es el plan para migrar parte de las enormes instalaciones de producción de excedentes de acero de la provincia de Hebei. Esta provincia, la mayor productora de acero de China, quiere trasladar

20 millones de toneladas de capacidad de producción al extranjero para 2023. El plan exige que las empresas reubiquen sus instalaciones excedentes de acero (pero también de cemento y vidrio plisado) al Sudeste Asiático, África y Occidente. Por ejemplo, Delong Steel de Xintai está construyendo una fábrica de acero en Tailandia que es capaz de producir 600 000 toneladas al año de bobina laminada en caliente en asociación con un operador local tailandés, Permsin Steel Works (Cai, 2017).

Este tipo de políticas aliviarán el exceso de contaminación del aire en las ciudades más industrializadas de China, como en Beijing por ejemplo; sin embargo la reducción de los niveles de contaminación que produce China dependerá de las políticas que acompañen este proceso de reestructuración a otros lugares. Las nuevas regulaciones ambientales de China, que imponen sanciones económicas a las industrias más contaminantes, han reducido las ganancias en la industria del cemento, lo cual les ha generado un incentivo de mercado para moverse por la Ruta de la Seda (Kley, 2016). Por lo tanto, si bien las principales ciudades chinas se benefician al contar con un aire menos contaminado, esta polución terminará siendo exportada a aquellos países que cuenten con leyes ambientales más flexibles; lo cual en términos globales no mejora la situación frente al cambio climático.

1.2. Visión geopolítica: La BRI como gran estrategia

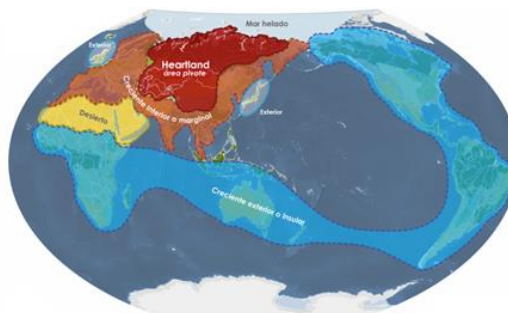
En la presente sección, serán abordados algunos argumentos que sugieren motivaciones geopolíticas para la Iniciativa de la Franja y la Ruta. En primer lugar, se remarca la revitalización de las ideas de Arthur Mackinder y Alfred Mahan dado el contexto de competencia entre China y los Estados Unidos. Posteriormente, se analizará cómo China busca solucionar el Dilema de Malaca, entendido este problema como la probabilidad de estrangulación de sus principales rutas marítimas. Luego, examinaremos cómo la BRI puede ser entendida también como una reacción por parte de China ante la estrategia del “pivote al Asia” que desarrollara los Estados Unidos bajo la administración de Barack Obama. Y, finalmente, se plantea que la BRI busca solucionar problemas de seguridad en algunas de sus regiones más convulsas, como Xinjiang y el Tíbet, a partir del desarrollo económico de estas regiones.

1.2.1. Mackinder vs Mahan

Al respecto, Joseph Nye (2017) argumenta que China y Estados Unidos se encuentran reviviendo una pugna geopolítica: al buscar expandirse por Eurasia, China estaría siguiendo las ideas de Arthur Mackinder; mientras que Estados Unidos sigue poniendo en práctica las ideas de Alfred Mahan, las cuales le dan prioridad al control de las rutas marítimas. Esta idea sugiere que a través de la BRI, China buscaría una mayor influencia en Eurasia para contrarrestar el poder marítimo estadounidense, la cual le garantiza un rápido acceso a casi cualquier parte del mundo.

La teoría del *heartland* de Mackinder plantea que aquel Estado que controle Eurasia, *heartland* o también denominada como “área pivote”, controlaría el resto del mundo: “Quien gobierna Europa del Este domina el *heartland*; quien gobierna el *heartland* domina la Isla del Mundo; quien gobierna la Isla del Mundo domina el Mundo” (1919, p. 50).

Figura 7. Teoría del *heartland* de Mackinder



Fuente: Arancón (2018)

En tal sentido, Brzinzki (1998, p. 31), a partir de la lectura de Mackinder, desarrolla esta perspectiva:

“Una potencia que domine Eurasia controlaría dos de las tres regiones más avanzadas y económicamente productivas del mundo. Un simple vistazo al mapa también sugiere que el control sobre Eurasia implicaría casi automáticamente la subordinación de África, lo que haría que el hemisferio occidental y Oceanía fueran geopolíticamente periféricos al continente central del mundo. Aproximadamente el 75 por ciento de la población mundial vive en Eurasia, y la mayor parte de la riqueza física del mundo también está allí, tanto en sus empresas como bajo su suelo. Eurasia representa aproximadamente las tres cuartas partes de los recursos energéticos conocidos del mundo”

De otro lado, Alfred Mahan parte de la premisa que el mar es el camino simple y rentable para transportar materias primas y productos manufacturados por doquier (Mahan, 1897: 31); por lo cual, controlar las rutas marítimas implicaría tener un acceso inmediato a casi cualquier región del mundo y, por lo tanto, controlarlo eficazmente. Esta visión, señala Nye, tuvo bastante peso en la consolidación del Imperio Británico como potencia y en el posterior ascenso de los Estados Unidos que actualmente controla las principales rutas comerciales del mundo.

Con la BRI China no solo accede a una importante participación en Eurasia, sino que también posee una gran ventaja para ganar aliados, construir poder y expandir su influencia en todo el continente. Como parte integral de la estrategia periférica de China, la Iniciativa de la Franja y la Ruta sirve como una herramienta diplomática vital para Beijing para asegurar el acceso a los recursos y mercados y, al mismo tiempo, también para promover sus objetivos geopolíticos clave. Además, la conectividad regional y la cooperación multilateral, que ayudan a mejorar la interdependencia asimétrica, permiten a Beijing no solo aprovechar su poder e influencia sobre otros socios euroasiáticos para sus intereses estratégicos, sino también conectar sus provincias menos desarrolladas en los nuevos corredores económicos.

En tal sentido, China ha venido estableciendo una activa cooperación multilateral en toda la zona de Eurasia a través de la Organización de Cooperación de Shanghái (*Shanghai Cooperation Organization*) con los países de Asia Central; el mecanismo de Cooperación 16+1 que reúne a China y 16 países de Europa del Este y Central, así como la ASEAN + 3 en el que participan países del Sudeste Asiático con China, Japón y Corea. En tal sentido, la BRI buscaría articular estos esfuerzos paralelos para concretar resultados a nivel euroasiático, lográndose así una mayor interconectividad entre tales subregiones.

Por lo tanto, desde esta perspectiva, la construcción de los corredores económicos de la BRI permitiría a China aumentar su poder en una zona históricamente fundamental para la geopolítica. Ello eventualmente la llevaría a consolidarse como una potencia regional y, posteriormente, como una potencia global. Mucho de ello dependerá de las relaciones diplomáticas que China pueda llegar a estrechar con Rusia, puesto que este país tiene y ha tenido desde tiempos del Imperio Ruso sus propias expectativas de predominancia en el

heartland que hoy se traducen a través de la Unión Euroasiática y su papel preponderante en la Shanghai Cooperation Organization. Sin embargo, actualmente Rusia es un país miembro parte de la BRI y viene respaldando políticamente esta Iniciativa, lo cual ha facilitado la adhesión de varios países de Europa del Este y Asia Central.

1.2.2. El Dilema de Malaca

En efecto, una salida a China por el oeste crearía rutas comerciales alternativas a las marítimas, las cuales necesariamente tienen que pasar por puntos de estrangulación como lo son el Estrecho de Malaca o el Estrecho de Ormuz. Por ejemplo, poco más del 80% de las importaciones de petróleo de China pasan por el Estrecho de Malaca (Enderwick, 2018, p. 448), lo cual se ha convertido en un dolor de cabeza intergeneracional para los líderes chinos al punto de que ha sido denominado como el “Dilema de Malaca”. El Dilema de Malaca entonces representa una amenaza para la propia existencia del Estado chino; puesto que de bloquearse este espacio geográfico, algo para lo que Estados Unidos cuenta con el poder militar suficiente, el comercio chino se paralizaría como también el flujo de materias primas hacia el Reino del Medio.

Ante esta disyuntiva, la BRI tiene la finalidad de desarrollar un corredor de transporte euroasiático que disminuirá la dependencia del país de las rutas marítimas actuales, en parte para hacer que China sea menos dependiente del Estrecho de Malaca, pero de manera más general para darle la posibilidad de eludir las rutas marítimas que están sujetas al dominio naval estadounidense y propensos a reclamos conflictivos como el Mar de China Meridional (Rolland, 2015). En específico, el Nuevo Puente Terrestre Euroasiático y el Corredor Económico China-Asia Central- Asia Occidental le permite a China forjar vínculos energéticos más fuertes con Rusia y los estados de Asia Central y reducir su dependencia de las importaciones de energía del Golfo Pérsico. Además, el Corredor Económico China-Pakistán y el Corredor Económico Bangladesh-China-India-Myanmar facilitarán las importaciones de energía de China desde el Golfo Pérsico y África a través de gasoductos y oleoductos. Todo ello tiene como finalidad garantizar en el futuro la seguridad energética china.

Sin perjuicio de lo previamente señalado, China no solo accederá a nuevas alternativas para el transporte de sus mercancías y de su comercio, sino que además la Ruta de la Seda

Marítima le permitirá a Beijing incrementar su poder en los mares expandiendo su influencia en el Océano Índico, lo cual se traduce en una mayor seguridad para sus rutas marítimas. Por ejemplo, la fuerte inversión de China en el puerto de Hambantota (Sri Lanka), el puerto de Gwadar (Pakistán) y el puerto de Kyaukpyu (Myanmar) permite a Beijing reforzar su presencia naval en el Océano Índico, garantizar la seguridad de sus rutas comerciales y energéticas y fomentar su papel como potencia marítima. En tal sentido, la proyección de Nye de China como una potencia euroasiática; en realidad consiste solamente en la mitad de lo que representa la BRI. La contraparte marítima consiste en la otra cara de la moneda y tiene ya un alcance global desde la inclusión de Oceanía y América Latina en 2017. Inclusive podría señalarse válidamente que China también sigue las ideas de Mahan por su frecuente uso de las rutas comerciales y su frecuente interés en adquirir el control de puertos en las principales ciudades del mundo.

1.2.3. Estados Unidos y el pivote al Asia

Para diversos autores, la BRI es la respuesta de Beijing al “pivote al Asia” de la administración Obama. Este concepto fue presentado por primera vez por la entonces Secretaria de Estado, Hillary Clinton, quien en un artículo titulado *America’s Pacific Century* publicado en la revista *Foreign Policy* en octubre de 2011 argumenta que después de más de diez años de centrarse en dos guerras regionales en el Medio Oriente, Estados Unidos debe cambiar su enfoque hacia la región de Asia-Pacífico (Clinton, 2011).

En palabras del ex presidente Barack Obama (2011), “después de una década en la que luchamos en dos guerras que nos costaron caro, en sangre y tesoros, Estados Unidos está volviendo nuestra atención al vasto potencial de la región del Asia-Pacífico”. De esta forma, Obama prometió aumentar la presencia diplomática, económica y militar de Estados Unidos en el Pacífico asiático, y señaló la determinación de los Estados Unidos de contrarrestar el impacto del aumento de China en la región.

Por lo tanto, el pivote al Asia de Estados Unidos puede considerarse como una respuesta directa al ascenso de China, la cual representa un desafío al dominio estadounidense en la región. En cuanto al ámbito militar, el rebalance de Estados Unidos a Asia ha significado la redirección del 60% de la fuerza militar estadounidense a dicha zona (Monzón, 2017, p. 20). De otro lado, Estados Unidos también ha intensificado su actividad militar y presencia

naval en el Mar del Sur de China por el que Beijing mantiene disputas territoriales marítimas con Brunei, Indonesia, Malasia, Filipinas, Taiwán y Vietnam. Estas incursiones de las flotas navales estadounidenses han incluido las operaciones de libertad de navegación (FONOP) en enero y marzo de 2018. En un discurso durante su visita de noviembre de 2017 al Sudeste Asiático, el presidente Donald Trump enfatizó la importancia de tales operaciones y de garantizar el acceso libre y abierto al Mar del Sur de China. Desde mayo de 2017, Estados Unidos ha realizado seis FONOP en la región (*Council on Foreign Relations*, 2020).

Desde la perspectiva económica, mediante el Acuerdo Transpacífico (TPP) y la Asociación Transatlántica de Comercio e Inversión (TTIP), Estados Unidos buscó excluir a China forjando vínculos transatlánticos y transpacíficos para interconectar el este de Asia, América del Norte y la Unión Europea. En 2015, el ex presidente Barack Obama enfatizó la importancia del TPP al afirmar: “no podemos permitir que países como China escriban las reglas de la economía global” (Obama, 2015).

Dado que la economía de China depende en gran medida de los mercados asiáticos, europeos y estadounidenses, la intención de Estados Unidos de reformar el régimen comercial global a través del TPP y el TTIP tuvo como finalidad limitar el acceso de China a esos mercados, ahogar su crecimiento económico y socavar la capacidad de expansión de Beijing. Sin embargo, Estados Unidos no llegó a ser parte del TPP fundamentalmente por la elección de Donald Trump como presidente de los Estados Unidos, quién ha orientado la política internacional estadounidense lejos del multilateralismo y del libre comercio.

Según Baldwin (1993), un país o región que ha sido excluido de un acuerdo preferencial está fuertemente motivado para unirse a un bloque similar o construir un nuevo bloque para contrarrestar el efecto negativo de la exclusión. Por lo tanto, la BRI válidamente puede ser considerada como la respuesta al intento de Washington de crear nuevos bloques comerciales que excluyan a China. Sobre todo, si se tiene en cuenta que la economía de China depende fuertemente de sus exportaciones.

1.2.4. Seguridad fronteriza

Otra de las finalidades geopolíticas que guarda la BRI consiste en que China busca salvaguardar la estabilidad de ciertas regiones convulsas de su territorio como lo son Xinjiang y el Tíbet, así como aumentar la influencia de China en sus fronteras. Al elevar el nivel de vida tanto en sus provincias más alejadas de los principales epicentros de desarrollo en China, como en los países vecinos, Beijing aspira a contener cualquier intento separatista, extremista y, en general, cualquier posible ataque terrorista.

Uno de los proyectos insignia más importantes de la BRI es el Corredor Económico China-Pakistán, que une Kashgar en Xinjiang con el Puerto de Gwadar. Este proyecto, que se estima en USD 46 000 millones, es también el ejemplo más claro de dónde se cruza la lógica geoestratégica de la BRI con sus impulsores económicos. Xinjiang tiene una gran población musulmana de habla turca que ha crecido cada vez más frustrada con el gobierno de Beijing. Desde la década de 1990, Xinjiang también se ha convertido en la principal fuente de terrorismo dentro de China. “Las aspiraciones hacia una mayor autonomía o una independencia absoluta nunca han estado lejos de la superficie de la vida política en la provincia”, señala Andrew Small (2015, p. 69-70).

Un ex embajador chino en Islamabad, Lu Shuling (2016), afirma que la construcción del puerto de Gwadar es económicamente vital para Xinjiang, que no tiene salida al mar, que se encuentra a 5 000 kilómetros de los puertos costeros de China. Lu cree que el puerto reducirá significativamente los costos de transporte para la provincia. Sostiene además que los beneficios económicos del corredor ayudará a resolver los problemas políticos de Pakistán y Xinjiang: “La mejor medicina para abordar el problema del terrorismo es abordar la incubadora del terrorismo, a saber, la pobreza”. Guo Jianwei (2015), director del Banco Central de China en Xinjiang, ha presentado un argumento similar, señalando que una mejor conectividad entre la provincia y la región de Asia Central traerá “dividendos económicos y de seguridad nacional”.

La expansión del islamismo radical en Xinjiang está agregando más complejidad a una situación ya tensa en el occidente chino que se ha caracterizado por sus bajos niveles de desarrollo. Esta región tiene niveles de renta en un 25% por debajo del promedio de toda China (Enderwick, 2018, p. 448). Es por ello que el Partido Comunista Chino considera al

movimiento separatista de Xinjiang como una amenaza existencial. En este sentido, Beijing cree que la pobreza y el subdesarrollo están incentivando la militancia radical. Por lo tanto, Beijing mantiene el interés de estabilizar esta convulsa región a partir del desarrollo económico que genere la BRI y, al mismo tiempo, llegar a desarrollar una dinámica comercial con sus vecinos fronterizos que finalmente produzca interdependencia, lográndose así mitigar los riesgos de seguridad existentes.

1.3. Aspectos geoeconómicos: el incremento de la influencia económica china

En el presente subcapítulo, se desarrollarán las principales causas que explican la creación de la BRI desde la geoeconomía. Desde esta perspectiva, puede entenderse a la BRI como una plataforma para que China exporte un modelo de desarrollo alternativo al occidental, centrado en la construcción de infraestructura y no en el desarrollo de instituciones. Además, la reciente creación del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB) y del Nuevo Banco de Desarrollo (NDB) y del Sistema de Pago Interbancario Transfronterizo (CIPS) sugiere el surgimiento de un nuevo institucionalismo financiero liderado por China. Esta idea se refuerza con la estrategia de internacionalización del renminbi, moneda que ganará cada vez más relevancia a partir de las múltiples operaciones que se generarán en el marco de la BRI. Finalmente, la creación de la CICC permitirá a las empresas chinas acceder a una posición jurídica más ventajosa ante el posible surgimiento de controversias legales durante sus operaciones en el marco de esta Iniciativa.

1.3.1. Un modelo chino de desarrollo

Algunos autores sostienen que la Iniciativa de la Franja y la Ruta es el vehículo del que dispone China para exportar su modelo económico de desarrollo. Economy (2019) resalta el hecho de que el mismo presidente Xi Jinping haya pronunciado numerosos discursos a favor de la idea de que el sistema chino de desarrollo es digno de emulación. Por ejemplo, en el discurso del XIX Congreso del PCCh, en octubre de 2017, Xi ha expresado su creencia de que “[China] ofrece una nueva opción para otros países y naciones que quieren acelerar su desarrollo mientras preservan su independencia”.

Esta autora, además, señala que la forma en la que este modelo se exporta se da a través de la formación de funcionarios extranjeros en China mediante foros y academias de

gobernanza y desarrollo económico chino. La exportación de este modelo también se daría en territorio extranjero, pues se ha documentado visitas de funcionarios chinos a Camboya, Etiopía y Sudán, por ejemplo, para enseñar técnicas de organización partidaria, control social, propaganda, retención de tecnología, atracción de inversiones y reducción de la pobreza. Fontaine y Kliman (2018), adicionalmente, resaltan que empresas chinas han venido ayudando a países autoritarios a implementar tecnologías de vigilancia y control, exportándose así un modelo de vigilancia chino.

Fukuyama (2016) y Milanovic (2020) sostienen que actualmente se viene dando una pugna entre el modelo de desarrollo occidental y el modelo de desarrollo chino. Branko Milanovic precisa que esa pugna es de carácter ideológico y que consistiría en una división que se da dentro del mismo seno del capitalismo. Así pues, por un lado, se encontraría el capitalismo liberal tradicional liderado por Occidente y, por otro lado, el capitalismo político que viene impulsando principalmente China, aunque Singapur, Vietnam y Myanmar son también ejemplos de este modelo.

Milanovic define por capitalismo liberal a la variante tradicional del capitalismo que se caracteriza por (i) el respeto de la democracia y del estado de derecho, (ii) la concentración de la mayoría de la producción en el sector privado, (iii) el ascenso meritocrático del talento, y la (iv) garantía de oportunidades para todos a través de medidas como el acceso a la educación y la salud. Dentro de sus consecuencias negativas, el autor señala el surgimiento de una clase alta que se perpetúa a sí misma en el poder junto con una creciente desigualdad. De otro lado, el capitalismo político que desarrolla China, tiene tres características definitorias: (i) el estado está dirigido por una burocracia tecnocrática, que debe su legitimidad al crecimiento económico; (ii) las leyes se aplican arbitrariamente, para beneficio de las élites; y (iii) la necesaria autonomía del Estado. La tensión entre el primer y el segundo principio produce corrupción, que es una parte integral de la forma en que se establece el sistema político capitalista, no una anomalía.

Para Ekman (2019, p. 22), la Iniciativa de la Franja y la Ruta también puede ser considerada como un espacio para promover un modelo económico de desarrollo alternativo. China viene impulsando la construcción de “parques industriales” y “zonas de cooperación económica” en otros países miembros de la BRI, tal como fueron

implementadas al interior de China a partir de las reformas de Deng Xiaoping. En tal sentido, se buscaría emular la ruta de crecimiento económico de China en estos países menos avanzados.

Y aunque esta idea no es nueva, pues en Egipto⁴, por ejemplo, así como en otros países ya se habían construido este tipo de zonas, en el marco de la BRI se ha reforzado la apuesta por este tipo de iniciativas. De acuerdo con el Ministerio de Comercio Chino, se han desarrollado 75 zonas económicas desde el lanzamiento de la BRI.

Estos dos modelos generan distintas concepciones de desarrollo, como se ha mencionado previamente. Gonzalez-Vicente (2019, p. 488) sugiere que China busca hacer que el desarrollo vuelva a ser “grandioso” (“*make development great again*”) con la propuesta de la BRI, al plantear el retorno de una visión de desarrollo orientada hacia la modernización del Estado a través de la construcción de infraestructura. Este mismo autor sugiere que este modelo de desarrollo se aplicó en el mundo a partir de los años 30, luego de la Gran Depresión, y continuó entre los años 1950 y 1970 con la época dorada del capitalismo. Sin embargo, a partir de la década de los ochenta, la crisis de la deuda y el reducido impacto positivo que estas políticas generaron en África y Latinoamérica, generaron su ocaso.

De otro lado, el Banco Mundial, alentado por sus principales accionistas desde los años ochenta, empezó a desarrollar una visión diferente de desarrollo que es la impulsada por las principales potencias occidentales y que predomina hasta la fecha: políticas orientadas hacia la liberalización de los mercados, estabilidad macroeconómica y fortalecimiento institucional (Kharas, 2019, p.6; Gonzalez-Vicente, 2019, p. 488). Al respecto, Branko Milanovic, menciona que mientras Occidente ha impulsado medidas destinadas a desarrollar instituciones; China ha invertido principalmente en infraestructura, en construir cosas físicas (2020, p. 18), lo cual hace más atractiva su propuesta ante los países menos desarrollados o con necesidades de financiamiento.

⁴ Ello en el marco del Programa para la Cooperación para el Desarrollo Económico y Social entre China y África lanzado en el año 2006.

1.3.2. Un nuevo institucionalismo financiero

De acuerdo con diversos autores, China se está convirtiendo en un activo formulador de la normatividad internacional. Estos autores, señalan que China busca, fundamentalmente a través de la creación del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB) y el Nuevo Banco de Desarrollo (NDB), crear un nuevo orden financiero internacional paralelo al sistema actual de Bretton Woods, el cual atraviesa una situación de inacción y crisis. Con la creación de la AIIB, para Milanovic (2020, p.19), China estaría siguiendo el libro de jugadas de los Estados Unidos tras la Segunda Guerra Mundial cuando Washington lideró la creación del Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional.

Actualmente, muchos de los países menos desarrollados se encuentran casi imposibilitados de acceder a los financiamientos que proveen las principales instituciones internacionales para la construcción de infraestructura. El Banco Mundial y otros bancos de desarrollo como el Banco Asiático de Desarrollo (ADB) fueron diseñados precisamente para cumplir con esta función fundamental; sin embargo solo el 30% de los préstamos del Banco Mundial, por ejemplo, se destina hoy a infraestructura (Hass, Jones y Mason, 2019, p. 2).

Asimismo, la dinámica procedimental del Banco Mundial y del Banco Asiático de Desarrollo suele ser demasiado burocrática y se requieren varios años para que los Estados puedan acceder a financiamientos, lo que desincentiva la presentación de solicitudes. Los elevados requisitos de calificación crediticia internacional, así como los interminables estudios de impacto ambiental y social, suelen ser los principales desincentivos de los países que buscan financiamiento internacional (Hass, Jones y Mason, 2019, p. 2). Es por todo lo señalado que en el contexto actual existen ciertas carencias del sistema financiero que China busca cubrir a través de la BRI.

1.3.3. La internacionalización del renminbi

Y no solo ello, este nuevo esquema financiero internacional sería el medio ambiente propicio para que China pueda internacionalizar su moneda, el renminbi, como lo sugieren diversos autores (Djankov, 2016; Baker McKenzie, 2017; Belova, 2018; Gu, 2018). De acuerdo con Mações (2019, p.22), el uso internacional de una moneda hace que sea más difícil para las autoridades monetarias nacionales ejercer un alto nivel de control sobre las

variables económicas. Asimismo, ofrece importantes palancas de influencia geopolítica: el estatus internacional de una moneda le da al país que la emite un poder exorbitante para manipular el tipo de cambio, forzar ajustes dolorosos en otros países, extender líneas de crédito financieras o aplicar sanciones. Todo ello además del derecho de señoreaje que implica una fuente de ingresos para el país emisor al poner en circulación nueva moneda (Bernal, 2015).

En tal contexto, China ha venido posicionando su moneda en el sistema financiero internacional, así como incentivando su uso en los mercados de materias primas. Un logro importante de la política económica internacional china consistió en la inclusión del renminbi como parte de la cesta de derechos especiales de giro del FMI en el año 2015. Este hito refleja una mayor integración financiera de China con el mercado mundial, como un creciente uso y negociación en la moneda china (Tiwari, 2016). En el año 2018, el gobierno chino lanzó un contrato de futuros de petróleo en la Bolsa Internacional de Energía de Shanghái, lo que le permitirá influir en los precios de las materias primas y, al mismo tiempo, extender el uso de su moneda en los mercados internacionales. Mathews y Selden (2018) proyectan, además, que el lanzamiento del petroyuan “ampliara el comercio de productos denominados en renminbi” en la medida que los proveedores extranjeros manejarán cada vez más cuentas denominadas en esta moneda con la que “podrán comprar no solo bienes y servicios chinos, sino también títulos y bonos”.

China también viene impulsando el Sistema de Pago Interbancario Transfronterizo (CIPS) desde 2015 como una alternativa al dominio estadounidense del sistema de mensajería SWIFT (*Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication*). Respaldado por el Banco de China y vinculado al sistema de mensajería financiera de Rusia, el CIPS de China busca reordenar el sistema financiero global a través de la promoción de transacciones bancarias transfronterizas denominadas en renminbi. Al mismo tiempo, el CIPS tiene como finalidad evitar riesgos de seguridad en cuanto a la posibilidad de vigilancia que los Estados Unidos pueda hacer de sus transacciones, algo que Edward Snowden hiciera público (Hong, 2018).

Naturalmente, la BRI creará oportunidades para que se extienda el uso del renminbi en las transacciones internacionales, especialmente en aquellas relacionadas con el desarrollo

energético y la inversión en infraestructura a corto plazo debido a la intensa emisión de financiamientos en dicha moneda por los bancos estatales chinos. Sin embargo, a mediano y largo plazo es probable que la influencia que China pueda llegar a ejercer en los mercados de los demás países de la región generará un ambiente propicio para que se eleve la demanda y las transacciones en renminbi. Ello posiblemente se materializará a través de la creación de cadenas de producción, así como del posicionamiento de sus empresas de propiedad estatal en tales mercados.

Entonces, la pregunta que surge ante esta perspectiva es si ¿se puede considerar al andamiaje financiero económico propuesto por China como una alternativa concreta al sistema financiero liderado por Occidente o más bien como una opción complementaria? Desde nuestra perspectiva, tanto el AIIB y el NDB cumplen actualmente una función complementaria, en tanto se han moldeado por los lineamientos y la guía del Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional, así como siguen y respetan las reglas de juego del régimen financiero internacional imperante. Como muestra de ello, casi todas las operaciones que la AIIB ha realizado hasta la fecha se han estructurado bajo la modalidad de cofinanciamientos con el Banco Mundial, lo cual refleja aún un cierto proceso de aprendizaje y de poca autonomía (Min, 2020, p. 135). Del mismo modo, el NDB sigue los lineamientos de gobernanza del *establishment* financiero y su impacto es aún muy incipiente como también lo es el del AIIB. Sin embargo, ello no descarta que estas instituciones puedan adquirir autosuficiencia e importancia con el tiempo, de tal modo que lleguen a consolidarse y en el futuro convertirse en una opción más significativa que pueda restar espacios a las que establecen las reglas de juego en la actualidad y que se encuentran controladas por las principales potencias occidentales.

1.3.4. La CICC: una sede arbitral para la BRI

Zhao (2019, p. 14) señala que si bien la competencia ante la Corte Comercial Internacional China (CICC por sus siglas en inglés) es de carácter voluntario, Beijing ha optado por crear sus propias cortes de arbitraje antes que confiar en los centros de resolución de disputas internacionales existentes, lo que evidenciaría una “actitud sinocéntrica” de parte de China. En tal sentido, Ang (2019) sugiere que la CICC persigue tanto una finalidad realista como otra de carácter más institucionalista. Así, por un lado, sirve para proteger a las industrias

locales de los riesgos legales de los competidores extranjeros y, al mismo tiempo, alienta los flujos de comercio e inversión a través de sus fronteras. Es por ello que la CICC puede ser considerada como una inversión institucional china, en tanto busca promover el regionalismo, así como incrementar la cooperación y la coordinación interregional, ambos aspectos de gran relevancia para el desarrollo de la BRI.

Y por otro lado, la CICC tendría un papel estratégico para China en la salvaguarda de los intereses de sus empresas, y en particular de las estatales, pues buscaría reubicar la sede de resolución de disputas de los contratos relacionados con empresas chinas, así como de cualquier operación de la BRI, dentro del propio territorio chino. Como participantes relativamente nuevos en el sistema internacional de litigios comerciales, las empresas chinas temen ser colocadas en una posición legal desventajosa, especialmente porque los inversores extranjeros han evitado previamente acordar cláusulas arbitrales que generen disputas comerciales con empresas chinas bajo la jurisdicción de los tribunales chinos, y en su lugar han recurrido a litigios o arbitrajes fuera de China. Por lo tanto, se puede concluir que la CICC forma parte de la iniciativa del gobierno chino para diseñar reglas y procedimientos ventajosos para los intereses de sus empresas y del propio Estado. De este modo, China busca mitigar los riesgos legales, disminuir los costos de transacción de sus empresas que participan activamente de la BRI e incrementar el poder de negociación de las mismas ante el eventual surgimiento de cualquier disputa (Ang, 2019).

Sin embargo, es importante mencionar con Zhang (2020, p. 150-151) que en los años recientes un número importante de cortes internacionales de arbitraje han sido creadas a lo largo de Asia⁵. Ello refleja una relación cercana entre el incremento de las relaciones comerciales en esta región con el desarrollo de mecanismos de resolución de disputas. El caso de la BRI no es ajeno a ello, pues el incremento del comercio en los países de la BRI ha sido exponencial; en este sentido, la propia especialización, que la dinámica económica genera, hace más que necesaria la creación de cortes de este tipo, pues producen predictibilidad en las relaciones económicas de los agentes.

⁵ Como por ejemplo la Qatar International Court and Dispute Resolution Center (QICDRC), la Dubai International Financial Center Courts (DIFC Courts), la Astana International Finance Center Court (AIFC Court), la Abu Dhabi Global Market Courts (ADGM Courts) y la Singapore International Commercial Court (SICC), por dar algunos ejemplos.

2. La implementación de la BRI

En esta segunda parte del presente capítulo, se revisarán tanto los impactos positivos como las perspectivas negativas que ha presentado la Iniciativa de la Franja y la Ruta durante su implementación desde el 2013 hasta la fecha. Entre los principales efectos positivos se han identificado: la reducción de la brecha de infraestructura mundial; las posibilidades de desarrollo y transferencia tecnológica y digital; las proyecciones favorables en el ámbito económico, comercial y financiero; el efecto de la industrialización en el desarrollo de los países receptores y las oportunidades que brinda la Ruta de la Seda de la Salud. De otro lado, en cuanto a los riesgos y perspectivas negativas de la BRI, se examinará la denominada “diplomacia de la deuda” que estaría llevando a cabo China; los riesgos medioambientales; casos de corrupción presentados en algunos proyectos y los peligros para la democracia que estarían generando la exportación de herramientas de control social por parte de empresas tecnológicas chinas.

2.1. Impactos y perspectivas positivas de la BRI

A continuación, se desarrollarán las principales consecuencias positivas que viene generando la BRI internacionalmente. En primer lugar, se revisará cómo la Iniciativa aportará en la reducción de la brecha de infraestructura a nivel global a partir de la implementación de diversos proyectos de conectividad. Seguidamente, se identificarán los principales efectos positivos que viene generando la Ruta de la Seda Digital en los rubros tecnología y ciencia. Posteriormente, se analizarán los principales efectos positivos en el ámbito económico, comercial y financiero que viene produciendo la BRI. Asimismo, también se examinará cómo la BRI viene impulsando el desarrollo industrial a partir de la implementación de zonas económicas especiales o parques industriales en los países de la BRI. Finalmente, se revisarán las posibilidades que viene generando la Ruta de la Seda de la Salud para los países integrantes de la Iniciativa dentro de un contexto de pandemia global.

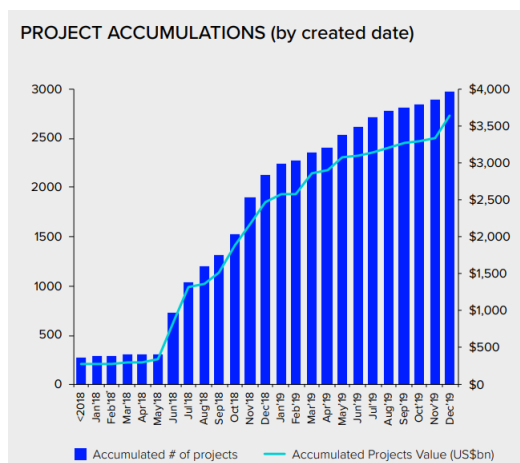
2.1.1. Reducción de la brecha de infraestructura mundial

Algunos autores estiman que las necesidades globales de inversión en infraestructura se encuentran entre los USD 2.9 y 6.3 billones anuales (Bhattacharya et al., 2016; NCE, 2014;

OECD, 2017). A nivel mundial, las mayores necesidades de inversión en infraestructura se concentran principalmente en los rubros transporte y energía. En particular, se espera que la infraestructura de transporte por carretera y suministro de energía comprenda alrededor del 60% de las necesidades de la inversión global. Le siguen el transporte ferroviario, las telecomunicaciones y la infraestructura hidráulica (GI Hub, 2017; OCDE, 2017a y McKinsey, 2016). Asimismo, las tasas más altas de subinversión son esperadas en los sectores de infraestructura vial y energética. Por ejemplo, se estima que las inversiones globales en infraestructura vial en las próximas décadas se reduzcan en casi USD 0.4 billones anuales, junto con un déficit de inversión anual en infraestructura energética de alrededor de USD 0.15 billones (GI Hub, 2017).

Es dentro de este contexto tan poco auspicioso para la inversión en infraestructura que la BRI viene decididamente ayudando a disminuir la brecha de inversión mundial. El valor total de los proyectos que se vienen ejecutando en el marco de la BRI asciende a USD 3,7 billones, de los cuales poco más de USD 516 100 millones se han ejecutado hasta mayo de 2019. Como puede observarse en la Figura 8, entre 2018 y 2019 el incremento de la inversión en proyectos BRI ascendió dramáticamente puesto que en mayo de 2018 el valor total de los proyectos no sobrepasaba los USD 500 000 millones.

Figura 8. Valor acumulado de los proyectos de la BRI.



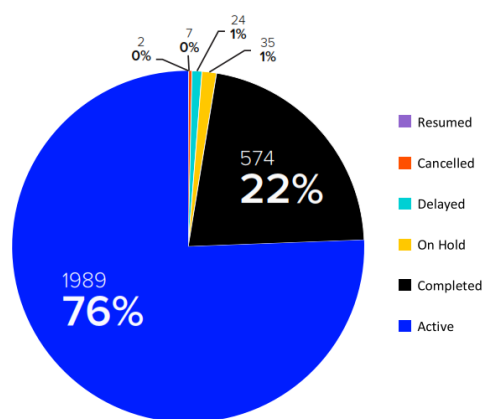
Fuente: Refinitiv (2019)

Hasta mayo de 2019, la BRI presentaba 2 631 proyectos con alrededor de 2 600 empresas involucradas. De estas empresas, más del 55% son empresas extranjeras y

aproximadamente el 45% son empresas de origen chino (Refinitiv, 2019). Esta información resulta muy llamativa; puesto que en los primeros años de la Iniciativa se le recriminaba a Beijing, justamente, la poca participación de empresas de otros países, mientras que las empresas chinas copaban la mayoría de proyectos. Es probable que la recepción cada vez más extendida de la Iniciativa a lo largo del mundo haya generado que las empresas locales puedan participar de una forma cada vez más activa junto a las empresas chinas que suelen aportar el financiamiento y el *know-how*.

Rusia se ha convertido en el principal destino para las inversiones de la BRI, con 113 proyectos valorados en USD 291 000 millones, lo cual refuerza los estrechos lazos políticos que vienen manteniendo Beijing y Moscú en los últimos años. Qatar con USD 246 900 millones, Malasia con USD 160 000 millones, Arabia Saudita con USD 142 800 millones y Egipto con USD 115 600 millones, constituyen los cinco principales países en términos del valor acumulado de sus proyectos (Refinitiv, 2019). De otro lado, es importante destacar que menos del 0,3% de los proyectos se han cancelado, lo que subraya la alta tasa de éxito de la BRI en cuanto a la ejecución de sus proyectos (Refinitiv, 2019).

Figura 9. Estatus de los proyectos BRI (por número de proyectos)

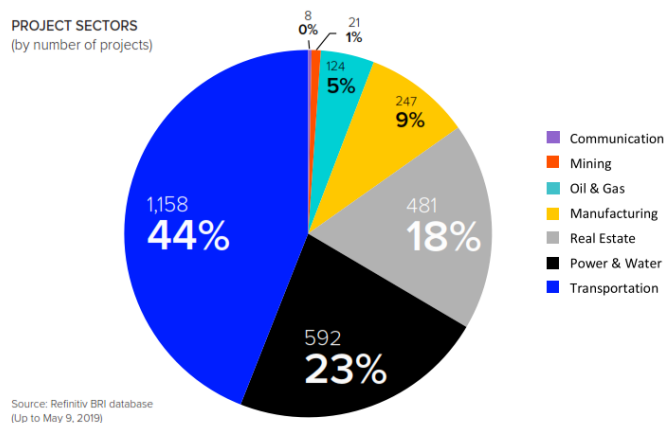


Fuente: Refinitiv (2019).

Dado el enfoque de BRI en la infraestructura de logística y transporte, no es sorprendente que la mayoría de los proyectos se centren en la construcción de carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos. De acuerdo con datos de Refinitiv (2019), el transporte representa el 44% de todos los proyectos y los servicios públicos (energía y agua) comprenden el 23%.

Los proyectos inmobiliarios, que son importantes para crear áreas residenciales y comerciales alrededor de los centros logísticos y parques industriales, representan casi el 18% de todos los proyectos, tal como puede apreciarse en la Figura 10.

Figura 10. Proyectos de la BRI por sectores



Fuente: Refinitiv (2019)

De otro lado, la pandemia global de la COVID-19 sigue generando diversos desafíos a los gobiernos e instituciones de la arena internacional. Dentro de este contexto, algunos proyectos importantes para la BRI se han retrasado debido a la escasez de trabajadores y materia prima después de que gobiernos de todo el mundo impusieran restricciones de viaje y controles fronterizos estrictos para contener la enfermedad. La mayoría de los países de la Iniciativa de la Franja y la Ruta han experimentado una disminución en las inversiones chinas en la primera mitad del año 2020. Las inversiones totales en proyectos de la BRI fueron de USD 23 400 millones en los primeros seis meses de 2020, cayendo aproximadamente en un 50% a comparación de los USD 46 000 millones invertidos durante los primeros seis meses de 2019. Las inversiones de la BRI en 2020 han sido las más bajas desde que se anunció la Iniciativa en 2013 (Nedopil, 2020).

2.1.2. Posibilidades de la Ruta de la Seda Digital

Es importante señalar que si bien el gasto digital a lo largo de la BRI todavía está rezagado en comparación con los sectores de energía y otros proyectos de infraestructura dura tal como se ha podido revisar en la sección precedente, este sector está creciendo rápidamente

debido a la pandemia mundial de la COVID-19. Según el Instituto Mercator para Estudios de China en Berlín, en el marco de la BRI se han invertido al menos USD 7000 millones en préstamos e inversiones en cables y redes de telecomunicaciones, más de USD 10 000 millones en comercio electrónico, sistemas de pagos móviles, investigación y centros de datos (The Economist, 2020).

Las medidas de distanciamiento social aplicadas por la mayoría de los países del mundo han producido una inmediata y mayor dependencia del Internet como plataforma fundamental que posibilita el teletrabajo, el comercio electrónico, la gestión pública y, en general, la comunicación de la mayoría de países. En este inesperado nuevo contexto, serán imprescindibles tanto la infraestructura que posibilita el Internet -redes de cables ópticos y torres de 5G, por ejemplo- y los productos tecnológicos chinos como computadoras, teléfonos celulares, cámaras, entre otros. Ello conllevará una mejora significativa en la participación en el mercado de los gigantes tecnológicos chinos que producen este tipo de bienes como Huawei, ZTE, Tencent, o Xiaomi, mientras que los consumidores a lo largo de la Iniciativa de la Franja y la Ruta se beneficiarán con precios más accesibles para estos productos.

El financiamiento, desarrollo y la implementación de cables ópticos transterritoriales y submarinos intercontinentales con la finalidad de promover el uso de la tecnología del 5G es fundamental para la Ruta de la Seda Digital. La difusión de esta tecnología le permite a China establecer un estándar internacional, pues casi todos los países de la BRI son potenciales consumidores de las redes y equipos 5G que los gigantes tecnológicos de China, con Huawei a la cabeza, vienen desarrollando. Al mismo tiempo, estos países podrán acceder a tecnologías a precios más accesibles con lo cual podrán mejorar su competitividad.

De acuerdo con Malcomsom (2019), con el 5G es posible realizar enormes cantidades de cómputo a velocidades muy altas y sin tener que conectar el dispositivo de entrada (un teléfono celular, por ejemplo, o un automóvil autónomo) a un cable de cualquier tipo. Las velocidades alcanzadas por las redes 5G superan aproximadamente en 100 veces las del 4G y promete eliminar casi cualquier retraso por procesamiento (Woyke, 2018).

La 5G no solo proveerá de velocidades más amplias a los usuarios digitales que aquellas provistas actualmente por el 3G y 4G, sino que fundamentalmente se erigirá como la plataforma que garantice la conectividad de una serie más amplia de nuevos objetos físicos con capacidad de conexión a redes inalámbricas, en lo que se ha denominado como Internet de las Cosas. Este es un intento de aprovechar la *big data* para abordar y resolver algunos de los desafíos de desarrollo sostenible que enfrenta el planeta. Los edificios inteligentes, las redes eléctricas inteligentes y la logística de transporte inteligente, si tienen éxito, ayudarían a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y las necesidades de agua en las economías participantes de la BRI. De esta manera, la 5G también actuará como un entorno digital para otras tecnologías que revolucionarán la captura, el análisis y la explotación de datos, incluyendo la inteligencia artificial, análisis de *big data*, el *blockchain*, la computación en la nube (*cloud computing*), la computación cuántica, las tecnologías financieras (*fintech*), la automatización industrial y otras nuevas tecnologías (Hemmings, 2020).

Otra forma en la que China viene impulsando la Ruta de la Seda Digital, es a través del desarrollo de las criptomonedas y los esquemas de pago en línea. De acuerdo con Kumar y Rosenbach (2020) China se ha convertido en la primera economía de envergadura en realizar una prueba de una moneda nacional digital. Estos autores describen un proyecto piloto en cuatro grandes ciudades chinas que coloca a China por delante de los Estados Unidos en el desarrollo de monedas digitales. De otro lado, plataformas de *fintech* como Alipay y Wechat Pay también se vienen constituyendo en motores importantes del comercio digital a lo largo de los países de la BRI (Hemmings, 2020, p.11). Estas estructuras digitales facilitan la interconexión entre proveedores y consumidores disminuyendo así los costos de transacción que usualmente suelen encontrarse en una cadena de comercio ordinaria, en la que existen intermediarios que terminan por incrementar los costos al consumidor final.

En consecuencia, puede afirmarse que el transporte y las conexiones digitales se complementan para permitir que las personas de diferentes lugares puedan intercambiar bienes e ideas mediante interacciones físicas y virtuales. Sin conexiones de transporte eficientes, el potencial del comercio electrónico se reduciría enormemente y viceversa. Es por ello que las cadenas de suministro dependen tanto de la transmisión oportuna de

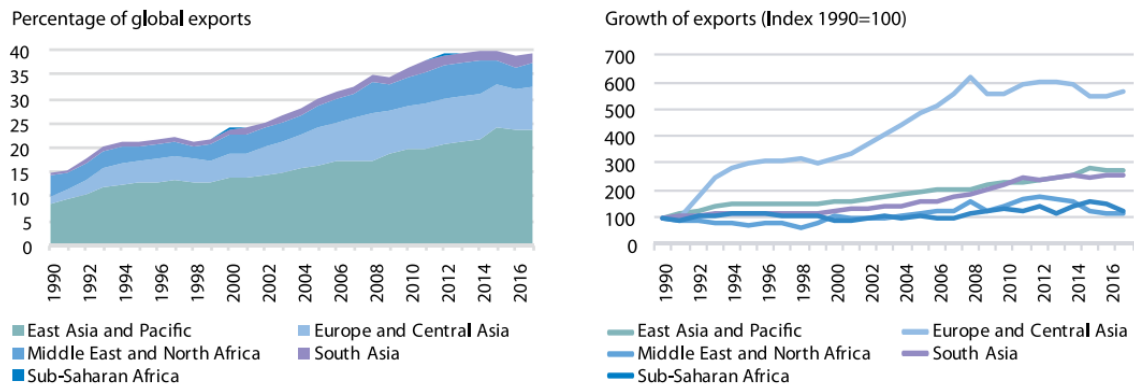
información como del transporte en el tiempo correcto de insumos y productos. Las infraestructuras son fundamentales para un desarrollo económico y social sostenido; sin embargo, estas deben mantenerse y actualizarse de acuerdo con los más recientes avances tecnológicos para que sean funcionales. Una política industrial de apoyo al comercio internacional como la que plantea la BRI, sin duda, requiere de la infraestructura física, pero también de plataformas digitales para que tales políticas sean viables y sostenibles.

2.1.3. Efectos económicos, comerciales y financieros alentadores

Un estudio del Banco Mundial (2019) elaborado sobre la base de los países ubicados a lo largo de los seis corredores económicos de la BRI señala que estas economías comercian por debajo del 30% de sus posibilidades y no llegan a percibir una inversión extranjera directa potencial de un 70% aproximadamente. Es por ello que los corredores de transporte de la Iniciativa de la Franja y la Ruta ayudarán reduciendo los tiempos de viaje, insertando a los países de la BRI en las cadenas de comercio globales y aumentando el comercio y la inversión. Asimismo, todos estos beneficios en su conjunto repercutirán en una mejora de los ingresos reales de las economías a lo largo de la BRI, posibilitando la mejora de las condiciones de vida de muchas personas que lograran salir de la pobreza y pobreza extrema, sobre todo en los países menos adelantados que conforman esta Iniciativa.

Las economías de los corredores económicos de la Franja y la Ruta representaron casi el 40% de las exportaciones mundiales de mercancías en 2017, cerca de cinco veces más que en el 2000. Pero este impresionante crecimiento en el comercio enmascara ciertas disparidades. Las exportaciones de las economías de Asia Oriental y el Pacífico, Europa y Asia Central representan ahora más del 80 por ciento de las exportaciones de bienes de las economías del corredor de la Franja y la Ruta. Y aunque las economías de Asia Meridional, Oriente Medio-África del Norte y el África Subsahariana han visto aumentar su participación en las exportaciones mundiales desde mediados de la década de 2000, sus valores de exportación son mucho más bajos en términos comparativos tal como puede observarse en la Figura 11 (Banco Mundial, 2019).

Figura 11. Comercio de las economías de los corredores de la BRI por región



Fuente: Banco Mundial (2019)

El comercio aumentará drásticamente, aunque de manera desigual, para las economías de los corredores de la Franja y la Ruta de acuerdo con el Banco Mundial (2019). Esta institución estima que el comercio crecerá entre un 2.8% y un 9.7% para las economías de los corredores económicos de la BRI y entre un 1.7% y un 6.2% para el mundo. De otro lado, Zhai (2018) sugiere que las exportaciones de los países de la BRI pueden incrementarse entre 5.6% y 10.9% debido al impulso de la inversión extranjera directa (IED).

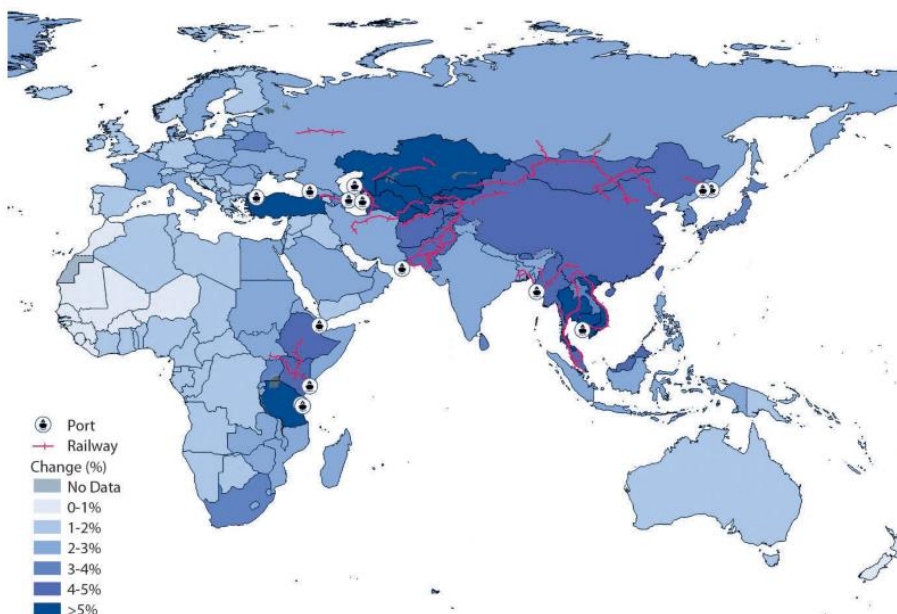
De otro lado, se espera que los países de bajos ingresos miembros de la BRI experimenten un aumento significativo de aproximadamente el 7.6% en la IED debido a los nuevos enlaces de transporte. Este aumento de la IED se relaciona también directamente con los parques industriales que la BRI está financiando, como se verá a profundidad más adelante. Estos parques industriales atraen inversión china y extranjera a los países donde se implementan, impulsando empleos, ingresos fiscales y la base económica local. La mayoría son plantas de fabricación y están contribuyendo a un aumento del comercio bilateral y regional (Deloitte, 2018).

La inversión de la BRI para mejorar el transporte puede contribuir a reducir los tiempos de viaje y aumentar el comercio. De Soyres et al. (2018) estiman que los tiempos de viaje disminuirán hasta en un 12% una vez que se completen los principales corredores económicos de la BRI tal como ilustra la Figura 12. Estos autores plantean además que los

tiempos de viaje para el resto del mundo disminuirán en un 3% en promedio, lo que demuestra que los países y regiones que no pertenecen a la BRI también se beneficiarán de este programa.

Asimismo, se estima que las inversiones proyectadas en el marco de la BRI reduzcan los costos comerciales entre un 1.5% y 2.8% para las economías de los corredores de la BRI y un 1.1% y un 2.2% para el mundo (De Soyres et al., 2018). De otro lado, Reed y Trubetskoy (2019) encuentran grandes beneficios potenciales a partir de un mayor acceso al mercado en ciudades de alta densidad con infraestructura deficiente. En este sentido, es importante señalar que aquellos países que tienen una ventaja comparativa en sectores sensibles al tiempo como frutas y verduras frescas, o que requieren componentes que necesitan ser trasladados secuencialmente, como los de la electrónica, estarán entre los mayores beneficiados.

Figura 12. Reducción promedio en los tiempos de envío en los países de la BRI.



Fuente: Soyres et al (2018)

La expansión del comercio y la inversión impulsará el crecimiento y los ingresos en la mayoría de las economías de los corredores. Las ganancias de ingresos reales podrían aumentar hasta en un 3.4% en el extremo superior de las estimaciones, pero estas

ganancias diferirían en gran medida entre los países, lo que posiblemente llevaría a algunos a incurrir en pérdidas de bienestar debido a los grandes costos de la infraestructura (Ekman, 2019). De otro lado, otro estudio resalta que los proyectos de transporte de la BRI podrían ayudar a sacar a 7,6 millones de personas de la pobreza extrema -aquellos que ganan menos de USD 1.90 al día- y a 32 millones de personas de la pobreza moderada con ingresos menores de USD 3.20 al día (Maliszewska y Van der Mensbrughe, 2019, p. 10).

China es un actor importante de las cadenas globales de valor y el principal nodo central de la red comercial intermedia asiática. Es por ello que la Iniciativa de la Franja y la Ruta brinda una oportunidad para que China involucre a otros países en desarrollo en los circuitos de valor global, se beneficie de la importación de insumos primarios e intermedios y ascienda en la cadena de valor. Asimismo, para los países en desarrollo participar en las cadenas de valor mundiales puede significar pasar de ser un proveedor de recursos naturales y materias primas a convertirse en un fabricante de bienes y servicios. Mientras que las economías sin litoral se beneficiarán de un acceso más fácil a rutas importantes para el comercio (Damoah, Giovanetti y Marvasi, 2019).

Un estudio que investiga el efecto de la BRI en la participación de 105 países en las cadenas globales de valor señala que esta tiene un efecto significativamente positivo. Este efecto es paulatino y fluctuante, pero especialmente significativo en el segundo año de la implementación de la BRI. Asimismo, la heterogeneidad del desarrollo económico en los países de la BRI influye en los resultados finales; el efecto positivo en los países en desarrollo de la BRI es más duradero que en aquellos países desarrollados (Wu, Hou y Xin, 2020, p. 9). Aun así Damoah, Giovanetti y Marvasi (2019, p. 34) sostienen que si bien los países grandes y los relativamente pobres son favorecidos en mayor medida en el marco de la BRI, aquellos que su especialización tiende a superponerse más con la de China son los que reciben más inversiones.

Por todas estas razones, se puede afirmar que la BRI generará una influencia alentadora para el comercio mundial en un contexto en el que varios países occidentales, con la administración Trump a la cabeza, adoptan medidas proteccionistas bajo el influjo de posturas nacionalistas y antiglobalizadoras. Tal como se ha podido apreciar, los impactos más importantes que generará la BRI para sus miembros son los siguientes: aumento de la

inversión extranjera directa, reducción de los tiempos y costos del transporte, aumento de los niveles de comercio, inserción en las cadenas globales de valor y aumento de los ingresos reales de las poblaciones de los países miembros de la BRI. Sin embargo, es preciso tener en cuenta que estas perspectivas positivas son heterogéneas y dependen en gran medida de la particular situación de cada país; es decir, de sus fortalezas y debilidades productivas, de su relación o no con la estructura productiva china, sus recursos humanos, la aplicación de medidas legislativas complementarias, entre otros factores.

2.1.4. Industrialización para impulsar el desarrollo

La industrialización es un sueño compartido por la mayoría de los países en desarrollo. En la actualidad, muchos de los países a lo largo de las rutas de la BRI se encuentran en la etapa inicial de industrialización. Para estos países, la producción de valor agregado industrial representa alrededor del 30% de su PIB, como en el caso de Perú que llega a 31.5%, y en la mayoría de los países africanos la manufactura solo contribuye menos del 15% a su PIB (Banco Mundial, 2020). De otro lado, un informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo sugiere que dos tercios de los países en desarrollo dependen en gran medida de la exportación de productos primarios. Asimismo, este estudio confirma una relación negativa entre la dependencia de la exportación de productos primarios y los indicadores de desarrollo humano (UNCTAD, 2017). En los últimos años, debido a la caída de los precios de las materias primas como el petróleo, los metales y los productos básicos primarios como los cereales, algunos países en desarrollo están experimentando desaceleraciones económicas o incluso recesiones fiscales y monetarias, lo que incrementa aún más la brecha entre los países del Norte y del Sur.

En ese contexto, los países menos desarrollados buscan una transformación económica en un esfuerzo por cambiar el antiguo modelo de desarrollo económico, que está fuertemente orientado hacia la exportación de productos primarios y la promoción de la industrialización como estrategia nacional de desarrollo. Por ejemplo, la Unión Africana dejó en claro en la Agenda 2063 que la manufactura contribuirá al menos al 50% del PIB y empleará a más del 50% de la fuerza laboral recién agregada. Sudáfrica y Etiopía establecieron la industrialización como una de las principales direcciones de su diversificación económica (Zou, 2018). Muchos países del Sudeste asiático, Asia Central,

Asia Meridional y América Latina han incluido la industrialización como sus objetivos de desarrollo a mediano y largo plazo.

Sin embargo, la historia económica mundial después de la Segunda Guerra Mundial mostró que solo unos pocos países en desarrollo, como China, han logrado la industrialización y se han movido hacia el extremo medio y alto de la cadena de valor industrial. Los modos existentes de cooperación Norte-Sur y cooperación Sur-Sur no han logrado promover el desarrollo integral de los países en desarrollo. Por lo tanto, un gran número de estos países han estado atrapados durante mucho tiempo en el extremo inferior de la cadena de valor industrial. De hecho, debido a una base industrial débil y a la falta de recursos humanos y una infraestructura atrasada, la mayoría de los países en desarrollo no tuvieron más remedio que tomar las industrias de bajo valor agregado y altamente contaminantes que han sido abandonadas por los países más avanzados (Zou, 2018).

Es en este marco que la capacidad de cooperación industrial de China cumplirá un papel protagónico en la agenda de la BRI, pues, como esperan los países miembros de esta Iniciativa, ésta les brindará valiosas oportunidades para lograr la industrialización a través del desarrollo de parques industriales o también denominados como “zonas de cooperación económica y comercial”. Gu Dawei, director del Departamento de Capital Extranjero e Inversión Extranjera de la CNDR, menciona al respecto: “El propósito de la cooperación en capacidad de producción es la exportación de industrias y capacidades. Exportar industrias implica no solo vender nuestros productos a otros países, sino exportar nuestras industrias en su conjunto a diferentes países y ayudarlos a construir sistemas industriales y capacidades de producción más integrales. Por lo tanto, la clave de la cooperación internacional sobre capacidad industrial y producción manufacturera es pasar de la exportación de comercio y productos a la de industrias y capacidades” (Zou, 2018).

La cooperación de China con otros Estados para la creación de parques industriales o zonas de cooperación económica y comercial no resulta algo novedoso; pues se puede rastrear su aplicación en el extranjero desde los años noventa (Song et al, 2018); sin embargo, en el marco de la BRI se ha incrementado su desarrollo rápidamente. Podría decirse, de acuerdo a lo planteado por Song et al (2018, p. 1289) y en concordancia con el marco teórico esbozado en la presente tesis que los parques industriales chinos en el exterior pueden ser

considerados como espacios de implementación directa de la BRI y que “juegan un papel vital en la búsqueda de China de un camino alternativo de globalización”. En el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, las empresas que invierten en el exterior son, además, altamente independientes y su control por parte del gobierno se reduce.

La mayoría de estos parques industriales son desarrollados y promovidos conjuntamente por los gobiernos locales, bajo sus respectivas políticas nacionales, y las empresas chinas que en algunos casos se asocian con otras empresas locales y/o extranjeras, mientras que la participación del Estado chino se enmarca bajo un rol complementario o de soporte. Los parques industriales proporcionan a las empresas que buscan establecerse en ellas una infraestructura industrial relativamente completa, políticas preferenciales, un entorno propicio para los negocios y orientado a reducir las barreras a la inversión extranjera (Ernst and Young, 2020).

Sobre la base de las ventajas geoeconómicas existentes de las áreas fronterizas a lo largo de los seis corredores de la BRI, los parques industriales no solo promueven la transformación industrial, el crecimiento económico y los intercambios internacionales de China, sino que también tiene un impacto importante en el crecimiento económico de los países y regiones a lo largo de la BRI (Summers, 2016; Song et al, 2018). Los parques industriales también se están convirtiendo en una plataforma importante para que las empresas chinas inviertan en el exterior y que ubiquen el exceso de capacidad del que adolece el mercado chino (Huang, 2016). De este modo, se da la relación de *win-win*, pues mientras el país receptor atrae importantes inversiones, desarrolla su infraestructura industrial y adquiere capacidades técnicas en nuevas industrias; las empresas chinas reubican sus industrias accediendo a mercados con la demanda suficiente para seguir adquiriendo sus productos que en el mercado chino ya no generan el retorno esperado.

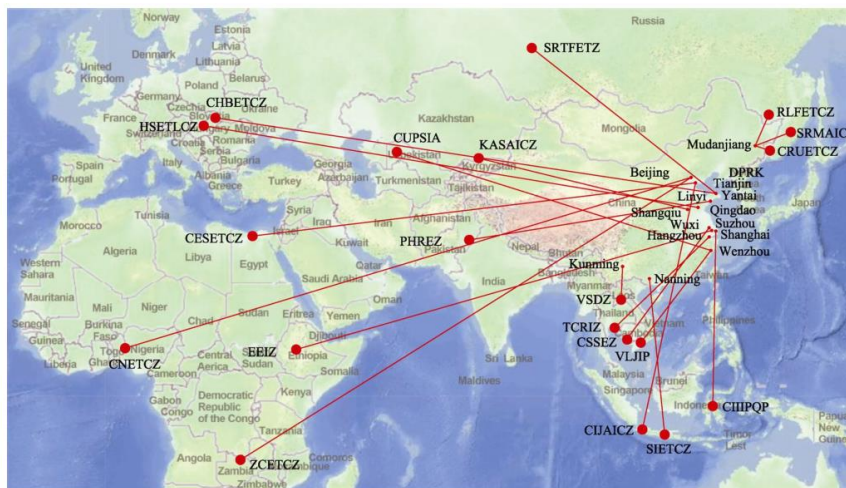
Hasta el 2018, China había construido 75 parques industriales en los países de la BRI con una inversión total de USD 25 500 millones, creando cerca de 220 000 empleos locales (MCRPC, 2018a). De enero a agosto del mismo año, las empresas chinas agregaron una inversión total de USD 9580 millones en 55 países a lo largo de la BRI con una tasa de crecimiento interanual del 12% (MCRPC, 2018b). En resumen, se puede afirmar que los parques industriales chinos han creado influencias positivas en las relaciones

internacionales impulsando los niveles de comercio mundial y principalmente en los países receptores de la BRI promoviendo su industrialización e inserción en las cadenas de valor.

La distribución general de los parques industriales chinos en el extranjero se encuentra dispersa y concentrada regionalmente. Estos parques se extienden entre Asia, Europa y África, cubriendo los seis corredores económicos de la BRI y casi el 80% se encuentran en Asia, con el sudeste asiático ocupando la mayor proporción (Ernst and Young, 2020). Hasta 2018, China ha establecido 20 parques industriales de “nivel nacional” en el extranjero como puede observarse en la Figura 13; es decir, aprobados por el Ministerio de Comercio de China (Ye et al., 2020).

Pueden clasificarse hasta cinco tipos de parques industriales a partir de las principales industrias desarrolladas dentro de los mismos: (i) parques de procesamiento y fabricación, (ii) parques de utilización de recursos, (iii) parques industriales agrícolas, (iv) parques comerciales y logísticos y (v) parques industriales integrales que son principalmente industrias de procesamiento y manufactura. De las 20 empresas que desarrollaron estos parques, 14 son privadas y 6 son de propiedad estatal (Ye et al, 2020).

Figura 13. Parques industriales chinos en el extranjero de estatus “nacional” y sus conexiones con ciudades chinas



Nota. CHBETCZ (Zona de cooperación económica y comercial China-Hungría Borsod), HSETLCZ (Zona de cooperación comercial y logística entre sino-europea de Hungría), CESETCZ (Zona de cooperación económica y comercial China-Egipto Suez), EEIZ (Zona industrial del este de Etiopía), CNETCZ (Zona de Cooperación Económica y Comercial Nigeria-China), ZCETCZ (Zona de Cooperación Económica y Comercial Zambia-China), CUPSIA (Zona Industrial China-Uzbekistán Peng Sheng), KASAICZ (Zona de

Cooperación de la Industria Agrícola Estrella de Kirguistán Asia), PHREZ (Pakistán Zona), SRTFETZ (Zona Económica y Comercial Sino-Rusia Tomsk Forestal), RLFETCZ (Zona de Cooperación Económica y Comercial Forestal Rusia Longyue), SRMAICZ (Zona de Cooperación de la Industria Agrícola Moderna China-Rusia), CRUETCZ (Cooperación Económica y Comercial China-Rusia Ussuriysk Zone), VSDZ (Zona de desarrollo de Vientiane Saysettha - Laos), TCRIZ (Zona industrial tailandesa-china de Rayong), CSSEZ (Zona económica especial de Camboya Sihanoukville), VLJIP (Parque industrial Vietnam Long Jiang), CIIPQP (China-Indonesia Parque Industrial Integrado Qingshan Park), CIJAICZ (Zona de Cooperación de la Industria Agrícola China-Indonesia Julong), SIETCZ (Zona de Cooperación Económica y Comercial China-Indonesia)

Fuente: Ye et al. (2020)

La cooperación transfronteriza en parques tecnológicos y los parques de centros de investigación y desarrollo todavía se encuentran en etapas iniciales. En este sentido, la mayoría de parques industriales chinos en el exterior se centran en industrias tradicionales. Sin embargo, se espera cuatro tendencias futuras en el desarrollo de parques industriales chinos en el extranjero (Ernst and Young, 2020):

- i) Un funcionamiento más digital: cambiará la industria primaria hacia campos de alta tecnología. Se espera que se utilice la tecnología digital para resolver los problemas encontrados en la inversión y la operación en el extranjero, mejorar el entorno comercial del parque, reducir los costos operativos, aumentar la competitividad central y, finalmente, mejorar el atractivo de la inversión para lograr resultados beneficiosos para todos.
- ii) Una operación más inclusiva: Los futuros operadores de parques industriales integrarán a más participantes, incluidos los gobiernos, empresas de implementación y empresas externas.
- iii) La integración ciudad-industria se convertirá en la orientación para el desarrollo de parques industriales: La amplia experiencia de China en la integración ciudad-industria se puede replicar en los países y regiones de la BRI. Con la ayuda de los parques industriales, los países anfitriones pueden formar industrias líderes características, como la fabricación de productos de alta gama, la tecnología de la información, etc. Combinando servicios de apoyo como los negocios inmobiliarios, negocios y servicios urbanos, la integración ciudad-industria puede realizarse para promover la economía y el desarrollo social de los países receptores.
- iv) Conexión con proveedores de servicios profesionales para aprovechar su experiencia para la expansión comercial: A medida que más empresas chinas se trasladen a

parques industriales en el extranjero, se espera un aumento de la demanda de diversos servicios profesionales. El establecimiento de una plataforma de servicios profesionales en un parque industrial en el extranjero ayudará a las empresas a conectarse rápidamente con los proveedores de servicios relevantes, a hacer un uso completo de los recursos locales para realizar negocios de manera efectiva.

En conclusión, si bien la experiencia china con los parques industriales en el exterior es positiva en tanto ayuda a los países receptores a desarrollar sus industrias y recibir inversión extranjera directa, y al mismo tiempo, China logra ubicar su sobrecapacidad industrial; aún la cooperación de China a través de estos parques no parece desarrollarse respecto de industrias tecnológicas más sofisticadas. Sin embargo, la prospectiva acerca de los parques industriales chinos sugiere una mayor inversión en industrias tecnológicas y digitales. Esto, sin duda, representa una gran oportunidad para que se les pueda transferir tecnología a los países en desarrollo, estos puedan integrarse a las cadenas globales de valor y también puedan desarrollar recursos humanos en industrias con mayor valor agregado.

2.1.5. Oportunidades de la Ruta de la Seda de la Salud

Tal como se revisó en 4.1.3., China ha venido cooperando sostenidamente e impulsando la agenda de la Ruta de la Seda de la Salud desde el 2015, lo cual se ha expresado en instancias tanto bilaterales como multilaterales. Esto, evidentemente, se contrapone a la opinión de algunos autores que plantean que la Ruta de la Seda de la Salud ha sido una forma oportunista por parte de China para adquirir poder blando, legitimar la Iniciativa de la Franja la Ruta y así conseguir ventajas políticas a partir de la pandemia global (Lee y Rasser, 2020; Tagliapietra, 2020). Sin perjuicio de las valoraciones que se le pueda otorgar a la participación de China en la lucha contra la pandemia, este nuevo contexto ha puesto en el centro de atención mundial a la Ruta de la Seda de la Salud, una parte de la BRI poco publicitada hasta que la tasa de contagios mundial de COVID-19 se incrementó considerablemente.

Es así que China, como líder en el sector de salud en el mundo, viene impulsando la cooperación en este rubro para proveer de infraestructura, especialistas en la salud, así como equipos y material médico a aproximadamente 89 países (Xinhua, 2020) –entre ellos

países que no conforman la BRI, inclusive- en lo que ha sido denominado principalmente por los medios de comunicación como “diplomacia de la mascarilla”. En la medida en que las necesidades en infraestructura y materiales médicos de muchos países a lo largo de la BRI es muy alta y de suma necesidad dado el contexto actual; resulta natural que la inversión en este rubro siga aumentando, compensándose así el rezago de los proyectos de los otros pilares de cooperación de la BRI que por las medidas de distanciamiento social han quedado suspendidos o relegados.

En el marco de la pandemia de COVID-19, el gobierno chino está proporcionando asistencia médica y consultas de forma bilateral, a menudo entregadas directamente por las embajadas chinas locales, como en los casos de Malasia, Filipinas y Grecia. En otros casos, los suministros médicos han sido proporcionados por empresas que participan en proyectos de la BRI en el extranjero, como Huawei o la China Communications Construction Company. Las fundaciones Jack Ma y Alibaba también han entregado paquetes de ayuda a docenas de países que van desde Uganda y Ucrania hasta los Estados Unidos (Lancaster, Rubin y Rapp-Hooper, 2020).

China también ha prestado apoyo económico a algunos países afectados en el marco de la Ruta de la Seda de la Salud, incluido un préstamo concesional de USD 500 millones a Sri Lanka. Asimismo, cuando Estados Unidos congeló su financiamiento a la OMS en abril de 2020, China intensificó sus contribuciones y anunció solo unas semanas después en la 73^o Asamblea Mundial de la Salud que la vacuna contra el COVID-19 desarrollada por laboratorios chinos se convertiría en un bien público global y que donaría USD 2000 millones durante dos años para ayudar a otros países a responder a la pandemia (Gestión, 2020).

Además, China ha desempeñado un papel de coordinación en diferentes foros multilaterales lo cual viene demostrando, no sin críticas, la asunción de un rol de liderazgo frente a la pandemia. El presidente Xi Jinping pronunció un discurso en una reunión virtual de líderes del G20, mientras que representantes chinos se han comprometido con la ASEAN, la Organización de Cooperación de Shanghai, el mecanismo europeo “17 + 1” y la Unión Africana buscando unir esfuerzos para contrarrestar los efectos de la pandemia global (Lancaster, Rubin y Rapp-Hooper, 2020).

Como parte de este rol activo de la diplomacia China en el marco de la lucha contra la pandemia, el 17 de junio del presente año se llevó a cabo “La Cumbre Extraordinaria de Solidaridad China-África contra el COVID-19” en la que participaron el presidente de China, Xi Jinping, el presidente de la Unión Africana 2020, Cyrill Ramaphosa, presidente de Sudáfrica, y Macky Sall, presidente de Senegal, quien actualmente es director del Foro de Cooperación China-África. Entre los participantes también se encontraban el secretario general de la ONU, Antonio Guterres, y el director general de la OMS, Tedros Adhanom Ghebreyesus. En este evento el presidente Xi Jinping realizó algunos anuncios importantes como la construcción de la sede del Centro Africano de Control de Enfermedades (CDC), la aceleración de los trabajos en la construcción de hospitales de amistad China-África, la cooperación entre hospitales chinos y africanos; así como realizó prometió que “una vez que se complete el desarrollo y despliegue de la vacuna contra la COVID-19 en China, los países africanos estarán entre los primeros en beneficiarse” (BRIXSweden, 2020).

Es importante también destacar la reunión virtual denominada “Cooperación Internacional de la Franja y la Ruta: Combatiendo COVID-19 con solidaridad”. A la videoconferencia asistieron cancilleres y funcionarios a nivel ministerial de 25 países de Asia, África y Europa. El director general de la Organización Mundial de la Salud, Tedros Adhanom Ghebreyesus, y el administrador del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, Achim Steiner, también participaron en el evento. Además de elogiar el compromiso de China para compartir cualquier vacuna en desarrollo para ayudar a combatir la COVID-19, es preciso destacar textualmente las palabras del Director General de la OMS en cuanto a la Ruta de la Seda de la Salud (BRIXSweden, 2020):

“Puede promover mejoras en la salud y el bienestar, apoyando el desarrollo económico y mejorando los determinantes de la salud en los países participantes, y apoyando sistemas de salud e infraestructura de salud pública robustos y accesibles” [...].

La Ruta de la Seda de la Salud tiene el potencial de apoyar asociaciones para contener la COVID-19, mejorar la infraestructura y el acceso a servicios de salud muy necesarios, incluidos diagnósticos y tratamientos, para fortalecer los sistemas de salud bajo presión debido a la pandemia”.

Y aunque en el horizonte de la contención de la COVID-19 ya se vislumbran opciones de vacunas eficaces contra la enfermedad -entre las cuales algunos laboratorios chinos como

Sinopharm, Sinovac y CanSino Biologics también desarrollan una alternativa-, la cooperación en el rubro salud seguirá siendo muy relevante dentro de las relaciones internacionales, por lo menos, dentro del corto y mediano plazo. Especialmente importante será la masificación de la vacuna contra la COVID-19 que, como se ha mencionado, China ya ha confirmado que se convertirá en un bien público mundial. Mientras tanto, los países que no cuentan con laboratorios que estén desarrollando una posible vacuna vienen negociando la obtención de millones de dosis que les permita inmunizar a sus ciudadanos en el menor tiempo posible.

En el tránsito hacia la masificación de la vacunación contra la COVID-19, los artículos y material de uso médico seguirán siendo necesarios para contener el avance de la enfermedad. Se espera también que cada vez más países busquen reducir sus brechas en infraestructura médica a través de la construcción de hospitales y centros de investigación. En este contexto, es lógico afirmar que aquellos países que cultiven estrechas relaciones con China, sobre todo en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta y en específico de Ruta de la Seda de la Salud, podrán acceder a una importante fuente de cooperación sanitaria.

2.2. Efectos adversos y críticas a la BRI

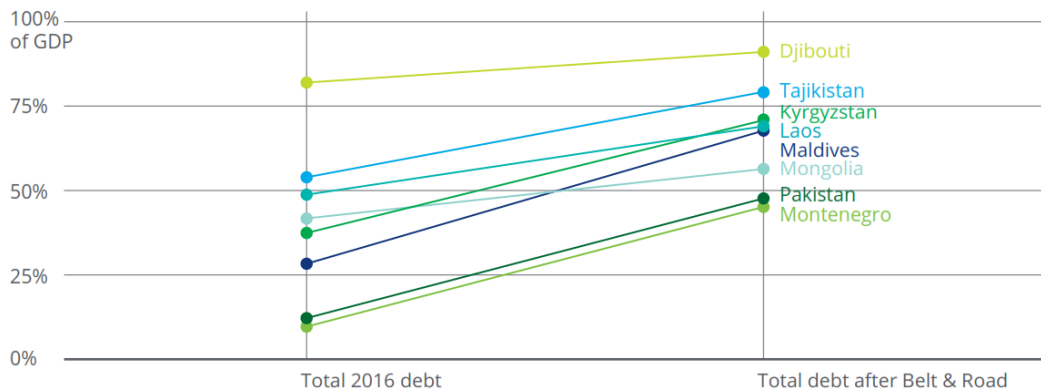
En el presente subcapítulo, se analizarán las principales consecuencias negativas que viene generando la BRI. En primer lugar, se revisará la tesis de la diplomacia de la deuda, la cual ha sido hasta la fecha la principal crítica esbozada por los Estados Unidos hacia este programa, aunque desde nuestra perspectiva es la más relevante. En segundo lugar, se analizará el impacto medioambiental que podría generar la BRI debido a su amplio alcance e intervención en zonas de alto valor ecológico. Seguidamente, se revisará cómo en el marco de la BRI se han suscitado algunos casos de corrupción y falta de transparencia. Finalmente, se examinará cómo la exportación de mecanismos de control digital por parte de empresas chinas puede promover la afectación de la democracia y los derechos humanos sobre todo en países de institucionalidad débil o de tendencia autocrática.

2.2.1. La diplomacia de la deuda (*debt-trap diplomacy*)

A nivel mundial, la gran mayoría de la financiación oficial china para el desarrollo se otorga en forma de préstamos en lugar de donaciones y solo una minoría de esos préstamos son concesionales (AidData, sin fecha). Como vimos previamente en 4.1.4., la fuente principal de financiación para el desarrollo de la BRI han sido sus bancos institucionales: el Banco de Exportación e Importación de China (CEXIM) y el Banco de Desarrollo de China (CDB). Asimismo, cada vez más los bancos comerciales estatales chinos también se están convirtiendo en importantes prestamistas en el extranjero bajo el impulso de la BRI. Esto, combinado con el gran volumen de préstamos chinos otorgados a favor de países de riesgo crediticio alto en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, ha suscitado razonablemente la preocupación de que este programa no será sostenible en términos financieros.

La falta de transparencia e información oficial sobre el BRI limita severamente el análisis económico objetivo de la situación y plantea interrogantes sobre la planificación, así como los términos comerciales de los préstamos chinos. Por ejemplo, en 2018 el FMI identificó ocho países de bajos ingresos en África que experimentaban dificultades de endeudamiento en los que la relación deuda externa total/PBI había aumentado en más de 20 puntos porcentuales, y más de la mitad del aumento reflejaba préstamos bilaterales de China (Fondo Monetario Internacional, 2018). Un estudio académico reciente sugiere que la mitad de los préstamos de China en el exterior están “ocultos” y no son capturados por las estadísticas oficiales de la deuda mundial o las agencias de calificación crediticia privadas (Horn, Reinhart y Trebesch, 2019). Asimismo, un importante estudio realizado por el Centro para el Desarrollo Global encontró que ocho países corren un riesgo importante de tener problemas de deuda debido a la cartera de proyectos financiados en el marco de la BRI (Hurley, Morris y Portelance, 2018). El Banco Mundial realizó un ejercicio similar en 2019 y encontró que 12 países probablemente experimentarán una mayor vulnerabilidad financiera como resultado de la BRI a mediano plazo (Bandiera y Tsiropoulos, 2019).

Figura 14. Países con potenciales problemas financieros



Fuente: Center for Global Development (2018)

La BRI también ha dado lugar a acusaciones de la llamada “diplomacia de la deuda” o “diplomacia de la trampa de la deuda”; la cual puede ser definida como el uso del poder financiero en donde el país prestamista le concede al país prestatario una excesiva cantidad de dinero con la intención de conseguir concesiones económicas y/o políticas. Quizás el caso más emblemático y citado por diversos autores de la tesis de la “diplomacia de la deuda”, que además es el discurso sostenido por la administración del presidente estadounidense Donald Trump con respecto de la BRI, surgió directamente de la experiencia en Sri Lanka.

El relato convencional consiste en que China prestó dinero a Sri Lanka para construir el puerto de Hambantota en la costa sur de dicho país, sabiendo que esta isla experimentaría un sobreendeudamiento y que esto permitió a Beijing apoderarse del puerto a cambio de un alivio de la deuda, permitiendo su uso por parte de la marina china (Chellaney, 2017). Desde esta perspectiva China, buscaría consolidar “ambiciones estratégicas” en el sur de Asia, en este caso para “crear un puesto de avanzada naval chino” y argumentando que “hay pocas dudas de que el liderazgo de China buscaría aprovechar su posesión para obtener ganancias estratégicas” (Singh, 2018). Hambantota se presenta así como “parte de un modus operandi más amplio”, como ha dicho el analista estadounidense Constantino Xavier, “Beijing normalmente encuentra un socio, hace que ellos acepten planes de inversión que son perjudiciales para su país a largo plazo y luego utiliza las deudas para

adquirir el proyecto por completo o para adquirir influencia política en ese país” (Stacey, 2017).

Deborah Bräutigam (2019) apoyada en los estudios de la Iniciativa de Investigación China-África de la Universidad John Hopkins⁶ y el Centro de Políticas de Desarrollo Global de la Universidad de Boston⁷ sugiere que se ha encontrado escasa evidencia de un patrón que indique que los bancos chinos, actuando a instancias del gobierno, están prestando en exceso o financiando proyectos con pérdidas de forma deliberada para asegurar ventajas estratégicas para China. Esta autora afirma que el plan para construir un puerto en Hambantota había sido durante mucho tiempo parte de las proyecciones del gobierno de Sri Lanka para competir con Singapur como centro del transporte regional.

Según un estudio de viabilidad de la empresa danesa Ramboll del año 2006, Hambantota sería económicamente viable en el tiempo si se enfocara en convertirse en una parada intermedia para el envío de vehículos y también para el suministro de combustible para los barcos que navegan por el Océano Índico. Mientras que el negocio del transbordo se desarrolló de acuerdo con las predicciones, las luchas políticas internas obstaculizaron el despliegue del abastecimiento de combustible. Es por ello que los flujos esperados para el puerto no llegaron a consolidarse (Bräutigam, 2019).

Los préstamos chinos de Hambantota representaron solo una pequeña parte de la deuda de Sri Lanka en general. Cuando se negoció la venta del puerto en 2016, Sri Lanka tenía una deuda externa de USD 46 500 millones en su mayoría con la banca occidental; solo el 10% se le debía a China; por lo que el problema de la deuda de Sri Lanka ya era preexistente (Brautigam, 2019). De otro lado, no hay evidencia de ninguna actividad militar china en o cerca de Hambantota desde que comenzó el arrendamiento del puerto; por el contrario, embarcaciones navales estadounidenses e indias han visitado el puerto, el mismo que está sujeto a las inspecciones de la Guardia Costera de los Estados Unidos según el esquema de seguridad portuaria internacional (Wignaraja et al., 2020, p. 25).

⁶ La que ha recopilado información sobre más de 1000 préstamos chinos en África entre 2000 y 2017, por un total de más de USD 143 000 millones.

⁷ Que ha identificado y rastreado más de USD 140 000 millones en préstamos chinos a América Latina y el Caribe desde 2005.

Otro caso bastante usado por quienes defienden la tesis de la “diplomacia de la deuda” es el de Malasia. En este caso, se creía ampliamente que China buscaba influencia militar y estratégica en el Estrecho de Malaca y buscaba un “puente terrestre” ferroviario para sortear este punto de estrangulamiento. Al igual que con Hambantota, se informó que los proyectos portuarios financiados por China estaban vinculados a la estrategia de “collar de perlas” de China, una estrategia china para controlar las rutas marítimas aledañas a la India (Beech, 2018). La narrativa de la trampa de la deuda se vio impulsada aún más por las afirmaciones de que Beijing había inflado los préstamos para el Enlace Ferroviario de la Costa Este de Malasia y dos proyectos de gasoductos para rescatar al fondo soberano 1Malaysia Development Berhad (Wright y Hope, 2019)

Se creía ampliamente que China buscaba influencia militar y estratégica en el Estrecho de Malaca a tal punto que la coalición Pakatan Harapan (PH), la cual accedió al poder en 2018, acusó a China de hacer caer a Malasia en una deuda con el fin de apoderarse de activos estratégicamente significativos. En agosto de 2018, Lim Guan Eng, el nuevo ministro de finanzas de la coalición PH, declaró: “No queremos una situación como Sri Lanka en la que no pudieron pagar y los chinos terminaron asumiendo el control del proyecto”. El primer ministro de PH, Mahathir Mohamad, estuvo de acuerdo: “Saben que cuando prestan grandes sumas de dinero a un país pobre, al final pueden tener que tomar el proyecto por sí mismos”. Por lo tanto, se consideró que Malasia, bajo el PH, simbolizaba un creciente “retroceso” contra los planes expansionistas de China, ya que el gobierno suspendió una serie de proyectos clave (Beech, 2018).

Sin embargo, como en Sri Lanka, tanto la narrativa de la trampa de la deuda como la del retroceso son inconsistentes. La evidencia de la dirección estratégica china y la coordinación de proyectos es escasa; las iniciativas fueron claramente impulsadas principalmente por imperativos comerciales, económicos y políticos en Malasia. La evidencia de una trampa de deuda es aún más débil, ya que el FMI (2018, p. 41-42) consideró que la deuda pública de Malasia era manejable a finales de 2017 y predijo que disminuiría de manera constante en relación con su PBI hasta 2022. El supuesto retroceso de Malasia con respecto a la BRI fue también bastante modesto. Solo se suspendieron cuatro proyectos; otros procedieron o incluso fueron revividos de la suspensión. Incluso el Enlace Ferroviario de la Costa Este de Malasia finalmente siguió adelante, aunque a un

costo reducido. La coalición PH también reafirmó su apoyo al BRI y continuó el compromiso económico de Malasia con China (Jones y Hameiri, 2020).

De otro lado, como se ha señalado previamente, las ganancias de la diplomacia de la deuda también pueden ser de índole política. Un ejemplo de ello es el caso de Grecia. El 15 de junio de 2017, un año después de que la empresa estatal china COSCO tomara el control del terminal portuario del Pireo, Grecia bloqueó una declaración de la Unión Europea que criticaba el historial de derechos humanos de China en el Consejo de Derechos Humanos de la ONU, calificándola de “crítica poco constructiva a China”. Fue la primera vez que la Unión Europea no hizo esta declaración anual en el organismo de derechos de la ONU. Anteriormente, Grecia había bloqueado una condena de la Unión Europea a una agresión china en el Mar de China Meridional. Tanto Grecia como China niegan que la influencia económica de Beijing sobre Atenas tenga algo que ver con la postura diplomática griega, pero este cambio de orientación en la política exterior griega hace considerar lo contrario a muchos analistas internacionales (Van der Made, 2019). Las inversiones de la BRI, por lo tanto, le proporcionan también a China poder blando y músculo político tanto en sus relaciones bilaterales como en instancias multilaterales

Entonces, el verdadero problema resultante no es de geopolítica, por lo menos en los casos emblemáticos de Sri Lanka y Malasia. Por el contrario, se destacan los esfuerzos de los gobiernos receptores para aprovecharse de la inversión china y del financiamiento para el desarrollo con tal de promover sus agendas políticas internas. Es importante también destacar que los análisis que describen a la Iniciativa de la Franja y la Ruta fundamentalmente como “diplomacia de la deuda” obvian hacer referencia a los préstamos de la banca occidental preexistentes y las condiciones en las que fueron otorgados tales préstamos. Sin perjuicio de ello, tanto el Centro para el Desarrollo Global como el Banco Mundial en sus respectivos estudios presentan entre 8 y 12 de un total de 68 países miembros de la BRI con potenciales problemas de deuda en los cuales se ha duplicado o triplicado sus pasivos tras su ingreso a la Iniciativa (Hurley, Morris y Portelance, 2018; Bandiera y Tsiropoulos, 2019).

Al respecto, en el Segundo Foro de la Iniciativa de la Franja y la Ruta el presidente Xi Jinping anunció la asignación de recursos para el entrenamiento de representantes de los

países de la BRI en materias de sostenibilidad financiera bajo los estándares del Fondo Monetario Internacional. Ello buscaría manejar más cautamente los riesgos financieros que China ha tenido hasta el momento y hacer de la BRI un proyecto más sostenible en el tiempo, en lo que ha sido denominado por Christine Lagarde como BRI 2.0 aludiendo a la renovación y corrección del camino seguido por Beijing (Lagarde, 2019).

De otro lado, Yasheng Huang, un importante economista del Massachusetts Institute of Technology (MIT), sostiene en la misma línea de Bräutigam que las críticas que presentan a la BRI como “diplomacia de la deuda” son infundadas y que, por el contrario, el problema de sostenibilidad del proyecto afectaría a la propia China. Según este autor, China puede verse afectada por el “modelo de acuerdo obsolecente” el cual plantea “que un inversor extranjero pierde poder de negociación a medida que invierte más en un país anfitrión”.

Los proyectos de infraestructura como los que impulsa la BRI entrarían dentro de este supuesto pues se tratan de bienes inmuebles, es decir que no pueden ser reubicados en su mayoría, y que tienen poco valor si no se les termina (Huang, 2019). Adicionalmente, estos proyectos guardan una relación estratégica con otros a los cuales se les busca interconectar; por lo que, el programa general de la BRI se vería afectado en caso no se termine un determinado proyecto. Como en los casos de Sri Lanka y Malasia que vimos previamente, algunos países de la BRI están exigiendo renegociar los términos de los proyectos ya habiendo estos comenzado; lo cual puede ocasionar que China realice concesiones cada vez más provechosas a favor de los gobiernos locales con tal que los proyectos sigan adelante.

2.2.2. Problemas ambientales

El desarrollo de la infraestructura, el comercio y las inversiones bajo la Iniciativa de la Franja y la Ruta podrían traer impactos ambientales negativos sin precedentes que pueden incluso superar sus beneficios económicos. En este sentido, Ma y Zadek (2019) sostienen que, de acuerdo con los patrones históricos de inversión en infraestructura y las proyecciones de crecimiento, los países miembros de la BRI⁸ se encuentran en camino de

⁸ Este estudio se realizó a partir de la información de 126 países miembros de la BRI.

generar emisiones muy por encima de los niveles del escenario de 2 grados centígrados que plantea como objetivo límite el Acuerdo de París.

Como señala un informe del Banco Mundial (2019), la BRI plantea una amplia gama de riesgos ambientales. Algunos proyectos tienen impactos fácilmente identificables y medibles, como las emisiones de gases de efecto invernadero de los proyectos de energía. Otros, como la infraestructura de transporte, debido a su vasto alcance geográfico, generan riesgos ambientales más complejos y potencialmente más extensos. Los efectos incluyen tanto los impactos directos de la construcción de la infraestructura como los impactos indirectos que resultan del tráfico resultante de las nuevas rutas. Al mismo tiempo, los riesgos varían considerablemente entre los proyectos macro de la BRI y a lo largo de micro secciones de rutas, de acuerdo con las condiciones locales, el tipo de infraestructura (ferroviaria o vial) y la calidad de la mitigación.

Los impactos directos de la BRI incluyen la contaminación del tráfico, los daños topográficos e hidrológicos y la alteración de los hábitats a expensas de la biodiversidad. La BRI puede impulsar la pérdida de biodiversidad debido a la fragmentación y degradación de los hábitats (Ascensão et al., 2018). De acuerdo con el Fondo Mundial para la Vida Salvaje, las principales conexiones de la BRI entre Asia y Europa atraviesan 1 739 áreas identificadas como importantes para la conservación de la biodiversidad, afectando a 265 especies amenazadas, incluidas 81 especies en peligro de extinción como el antílope saiga (*Saiga tatarica*), los tigres (*Panthera tigris*) y los pandas gigantes (*Ailuropoda melanoleuca*) (WWF, 2017). Asimismo, también podría acelerar la extracción de recursos naturales, como agua, arena y minerales de metales ferrosos en países a lo largo de la BRI (Hughes, 2019).

Las carreteras y los ferrocarriles afectan la biodiversidad fragmentando y alterando los hábitats de las especies e impidiendo el movimiento de animales. Estas barreras dividen las poblaciones y reducen la diversidad genética en la reproducción, particularmente para las especies migratorias y nómadas. Además, las carreteras y las vías férreas cambian los hábitats a lo largo de sus bordes, lo que repercute en la competencia y supervivencia de las

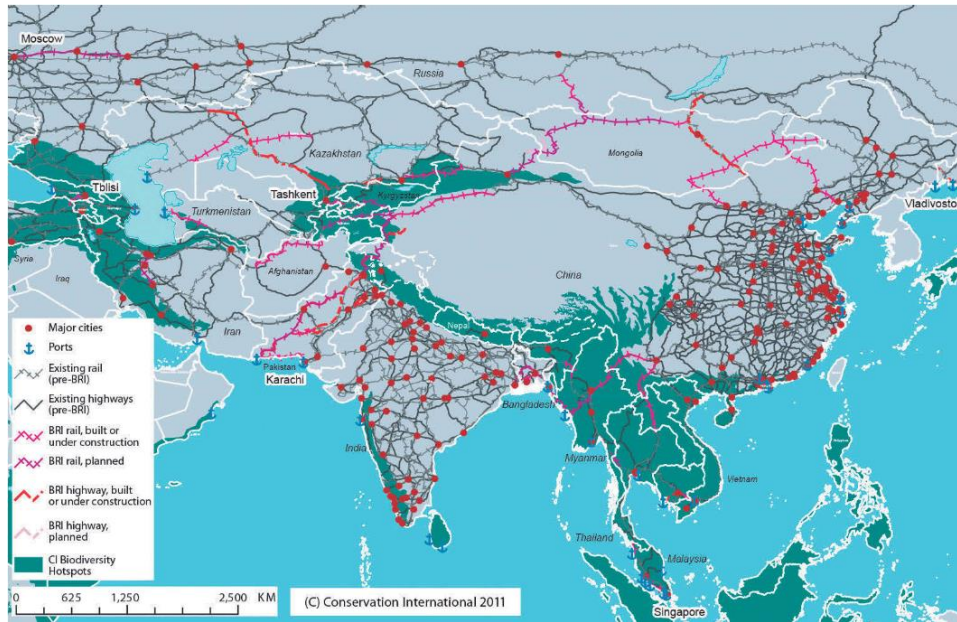
especies, lo que es denominado como “efecto de borde”⁹. Los cambios en la intensidad del viento, la contaminación, la luz y el ruido a lo largo de una carretera o ferrocarril pueden ser sutiles, pero pueden inclinar la competencia de especies a favor de especies más “adaptadas a los bordes”; estas tienden a ser especies foráneas más resistentes y que se reproducen rápidamente, mientras que las especies endémicas y vulnerables sufren ante el cambio. Los efectos de borde se pueden sentir hasta a 1 500 metros de una carretera y se espera que la BRI se extienda al menos un kilómetro hacia los hábitats adyacentes al borde de la carretera en la mayoría de los casos. Los efectos de borde son especialmente pronunciados en los ecosistemas tropicales, lo que hace que el corredor económico de la península de Indochina y China sea especialmente vulnerable, por ejemplo (Banco Mundial, 2019).

La BRI también tiene efectos indirectos sobre el medio ambiente como la posibilidad de atraer la tala, la caza furtiva para el comercio ilegal de vida silvestre y los asentamientos (Teo et al., 2019), contribuyendo a la deforestación y otros cambios en el uso de la tierra (Losos et al., 2019). Los riesgos relacionados incluyen deslizamientos de tierra, inundaciones, erosión del suelo, sedimentación en los ríos e interrupciones de los cursos de agua (Banco Mundial, 2019).

Además, una mejor accesibilidad a zonas que antes eran menos transitadas, podría propiciar la reubicación de sedes de producción y la urbanización de zonas que antes eran rurales. Las rutas de transporte ofrecen un mayor atractivo de los lugares que conectan, lo que hace probable la densificación a lo largo de los corredores BRI. Sin embargo, esto puede tomar muchas formas, incluida la dispersión hacia centros nuevos y emergentes o una concentración mayor en los principales centros existentes. Las respuestas de ubicación también dependen del tipo de infraestructura; por ejemplo, el ferrocarril de alta velocidad tiende a tener pocos puntos de entrada y salida, ubicado en asentamientos preexistentes importantes, mientras que las carreteras o el ferrocarril de nivel inferior tienen más puntos de acceso y, por lo tanto, oportunidades de dispersión (Banco Mundial, 2019).

⁹ El efecto de borde podría definirse como el conjunto de procesos asociados al incremento de la relación perímetro/área que se produce con el avance de la fragmentación del hábitat. Estos procesos afectan gravemente a la calidad del hábitat y provocan una pérdida de especies. Ver Santos T., Tellería J.L. (2006). Pérdida y fragmentación del hábitat: efecto sobre la conservación de las especies. *Ecosistemas*. 2006/2 3-12. Recuperado de <https://www.revistaecosistemas.net/index.php/ecosistemas/article/view/180>.

Figura 15. Proyectos de carretera y rieles en relación con riesgos para la biodiversidad



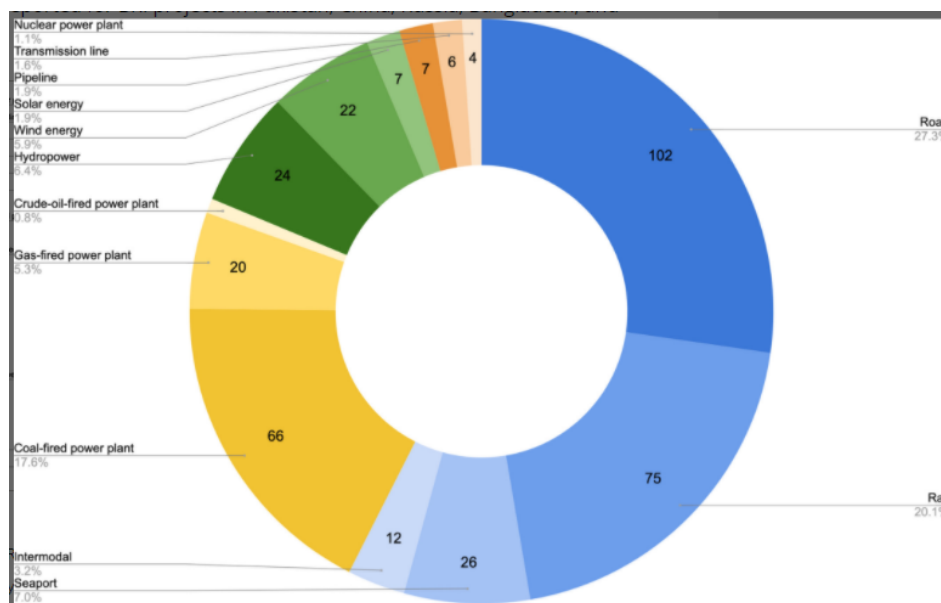
Fuente: Banco Mundial (2019)

Otro efecto indirecto de la BRI consiste en el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero debido a la construcción y mantenimiento de la infraestructura de transporte y, principalmente, debido a una mayor inversión china en centrales eléctricas de carbón (Zhou et al., 2018). Según una investigación del Instituto Mercator de Estudios de China (MERICS), alrededor de dos tercios del gasto chino en proyectos BRI ya culminados se dirigió al sector energético, lo que significó más de USD 50 000 millones, de los cuales más de USD 20 000 millones se invirtieron en proyectos de energía renovable, seguidos de proyectos de generación de energía con combustibles fósiles, los cuales ascendieron a la suma de USD 15 000 millones de inversiones en redes de transmisión alrededor de USD 12 000 millones. Además, se gastaron USD 15 000 millones en proyectos de transporte y USD 10 000 millones en Digital Silk Road (Eder y Mardell, 2019).

Coenen et al. (2020) luego de analizar 374 proyectos BRI en 51 países hallaron que la mayoría se encuentran en el sector del transporte (215 proyectos), seguido del sector energético (159 proyectos). Y a pesar del liderazgo de China en la fabricación y el despliegue de energías renovables, la mayoría de los proyectos de energía todavía están relacionados con los combustibles fósiles como puede apreciarse en la Figura 16. Además,

bajo los auspicios de la BRI se construyeron algunos oleoductos y gasoductos, incluido el Proyecto del Oleoducto de Crudo China-Myanmar y el Proyecto del Gasoducto China-Myanmar. Las grandes inversiones en infraestructura de oleoductos tienen como objetivo aumentar la disponibilidad de combustibles fósiles para China y, en consecuencia, las emisiones de gases de efecto invernadero (Ascensão et al. 2018).

Figura 16. Tipos de proyectos de la BRI en 51 países



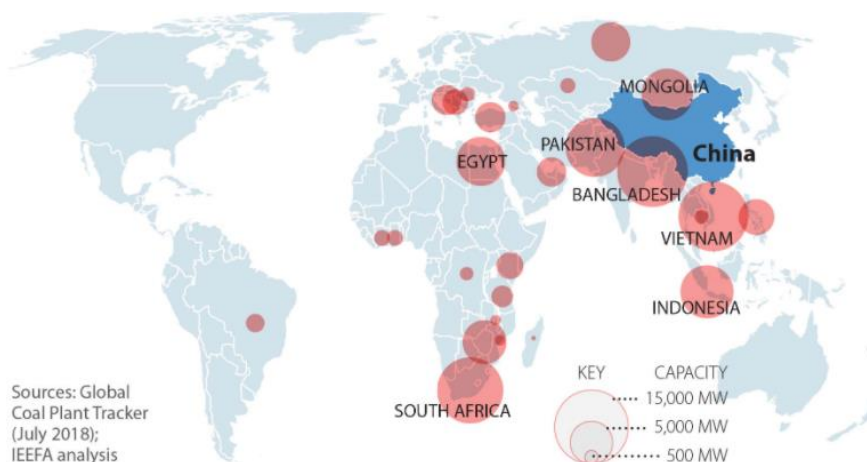
Nota. Transporte (azul), combustibles fósiles (amarillo), energía renovable (verde), otra energía (naranja)

Fuente: Coenen et al. (2020)

Asimismo, un informe del *Institute for Energy Economics and Financial Analysis* (IEFFA) sugiere que el financiamiento chino en el exterior muestra una continuidad de inversiones en plantas de carbón. Este informe encuentra que las instituciones financieras chinas, han comprometido USD 21 300 millones para más de 30 GW de capacidad a carbón en doce países, y se han propuesto USD 14 600 millones adicionales para financiar más de 71 GW en 24 países, sumando USD 35 900 millones en financiamiento para 102 GW de proyectos de plantas de carbón en 27 países en total. Estos financiamientos incluyen la inversión en minas de carbón para la exportación, centrales eléctricas de carbón, así como la infraestructura ferroviaria y portuaria asociada.

Como puede apreciarse en la Figura 17, Bangladesh es el principal destino de los financiamientos chinos al carbón con un total de más de USD 7000 millones para 14 GW de capacidad, seguido de Vietnam, Sudáfrica, Pakistán e Indonesia. Asimismo, la mayor parte de la financiación de plantas de carbón fuera de China está siendo proporcionada por bancos públicos chinos que respaldan a las empresas de propiedad estatal para construir las plantas con una fuerza laboral mayoritariamente china (IEEFA, 2019).

Figura 17. Plantas de carbón financiadas por China



Fuente: IEEFA (2019)

El aumento de los flujos comerciales y de inversión entre los países de la BRI puede acelerar el “efecto de paraíso de la contaminación” al trasladar las industrias contaminantes de China a jurisdicciones menos reguladas dentro de la BRI. En línea con lo desarrollado sobre la exportación de la sobrecapacidad industrial, dado que China está fortaleciendo cada vez más sus estándares ambientales, se está volviendo atractivo para las empresas chinas migrar industrias y tecnologías ineficientes o intensivas en recursos a los países de la BRI con regulaciones ambientales más flexibles (Coenen et al., 2020).

Por lo tanto, el fenómeno del paraíso de la contaminación puede generar el efecto perverso de que las empresas chinas muevan sus instalaciones contaminantes a países con marcos regulatorios más flexibles. Por ejemplo, a medida que las regulaciones ambientales se están volviendo más estrictas en China, las plantas de cemento chinas altamente contaminantes

se trasladan a Tayikistán (Teo et al., 2019). Y según Hughes (2019), se planean más de 100 nuevas plantas de cemento a lo largo de la BRI.

Gamso (2018) señala que el comercio con China genera una “carrera hacia la baja” (*race to the bottom*) en las políticas ambientales en países de América Latina y África Subsahariana. Sin embargo, este efecto puede ser mitigado a partir de la fortaleza de las instituciones de los gobiernos de los países receptores. El principal problema de esta situación consiste en que la BRI justamente se extiende por numerosos países que presentan una institucionalidad precaria. Esto se traduciría en regulaciones cada vez más suaves y una supervisión menos efectiva sobre las empresas chinas.

Morris (2018, p. 54) concluye al respecto que se necesita una coordinación efectiva entre los países de la BRI en asuntos legales y regulatorios para asegurar que las empresas no se involucren en la “compra de jurisdicciones” y migren sus actividades insostenibles de un país a otro. Muchos países socios de la BRI tienen una clasificación baja en el desempeño ambiental, por ejemplo Pakistán, Bangladesh y Camboya, lo que destaca el riesgo de que estos países se conviertan en paraísos de la contaminación.

Si bien China se ha comprometido a seguir las leyes y normas del país anfitrión para todos los proyectos de la BRI, tal como se desprende del MoU celebrado con el Perú, las políticas de los países receptores, así como la voluntad y la capacidad de hacer cumplir las restricciones varían enormemente y, a menudo, son inadecuadas para abordar los riesgos. Y aunque los requisitos de carácter ambiental de las instituciones multilaterales de crédito suelen ser más estrictos, estas se aplican solo al subconjunto de proyectos que son financiados por estos bancos, que como vimos representa un porcentaje pequeño.

En este sentido, China viene incorporando a la BRI regulaciones relacionadas con sus propias normas locales para la protección ambiental. Para la inversión en el exterior, China tiene una colección cada vez mayor de normas (ver Tabla 3), sin embargo estas aún carecen de detalles esenciales sobre su implementación, monitoreo y cumplimiento. Estas pautas, aunque en su mayoría voluntarias, en principio representan un compromiso con los mecanismos de mitigación ambiental y social que encajan con el modelo global en evolución de “buenas prácticas internacionales de la industria”. Una tendencia potencialmente alentadora consiste en que algunas grandes empresas chinas están

comenzando a adoptar voluntariamente estándares ambientales más estrictos desarrollados por ONG y asociaciones industriales (Coenen et al., 2020).

Tabla 3. Normativa específica o relacionada con la gobernanza ambiental en el marco de la BRI

Alcance	Título	Año
Políticas y lineamientos emitidos por autoridades gubernamentales		
Específico	▪ Perspectivas y acciones sobre la construcción conjunta de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI	2015
	▪ Construyendo la Franja y la Ruta: conceptos, prácticas y contribuciones de China	2017
	▪ Guía sobre la promoción de una Franja y una Ruta verde	2017
	▪ Visión para la cooperación marítima bajo la Iniciativa de la Franja y la Ruta	2017
	▪ El plan de cooperación ecológica y ambiental de la Franja y la Ruta	2017
	▪ Perspectivas y acciones sobre cooperación agrícola en la construcción conjunta de la Franja Económica y Ruta de la Seda marítima del siglo XXI	2017
	▪ Perspectivas y acciones sobre cooperación energética en la construcción conjunta de la Franja Económica y Ruta de la Seda marítima del siglo XXI	2017
Relacionado	▪ Guía sobre silvicultura sostenible en el extranjero por empresas chinas	2007
	▪ Guía sobre la gestión y utilización sostenible de los bosques de ultramar por empresas chinas	2009
	▪ Pautas de crédito verde	2012
	▪ Directrices sobre protección del medio ambiente para inversiones y cooperación extranjeras	2013
	▪ Lineamientos para el establecimiento del sistema financiero verde	2016
	▪ Regulaciones sobre inversiones salientes y actividades comerciales de empresas privadas	2017
	▪ Comisión reguladora bancaria de China sobre la estandarización de las empresas de servicios bancarios que salen al extranjero: Guía para fortalecer la prevención y el control de riesgos	2017
	▪ Medidas para la gestión normativa de inversiones en el exterior	2017
	▪ Una guía sobre el comercio exterior sostenible y la inversión de productos forestales por empresas chinas	En progreso
	Lineamientos emitidos por asociaciones industriales	
Relacionado	▪ Guía relacionada con BRI sobre responsabilidad social para contratistas internacionales chinos / Manual de la Guía sobre responsabilidad social para contratistas internacionales chinos	2012, 2018
	▪ Lineamientos de responsabilidad social en inversiones mineras salientes	2015
	▪ Directrices chinas de diligencia debida para cadenas de suministro de minerales responsables	2016
	▪ Gestión de riesgos ambientales para las directrices de inversión en el exterior de China	2017
	▪ Directrices de infraestructura sostenible para contratistas internacionales chinos	2017
	▪ Las directrices sobre la inversión agrícola sostenible en el extranjero de China	2018
	▪ Guía para la inversión extranjera y la producción de aceite de palma sostenible por empresas chinas	En progreso

Fuente: Adaptado de Coenen et al. (2019)

Los problemas ambientales que han sido materia de análisis en la presente sección no son exhaustivos, ni exclusivos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, sino que potencialmente pueden surgir en el marco de cualquier programa de infraestructura. Sin embargo, sin una gobernanza ambiental eficaz, las inversiones en infraestructura y otros proyectos de desarrollo pueden causar impactos ambientales severos dentro del marco de la BRI. Y aunque China viene desarrollando un esquema normativo en sintonía con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, el cumplimiento de estas normas no deja de ser voluntario para las empresas chinas que finalmente son las que implementan en los hechos la BRI.

Asimismo, las medidas de supervisión y el cumplimiento del gobierno chino no se condicen con las intenciones plasmadas en sus normas ambientales. Además, la normativa ambiental china puede contener vacíos en su alcance como sugieren Teo et al. (2019), puesto que estas normas son aplicables a las empresas de propiedad estatal china, pero no comprende la actuación de las empresas privadas, por ejemplo. Esta situación confirma la tesis de Min Ye (2020) planteada previamente, según la cual la BRI se encuentra formulada en un tenor amplio y bastante difuso. Esta formulación laxa del programa internacional permite cierto margen de maniobra a las empresas chinas, garantizándoles así un importante ámbito de discrecionalidad orientado a que estas consigan, fundamentalmente, un desempeño económico óptimo.

2.2.3. Falta de transparencia y corrupción

De acuerdo con el Banco Mundial (2019), los limitados datos disponibles indican que las empresas chinas representan la mayoría de los contratos BRI. Asimismo, más del 60 por ciento de los proyectos BRI financiados por China se asignan a empresas chinas. Adicionalmente, se sabe muy poco sobre los procesos de selección de empresas pues estos se dan al interior de cada Estado. Es por ello que el riesgo de corrupción varía entre las economías del corredor y se correlaciona estrechamente con la calidad de las instituciones nacionales.

Como bien señala Hillman (2018), “en muchos de los más de 80 países que la BRI pretende conectar, la corrupción es endémica”; por lo que en estos países de reducida institucionalidad es altamente probable que puedan generarse casos de corrupción

alrededor de la ejecución de proyectos BRI. Y en algunas economías, esta dinámica ya se ha venido manifestando; por lo que, a continuación, serán revisados algunos casos en los que la falta de transparencia y la corrupción se han visto relacionadas con proyectos de Iniciativa de la Franja y la Ruta:

- Ecuador: Una condición del préstamo del Banco de Exportación e Importación de China (CEXIM) para financiar la construcción de la hidroeléctrica Coca Codo Sinclair consistió en que una empresa china debía convertirse en el contratista general. Esto evitó una licitación abierta y, por tanto, una supervisión más profunda de los postores. En abril de 2018, la Contraloría General de Ecuador emitió un informe criticando a Sinohydro, una empresa estatal china, por importantes fallas en la construcción de la hidroeléctrica, la cual en la actualidad se encuentra inoperativa. Asimismo, algunos funcionarios afiliados al proyecto, incluido el ex vicepresidente Jorge Glas Espinel y el ex funcionario anticorrupción Carlos Pólit, se encuentran bajo investigación por acusaciones de haber recibido sobornos a cambio de pasar por alto problemas asociados a la presa (Kliman et al., 2019).
- Malasia: De acuerdo con una investigación del Wall Street Journal (Wright y Hope, 2019) los costos del rescate del fondo estatal de desarrollo de Malasia 1Malaysia Berhad, conocido como 1MDB, habrían sido inflados. Este caso se encuentra en investigación y Beijing habría negado las acusaciones del informe preliminar. El ex primer ministro de Malasia, Najib Razak, quien ha sido acusado de corrupción por 1MDB, también niega las acusaciones en su contra.
- Kirguistán: los funcionarios Sapar Isakov y Jantoro Satybaldiev, los dos ex primeros ministros, habrían adjudicado un contrato en el 2013 a la empresa china Tebian Electric Apparatus (TBEA) para restaurar la central térmica de Bishkek por el monto de USD 386 millones sin una licitación adecuada. El gobierno eligió a la empresa china TBEA para el proyecto de la central térmica y no consideró otras opciones que ofrecían hacer el mismo trabajo a un precio más bajo. El ex primer ministro Isakov argumentó que la elección de TBEA era la posición oficial de Beijing y no podían cambiarla (Putz, 2019).

- Chad: E marzo de 2019, la Corte Federal de New York sentenció Patrick Ho, ex Secretario del Interior de Hong Kong y difusor de la Iniciativa de la Franja y la Ruta por siete cargos de violación de la Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero y lavado de dinero en diciembre de 2018. La Corte determinó que Ho había ofrecido un soborno en efectivo de USD 2 millones al presidente de Chad, Idriss Deby para asegurar los derechos petroleros para un conglomerado chino (Marsh, 2019).
- Sierra Leona: En 2018, el gobierno de Sierra Leona canceló un proyecto aeroportuario, el Mamamah Airport, financiado por China a un costo de USD 318 millones debido a preocupaciones sobre la carga de la deuda. El proyecto había sido encargado por el ex presidente de Sierra Leona, Ernest Bai Koroma (Burimaso, 2018).
- Uganda: el Entebbe Expressway, también conocido como Kampala-Entebbe Highway, es un proyecto vial multimillonario que el gobierno de Uganda emprendió con la asistencia de un préstamo de USD 476 millones del Banco de Exportación e Importación de China (CEXIM). En noviembre de 2016, el Parlamento de Uganda ordenó que se realizaran investigaciones sobre presuntos casos de soborno: un comité parlamentario descubrió que el costo de la carretera había aumentado en más de USD 16 millones. La Oficina del Auditor General de Uganda también confirmó que el costo de este proyecto fue inflado (Wesonga, 2016).

Asimismo, el caso de Patrick Ho -que como vimos involucró casos de corrupción en Chad- también tuvo incidencia en Uganda, pues según la Corte Federal de New York el ex secretario hongkonés dispuso que se pague un soborno de USD 500 000 a favor de Sam Kutesa, el ministro de Relaciones Exteriores de Uganda, que había completado recientemente su mandato como presidente de la Asamblea General de la ONU. Desde entonces, el gobierno de Uganda ha señalado en un comunicado que era “erróneo” decir que Kutesa estaba involucrado. La Corte determinó además que Ho planeó pagar un soborno en efectivo de USD 500 000 a Yoweri Museveni, presidente de Uganda. El soborno no se pagó y no hay indicios de que Museveni lo haya aceptado o solicitado (Marsh, 2019).

- Kenia: el método de contratación de gobierno a gobierno en la construcción del *Kenya's Standard Gauge Railway* estuvo implicado en batallas legales debido a reclamos que señalaban falta de transparencia y la imposibilidad de poder competir en igualdad de condiciones en la licitación (Muthoni et al, 2019, p. 137).

Sin lugar a dudas, la poca transparencia de las instituciones de China; la relativa discreción otorgada a sus empresas estatales y privadas en la implementación de la BRI; sumado a las deficiencias estructurales de muchos de los Estados receptores, generan un contexto propicio para que los casos de corrupción puedan extenderse y así socavar los principales objetivos de esta Iniciativa. El surgimiento de escándalos de corrupción, aun cuando sean cometidos en su gran mayoría por las empresas que implementan los proyectos, afectan directamente la reputación de China y la posibilidad de que la BRI pueda ser considerada como un programa que impulsa el desarrollo integral de sus miembros.

Es por ello que el gobierno chino, a través de la Comisión Central de Inspección Disciplinaria del Partido Comunista de China, viene incorporando oficiales anticorrupción en el exterior (Weinland, 2019). El PCCh busca exportar su campaña anticorrupción liderada por el mismo presidente Xi Jinping, de tal forma que la actividad de las empresas chinas puedan ser fiscalizadas adecuadamente en el marco de la BRI. Sin duda, esta medida resulta positiva para la Iniciativa y se enmarca en el viraje que ha tomado el programa a partir de su Segundo Foro con la autocrítica del propio gobierno chino.

2.2.4. Posibles afectaciones de la democracia y los derechos humanos

En concordancia con lo señalado en 1.3.1., la Iniciativa de la Franja y la Ruta consistiría en la plataforma china para exportar su modelo económico y pragmático. Adicionalmente a ello, China estaría replicando también su sistema político autoritario en otras sociedades. Al respecto, Polyakova y Meserole (2019) introducen el concepto de “autoritarismo digital” el cual es definido como “el uso de la tecnología de la información digital por parte de regímenes autoritarios para vigilar, reprimir y manipular a las poblaciones nacionales y extranjeras”. Para estos autores, China y Rusia serían los principales exponentes de este tipo de autoritarismo debido principalmente a sus desarrollos tecnológicos enfocados en el control social.

Precisamente, Beijing estaría exportando tecnología que facilitaría las actividades de control que realizan otros gobiernos autocráticos miembros de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Al menos 18 países de la BRI utilizan actualmente sistemas de vigilancia y monitoreo chinos. Asimismo, al menos 36 gobiernos han realizado capacitaciones y seminarios impartidos por ponentes de nacionalidad china sobre “nuevos medios” o “gestión de la información” (Shahbaz, 2019). En este mismo sentido, David Dollar (Hass, Jones y Mason, 2019) advierte que muchos gobiernos autoritarios se están acercando a China en el marco de la BRI, no solo por sus financiamientos, sino también para hacerse con sistemas de control más sofisticados. Aunque ello no consista necesariamente en la exportación de un modelo, sino en un mero intercambio comercial con consecuencias claramente negativas para la democracia.

Aunque China ha vendido tecnología de la información a regímenes extranjeros durante décadas, esta ha cambiado recientemente de dos maneras. En primer lugar, los productos y servicios que China vende ya no son imitaciones de bajo costo de productos de alta tecnología. Las principales compañías chinas, ahora venden productos de alta calidad que no solo se producen en China sino que también se diseñan allí. Aunque algunos productos de vigilancia chinos todavía dependen de semiconductores y sensores occidentales, muchos reflejan una innovación genuina y son tan competitivos en calidad como en costo. En segundo lugar, Beijing ya no ve la tecnología de la información únicamente en términos de desarrollo económico, sino también, ahora tiene en cuenta su valor para la política exterior (Polyakova y Meserole, 2019, p.5).

Como se ha sugerido previamente, el régimen del presidente Xi ha impulsado agresivamente la tecnología de la información china a través de la Ruta de la Seda Digital. De acuerdo con Polyakova y Meserole (2019), para China la exportación su tecnología de la información no se trata solo de asegurar nuevas fuentes de importantes ingresos para sus empresas, sino también de generar un mayor apalancamiento político y estratégico frente a Occidente. Al respecto, cabe señalar que resulta lógico que mientras más gobiernos compartan su modelo de gobernanza digital; le será más fácil extender sus estándares digitales en organismos multilaterales en contraposición al modelo de Internet libre que propone occidente, por ejemplo. Algunos casos que ilustran esta situación son los siguientes:

Tabla 4. Casos de implementación de mecanismos digitales de control social

País	Incidencia
Singapur	Singapur apunta a implementar tecnología china de reconocimiento facial a través de una red de circuitos cerrados de televisión (CCTV) en la calle, similar al programa Skynet de China que para 2015 había cubierto al 100% las calles de Beijing (Feldstein, 2019).
Malasia	Malasia ha integrado la tecnología china de reconocimiento facial en sus fuerzas armadas (Feldstein, 2019).
Etiopía	En África Oriental, los servicios de seguridad de Etiopía se basaron en equipos de telecomunicaciones de ZTE para monitorear y vigilar a los activistas y periodistas de la oposición (Human Rights Watch, 2014).
Angola	Ha firmado una alianza con empresas chinas para proporcionar inteligencia artificial a sus sistemas de vigilancia, todo ello en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (Chutel, 2018).
Zimbabue	Ha establecido un acuerdo con empresas chinas para proporcionar inteligencia artificial a sus sistemas de vigilancia (Chutel, 2018).
Venezuela	El régimen de Nicolás Maduro ha contratado a ZTE para construir una tarjeta de identificación nacional, un sistema de pago y una “base de datos de la Patria” que rastreará las transacciones de las personas junto con información personal como cumpleaños y cuentas de redes sociales. Los activistas de la oposición y los disidentes de derechos humanos temen que el objetivo real de Maduro sea que ZTE implemente de manera efectiva el “sistema de crédito social” de China dentro de Venezuela (Berwick, 2018).
Ecuador	Los sistemas de vigilancia chinos, o una versión básica de ellos, también se han implementado en Ecuador, donde las imágenes recopiladas por las 4 300 cámaras del gobierno se transmiten a los servicios de inteligencia (Mozur, Kessel y Chan, 2019).
Emiratos Árabes Unidos	En el Medio Oriente, Dubai ya ha comenzado a implementar tecnología china como parte de su programa “policía sin policías”, un ambicioso proyecto para reducir la delincuencia, reemplazando a los policías con tecnología de video vigilancia y reconocimiento facial (Gulf News, 2018).

Fuente: Elaboración propia.

Es importante hacer la salvedad que la sola implementación de tecnología china para mejorar la capacidad de las fuerzas del orden no debe ser considerada como una amenaza para la democracia y los derechos humanos. Por el contrario, las democracias podrían emplear estos sistemas para garantizar la paz y seguridad de sus ciudadanos, claro está, a

través de protocolos adecuados que permitan el respeto de los derechos humanos. Sin embargo, cuando estos elementos tecnológicos se implementan dentro de autoritarismos competitivos o regímenes híbridos; evidentemente, se torna más viable la persecución política y la censura.

Por todos los casos revisados, existe el riesgo concreto de que China fortalezca algunos autoritarismos alrededor del mundo mediante el respaldo económico, político o incluso mediante la provisión directa de herramientas digitales de control social. De este modo, desde un punto de vista geoestratégico, China podría mantener en el poder a regímenes autoritarios afines a sus intereses económicos y políticos. Y desde una perspectiva comercial, a medida que la tecnología de vigilancia china mejore en calidad y disminuya en costo, la demanda global del modelo de autoritarismo digital de Beijing probablemente seguirá creciendo. En este sentido, si las democracias liberales no presentan una alternativa convincente y rentable al modelo chino de gobernanza e infraestructura digital, el conjunto de herramientas autoritarias que Beijing ha perfeccionado durante mucho tiempo se extenderá cada vez más al exterior.

CAPÍTULO III: UNA PROPUESTA DE LINEAMIENTOS DE POLÍTICA EXTERIOR PARA EL PERÚ EN EL MARCO DE LA BRI

1. Oportunidades para el Perú

Perú y China mantienen estrechos lazos comerciales que se sustentan fundamentalmente en un Tratado de Libre Comercio (TLC) vigente desde marzo de 2010, sobre el cual se vienen sosteniendo negociaciones para actualizarlo a partir del 2019. Además, el Perú y China también articularon un Comité de Diálogo Económico y Estratégico en el 2014.

Sin embargo, las relaciones entre China y Perú van más allá del ámbito económico. Ambos países han formado una Asociación Estratégica Integral que abarca la cooperación en diversas temáticas como inversiones industriales, interconectividad física, energética e informática, entre otros. Asimismo, desde 2016, ambos países siguen el Plan de Acción Conjunta 2016-2021, el cual incluye la cooperación en los siguientes sectores: política; economía y comercio; cooperación en capacidad productiva e inversiones, desarrollo; agricultura; industria, información y comunicaciones; transportes; aduanas y tributación; inspección de calidad y cuarentena; asuntos civiles; cultura; educación, entre otros (Plan de Acción Conjunta 2016-2021).

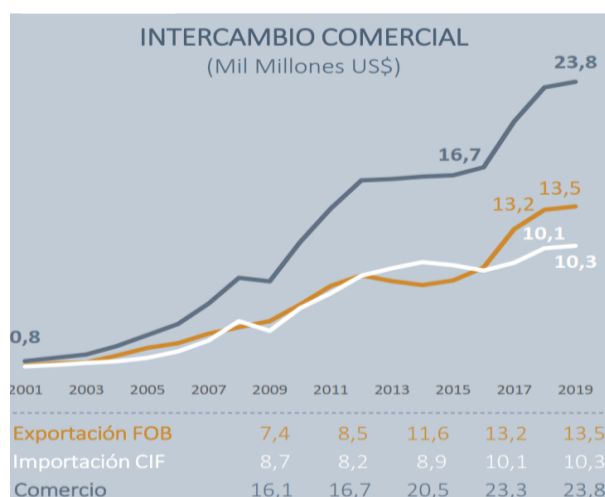
Por lo tanto, se puede afirmar que las relaciones sino-peruanas poseen un diálogo bastante fluido basado en una necesaria confianza mutua que se ha venido consolidando con el tiempo y que el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta dinamizará aún más al generar una serie de efectos positivos que serán materia de análisis a continuación. Sin embargo, es oportuno advertir también aquellos posibles efectos negativos que podrían generarse para el Perú en el marco de la BRI teniendo en cuenta su particular contexto político, económico y social.

1.1. Impulso comercial

Desde la entrada en vigencia de este TLC, el intercambio comercial entre Perú y China se ha incrementado por décimo año consecutivo pasando de USD 6400 a USD 23 800 millones anuales y creciendo un 2% adicional en 2019, pese al declive del comercio

internacional. China es el primer socio comercial del Perú desde el 2014, mientras que en el 2019 ha recibido aproximadamente el 29% de las exportaciones peruanas. La balanza comercial entre ambos países es superavitaria a favor del Perú desde el 2016, mientras que en el 2019 el valor de las exportaciones peruanas superaron a las chinas por la suma de USD 3200 millones (MINCETUR, 2020).

Figura 18. Evolución del intercambio comercial entre Perú y China



Fuente: MINCETUR (2020)

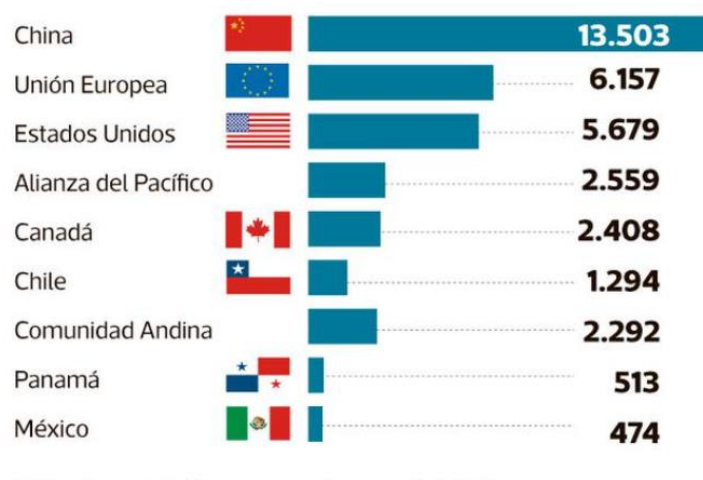
Las exportaciones tradicionales representan el 95% de las exportaciones del Perú a China. Estas incluyen principalmente minerales, de los cuales solo el cobre representa el 69% del total, mientras que el hierro (7%), el plomo (6%) y el zinc (4%) también aportan números significativos. Otro bien tradicional muy demandado por el mercado chino es la harina de pescado peruana que participa en el 56% de sus importaciones totales de este producto (MINCETUR, 2020).

Asimismo, desde que entró en vigencia el tratado de libre comercio con China, se han abierto nuevos mercados para las exportaciones no tradicionales peruanas. Y aunque estas solo representan el 5% del total, la exportación de estos productos viene creciendo en proporciones muy significativas. Por ejemplo, la pota –un bien no tradicional en el que el Perú se ha convertido en el segundo exportador a nivel mundial– tuvo un incremento del volumen exportado de 87% a comparación del 2018 llegando a representar el 2% del total

de exportaciones a China, mientras que las ovas de pez volador, un insumo muy solicitado para la gastronomía oriental, creció en un 55% (MINCETUR, 2020).

Dentro del sector agropecuario, el Perú exporta a China arándanos, uvas, paltas y mandarinas principalmente y desde una perspectiva global -a pesar de que este rubro solo representa el 1% del total de exportaciones- el rubro frutas alcanzó un récord histórico de USD 302 millones registrándose un incremento del 30% en comparación del 2018. Es notable la participación del arándano en el mercado chino con un 49% del total, un producto en el que el Perú se ha posicionado como el primer exportador a nivel mundial, que además creció en un 113% con respecto al 2018. Asimismo, la palta ocupa el 39% mientras que la uva un 25% del total de las importaciones chinas de este producto; lo cual representa importantes porciones del mercado chino copadas por estos productos peruanos (MINCETUR, 2020).

Figura 19. Exportaciones peruanas por acuerdo comercial



Fuente: El Comercio (2020).

De otro lado, el Perú importa desde China principalmente equipos tecnológicos y digitales, como también vehículos, maquinaria para minería y agricultura, textiles y bienes intermedios para la industria del plástico y el acero; los que en el 2019 ascendieron a un total de USD 10 262 millones (MINCETUR, 2019). Por tanto, se puede afirmar que la relación comercial entre Perú y China se considera complementaria; puesto que mientras China importa principalmente minerales, productos pesqueros y agrícolas, el Perú le

compra a China productos tecnológicos fundamentalmente; lo cual no genera una competencia significativa entre las exportaciones más importantes de ambos países.

Como bien señala la ex Ministra de Comercio Exterior y Turismo del Perú, Magali Silva, la Iniciativa de la Franja y la Ruta le permitirá al Perú en el corto plazo beneficiarse del aumento de los precios de ciertos *commodities* -como lo son el acero, el cobre, el hierro y otros minerales- que servirán para la construcción de los proyectos de infraestructura que China viene financiando a lo largo del mundo. Posteriormente, una vez construidos los principales corredores y proyectos de infraestructura planificados, aunque de forma dispar, el efecto más visible que generará la BRI consistirá en el crecimiento del comercio que se incrementará entre un 2,8% y un 9,7% para las economías de los corredores de la BRI y entre un 1,7 y un 6,2 por ciento para el mundo de acuerdo con lo señalado por el Banco Mundial (2019).

Los productos susceptibles al tiempo, como es el caso de los productos agrícolas peruanos, serán los que más se beneficiarán con las reducciones de los tiempos de viaje que generará las inversiones en infraestructura de la BRI. Una vez implementados los seis corredores de la Iniciativa, los tiempos de viaje entre el Sudeste Asiático, Asia Central, Medio Oriente, Europa y África se reducirán en un 12% en promedio; mientras que para el resto del mundo, que será conectado principalmente a través de la Ruta de la Seda Marítima, los tiempos se reducirán en un 3% en promedio como plantea un informe financiado por el Banco Mundial (De Soyres et al., 2018). La reducción en los tiempos de envío junto a la creciente oferta de infraestructura para el comercio entre los países de la BRI, como lo son los puertos, aeropuertos, trenes, carreteras, entre otros que serán erigidos dentro de los circuitos de la Iniciativa, tendrán un impacto positivo al reducir los precios de transporte y logísticos de los productos “entre un 1.5 y 2.8 % para las economías de los corredores de la BRI y un 1.1% y un 2.2% para el mundo” (De Soyres et al., 2018) y como también coincidiera Edgar Vásquez, ex ministro de Comercio Exterior y Turismo del Perú (Xinhua, 2019b).

Los productos no tradicionales de exportación, que primordialmente son agrícolas en el caso del Perú, vienen desempeñando un papel importante en la estrategia de diversificación productiva de la economía peruana iniciada con el Plan Nacional de Diversificación

Productiva diseñada por el Ministerio de la Producción (2014) bajo el titularato del ex ministro Piero Ghezzi y que se recoge también en el Objetivo Prioritario 7, específicamente en el primer y cuarto lineamientos de política del Plan Nacional de Competitividad y Productividad 2019-2030 emitido por el Ministerio de Economía y Finanzas (2019) durante el mandato del Presidente Martín Vizcarra.

Este tipo de medidas tienen como finalidad que un país que exporta principalmente *commodities* o bienes primarios como el Perú, no se encuentre sujeto tan fácilmente ante las variaciones de los precios en los mercados internacionales. Es por ello que el impulso de las exportaciones de bienes no tradicionales resulta de gran relevancia para una economía como la peruana que depende en gran medida de la exportación de minerales y del sector energético.

Como puede observarse en la Tabla 5, los productos de exportación no tradicional se han posicionado con resultados óptimos en los mercados internacionales. Y dado que China importó USD 12 500 millones en frutas en el 2019, el potencial para la agroexportación peruana es bastante alto; puesto que en el mismo año solo se exportaron USD 302 millones a dicho país (MINCETUR, 2019). Tal como lo señalaba el Director de la División de Desarrollo Económico de la CEPAL en el año 2015, Daniel Titelman, la agro exportación podría considerarse como una ventana de oportunidades para el comercio con China puesto que se trata de un mercado en expansión constante (Titelman, 2015). Es por ello que la profundización de las relaciones comerciales con China en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta le permitirá a los agroexportadores peruanos ubicar sus productos en mayores volúmenes, en menores tiempos y a precios más competitivos.

Tabla 5. Productos no tradicionales peruanos

Puesto (Perú)	Producto
Primer puesto	Arándanos, espárragos, quinua
Segundo puesto	Mandarinas, papa precocida, conchas de abanico
Tercer puesto	Páprika, palta, aceitunas en conserva
Cuarto puesto	Palmitos en conserva, óxido de zinc, óxido de boro
Quinto puesto	Uvas, óxido e hidróxido de cobre, oxocloruros de cobre

Fuente: El Comercio (2020)

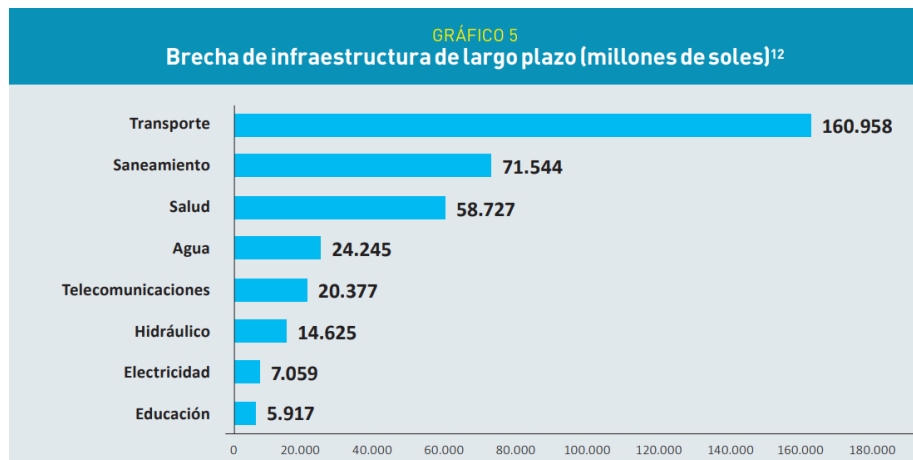
La BRI no solo implica para el Perú la posibilidad de acceder más profundamente a un mercado chino en el que su numerosa clase media crece rápidamente; sino también a los mercados de los países miembros que se ubican a lo largo de los seis corredores de la Franja Económica o de la propia Ruta Marítima de la Seda. La interconectividad que propiciará la BRI podría permitir a los exportadores peruanos ingresar a mercados en los cuales sus exportaciones no son significativas. Por ejemplo, algunos países del norte de África presentan importantes déficits de alimentos que podrían ser suministrados por la agroexportación peruana, tal como propone la ex ministra de comercio exterior y turismo del Perú, Magali Silva (2019).

El acceso a nuevos mercados, además, mejorará las perspectivas de exportación de nuevos productos que podrían empezar a desarrollarse a partir del estudio de las necesidades de estos nuevos destinos a los que los exportadores peruanos podrán acceder más fácilmente. La BRI, por lo tanto, haría más accesible la estrategia peruana de diversificación productiva tanto a nivel de mercados donde ubicar sus productos, como también crearía oportunidades para desarrollar nuevos productos o exportar aquellos que no han tenido como destino al Asia-Pacífico.

1.2. Incremento de las inversiones

De acuerdo con el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC) del año 2019, la brecha de acceso básico a la infraestructura en el Perú es de 363 452 millones que tendrían que ser invertidos en un periodo de 20 años para llegar a los estándares de acceso básico de países más desarrollados como los de la OCDE. El más importante porcentaje de déficit de infraestructura lo registra el sector transportes (44%), el cual es seguido por saneamiento (20%), salud (16%), agua (7%), telecomunicaciones (5%), hidráulico (4%), electricidad (1%), y la educación (1%) tal como se puede apreciar en la Figura 20 (MEF, 2019). Es muy importante la inversión en infraestructura debido a que esta permite elevar los índices de desarrollo humano; así como, la competitividad de la economía se traduce en mayores niveles de PBI.

Figura 20. Brecha de infraestructura de largo plazo (millones - PEN)

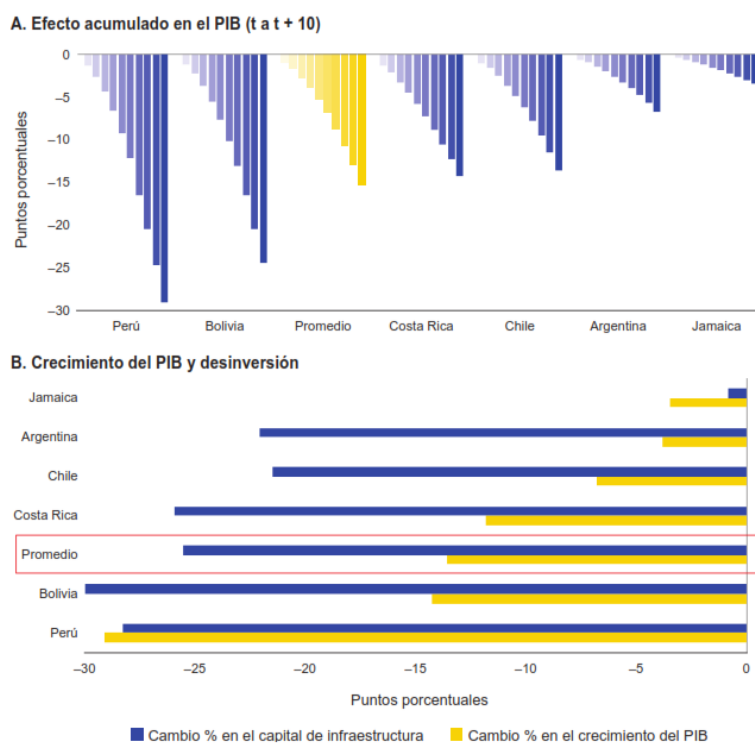


Fuente: MEF, 2019.

El Informe Macroeconómico de América Latina y el Caribe del año 2019 del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) concluye que el Perú es el país de toda la región que más costos asumiría de no colocar inversiones para ampliar sus stocks de capital, tal como se puede apreciar en la Figura 21. El BID arriba a estas conclusiones a partir del examen de cuatro sectores de infraestructura: producción y distribución de energía; agua y saneamiento; transporte y telecomunicaciones. En el supuesto de que la tasa de crecimiento del stock de capital peruano sea igual a cero, la tasa promedio del PBI peruano se reduciría en 1.2% al año a lo largo de 10 años.

Para que ello no suceda y la economía peruana siga creciendo a una tasa promedio de 3,6%, los stocks de capital deberán aumentar en un 30% en promedio en los cuatro sectores de infraestructura en el lapso de 10 años. Es por estas razones que si el Perú no invierte sostenidamente en infraestructura podría generársele un cada vez más importante y costoso cuello de botella que podría obstaculizar su proceso de crecimiento (BID, 2019, p. 89).

Figura 21. Impacto estimado de la desinversión en sectores de infraestructura



Fuente: BID (2019)

Precisamente, otro ámbito que se ha reforzado a partir de la entrada en vigencia del TLC sino-peruano es el de las inversiones. El Perú, debido a sus riquezas minerales, es de gran importancia económica para China. En total son aproximadamente USD 30 000 millones los que las empresas chinas han invertido hasta inicios de 2020 en el Perú según el embajador chino, Liang Yu, convirtiéndose así este país “en el mayor inversor en el Perú”¹⁰ (Yu, 2020). Desde hace décadas, las empresas chinas invierten en el sector minero y se han convertido en actores líderes en la minería peruana ocupando el segundo lugar en dicho rubro.

De acuerdo con un informe de la Universidad del Pacífico, la inversión china directa acumulada entre los años 2016 y 2018 se concentra principalmente en las actividades extractivas. Estas ascienden a casi el 90% del total, en el que la minería aporta el 63.1%, los hidrocarburos el 16.6% y la pesca el 9% (Alarco, 2019).

¹⁰ Es importante señalar que de acuerdo con Sanborn y Chonn (2016), la información de las inversiones chinas en el Perú, y en general en América Latina, se encuentra subregistrada debido a la utilización por parte de las empresas chinas de los denominados paraísos fiscales.

Tabla 6. Inversiones directas acumuladas de China en el Perú (2006-2018)

Sector	Inversión (millones de US\$)	Empleos generados	Part. en inversiones (%)	Part. de empleados (%)
Alimentación y pesca	1,755	8,066	9.0	22.9
Bienes de consumo	2	276	0.0	0.8
Comunicaciones	4	23	0.0	0.1
Electricidad	1,785	4,855	9.1	13.8
Hidrocarburos	3,253	419	16.6	1.2
Minería	12,351	17,547	63.1	49.9
Sector Financiero	327	809	1.7	2.3
Servicios	91	3,195	0.5	9.1
Total	19,567	35,190	100	100

Nota: USD Millones

Fuente: Alarco, 2019.

La tendencia consolidada que se refleja en el cuadro precedente también se reproduce en específico en el año 2018. Casi el 95% de las inversiones chinas se concentraron en el sector minero y principalmente en la producción de cobre y hierro (Osterloh, 2019). Sin embargo, las más recientes inversiones chinas en el Perú se vienen posicionando en otros sectores relevantes para la economía como la infraestructura de transporte (3%), de telecomunicaciones (1.5%) y de energía (0.5%).

Como puede desprenderse de la Tabla 7, China se encuentra diversificando sus inversiones en el Perú y, aunque combinadas las inversiones en infraestructura no llegan al 5% del total, en su gran mayoría se tratan de proyectos incluidos en la lista de proyectos priorizados del PNIC. Es decir se trata de proyectos que tendrán un impacto estratégico en la reducción de la brecha de infraestructura en el Perú. Precisamente, los rubros transporte, telecomunicaciones y energía son tres de los cuatro ámbitos que el BID considera como esenciales para destinar las inversiones en infraestructura, de tal forma que el PBI peruano siga creciendo sostenidamente en el tiempo.

Tabla 7. Inversiones chinas en el Perú en el rubro infraestructura 2016-2019

Empresa	Proyecto	Mes y año de adjudicación	Monto (USD)
Generación eléctrica San Gabán S.A	Central Hidroeléctrica San Gabán III *	Julio 2016 (suscripción de contrato)	438 millones (en construcción)
Consorcio Hidrovías II Integrado por SINOHYDRO (China) y Construcción y Administración S.A. (Perú)	Hidrovía amazónica *	Setiembre 2017 (suscripción de contrato entre consorcio y PROINVERSIÓN)	95 millones de (por invertir)
Consorcio GMC conformado por Yangtze Optical Fibre and Cable Company Limited YOFC (Hong Kong, 51% acciones); GMC Telecom (Perú, 24%) y SATEL (Perú, 25%)	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Amazonas *	Diciembre 2017	10.6 millones de un total de 81 millones (monto invertido a diciembre de 2018)
	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Ica *	Diciembre 2017	4.4 millones de un total de 37.7 millones (monto invertido a diciembre de 2018)
Consorcio YOFC (Hong Kong) y Yachay Telecomunicaciones (Perú). Cofinanciado con un fondo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región La Libertad *	Diciembre de 2018	91 millones (por invertir)
	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Ancash *		99 millones (por invertir)
	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Arequipa		82.7 millones (por invertir)
	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región San Martín *		51.7 millones (por invertir)
China Railway 20 Bureau Group Corporation	Mejoramiento y conservación de la carretera Huánuco-La Unión-Huallanca	Setiembre de 2018	33 millones de un total de 450 millones (monto invertido a diciembre de 2018)
China Three Gorges y	Central Hidroeléctrica	Abril de 2019	1 400 millones

Energías de Portugal	Chaglla		
Cosco Shipping Ports (China, 60% acciones y Volcan Compañía Minera (Perú) – proyecto de propiedad privada pero de uso público	Terminal Portuario Multipropósito de Chancay	Enero de 2019	3 000 millones
Yangtze Power Co.	Luz del Sur (83.6% de acciones)	Setiembre de 2019	3 590 millones

* Proyectos incluidos en la lista de proyectos priorizados del PNIC.

Fuente: Adaptado de Osterloh (2019) y MEF (2019)

Como se señaló previamente, se estima que China invertirá a lo largo de los países de la BRI alrededor de USD 1 a 8 billones en proyectos de infraestructura de conectividad; es decir, en puertos, aeropuertos, carreteras, ferrocarriles, parques industriales, parques logísticos, entre otras inversiones proyectadas hasta el 2027 (OCDE, 2018, p. 3). Como vimos en el primer capítulo, China ha desplegado un esquema heterogéneo de financiamiento para la BRI que incluye la participación de sus bancos institucionales, sus bancos comerciales estatales, fondos de inversión bilaterales y multilaterales, como también instituciones financieras multilaterales (a través del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura y el Nuevo Banco de Desarrollo) que garantizarán una oferta importante de crédito que viabilizarán los proyectos de la Iniciativa.

Es en este sentido que el embajador peruano Juan Carlos Capuñay ha resaltado la necesidad de aprovechar las oportunidades que creará la BRI para el financiamiento de infraestructura sobre todo en los sectores transporte, telecomunicaciones y energía (Capuñay, 2019). Santa Gadea (2019), además, precisa que el acercamiento del Perú hacia la BRI no debería estar orientado a reducir la brecha total de infraestructura del país, sino en aquellas que tengan un impacto positivo en las relaciones comerciales con el Asia-Pacífico. Es por ello que las inversiones en infraestructura de la BRI necesariamente deberán encontrarse planeadas de forma estratégica, de tal forma que el Perú profundice su inserción en los principales mercados asiáticos y también en aquellos que se crearán como consecuencia del impacto de esta Iniciativa.

Recientemente, el embajador Liang Yu ha afirmado que se prevén inversiones chinas adicionales por USD 10 000 millones en los próximos años (Yu, 2020). No cabe duda que

estas inversiones serán muy importantes para dinamizar los sectores productivos y aumentar nuestras exportaciones; pero también y, fundamentalmente, para reducir la gran brecha de infraestructura de conectividad que presenta el Perú.

1.3. El Perú como *hub* regional de la BRI

La Iniciativa de la Franja y la Ruta, al fomentar la inversión en infraestructura de conectividad, también fomentará la inversión en puertos (Zhang y Chen, 2019). Desde el 2010, empresas chinas han invertido más de USD 20 000 millones en puertos en el extranjero (The Economist, 2020). Y aunque estas inversiones de empresas portuarias chinas son recibidas con rechazo en algunos países, actualmente la operación de estos puertos se viene caracterizando por su alta eficiencia, reducción en los costos y sobrecostos, así como una mejora general en el desempeño logístico.

Los proyectos portuarios chinos son implementados de dos formas principalmente según un informe de The Economist (2020): la primera consiste en el desarrollo del concepto de “puerto-parque-ciudad”; es decir, un puerto conectado a parques industriales cercanos y a una ciudad en la que se desarrollan proyectos de infraestructura urbana para su expansión. Este modelo se aplica, por ejemplo, en los casos de las ciudades de Kuantan en la costa este de Malasia y Gwadar en Pakistán.

La segunda forma de desarrollo de los puertos chinos es, precisamente, el de *hub* regional. En este caso, los puertos sirven como centros regionales en los que pueden atracar buques portacontenedores más grandes; luego, estos contenedores se descargan y la carga se traslada en buques más pequeños a otros puertos regionales. El Puerto de Colombo en Sri Lanka y el del Pireo en Grecia han sido implementados bajo este modelo, por ejemplo. En Grecia, COSCO ha invertido más de USD 5000 millones en el Puerto del Pireo, cuyos volúmenes de contenedores han crecido en más de un 700% al punto de que el próximo año, el Pireo puede superar a Valencia para convertirse en el mayor puerto del Mediterráneo y el séptimo más grande de Europa (The Economist, 2020).

El Perú se encuentra ubicado estratégicamente en el centro de la costa del Pacífico de América del Sur; lo que le permitiría convertirse en un centro del comercio internacional o, en otras palabras, en un *hub* que conecte los dos lados de la cuenca del Pacífico y, en

particular, entre China y América del Sur. Esta idea no es una aspiración reciente y se ha venido explorando aproximadamente desde inicios de esta década cuando Michael C. Porter, en la Conferencia Anual de Ejecutivos del Perú (CADE) del año 2010, sugirió que el Perú tenía la oportunidad de convertirse en un eje del comercio entre Latinoamérica, Asia y Norteamérica (Krehoff, 2010).

De este modo, en 2013 el ex director de Promoción de Inversiones de Pro Inversión anunciaba que el Perú venía desarrollando un plan de infraestructuras que lo convertirían en un *hub* regional (Rodríguez, 2013). Sin embargo, en 2016, el ex ministro de Comercio Exterior y Turismo, Eduardo Ferreyros, aunque resaltaba el gran potencial que tiene el Perú para convertirse en un *hub*; también precisaba que para lograr este objetivo era necesario mejorar la infraestructura, principalmente el acceso a puertos y aeropuertos (Ferreyros, 2016).

El Plan Estratégico Nacional Exportador al 2025, precisamente en su línea de acción 3.1., plantea el “posicionamiento del Perú como un centro logístico internacional” para lo cual incluye la consolidación del Callao como *hub* logístico regional, la mejora de la conectividad logística para facilitar el transporte internacional y el fortalecimiento de la oferta de servicios logísticos (MINCETUR, 2015, p. 64). Más recientemente, la medida política 7.9 denominada “*Hub logístico*” del Plan Nacional de Competitividad y Productividad 2019-2030 propone el objetivo de “posicionar al Perú como una importante plataforma logística mediante la implementación de mecanismos que permitan garantizar la conectividad de las redes logísticas nacionales e internacionales”. De igual forma, el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad incluye este concepto dentro de su visión para el proyecto de Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez cuando señala que “la ampliación le permitirá atender a 35 millones de pasajeros anualmente y facilitará capitalizar su ubicación geográfica para servir de *hub* regional (MEF, 2019).

Aunque de forma poco articulada e integral, la propuesta del Perú como un *hub* regional se encuentra plasmada en las políticas públicas nacionales de infraestructura y también en las comerciales como se ha revisado. En este sentido, se puede afirmar que la Iniciativa de la Franja y la Ruta generaría un marco propicio para que se incrementen los flujos financieros y comerciales hacia el Perú, de tal forma que pueda materializarse esta aspiración.

1.3.1. El futuro mega puerto de Chancay

Y válidamente podría afirmarse que esto ya ha empezado a concretarse con la adquisición por parte de la empresa estatal china COSCO Shipping Holdings Co Ltd del 60% de las acciones de Terminales Portuarios Chancay S.A., empresa que ostenta el título de la concesión del Puerto de Chancay. COSCO, una de las mayores compañías navieras del mundo, trabajará en la construcción del Terminal Portuario de Chancay en asociación con la peruana Volcan Compañía Minera S.A.A., que mantendrá el 40% del accionariado.

Si bien se trata de una operación concretada con anterioridad al ingreso oficial del Perú a la BRI, guarda una relación muy cercana con las finalidades de esta Iniciativa que busca priorizar las inversiones en infraestructura de conectividad. Es así como las autoridades chinas lo han anunciado en la Ceremonia de Transferencia y Presentación Oficial del Proyecto Cosco Shipping Ports Chancay Perú, celebrada en Palacio de Gobierno el 13 de mayo de 2019, cuando la Encargada de Negocios de la Embajada de China en el Perú, Li Yun, hizo referencia a la Iniciativa de la Franja y la Ruta como “nueva plataforma” para la cooperación entre ambos países.

El Puerto de Chancay, el cual se encuentra ubicado a 50 kilómetros al norte del Puerto del Callao, prácticamente volverá a ser construido con una inversión aproximada de USD 3000 millones. El proyecto está comprendido por dos grandes segmentos (América Economía, 2019): el primero de ellos consiste en la construcción del complejo portuario, en el que tendrá la capacidad necesaria para albergar la carga y descarga de naves Triple E, los barcos portacontenedores más grandes del mundo. Para ello, se aprovechará la profundidad natural del puerto que permitiría el desembarco de buques de gran calado.

El segundo segmento estará conformado por la edificación de un complejo logístico en el que podrán instalarse diversas empresas con la finalidad de prestar servicios de valor agregado como almacenamiento y transporte. Ambos segmentos estarán unidos por un túnel de un kilómetro aproximadamente, el cual incluye una faja transportadora de tal forma que el tráfico generado por el uso del puerto no incida negativamente en la ciudad de Chancay.

Figura 22. Proyección del Terminal Portuario Chancay en construcción



Fuente: Revista Energiminas, 2020.

El Puerto de Chancay será el primer puerto operado por COSCO en Latinoamérica; lo cual le otorga una relevancia especial al proyecto. El vicepresidente de COSCO, Zhang Wei, resalta la importancia del futuro megapuerto peruano y de la asociación con Volcan: “Las dos compañías (COSCO y Volcan) harán un uso completo de las ventajas de convertir la terminal de Chancay en un puerto clave en Sudamérica, el centro de logística más importante de la costa del Pacífico”. Este proyecto “transformará a Chancay en una de las principales puertas de entrada al Perú y un *hub* concentrador para la carga procedente de los puertos de Asia para Sudamérica” (Gestión, 2020).

Se espera además que los costos logísticos y de flete se reduzcan. Principalmente, el Puerto de Chancay ayudará a la oferta portuaria nacional a limitar cada vez más los sobre costos; es decir, aquellos costos derivados de la espera de la carga por falta de capacidad de los puertos. Este es precisamente el panorama que se viene presentando en la operación del Puerto del Callao, el cual registra largas colas de vehículos de carga que se pueden extender hasta 6 horas debido a la saturación de la capacidad del puerto (APAM, 2020). Es por ello que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú viene trabajando para cerrar las adendas contractuales con los actuales operadores portuarios del Callao que permitan duplicar la capacidad de almacenaje del primer puerto del Perú (Andina, 2020).

Por todo lo señalado, la construcción del nuevo Puerto de Chancay alentará a que la oferta portuaria peruana se torne cada vez más competitiva, generando así mayores flujos comerciales hacia y desde el litoral peruano. Los menores costos logísticos y de transporte no solo aumentarán la capacidad de exportación y de importación del Perú, sino también reducirán los costos de los bienes finales, lo cual terminará beneficiando a los consumidores.

1.3.2. ¿Un futuro tren bioceánico?

Dentro de la literatura que explora las oportunidades de la BRI para Latinoamérica, se suele destacar la posible inversión de China para la implementación de ferrocarriles sobre algunas rutas planificadas en el marco de la Iniciativa para la Integración Regional de Sur América (IIRSA) (Lavut, 2018; Villagrán et al., 2019; Chan, 2019; Alarco, 2020). Dentro de estas propuestas, ha cobrado una gran relevancia el proyecto para construir un Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI) que permita la conexión entre el océano Atlántico con el Pacífico a través de los territorios de Bolivia, Brasil y el Perú, aunque Paraguay también estaría conectado al esquema ferroviario.

Este proyecto tendría como punto de partida al Puerto de Santos en Brasil, pasaría por territorio boliviano y desembocaría en el Puerto de Ilo en el Perú, tal como puede observarse en la Figura 23. La distancia aproximada que recorrerá el CFBI será de 3 755 kilómetros, implicará una inversión aproximada de USD 7500 millones para el tramo peruano y se espera que el CFBI transporte 10 millones de toneladas de mercancías al año.

Figura 23. Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración



Fuente: El Economista (2018)

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú (MTC) ha anunciado que el proyecto ya cuenta con estudios de pre inversión; así como de un futuro tramo definido que transitaría desde Desaguadero, en el límite con Bolivia, hasta Ilo en Moquegua (Andina, 2019). Asimismo, el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) firmó un acuerdo de USD 3 millones para financiar estudios de pre inversión para el tramo boliviano del corredor (CAF, 2019).

Sin embargo, aunque la alineación política entre el Perú y Bolivia es sólida, la administración del presidente Jair Bolsonaro en Brasil no ha mostrado un especial interés por el CFBI. Incluso, según el ex ministro de Transportes y Comunicaciones, Edmer Trujillo, el proyecto se habría estancado a partir de la cercanía política de la administración brasileña con la del presidente Sebastián Piñera; de tal forma que Brasil estaría considerando una ruta del CFBI que obvie los territorios de Bolivia y Perú para priorizar una salida por Chile. Según el ex titular del MTC, la carga brasileña es indispensable para hacer viable el tramo que cruzaría el territorio peruano (Gestión, 2020). En este sentido, la profundización de la relación bilateral con Brasil será vital para sacar adelante este proyecto.

Tal como señala Chan (2019), de concretarse el CFBI, el Perú se acercará cada vez más al objetivo de convertirse en un *hub* o centro del comercio de la región. En primer lugar, el CFBI favorecerá la agroexportación y la exportación de minerales de la zona sur del Perú hacia China. Además, la concreción del CFBI generará también un mayor flujo del comercio boliviano por Ilo. Precisamente, esta dinámica comercial ya venía incrementándose a partir de los incentivos y facilidades que el Puerto de Ilo otorga a la carga boliviana; tal como lo señaló el ex ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, Diego Pary (ICEX, 2018). El CFBI, además, permitirá a los exportadores de soja de la región del Acre en Brasil comerciar de una forma más directa y barata con China. El CFBI, por lo tanto, fortalecerá esta tendencia produciendo un mayor flujo comercial entre Perú, Bolivia y Brasil a partir del potenciamiento del Puerto de Ilo.

1.4. Cooperación en salud

Como anticipaba un informe de la firma Baker McKenzie (2020), la lucha contra la COVID-19 ha generado un contexto en el que China ha buscado compartir a través de la

Ruta de la Seda de la Salud su valiosa experiencia en el control de la pandemia a nivel nacional. Este informe además prevé como área potencial de inversión aquellos proyectos enfocados en el fortalecimiento de los sistemas de salud de países de bajos ingresos; no únicamente a través de proyectos de infraestructura, sino también a partir de la transferencia del *know-how* en la gestión pública de la salud.

En el caso peruano, este tipo de cooperación en el marco de la Franja y la Ruta se ha materializado, por ejemplo, a través de la donación china de mascarillas, pruebas rápidas, ventiladores mecánicos, escáneres de ultrasonido, desfibriladores, entre otros materiales y equipos necesarios para combatir la pandemia (Andina, 2020). Asimismo, el Perú fue uno de los 26 países en el mundo que recibieron cooperación internacional a través de la visita de equipos de especialistas chinos en temas relacionados al control de la pandemia (Yu, 2020). Específicamente, cuatro profesionales especializados en neumología, infectología, cuidados intensivos y neurología del Hospital de Nanfang de la provincia de Guangdong visitaron el Perú por 10 días y compartieron sus conocimientos y experiencias con diversas instituciones del Estado peruano tanto en el manejo de casos leves, moderados y críticos; la prevención del riesgo de infección del personal de salud; así como en el manejo territorial del COVID-19.

Es evidente que la pandemia global de COVID-19 ha trastocado la lista de prioridades nacionales de los distintos Estados. Hoy el sector salud ha recobrado una relevancia fundamental, en tanto las deficiencias de las estructuras sanitarias peruanas, tanto de gestión como de infraestructura, han permitido un impacto más severo de la pandemia de COVID-19. Es decir, la poca inversión en el sector se ha traducido en un servicio de salud con problemas de acceso, deficiente, con pocos recursos e inoportuno; lo cual se visibilizó al colapsar rápidamente las capacidades de los centros de salud peruanos al subir las tasas de contagiados y muertos por COVID-19. Por lo tanto, se prevé que en un corto y mediano plazo, se busque fortalecer la infraestructura de salud en el Perú, la cual presenta importantes carencias según el PNIC. En este contexto, la experiencia y liderazgo de las empresas chinas en el rubro representan una oportunidad importante para explorar la posibilidad de que puedan invertir en la construcción de hospitales, equiparlos con el material necesario o incluso operarlos bajo estándares de calidad superiores.

Además, el Perú viene cooperando activamente para conseguir la vacuna contra la COVID-19. En esta carrera contra el reloj, la cooperación con China ha sido fundamental. Por ejemplo, el Perú ha negociado, entre otros proveedores, con el laboratorio chino Sinopharm para la compra de un lote de vacunas contra el COVID-19. Y en función de este acuerdo, Sinopharm ha realizado pruebas de la fase tres de su vacuna a 6 000 ciudadanos peruanos, número que se duplicará en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministerio de Salud y la Embajada China en el Perú (EFE, 2020).

Por todo lo señalado, la Iniciativa de la Franja y la Ruta puede constituirse en un marco de cooperación privilegiado en un contexto en el cual conseguir la vacuna contra el COVID-19 en el menor tiempo posible es una prioridad para el gobierno del Perú. Además, la Ruta de la Seda de la Salud podría permitir coordinar posibles inversiones de empresas chinas en infraestructura para la salud, como también para fortalecer la cooperación técnica internacional en salud, fomentar los intercambios académicos de médicos, biólogos y, en general, intercambiar experiencias y conocimientos que permitan satisfacer más eficientemente las necesidades sanitarias de los ciudadanos peruanos.

1.5. Cooperación científica y académica

De acuerdo con Bai Chunli, Director General de la Academia de Ciencias de la República Popular China, “la ciencia, la tecnología y la innovación son la fuerza impulsora central para el desarrollo de la BRI”. En este sentido, la Academia de Ciencias de China ha desarrollado un marco de cooperación científica integrado por el “Programa de divulgación internacional de ciencia y educación para el mundo en desarrollo”, el “Plan de acción de cooperación en ciencia y tecnología de la Franja y la Ruta”, la “Iniciativa internacional de becas del presidente” y una serie de programas de formación de talentos y estudiantes (Bai, 2018).

Una publicación de la revista Nature destaca la importancia de la cooperación científica en el marco de la BRI la cual “está transformando el mundo de la ciencia”. Según esta prestigiosa revista, que incluye una visita al Perú en su recorrido por varios países miembros de la BRI, China viene ofreciendo asistencia científica y suscribiendo acuerdos de colaboración a una escala nunca vista desde que Estados Unidos y la Unión Soviética competían entre sí para financiar investigadores en naciones aliadas durante la Guerra Fría.

La Academia de Ciencias de China ha invertido más de 1 800 millones de yuanes (alrededor de USD 268 millones) en proyectos de ciencia y tecnología como parte de la BRI (Masood, 2019).

Parte de la cooperación científica internacional que promueve la BRI se viene desarrollando a través de la Alianza Internacional de Organizaciones Científicas de la Región de la Franja y la Ruta (“ANSO” por sus siglas en inglés). Esta organización científica fue fundada en 2018 por la Academia de Ciencias de China y otras 36 instituciones científicas y educativas internacionales de todo el mundo. El Centro de Investigación y Estudios Avanzados del Instituto Politécnico Nacional de México, la Academia Brasileña de Ciencias y la Universidad de Chile son los únicos tres representantes de América Latina y el Caribe en esta organización.

ANSO nació bajo los principios de “consulta conjunta, esfuerzo conjunto e intercambio conjunto” defendidos por la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Esta organización tiene como objetivo promover el desarrollo compartido, el desarrollo sostenible y el avance de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU a través de la catalización e implementación de iniciativas concretas de cooperación internacional en ciencia, tecnología, innovación y desarrollo de capacidades. Algunos de los programas que promueve la ANSO se encuentran orientados a la provisión de becas de maestrías y doctorados, programas de capacitación y colaboración científica.

Es relevante destacar que la cooperación científica entre el Perú y China ya se viene beneficiando del marco colaborativo de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Luego de que el Perú se uniera a la BRI en abril de 2019, precisamente el 21 de junio del mismo año, el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología del Perú (CONCYTEC) y el Ministerio de Ciencia y Tecnología de China suscribieron un memorando de entendimiento para la cooperación que prioriza la cooperación científica, tecnológica y de innovación sostenible a largo plazo (MoU, 2019b).

Este instrumento destaca la cooperación en las áreas de tecnologías de la información y la comunicación; energías renovables y uso racional de la energía; ciencia y tecnología agrícola; agroindustria; protección del medio ambiente; recursos marinos, pesca y acuicultura; salud, bienestar y envejecimiento. Asimismo, queda abierto a “otras áreas que

sean establecidas de mutuo acuerdo entre las partes”. (MoU, 2019b). Es importante destacar que la cooperación científica entre Perú y China se materializará a través de convocatorias que serán publicadas de forma conjunta para proyectos de investigación, desarrollo experimental y/o innovación de base científica. Adicionalmente, implicará el intercambio de científicos y profesionales; la promoción de eventos sobre ciencia y tecnología que generen ideas para espacios potenciales de cooperación (Gestión, 2019).

Es relevante señalar que si bien el CONCYTEC viene realizando activamente esfuerzos para reforzar la cooperación científica con China, hasta la fecha ninguna entidad científica peruana se encuentra adherida a la ANSO. Inclusive México y Brasil, dos países que no son parte de la Iniciativa de la Franja y la Ruta conforman esta organización, siendo Chile el único país de la región miembro de la BRI y la ANSO al mismo tiempo. En este sentido, representaría una gran oportunidad para el Perú poder integrar al CONCYTEC -o a alguna otra institución académica de prestigio- al esquema de colaboración científica de la ANSO.

1.6. Oportunidades de la Ruta de la Seda Digital para el Perú

De acuerdo con el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC), el porcentaje de la población peruana que tiene acceso a una red 4G es del 52.2%. Para el corto plazo; es decir, “para alcanzar los niveles de acceso básico de infraestructura que debería tener un país con nuestras características socioeconómicas y geográficas” existe una brecha de PEN 28 217 millones. Mientras que para alcanzar los niveles de calidad de infraestructura de la OCDE, en un escenario de largo plazo, se requerirían de PEN 106 124 millones para cubrir la brecha en infraestructura de telecomunicaciones (2019, p. 23). Por lo tanto, se puede apreciar que el Perú cuenta con una significativa brecha en infraestructura para las telecomunicaciones en tanto cerca de la mitad de su población no cuenta con una red 4G.

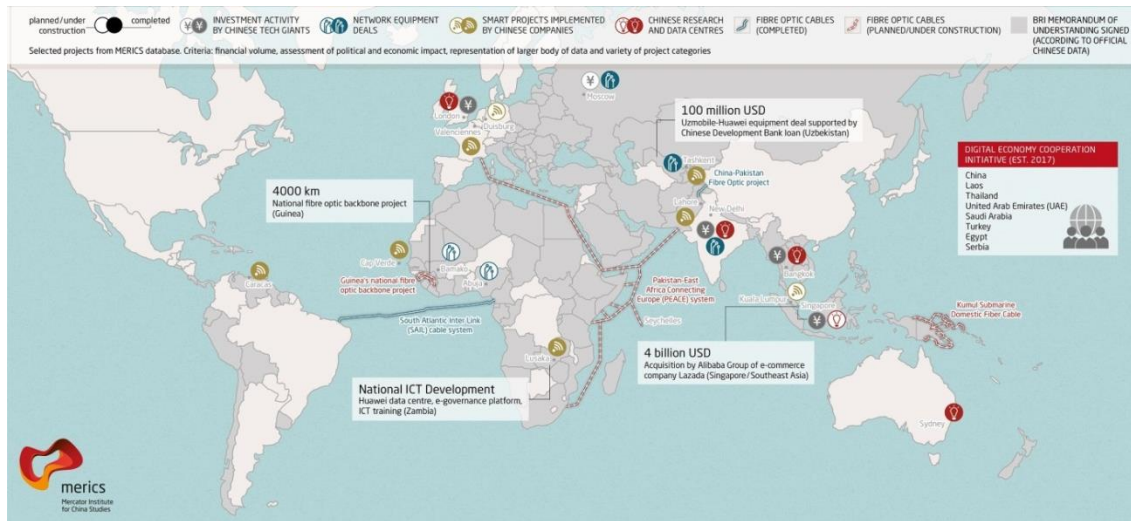
Según cifras de BBVA Research, en 2019 se registró que el 60% de la población peruana utiliza internet, lo cual significa un importante progreso del 10% en comparación con la estadística del 2017. Sin embargo, este número aún se encuentra por debajo de otros países de la región como Chile (82%), México (66%) y Colombia (64%) de acuerdo con información de la Unión Internacional de Telecomunicaciones del año 2018 (Belapatiño, 2020).

Además, la imposición de las medidas de distanciamiento social en el marco de la pandemia global de COVID-19 ha generado una renovada preocupación por la digitalización y de la inversión en infraestructura de telecomunicaciones en el Perú. Y para afrontar este panorama, el Estado peruano emitió dos decretos de urgencia, ambos con fecha 8 de enero de 2020, que buscan acelerar la transformación digital y generar un marco de confianza adecuado para promover las interacciones digitales:

- i) El Decreto de Urgencia N° 006-2020, creó el Sistema Nacional de Transformación Digital que tiene como finalidades principales que la sociedad peruana transite hacia la digitalización, tanto del sector público como del privado; además busca impulsar la innovación digital; promover la economía digital y fortalecer el acceso y la inclusión de las tecnologías digitales en el Perú, entre otros. Es importante destacar que la reglamentación de esta ley aún está pendiente.
- ii) El Decreto de Urgencia N° 007-2020, que aprobó el Marco de Confianza Digital y dispuso de medidas para su fortalecimiento, tiene como objetivo “establecer las medidas que resultan necesarias para garantizar la confianza de las personas en su interacción con los servicios digitales prestados por entidades públicas y organizaciones del sector privado en el territorio nacional”.

Cómo vimos en el capítulo segundo, en el marco de la Ruta de la Seda Digital, China viene desarrollando una red global compuesta por proyectos de tendido de cables de fibra óptica y redes de telecomunicaciones; comercio electrónico y esquemas de pago móvil; ciudades inteligentes y seguras; así como centros de información e investigación tal como se puede apreciar en la Figura 23 (Eder, Arcesati y Mardell, 2019). Estas inversiones ascendían a USD 17 000 millones hacia agosto de 2019; sin embargo, la tendencia sugiere que este monto las inversiones en proyectos digitales y tecnológicos se vienen incrementando rápidamente tras el impacto del COVID-19.

Figura 23. Principales proyectos de la Ruta de la Seda Digital



Fuente: Eder, Arcesati y Mardell, 2019.

En la actualidad, algunas empresas chinas se encuentran invirtiendo en infraestructura de telecomunicaciones en el Perú, específicamente en la implementación de banda ancha en diversas regiones como pudimos apreciar en la Tabla 7. Además, China es el líder mundial en el desarrollo de la tecnología 5G, por lo que las empresas chinas cuentan con los precios más competitivos del mercado. Es por ello que empresas tecnológicas chinas presumiblemente se colocarán en una situación expectante ante las próximas licitaciones del año 2021 del espectro para el 5G (Bnamericas, 2020).

Esta licitación deberá realizarse bajo criterios de calidad, seguridad, costo y bajo el principio de neutralidad tecnológica; es decir, sin tener en cuenta la nacionalidad de la tecnología (Sandoval, 2019). Sin embargo, como también sugiere este mismo autor, es probable que el escenario político internacional, caracterizado por la competencia tecnológica entre los Estados Unidos y China, influya en la decisión final de esta licitación.

El desarrollo de ciudades inteligentes por parte de los gigantes tecnológicos chinos también genera una oferta de soluciones tecnológicas que podrían implementarse en distintas ciudades peruanas para hacerlas más sostenibles y seguras. Especial atención viene generando el proyecto Ciudad Bicentenario (MINAM, 2019) que busca generar un “modelo de desarrollo urbano y ambiental sostenible y planificado” a partir de la edificación de una nueva ciudad en el distrito de Ancón de la Ciudad de Lima. Sin duda,

las distintas posibilidades que ofrece las tecnologías de las *smart cities* pueden ser aplicadas a este interesante proyecto que requerirá de USD 3000 millones de inversiones “entre fondos públicos, privados y procedentes de organismos de cooperación” (BBC, 2020).

De otro lado, la importación de sistemas de seguridad inteligentes e integrados se convierte en una posibilidad para que las fuerzas policiales peruanas combatan con mayor eficiencia y eficacia a la criminalidad. Estos sistemas podrían ser de mucha utilidad para las operaciones de la Policía Nacional del Perú en tanto se ven muchas veces limitadas por la falta de efectivos policiales. Según un informe de la Contraloría General de la República (2019), existe un policía por cada mil habitantes, mientras que la tasa recomendada por la Organización de las Naciones Unidas es de 2.86 por cada mil ciudadanos.

Y justamente los sistemas de video vigilancia de circuitos cerrados, eventualmente potenciados con sistemas de inteligencia artificial y reconocimiento facial, permitirían suplir este tipo de carencias a través del control estratégico de los espacios, así como identificar con mayor precisión a los posibles autores de delitos. Sin embargo, la implementación de protocolos y sistemas de cumplimiento muy estrictos serán de suma necesidad para que estas tecnologías no permitan la vulneración de la privacidad de los ciudadanos.

Sin ninguna duda, será de gravitante relevancia diseñar políticas públicas para aprovechar eficientemente las ventajas que el 5G brindará. Adquirir esta tecnología sin diseñar los entornos, ni las capacidades adecuadas; generará una subutilización de esta herramienta de tal forma que el aumento en la productividad esperado será mínimo. En cuanto a política exterior, será cada vez más necesaria la negociación de convenios de cooperación científica, formación académica y de transferencia tecnológica con China en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, de tal forma que el Perú pueda acceder a las tecnologías y capacidades que impulsarán la Cuarta Revolución Industrial.

2. Posibles riesgos para el Perú

En esta sección, se revisarán las principales consecuencias negativas que se podrían generar para el Perú a partir de la implementación de la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

Entre los hallazgos más importantes que se han detectado podemos mencionar, en primer lugar, a la posibilidad de que se profundice la reprimarización de la economía peruana. Una segunda consecuencia negativa para el Perú consiste en que el crecimiento económico de algunos países de Eurasia podría generar el surgimiento de competencia para las exportaciones peruanas, las cuales aún no se encuentran debidamente diversificadas y contienen poco valor agregado.

En tercer lugar, el impacto ambiental de la BRI podría incrementar los niveles de vulnerabilidad del Perú ante el cambio climático. La posibilidad de que surjan casos de corrupción también podría mencionarse como un riesgo a partir de los altos índices que muestra el Perú y de los casos que se han generado alrededor del mundo en el marco de la BRI. Finalmente, debería tenerse en consideración que una relación cada vez más cercana con China podría generar un deterioro en la relación con los Estados Unidos de América. Ello en tanto ambas potencias se encuentran en un contexto de competencia hegemónica, lo que ha llevado a Washington a lanzar su estrategia América Crece, la cual puede considerarse como una reacción ante la ampliación de la influencia china en Latinoamérica y el Caribe a través de la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

2.1. Reprimarización de la economía peruana

En el subcapítulo anterior, ha sido resaltada la complementariedad de la relación comercial entre China y Perú, así como la relación de beneficio mutuo que se viene generando en el marco de la BRI. Sin embargo, desde otra perspectiva, puede mencionarse válidamente la situación de dependencia que generaría la reprimarización de la economía peruana. Por reprimarización se entiende al proceso de intensificación en la especialización comercial de productos primarios, principalmente en minerales y agrícolas, que presentaron varios países latinoamericanos, entre ellos el Perú, en el periodo del 2001 al 2010. Esta orientación de las economías latinoamericanas se habría originado a partir de la creciente demanda de *commodities* del gigante asiático para proveer a sus industrias (CEPAL, 2015).

Al continuarse con una matriz exportadora centrada en los minerales y la agricultura, se habría mantenido o incluso profundizado la relación de asimetría que caracteriza a las relaciones sino-peruanas, postergándose así el desarrollo. Al adquirir las materias primas necesarias, las industrias chinas luego producen y venden productos de mayor valor

agregado en los mercados mundiales, incluidos los países proveedores de materias primas, perpetuando así una dinámica de dependencia. En esta relación desigual, los países menos desarrollados no logran crear industrias capaces de hacerlos ascender en la cadena de valor global. Por el contrario, se encuentran sujetos a los vaivenes de los precios internacionales de los bienes primarios.

Es por ello que surgiría una nueva relación de centro-periferia (López y Rodil, 2012), en el que China ocupa la posición central como potencia industrial y los países de Latinoamérica cumplen la función de proveedores de materias primas y de consumidores desde la periferia. Esta dinámica impide que la región se integre adecuadamente en las cadenas de valor global. Asimismo, “esta estructura no tiende a aportar nuevas iniciativas tecnológicas, además de engrosar la brecha de productividad entre países” (Fairlie, 2015, p. 71).

Tanto Fairlie (2015) como Alarco (2019) destacan que las relaciones comerciales entre el Perú y China se encuentran concentradas en la exportación de metales, están poco diversificadas y son de carácter interindustrial. Este último término hace referencia a que el comercio entre los dos países se da en sectores diferentes. Mientras que el 95% de las exportaciones del Perú hacia China se concentra en algunos pocos productos, China exporta al Perú una cada vez mayor variedad de manufacturas con alto valor agregado. Tal como remarca Alarco (2019) respecto de la matriz exportadora del Perú, “se mantiene la misma estructura de hace décadas y hasta de dos siglos atrás” con la excepción de la inclusión de algunos productos no tradicionales, como vimos en el segundo capítulo.

Las consecuencias de mantener un modelo primario extractivo ya han sido experimentadas por el Perú con el fin del denominado “superciclo de las materias primas” (Justo, 2013). Esto sucedió a partir de la desaceleración económica de China en el año 2009, cuando la crisis financiera internacional puso fin al crecimiento económico a una tasa de dos dígitos del gigante asiático. A partir de ese entonces, China ingresó en lo que ha sido denominado como la “nueva normalidad” con tasas de crecimiento anuales cercanas al 6-7% (CEPAL, 2015).

Esta nueva dinámica económica de China generó una importante caída en la demanda de las principales materias primas y, por lo tanto, de los precios internacionales. Es en gran

medida por esta razón que el crecimiento económico del Perú ha fluctuado entre el 2.5% y el 4.2% entre los años 2015 y 2019, fundamentalmente impactado por la desaceleración china. Ello se contrasta con la tasa promedio de 6.5% conseguida en la década comprendida entre los años 2004 y 2014; es decir, cuando el *boom* de las materias primas todavía estaba en auge.

Una interrogante que surge ante este panorama consiste en si ¿la Iniciativa de la Franja y la Ruta representará un cambio en la dinámica económica y comercial que ha caracterizado hasta ahora a relación entre China y el Perú? Y como vimos en el primer capítulo, la BRI puede ser entendida como un programa que, en cierta medida, profundiza estrategias preexistentes en la política exterior china; por lo que, en principio, la respuesta sería negativa. Al menos en el corto plazo, se espera que la BRI sostenga la dinámica primario-exportadora del Perú y que impulse la exportación de productos agrícolas no tradicionales. El comercio, ciertamente, se incrementará; lo cual es muy positivo, pero se requerirán de medidas complementarias que permitan sofisticar la matriz productiva del Perú, de tal forma que los productos exportados adquieran un mayor valor agregado.

A pesar de este pronóstico, es importante destacar, como vimos en la sección precedente, que el componente de transferencia tecnológica consiste en una crucial oportunidad para el Perú. Al respecto, el ex Ministro de Economía, Carlos Oliva, anunciaba ya en abril de 2019 la posibilidad de que la más importante empresa tecnológica de china, Huawei, invierta en una posible planta de ensamblaje de teléfonos celulares en “algún tipo de zona económica especial” (Gestión, 2019). Es decir, bajo el esquema de parques industriales y zonas económicas especiales que viene impulsando China con la BRI.

Como ya se mencionó, una estrategia para afrontar esta situación consiste en la diversificación de las exportaciones. Y aunque estas medidas se han venido implementando con relativo éxito, aún los productos exportados por el Perú presentan poco valor agregado. Es por ello que las medidas de diversificación deben ser complementadas con inversión en ciencia y tecnología que permita el desarrollo de nuevas industrias. Solo de esta forma, así como mediante un planeamiento estratégico a mediano y largo plazo que establezca metas claras, el Perú podrá transitar hacia una economía “más intensiva en capital humano y conocimiento” (Fairlie, 2015, p. 77). Esto último, podría ser cada vez

más factible a partir de las oportunidades que se generarán mediante la cooperación económica y tecnológica con China en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

2.2. Competencia para las exportaciones

Como ya se ha sugerido en el capítulo primero, y tal como lo plantea el informe Perú 2030: Tendencias Globales y Regionales del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), para el 2030 se estima que el centro de gravedad económico global se situará en el Asia a partir del crecimiento de China y la India. Y, probablemente, esta tendencia se profundizará a partir de las expectativas de crecimiento regional que viene impulsando la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

Es por ello que resulta esencial que el Perú refuerce su inserción en los circuitos comerciales que se intensificarán en Asia, África y Europa a partir del esquema de corredores y rutas de la BRI. De lo contrario, podría generarse un importante costo de oportunidad para las exportaciones peruanas, en tanto estas podrían verse sustituidas o severamente mermadas por las de aquellos países miembros de la Iniciativa que puedan llegar a integrarse más rápidamente a las rutas comerciales que se están construyendo. Esto dentro de un contexto en el que ya se prevé que las exportaciones tradicionales peruanas – los minerales, principalmente–, se reducirán de acuerdo con Chan (2019).

Esta perspectiva resulta muy factible, en la medida de que las mayores inversiones de este esquema se encuentran colocadas en el Sudeste Asiático, Asia Central y África, convirtiendo así a Sudamérica en un destino cada vez más lejano. Además, se espera que en un mediano y largo plazo, muchos países menos desarrollados que conforman la BRI mejoren sus matrices productivas de tal forma que se encontrarán en la capacidad de desarrollar y exportar productos que potencialmente compitan con los que exporta el Perú al Asia-Pacífico.

Por ejemplo, la República Democrática del Congo, Kazajistán, Mongolia, Zambia, Indonesia y Armenia se encuentran entre los quince primeros productores de cobre del mundo (Workman, 2020) y a la vez son países miembros de la BRI que gozan de una posición geográfica mucho más próxima que la del Perú respecto de China. La ventaja comparativa de estos países, que sería potenciada mediante perspectivas de crecimiento

económico más alentadoras a partir de las inversiones de la BRI, así como de la disponibilidad de sistemas de transporte más rápidos a través de los corredores económicos, podría generarle al Perú importantes competidores a sus exportaciones de cobre.

Del mismo modo, esta dinámica podría extenderse válidamente a otros productos que el Perú exporta a China; sobre todo, a los productos agrícolas. Si bien estos últimos serán los principales productos que se volverán más competitivos a partir de la reducción de los tiempos de viaje que generará la BRI; los principales países que se beneficiarán de estas rutas más rápidas serán aquellos ubicados a lo largo de los seis corredores pues tendrán la ventaja de acceder directamente a las carreteras y ferrocarriles que vienen construyéndose en el marco de esta Iniciativa. En este sentido, el Perú, y en general, Latinoamérica, se están insertando en la BRI con cierto retraso puesto que este proceso inició en 2013, mientras que la región se empezó a unir a partir del 2017 y Perú específicamente en el año 2019. Es por ello, que las economías que se encuentran en el *heartland*, en términos de Mackinder, así como en el sudeste asiático, tienen una clara ventaja para ubicar sus exportaciones en el mercado chino.

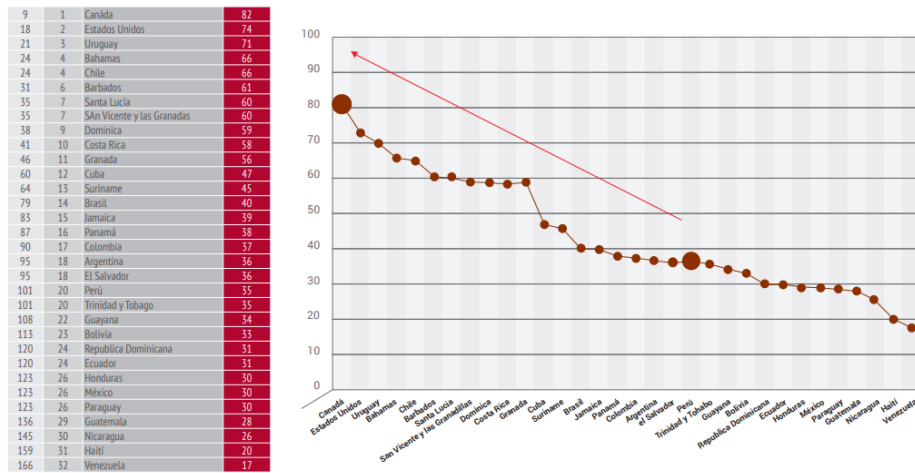
En este contexto, tal como sugiere Chan (2019) será necesario que las empresas peruanas aumenten su competitividad a través de la mejora de su organización, logística, gestión, procesos, etc. Este tipo de medidas tendrán que complementar al planeamiento que viene realizando el Estado peruano para aumentar la competitividad a través de la inversión en infraestructura. Además, seguirá siendo crucial la profundización del proceso de diversificación productiva y de exportación, así como de la diversificación de los mercados a partir de metas claras; de tal forma que las exportaciones peruanas dependan menos de la demanda china.

2.3. La corrupción: una preocupación constante

La corrupción constituye un problema generalizado en el Perú que afecta directamente la organización y las funciones de la administración pública y, por ende, del gobierno. Además, predispone la utilización del poder público para el beneficio privado (Acemoglu, Johnson, Robinson, 2005). En tal sentido, en cuanto al estado actual de la corrupción en el Perú, los resultados del 2016 muestran que obtuvo un puntaje de 35, ubicándose en el

puesto 101 a nivel mundial. Con respecto al continente americano, el Perú se ubica en la posición 20 de 32 países, siendo Canadá, EE.UU. y Uruguay los países mejor posicionados con puntajes de 82, 74 y 71 respectivamente.

Figura 24. Índice regional de percepción de la corrupción (2016)



Fuente: Transparencia Internacional (2016) citado por Comisión de Alto Nivel Anticorrupción (2017).

De otro lado, de acuerdo con el Índice Mundial de Gobernanza, el Perú ha obtenido puntajes por debajo de la media latinoamericana entre los años 2012 y 2015. Este desempeño poco alentador del Perú puede apreciarse en la Tabla 8.

Tabla 8. Cuadro comparativo de puntaje promedio entre Perú y América Latina durante el 2012 y 2015

AÑO	2012	2013	2014	2015
RANKING AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE	57	57	53	52
RANKING PERÚ	43.6	40.76	32.69	32.21

Fuente: Banco Mundial (2017) citado Comisión de Alto Nivel Anticorrupción (2017).

Asimismo, de acuerdo con un estudio de la Contraloría de la República, se estima que alrededor del 15% del presupuesto público ejecutado (PEN 156 278 millones¹¹) se pierde por corrupción e inconducta funcional. Es decir, el Estado dejó de emplear PEN 23 300

¹¹ A este monto, los autores le restan la suma de las transferencias financieras, las cuales no corresponden a la etapa de gasto. Sin esta resta, el monto total asciende a PEN 161 571 millones.

millones del presupuesto público ejecutado en el año 2019. Un monto muy importante, pero que, tal como el mismo estudio lo resalta, no incluye otras variables como la son la ineficiencia -que genera pérdida de competitividad-, la aplicación irregular de la regulación y mal uso de los activos públicos; así como la corrupción que se da alrededor de la gestión de bienes y fondos públicos (Shack, Pérez y Portugal, 2020).

Ante este panorama, y tal como se señaló en el segundo capítulo, en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta se han presentado varios casos de corrupción, sobre todo en países asociados a la BRI que presentan una institucionalidad débil. Es justamente por la incidencia de este tipo de casos que el gobierno chino viene implementando un sistema de fiscalización de sus empresas a través de oficiales de cumplimiento anticorrupción en el exterior. Sin embargo, esta medida aún se encuentra en fase de pruebas y aún no se ha podido determinar su impacto en el control de estas prácticas lesivas para bien común (Weinland, 2019).

La corrupción hoy en día es un tema bastante sensible para la institucionalidad del Estado peruano. Los recientes casos de corrupción -relacionados justamente al desarrollo de infraestructura en el Perú- trastocaron de una forma profunda el ambiente político nacional. Es por ello que este contexto exige mecanismos de control cada vez más eficientes y eficaces, pero sobre todo que reduzcan la oportunidad de comisión de este tipo de delitos.

En marco de la BRI, la labor que le corresponde a la política exterior peruana tendrá que estar encaminada hacia la cooperación interestatal para combatir la corrupción mediante la adopción de acuerdos que favorezcan la detección y persecución de la corrupción, pero también y principalmente respecto de la disponibilidad y transparencia de la información de los futuros proyectos de infraestructura que serán implementados en el Perú. Esto último, será muy relevante para involucrar a la sociedad civil como un actor importante en la lucha contra la corrupción.

2.4. Perú como país vulnerable ante el cambio climático

De acuerdo con el Tyndall Center del Reino Unido, el Perú es el tercer país a nivel mundial más vulnerable al cambio climático, luego de Bangladesh y Honduras (PUCP, 2014). El Perú cuenta con 7 de las 9 características reconocidas por la Convención Marco de las

Naciones Unidas para el Cambio Climático sobre vulnerabilidad ante el cambio climático: (i) zonas costeras bajas; (ii) zonas áridas y semiáridas; (iii) zonas expuestas a inundaciones, sequías y desertificación; (iv) ecosistemas montañosos frágiles; (v) zonas propensas a desastres; (vi) zonas con alta contaminación atmosférica urbana; (vii) economías dependientes en gran medida de los ingresos generados por la producción y uso de combustibles fósiles (MINAM, 2015, p. 20).

Los principales efectos climáticos en el Perú estarán asociados con el retroceso glaciar; el aumento de la frecuencia e intensidad de fenómenos climáticos extremos; y la elevación del nivel del mar (CEPLAN, 2019, p. 122). Además, se estima un impacto sobre la biodiversidad, la disponibilidad de agua dulce, la acidificación de los océanos, la seguridad alimentaria, los incendios forestales, la salud y la economía. Impactos en la biodiversidad, estrés hídrico; la seguridad alimentaria, el cambio de patrones de lluvias por áreas; así como el aumento del nivel acidificación de los océanos; acrecentamiento de la frecuencia (CEPLAN, 2016, p. 62)

De acuerdo con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), en el Perú, el 67% de los desastres naturales, como los huaicos, heladas y sequías, están relacionados con el clima, y se estima que más de 5 millones de peruanos son vulnerables a las lluvias intensas, y otros 14 millones a la inseguridad alimentaria vinculada al cambio climático (MINAM, 2019). Asimismo, el cambio climático produciría un calentamiento de la capa superior del océano, lo que podría afectar la frecuencia e intensidad del fenómeno de El Niño. Ello generaría una gran alteración climática, con intensas lluvias en el norte y graves sequías en la región altiplánica del sur del país, entre otras manifestaciones (CEPLAN, 2019, p. 122).

Es importante señalar además que el 89% de la infraestructura del país es altamente vulnerable a los eventos climáticos. Los impactos y daños en el país serían negativos para el sector agricultura, por lo cual se vería afectado el rendimiento de los principales productos agrícolas, así como la infraestructura de riego (PUCP, 2014). Es por todo lo señalado que resulta de vital importancia que las actividades económicas en el Perú, sobre todo las extractivas, se realicen en un marco de sostenibilidad y priorizando el menor impacto posible en los ecosistemas.

De acuerdo a lo revisado en el capítulo segundo, la “carrera hacia la baja” (*race to the bottom*) o “efecto Delaware”, es el fenómeno por el cual los gobiernos reducen activamente sus estándares ambientales para atraer inversión extranjera directa (IED) (Coenen et al., 2019; Gamso, 2018; Vogel, 2009). Y de acuerdo con lo señalado por Alarco, Salazar y Linares (2019), el Perú, y en general los países latinoamericanos, vienen transitando peligrosamente hacia regulaciones cada vez más laxas en materia ambiental, así como reduciendo las capacidades de fiscalización de sus instituciones. Esta tendencia, señalan los autores, coincidiría con el fin del superciclo de materias primas. Los gobiernos sudamericanos, por lo tanto, vienen aplicando estas medidas para reactivar sus economías debido al impacto negativo provocado por la reducción de los precios internacionales de los minerales principalmente.

Otro efecto que incide en la regulación ambiental es el denominado “enfriamiento regulatorio” (*regulatory chill*). Este fenómeno se produce cuando los países se abstienen de promulgar regulaciones más estrictas para no perder inversiones o no desalentar nuevos ingresos de IED (Gray, 2002). En este orden de ideas, Sanborn y Chonn sostienen que si bien en el Perú existen entidades como el Ministerio del Ambiente, así como agencias a nivel nacional y subnacional que buscan aplicar estándares globales de protección ambiental, otros sectores como el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y el de Energía y Minas (MINEM) se encuentran concentrados en atraer inversiones y destrabar proyectos para incrementar la producción. Esta situación genera que tanto el MEF como el MINEM puedan realizar acciones orientadas a “debilitar la entrada en vigor de las leyes y regulaciones que podrían dificultar tal propósito” (2016, p. 229).

De acuerdo con Sanborn (2020) una variable que incrementa esta orientación en el caso de Colombia, Chile y Perú es la competencia que vienen sosteniendo estos países para convertirse en el primer centro del comercio regional con el Asia-Pacífico. La perspectiva de esta autora sugiere que una aproximación coordinada a nivel multilateral podría generar menos externalidades para los tres miembros de la Alianza del Pacífico, puesto que en la actualidad cada uno de ellos busca mejorar por sus propios medios sus respectivas relaciones bilaterales con China. Esta situación, evidentemente, agrava la relación de asimetría que se da entre China y cada uno de estos países, brindándole un mayor margen

de negociación al gigante asiático. Todo lo anteriormente señalado puede traducirse en mayores concesiones en el plano ambiental por parte de los países sudamericanos.

Este contexto que genera desregulación ambiental, no es un asunto exclusivo de Sudamérica, sino que viene dándose a nivel global. La lógica detrás del efecto del paraíso de la contaminación (Coenen et al., 2019) no se da exclusivamente a través de la exportación de industrias contaminantes por parte de China a otros países de la BRI con normas más permisivas. Esta dinámica también puede expresarse a través de manifestaciones menos evidentes, como lo son la reducción de los estándares de protección o el debilitamiento de las instituciones ambientales con la finalidad de atraer inversiones.

Es importante precisar también que el efecto del paraíso de la contaminación no es un asunto exclusivo de la relación de China con el Sur Global, sino que se puede presentar en cualquier dinámica extractiva entre una potencia inversionista y un estado receptor. Sin embargo, hoy China, convertida en la fábrica del mundo y el principal comprador de materias primas, tiene la responsabilidad de que sus empresas actúen de acuerdo con estándares cada vez más sostenibles y respetuosos del medio ambiente. De lo contrario, los efectos ambientales negativos derivados de la interacción de las empresas chinas con los mercados extranjeros podrían agravar la ya delicada situación global frente al cambio climático.

En este sentido, los desarrollos normativos de China al respecto han sido alentadores. Tal como se ha mencionado en el primer capítulo, China presentó su Ruta de la Seda Verde en el Segundo Foro de la BRI en el año 2019, la cual incluyó a los Principios de Inversión Verde (PIV) que se ven referenciados en el MoU que recientemente incorporó a Perú a la BRI. De hecho, incluso antes de la emisión de los PIV, China había venido desarrollando normativa de carácter socio ambiental que se ha constituido en un marco de referencia para el cumplimiento de estándares ambientales por parte de sus empresas.

A pesar de lo señalado, este cuerpo normativo ambiental carece de efectos vinculantes, ni de mecanismos que puedan realizar un seguimiento efectivo a las empresas chinas. Es por ello que su cumplimiento queda a la discrecionalidad de estas últimas. Esta es una constante en la relación entre las empresas chinas y los estados receptores de la BRI; es decir, el establecimiento de pautas generales por parte del gobierno chino, cuya

implementación queda expuesta a distintas interpretaciones de las empresas y provincias chinas; lo cual les brinda un amplio margen de actuación frente a los Estados receptores.

En este sentido, la relevancia de la legislación peruana para contener el posible impacto ambiental de los proyectos chinos en el marco de la BRI será crucial. Esta normativa tendrá, además, que soportar la tendencia regional encaminada hacia la desregulación y el enfriamiento de los estándares ambientales propiciada por la competencia entre las propias naciones latinoamericanas. A todo ello, se sumarán los bajos precios internacionales de las materias primas, sobre las cuales China tiene una especial influencia debido a la importante demanda de su industria.

Los recientes resultados del Índice de Desempeño Ambiental (EPI) de la Universidad de Yale no son muy alentadores respecto de la regulación ambiental en el Perú. La investigación que realiza esta institución norteamericana proporciona un ranking mediante el cual clasifica a 180 países de acuerdo con su sostenibilidad, salud ambiental y vitalidad de sus ecosistemas, a través de 32 indicadores de desempeño y 11 temas. Lo preocupante del reciente EPI del año 2020 consiste en la larga caída que ha registrado el Perú en el ranking. Mientras en el año 2018 se encontraba en el puesto 64, en el año 2020 descendió hasta el puesto 90. En este mismo listado, Chile y Colombia, por el contrario, ascendieron hasta los puestos 44 y 50 respectivamente (*Yale Center for Environmental Law & Policy*, 2018; 2020).

Es por todas estas razones que la implementación de la BRI en el Perú tiene que considerar al componente ambiental como un tema prioritario para la agenda de inversiones en infraestructuras. Si bien puede afirmarse que China tiene la responsabilidad de que sus normativas sean cada vez más exigibles y eficaces, el Estado peruano tiene la principal responsabilidad de regular adecuada y comprensivamente a las inversiones chinas que recibirá en el marco de la BRI. Para que esto suceda, serán necesarias decisiones políticas al más alto nivel que planteen estrategias gubernamentales claras que permitan la coordinación, mas no la competencia y obstrucción intersectorial; de tal forma que no se debiliten aún más la normatividad ambiental en el Perú.

2.5. Posible deterioro en la relación con los Estados Unidos de América

Recientemente, la relación entre los Estados Unidos y China se ha caracterizado por una tensión progresiva. Estas dos potencias se han visto enfrascadas en una guerra comercial, en la carrera tecnológica por el 5G, como también en acusaciones de responsabilidad en el marco de la pandemia global, además de otras diferencias. Todas estas interacciones entre las dos principales fuerzas en la arena internacional tienen como trasfondo lo que Graham Allison ha denominado como la “Trampa de Tucídides”. Es decir, la posibilidad de que la competencia por la hegemonía entre una potencia ascendente, en este caso China, y una potencia hegemónica, como los Estados Unidos, genere un escenario de guerra (Allison, 2017). Y en este contexto de polarización, es muy probable que la profundización de las relaciones sino-peruanas

Aunque esto último resulta poco factible, algunos autores plantean el surgimiento de un nuevo contexto de guerra fría a partir de la rivalidad y competencia que viene surgiendo entre China y los Estados Unidos (Trevelyan, 2020; Ferguson, 2020). Al respecto, el presidente Xi Jinping y la diplomacia china han seguido un discurso que busca bajar la tensión: “[China] no tiene intención de librar ni una Guerra Fría, ni una caliente con ningún país” (Trevelyan, 2020). Por contrapartida, la administración del presidente Donald Trump ha consolidado una postura más confrontacional que incluso ha responsabilizado a China por la pandemia global, ha adoptado el discurso de la diplomacia de la deuda respecto de la BRI o planteado la posibilidad de que China realice espionaje a través de las redes de 5G instaladas por empresas del gigante asiático.

La posibilidad de una “gran fractura” en el escenario internacional ha sido advertida también por el propio Secretario General de las Naciones Unidas, António Guterres, al abrir el debate general de la Asamblea General de la ONU en su 75 aniversario (Deutsche Welle, 2020):

“Nos movemos en una dirección muy peligrosa. Nuestro mundo no puede permitirse un futuro en el que las dos economías más grandes dividan al mundo en una gran fractura, cada una con sus propias reglas comerciales y financieras y capacidades de inteligencia artificial e Internet”.

El Perú no ha sido ajeno a este escenario de competencia hegemónica. Por ejemplo, se destacan los comentarios que hiciera el Secretario de Estado de los Estados Unidos de América, Mike Pompeo, respecto de la cooperación china en su visita al Perú y otros tres países de Sudamérica en el año 2019. En dicha oportunidad, Mike Pompeo calificó de “préstamos corrosivos” a los financiamientos emitidos por entidades financieras chinas en el marco de la Franja y la Ruta. Sin embargo, pocos días después el Perú anunciaba la firma del memorando de entendimiento con China para ingresar a la BRI (Reuters, 2019).

Y ante la cada vez más importante influencia de China en la región, los Estados Unidos vienen desarrollando una estrategia doble que obedece, desde nuestra perspectiva, a la dinámica de pugna hegemónica que viene sosteniendo con China. En primer lugar, la reciente elección de Mauricio Claver-Carone como presidente del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) no solamente ha transgredido una regla no escrita en dicha institución mediante la cual solo puede ser presidida por un latinoamericano o un caribeño¹²; sino que su figura representa al pensamiento del ala más conservadora de la administración Trump sobre todo frente los casos de Cuba y Venezuela (Deutsche Welle, 2020b).

De este modo, Donald Trump buscaría convertir al BID en el brazo financiero de los Estados Unidos en América Latina con la finalidad de contrarrestar la influencia china en la región, según Jorge Heine, ex embajador chileno y profesor de Relaciones Internacionales en la Universidad de Boston (Deutsche Welle, 2020b). En el mismo orden de ideas, Felipe Solá, el canciller argentino, reflexiona que no corresponde a las funciones del BID frenar la inserción china en la América Latina a partir de la capitalización estadounidense del organismo (BBC, 2020). Es por estas razones que el Perú, Argentina, Chile y México abstuvieron su voto en la elección del nuevo presidente del BID.

Al respecto, Claver-Carone ha sido enfático en su postura frente a China, pues considera que solo ha traído “dependencia, deuda y corrupción” a Latinoamérica (RPP, 2020). Es importante resaltar que estas declaraciones las realizó cuando aún no había asumido como

¹² A esta regla no escrita habría que adicionarle la costumbre de que el vicepresidente del BID debe ser de origen estadounidense y según el economista mexicano Jacques Rogozinski, ex funcionario del BID, la propuesta de Claver-Carone para la vicepresidencia fue rechazada hasta en dos oportunidades por el ex presidente Luis Alberto Moreno. Ver <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-54114068>.

presidente del BID y se desempeñaba en el cargo de principal asesor para América Latina del presidente Donald Trump.

En segundo lugar, Claver-Carone también ha impulsado la iniciativa estadounidense denominada como América Crece (*Growth in the Americas*); la cual se viene erigiendo como la alternativa ofrecida por los Estados Unidos para la región ante la creciente influencia de la Iniciativa de la Franja y la Ruta de China. La propuesta norteamericana, lanzada en diciembre de 2019, busca catalizar la inversión del sector privado en infraestructura en América Latina y el Caribe. Estados Unidos propone así un “enfoque de gobierno integral” para ayudar a las naciones latinoamericanas a acceder a la inversión privada para proyectos de energía, telecomunicaciones, carreteras, puertos y aeropuertos (State Department, 2019). Es decir, América Crece apunta al mismo objetivo principal de la BRI: desarrollar infraestructura de conectividad, pero con un alcance más específico, circunscrito a la región latinoamericana.

En el marco de América Crece, las relaciones entre los Estados Unidos y los países de América Latina y el Caribe se han venido materializando mediante compromisos diplomáticos de alto nivel, memorandos de entendimiento, discusiones informales, asistencia técnica, relaciones bilaterales; así como a través de foros regionales, asociaciones empresariales y grupos de la sociedad civil. Hasta la fecha, Argentina, Chile, Jamaica y Panamá se han unido a la propuesta de Washington mediante la suscripción de memorandos de entendimiento (State Department, 2019).

Es preciso señalar que América Crece no inyecta nuevos fondos de financiamiento para la región, sino que aprovecha principalmente los programas existentes, la diplomacia, la experiencia técnica y las asociaciones para lograr las metas y objetivos de la iniciativa. Sin embargo, una institución que apoyará esta iniciativa es la recientemente creada Corporación Financiera de Desarrollo (DFC), que forma parte de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID). Esta nueva institución ha aumentado el presupuesto para la inversión en el extranjero a USD 60 000 millones en comparación con los USD 29 000 millones de la extinta Corporación de Inversión Privada en el Extranjero (OPIC) (Youkee, 2020).

Actualmente, el Perú viene negociando la suscripción de un memorando de entendimiento con los Estados Unidos para sumarse a América Crece. Y ante este panorama cada vez más polarizado, se tornará imprescindible que el Perú mantenga una postura de neutralidad que busque tender puentes entre las dos principales potencias antes que precipitarse hacia una alineación con una u otra opción. El reto para la diplomacia peruana consistirá, entonces, en encontrar un punto de equilibrio entre ambas propuestas y optimizar el mayor beneficio posible para el desarrollo del Perú a partir de la profundización de las relaciones bilaterales con ambos países.

Pero válidamente podría formularse la siguiente pregunta ¿cómo el Perú podría mantenerse políticamente ajeno ante las relaciones asimétricas que mantiene tanto con China como con los Estados Unidos? Consideramos que el contexto actual no exige un condicionamiento respecto de una postura ideológica como sí se daba durante la Guerra Fría. Antes que orientaciones meramente políticas, deberán primar criterios objetivos, técnicos y medibles que tengan en cuenta las perspectivas de desarrollo que ofrece cada uno de los proyectos específicos que vayan a implementarse tanto en el marco de la BRI como en el de América Crece.

La competencia entre Estados Unidos y China, aunque ha generado un impacto negativo para los niveles de comercio mundial, también viene creando algunas oportunidades para los países en desarrollo. Sin la extensión de la Iniciativa de la Franja y la Ruta hacia Latinoamérica y el Caribe, por ejemplo, hubiese sido muy poco probable que los Estados Unidos lance una iniciativa como América Crece para la región. Ciertamente, América Latina y el Caribe no ha sido una región históricamente prioritaria para Washington. Sin embargo, seis años después del lanzamiento de la BRI, con un evidente retraso en la reacción, y convenientemente en el último año de gobierno de la administración de Donald Trump, la región se torna cada vez más vital para los Estados Unidos a partir de su interés por contrarrestar la creciente influencia china.

3. Propuesta de lineamientos de política exterior

A continuación, se propondrá una serie de lineamientos de política exterior que tienen como finalidad capitalizar las oportunidades, como mitigar los riesgos, que plantea la

Iniciativa de la Franja y la Ruta para el Perú. Asimismo, al final del documento, en la Tabla 9 se realiza una síntesis de la propuesta desarrollada en este subcapítulo.

3.1. Impulsar la creación de espacios multilaterales para la gobernanza de la Iniciativa de la Franja y la Ruta

Como se ha señalado en el Capítulo Primero, aunque la concepción de la BRI busca combinar tanto espacios multilaterales como bilaterales dentro una nueva plataforma para la gobernanza mundial, a la fecha, la Iniciativa se ha desarrollado principalmente mediante la relación bilateral. En específico, la adhesión de cualquier país interesado se ha dado fundamentalmente mediante la suscripción de memorandos de entendimiento con el gobierno chino. Este esquema, por lo tanto, fragmenta la posibilidad de una gobernanza más transparente que permita la participación de los Estados miembros con la finalidad de coordinar políticas comunes que puedan afrontar ciertos desafíos a gran escala.

Los asuntos relacionados a la deuda, la corrupción y fundamentalmente los temas ambientales son quizás el tipo de problemas más apropiados para ser tratados en un ámbito multilateral, en tanto sus consecuencias pueden presentar elementos transnacionales, regionales e incluso de carácter global. Sin perjuicio del alcance de cada problema que pueda surgir en el marco de la BRI; en el futuro, resultarán necesarios mecanismos de gobernanza multilateral que permitan la participación de los países miembros. Es decir, en un momento determinado de la implementación de la BRI, será necesario un esquema legal vinculante que establezca los deberes y obligaciones de las partes involucradas con la finalidad de solucionar los principales problemas de este programa.

Lo más cercano en la actualidad a un mecanismo multilateral de gobernanza al interior de la BRI es el Foro de Cooperación Internacional de la Franja y la Ruta. Este foro, que cuenta con una edición en el 2017 y la más reciente del 2019, ha funcionado como un evento diplomático de alto nivel en el que se exponen los avances y los principales desafíos de la BRI. La falta de mecanismos multilaterales a la fecha puede deberse a que la Iniciativa aún se encuentra en una etapa proyectiva; sin embargo, los problemas que viene generando este programa ya son bastante tangibles para los Estados miembros, tal como se ha podido apreciar en el capítulo segundo.

En este sentido, será de vital importancia para los intereses del Perú proponer, así como apoyar iniciativas orientadas a constituir espacios de discusión multilateral en el marco de la BRI. Para lograr ello será imprescindible contar con el apoyo político de países megadiversos miembros de la BRI y de países que mantengan una agenda centrada en la lucha contra la corrupción y fomento de la transparencia en este esquema. Además de aquellos interesados en reducir la situación general de asimetría que caracteriza fundamentalmente a la BRI.

Esta propuesta se justifica en la relación asimétrica que el Perú mantiene con China; es decir, para la política exterior del Perú, como país de ingresos medios, resultan favorables esquemas legales que permitan la predictibilidad del sistema y que limite el marco de actuación unilateral por parte de las grandes potencias. En este tipo de foros, además, el Perú puede asociarse con otros países que defiendan intereses afines; de tal forma que sus propuestas puedan adquirir mayor visibilidad y fuerza para ser implementadas.

Actualmente, se puede percibir un razonable nivel de autocrítica por parte del gobierno chino; lo que lo ha llevado a plantear ciertos correctivos como los Principios de Inversión Verde para el ámbito ambiental o el Marco de Sostenibilidad de la Deuda para los problemas de índole financiera. A pesar de ello, será necesario para los intereses del Perú apoyar un esquema en el que los Estados miembros puedan plantear sus iniciativas, transmitir sus preocupaciones o, en general, interactuar conjuntamente para lograr una gobernanza sostenible de la BRI. De lo contrario, la asimetría que caracteriza las relaciones internacionales entre China y casi la mayoría de los demás países miembros de la BRI podría permitir que los intereses del Reino del Medio terminen prevaleciendo en la mayoría de los casos.

El Objetivo Estratégico N° 1 del PESEM plantea “posicionar al Perú a nivel regional y global, como potencia regional emergente en los ámbitos bilateral y multilateral”. En este sentido, la creación de un espacio multilateral para la BRI permitiría hacer más factible la consecución de la siguiente Acción Estratégica (A.E.): “incrementar la capacidad de interlocución e influencia del Perú en el ámbito bilateral y en los foros multilaterales, tanto regionales como globales (A.E. N° 1.11.)”. Justamente, el apoyo del Perú para la construcción de una futura instancia multilateral en el esquema de la BRI, le permitiría

participar activamente en la construcción de la gobernanza de este esquema, ampliando así el impacto de la diplomacia peruana en las relaciones internacionales.

3.2. Promover activamente el comercio y las inversiones en el Perú bajo el esquema de la Iniciativa de la Franja y la Ruta

De acuerdo con el objetivo estratégico No. 2 del PESEM, el Ministerio de Relaciones exteriores debe “contribuir al fortalecimiento de la competitividad e imagen del país en el exterior a través de la promoción económica y cultural, y de la protección del patrimonio cultural”. Asimismo, el numeral 2.1 del citado objetivo estratégico establece que la Cancillería peruana debe buscar “articular las actividades de promoción del comercio, las inversiones, la gastronomía, las industrias culturales y el turismo en el exterior, a través de mecanismos público-privados con especial énfasis en las MYPES y PYMES. Formular estrategias y acciones que incidan en el incremento sostenido del intercambio comercial del empresariado nacional en general, poniendo énfasis en las exportaciones de los sectores no tradicionales y desarrollar mecanismos que faciliten y promuevan el acceso a los mercados extranjeros a las MYPES y PYMES contribuyendo a su expansión, solidez y competitividad en dichos mercados (búsqueda de productos innovadores)”.

Por lo tanto, serán esenciales las relaciones y negociaciones diplomáticas que puedan llegar a efectuarse con miras a la promoción de las exportaciones peruanas y de las inversiones en el Perú en el marco de la BRI. En primer lugar, los agentes diplomáticos deberán promover en el exterior los productos no tradicionales peruanos que están teniendo un importante desempeño en la estrategia de diversificación productiva. Para lograr ello, será muy relevante reforzar las capacidades de la Embajada del Perú en China y de los consulados de Hong Kong, Shanghai y Guangzhou. Además, se podría explorar la apertura de un nuevo consulado en Chengdu o Wuhan debido a la importancia económica de estas ciudades.

Prioritariamente, estas inversiones deberán estar orientadas al sector industrial, tecnológico y digital, de tal modo que puedan viabilizar marcos de transferencia tecnológica y de conocimientos que permitan el desarrollo ulterior de industrias con mayor valor agregado en el Perú. Asimismo, serán de mucha importancia las posibles coordinaciones que puedan llegar a gestionarse con el Ministerio de Educación para poder contar con el necesario

capital humano que se encuentre capacitado para llevar adelante proyectos tecnológicos cada vez más complejos.

Adicionalmente, será fundamental promocionar inversiones en el sector infraestructura; de tal modo que pueda reducirse la larga brecha que plantea el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC). En este sentido, serán de suma importancia las coordinaciones que puedan llegar a efectuarse con el sector competente; de tal forma, que las inversiones que puedan llegar al país sean destinadas a proyectos incluidos en la lista de prioridad del PNIC o de aquellos que puedan tener una relevancia estratégica para el desarrollo del Perú.

3.3. Articular la participación de la Alianza del Pacífico

De acuerdo con la Acción Estratégica 1.7. del Objetivo Estratégico 1 del PESEM, el Ministerio de Relaciones Exteriores debe “liderar y promover iniciativas orientadas a fortalecer la Alianza del Pacífico y el relacionamiento con la región Asia-Pacífico”. Es decir, fortalecer el papel de esta organización que representa el “esquema de integración de mayor relevancia estratégica para los intereses nacionales”.

En la actualidad, el Perú y Chile son los únicos países de la Alianza del Pacífico que integran la BRI. En parte, ello se explica debido a las estrechas relaciones diplomáticas y económicas que tanto México como Colombia mantienen con los Estados Unidos, país que se opone directamente al esquema chino. El comercio y la industria mexicana dependen en gran medida del renovado Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), mientras que Colombia mantiene una cercanía histórica con Washington que se ha expresado fundamentalmente en el apoyo de la Potencia del Norte a favor de Colombia en la lucha contra el narcotráfico. Estos dos elementos, dificultan, sin duda, las perspectivas hacia un posible ingreso de ambos países latinoamericanos a la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

No obstante, la clara postura proteccionista asumida por los Estados Unidos se ha manifestado en la imposición de aranceles a algunos bienes mexicanos. Además, los recientes impases diplomáticos registrados en torno a la construcción de un muro en la frontera o la severa política anti inmigración aplicada por la administración de Donald

Trump, constituyen elementos de importancia que han deteriorado la relación entre ambos países. Además, la necesidad de diversificar sus exportaciones, muy dependientes del mercado estadounidense, podrían encarrilar un posible ingreso de México a la BRI.

Por su parte, Colombia no presenta el mismo nivel de dependencia en cuanto al relacionamiento económico con los Estados Unidos; por lo que sería más factible a priori su incorporación a la BRI. Asimismo, es importante destacar que a partir del gobierno del ex presidente Juan Manuel Santos la política exterior colombiana ha buscado diversificarse; lo cual, se ha materializado, por ejemplo, en su reciente ingreso a la OCDE. Es por ello que un paso más allá hacia la consecución del objetivo de la diversificación de las relaciones internacionales de este país consistiría en pasar a convertirse en un nuevo miembro de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. A este factor, se debería adicionar el hecho de que Colombia viene compitiendo con el Perú y Chile para convertirse en el *hub* de la región para el Asia-Pacífico; por lo que su apertura a estrechar vínculos con Beijing no debería entenderse como una situación improbable.

Un especial factor que ayudaría al ingreso de México y Colombia será que la BRI empiece a generar perspectivas económicas positivas en el corto y mediano plazo; lo cual, es bastante factible debido a la cada vez más extendida aceptación de este proyecto alrededor del mundo. Además, el papel de Perú y Chile será de gran relevancia para compartir sus experiencias y alentar el ingreso de Colombia y México a la BRI.

Incluso sin la suscripción de memorandos de entendimiento por parte de Colombia y México como países integrantes de la BRI, la flexibilidad de este esquema, permitiría la participación indirecta de estos dos países en las cadenas de exportación. Por lo tanto, sería factible emplear las sinergias económicas intrarregionales para determinar una estrategia conjunta de relacionamiento con China. De esta forma, se buscaría concretar una dinámica más estrecha y complementaria con los circuitos comerciales que se intensificarán en el Asia a partir de una estrategia coordinada.

En este sentido, la Alianza del Pacífico como plataforma especializada en las relaciones económicas con el Asia-Pacífico, le permitiría a sus países miembros maximizar conjuntamente las ventajas económicas que la BRI propicia. Asimismo, una participación integrada en la BRI, le permitiría a estos cuatro países tener un mayor protagonismo en una

futura instancia multilateral y un mayor peso negociador que pueda aminorar la relación asimétrica que caracteriza la instancia bilateral con China.

3.4. Impulsar la aplicación de la Agenda 2030 para la BRI

Acción Estratégica N° 1.9. del Objetivo Estratégico N° 1 plantea que el Ministerio de Relaciones Exteriores debe buscar “impulsar iniciativas orientadas a la protección del medio ambiente y la biodiversidad peruana, en el ámbito bilateral y multilateral”. Asimismo, la Acción Estratégica N° 1.12. propone “profundizar el liderazgo del Perú en el proceso de implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, así como en los otros foros de desarrollo a nivel bilateral, regional y global”.

Por lo tanto, el Perú deberá promover prioritariamente el cumplimiento de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas y del Acuerdo de París celebrado dentro de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, tanto a nivel bilateral con China, como a través de las plataformas multilaterales que viene creando este país en el seno de Naciones Unidas. Todo ello en consonancia con las amplias y particulares vulnerabilidades que presenta el Perú ante el cambio climático.

Precisamente, en el marco de la Ruta de la Seda Verde y del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) China viene impulsando la Coalición Internacional para el Desarrollo Verde de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRIGC). La BRIGC es una red internacional que aglutina la experiencia ambiental de todos sus miembros para garantizar que la BRI produzca un desarrollo verde y sostenible a largo plazo en apoyo de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de la ONU. Actualmente, la BRIGC está compuesta por 134 socios, entre los que se destacan 26 Ministerios de Ambiente de países miembros de la BRI, además de organizaciones internacionales, organizaciones no gubernamentales (ONG) y corporaciones (BRIGC, 2019).

La BRIGC proporciona una plataforma para el diálogo respecto de políticas de desarrollo verde y sostenible, como también opciones de política ambiental; así como forjar una red de investigación conjunta que pueda brindar apoyo y recomendaciones de políticas para el desarrollo verde en las regiones de la Franja y la Ruta. En segundo lugar, la BRIGC busca compartir conocimientos, datos y análisis relacionados con la protección ambiental,

prevención y control de la contaminación; desarrollo verde; creación de capacidad en gestión ambiental y desarrollo de infraestructura sostenible; cooperación ambiental Sur-Sur y construcción de capacidades para materializar la Agenda 2030; además de promover la sensibilización medioambiental (BRIGC, 2019).

Por lo tanto, se sugiere que el Perú solicite su adhesión a la BRIGC, pues esta red internacional no solo le permitirá participar dentro del marco descrito previamente, sino también explorar nuevas posibilidades de cooperación en materia ambiental. Entre las principales temáticas que desarrolla la BRIGC se encuentran: desarrollo de energía verde y eficiencia energética, finanzas e inversiones verdes, mejora de la calidad ambiental y ciudades verdes, innovación de tecnología verde y responsabilidad social corporativa, transporte sustentable, normas ambientales, entre otros temas.

Asimismo, también resultará esencial fortalecer la cooperación bilateral con China en materia ambiental con la finalidad de mitigar posibles escenarios de afectación ecológica. Por lo tanto, el papel de la diplomacia peruana en este ámbito deberá estar orientada a establecer acuerdos de cooperación con China que faciliten la transferencia de conocimientos, tecnología, herramientas y experiencias que permitan una más efectiva gestión de los probables efectos adversos ambientales que generarán los proyectos específicos que se construyan en suelo peruano.

Asimismo, la cooperación ambiental con China también deberá estar relacionada al marco de la Ruta de la Seda Digital. La cooperación científica que aborde la temática ambiental será fundamental para comprender los principales problemas ecológicos que genera el cambio climático, mientras que también se deberán explorar las posibilidades que la tecnología hoy ofrece para la protección ambiental. Como ejemplo de lo primero, podría mencionarse a las investigaciones científicas relacionadas a la temática de sostenibilidad ambiental que se vienen desarrollando en el marco del ANSO. Sobre lo segundo, además de la gama de posibilidades que brinda la tecnología de sostenibilidad para las ciudades inteligentes, también se vienen desarrollando sistemas para gestionar la prevención de incendios forestales a través de circuitos cerrados de cámaras que interpretan la data mediante inteligencia artificial (Huawei, 2020). La implementación de este tipo de avances

tecnológicos y científicos hará cada vez más factible hacer de las actividades económicas más sostenibles y respetuosas del medio ambiente.

3.5. Promover activamente la cooperación científica y la innovación tecnológica entre el Perú y China

El Objetivo Estratégico N° 4 plantea “crear, ampliar y fortalecer lazos de intercambio, asociación y cooperación internacional a nivel regional y global para el desarrollo sostenible e inclusivo en el país”, mientras que su Acción Estratégica N° 4.2. sugiere “fortalecer e implementar los mecanismos de cooperación en materia de Ciencia y Tecnología e Innovación Tecnológica, vigentes entre el Perú y los países considerados prioritarios”. En este marco de acción, la Iniciativa de la Franja y la Ruta contiene una serie de oportunidades de cooperación que pueden ser exploradas como lo son la posibilidad de suscribir acuerdos de cooperación científica, programas de intercambio y becas, programas de capacitación, entre otros.

Asimismo, puede resultar provechoso para el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología e Innovación Tecnológica (CONCYTEC) -o incluso otra entidad académica de prestigio- iniciar gestiones para propiciar su adhesión a la Alianza Internacional de Organizaciones Científicas de la Región de la Franja y la Ruta (ANSO). Ello en la medida que esta organización provee importantes becas, intercambios científicos y recursos a los que solo tres países de América Latina y el Caribe tienen acceso hasta la fecha: México, Brasil y Chile.

China, como potencia científica y tecnológica, posee además una gran experiencia en el desarrollo de bases científicas antárticas. China cuenta actualmente con cuatro bases ubicadas en la Antártida y pronto operará una quinta desde el 2022 (Rizo, 2020). Por lo tanto, resultarán esenciales las negociaciones diplomáticas que puedan gestionarse con el objetivo de explorar la posibilidad de intercambiar información científica concerniente al territorio antártico; como a la viabilidad de construir una base permanente a partir de la cooperación con China. De este modo, se podrá “impulsar el fortalecimiento de la Política Nacional Antártica e instalar la nueva estación científica peruana en la Antártida”, tal como establece la A.E. 1.10.

3.6. Profundizar las relaciones bilaterales con el Brasil

Como vimos previamente, se puede percibir un estancamiento en las negociaciones que se vienen llevando a cabo entre el Perú, Brasil, Bolivia y Paraguay para la construcción de un futuro Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI). El estancamiento actual de las negociaciones del CFBI se debe principalmente a la afinidad política entre el presidente Jair Bolsonaro y su similar de Chile, el presidente Sebastián Piñera; además de las divergencias ideológicas del primero con el partido que ha retomado el poder en Bolivia, el Movimiento al Socialismo (MAS). Por lo tanto, Brasil estaría considerando cambiar el recorrido del corredor para que obvie la ruta peruano-boliviana y desemboque en el Océano Pacífico por el territorio chileno. De otro lado, Bolivia sí apuesta decididamente por la salida peruana.

Es por ello que resultará de vital importancia profundizar la agenda bilateral con el Brasil para negociar la reactivación del proyecto; lo cual se enmarca en Acción Estratégica N° 1.2 del Objetivo Estratégico N° 1 que señala necesidad de fortalecer la alianza estratégica con este también país amazónico. Una forma en la que pueda atraerse la atención de la administración brasileña podría consistir en negociar el financiamiento del corredor en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Aunque ya se ha intentado negociar con un proveedor chino en otra oportunidad, en ese entonces el avance de los estudios no permitía evaluar con precisión el monto total del proyecto; por lo que, con los recientes estudios que viene realizando Bolivia, podrían llegarse a negociar cantidades más acordes a las expectativas de todas las partes. Además, tanto Perú como Bolivia conforman la BRI, lo que posibilitaría acceder a financiamientos con tasas preferenciales, así como desarrollar el proyecto de forma sostenible y con el menor impacto ambiental posible en el marco de la Ruta de la Seda Verde.

En este mismo sentido, será de especial importancia acelerar las coordinaciones para celebrar el primer gabinete binacional con el Brasil. Este mecanismo de diplomacia directa ha probado ser muy efectivo en la medida que son los propios ministros y jefes de Estado quienes concilian perspectivas y establecen políticas comunes de desarrollo. Es por esta razón que las negociaciones para desarrollar el CFBI deberían ser incluidas en la agenda del futuro primer gabinete binacional con el Brasil; de tal forma que se generen expectativas comunes y el proyecto cobre relevancia nuevamente.

3.7. Impulsar la cooperación en el marco de la Ruta de la Seda de la Salud

Una de las actuales prioridades de la Cancillería y del gobierno peruano en general consiste en la aglutinación de esfuerzos en la lucha contra la pandemia global de COVID-19 y que también se pueden enmarcar en las Acciones Estratégicas 2.1 y 4.2 de la PESEM. Es por ello que resulta imprescindible analizar distintos escenarios de cooperación con China en el marco de la Ruta de la Seda de la Salud teniendo en cuenta los siguientes elementos: (i) la posición privilegiada de los laboratorios chinos en la carrera por la obtención de la vacuna contra el virus SARS-CoV-2; (ii) el reciente liderazgo que viene asumiendo China en el marco de la Organización Mundial de la Salud, ante la intempestiva salida de los Estados Unidos de América; (iii) las capacidades de China en cuanto a la construcción de infraestructura para la salud (iv) la masiva oferta de materiales y equipos de uso médico que produce China; (v) las capacidades relativas al *know-how* y gestión de la pandemia a través de conocimientos científicos y tecnológicos, entre otras capacidades en el sector salud, de las que dispone China.

Si bien, como vimos en 1.4. del presente capítulo, el Perú ya ha venido recibiendo cooperación china en este rubro; consideramos que es posible profundizar los alcances de la misma a través de la Ruta de la Seda de la Salud. La cooperación china será fundamental para asegurar un suministro sostenido de vacunas, más allá de las que ya se han podido asegurar a través de las exitosas negociaciones que el Ministerio de Relaciones Exteriores viene llevando a cabo conjuntamente con otras entidades del Estado peruano. Asimismo, en un escenario pos-COVID será especialmente relevante incrementar las capacidades de los médicos peruanos y especialistas en la materia a través de programas de becas que permitan fortalecer los recursos humanos existentes, así como incrementarlos.

Además, el desarrollo de infraestructura médica adquirirá una especial atención por parte del gobierno en un futuro cercano. Es por ello que será de vital importancia para la Cancillería promover las inversiones de empresas chinas tanto para la construcción de hospitales y centros de investigación, como para su posible operación, implementación de equipos y mantenimiento.

3.8. Perfeccionar la especialización de funcionarios diplomáticos en el Asia

Por todo lo expuesto en la presente tesis, se puede afirmar que la importancia de la región asiática viene incrementándose sostenidamente, por lo que se estima que dicha región se convertirá en el principal centro económico y comercial del mundo. La aceptación cada vez mayor del esquema de la Iniciativa de la Franja y la Ruta impulsará principalmente esta tendencia. A las rutas comerciales existentes se les vincularán otras tantas que terminarán por incluir a las zonas menos favorecidas de la región, como el Asia Central y Occidental, las cuales contarán con una dinámica comercial más estrecha con Europa y con el propio Sudeste Asiático.

Dentro de este contexto, la formación de diplomáticos especializados en las relaciones internacionales y en los idiomas de Asia resulta una necesidad cada vez más apremiante para la política exterior peruana. Esta necesidad de especialización en los asuntos asiáticos se vincula con las Acciones Estratégicas 1.2 y 1.7 del PESEM puesto se tiene como objetivo incrementar la capacidad de relacionamiento con China y, en general, con el Asia-Pacífico.

Y para lograr ello, sería de mucha utilidad que se pueda incluir en la malla curricular de la Academia Diplomática del Perú (ADP) un curso de política exterior asiática en el que se desarrollen las políticas de las principales potencias de la región: China, Japón, India y Corea del Sur. Otra forma en la que podría empezarse con la especialización, también dentro la etapa formativa de la ADP, podría consistir en brindar la posibilidad a los alumnos de elegir estudiar un segundo idioma de la región asiática en lugar de aprender el idioma francés de forma obligatoria. Una tercera forma de especializar funcionarios en la política exterior asiática consistiría en la suscripción de acuerdos de cooperación entre el Ministerio de Relaciones Exteriores y sus similares de los cuatro países asiáticos mencionados previamente para que terceros secretarios del Servicio Diplomático de la República del Perú puedan realizar intercambios de estudios y así conocer de primera fuente la realidad estos países.

Tabla 9. Síntesis de propuesta de lineamientos de política exterior para el Perú en el marco de la BRI

	Propuesta y Justificación	Acciones Específicas
3.1.	<p>Impulsar la creación de espacios multilaterales para la gobernanza de la BRI:</p> <p>i) La BRI se da fundamentalmente de forma bilateral. Esto genera una relación asimétrica entre China y el Perú.</p> <p>ii) La BRI influye en una serie de problemas transnacionales como el calentamiento global, la corrupción y la sostenibilidad del propio programa.</p> <p>PESEM: Acción Estratégica N° 1.11.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Buscar apoyo político de países megadiversos miembros de la BRI. • Buscar apoyo político de países con una agenda centrada en la lucha contra la corrupción y el fomento de la transparencia en el marco de la BRI. • Buscar apoyo político de países que busquen reducir la asimetría del esquema de la BRI. • Proponer o apoyar iniciativas orientadas a constituir espacios de discusión multilateral en el marco de la BRI que establezcan reglas claras para su gobernanza.
3.2.	<p>Promover activamente las inversiones en el Perú en el marco de la BRI</p> <p>i) Posicionar los productos peruanos en los mercados chinos y atraer más inversiones al Perú.</p> <p>PESEM: Acción Estratégica N° 2.1.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Reforzar las capacidades de la Embajada del Perú en China. • Reforzar las capacidades de los consulados del Perú en China. • Explorar la apertura de un consulado de orientación económica en Chengdu o Wuhan. • Promover las inversiones en infraestructura estratégica en el Perú prioritariamente en los sectores tecnológico, industrial y digital.
3.3	<p>Articular la participación de la Alianza del Pacífico</p> <p>i) Mejorar las expectativas de negociación frente a China a partir de una postura conjunta.</p> <p>ii) Reducir los efectos negativos producidos por la competencia para posicionarse como el <i>hub</i> regional con Chile y Colombia.</p> <p>iii) Aumentar las exportaciones.</p> <p>PESEM: Acción Estratégica 1.7.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Alentar el ingreso de México y Colombia al marco de la BRI. • Iniciar negociaciones en el marco de la Alianza del Pacífico para adoptar medidas conjuntas frente a China. • Explorar una estrategia conjunta de penetración a los nuevos mercados y rutas de comercio asiáticas que generará la BRI.

<p>3.4.</p>	<p>Impulsar la aplicación de la Agenda 2030 para la BRI</p> <p>i) Reducir los efectos del cambio climático para el Perú y mejorar la infraestructura haciéndola más sostenible y resiliente.</p> <p>PESEM: Acción Estratégica 1.9.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Explorar cooperación con China a nivel bilateral en materia científica, tecnología verde e infraestructura sostenible. • Solicitar la adhesión del Perú a la Coalición Internacional para el Desarrollo Verde de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRIGC) en el marco del PNUMA.
<p>3.5.</p>	<p>Promover activamente la cooperación científica y la innovación tecnológica entre el Perú y China</p> <p>i) Mejorar las capacidades de los recursos humanos y promover la inversión en ciencia y tecnología.</p> <p>PESEM: Acciones Estratégicas 1.10 y 4.2.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Impulsar la cooperación científica y los intercambios académicos en el marco de la BRI. • Coordinar la adhesión del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología e Innovación Tecnológica (CONCYTEC) a Alianza Internacional de Organizaciones Científicas de la Región de la Franja y la Ruta (ANSO). • Explorar la posibilidad de cooperación con China para la construcción de una base peruana permanente en la Antártida.
<p>3.6.</p>	<p>Profundizar las relaciones bilaterales con el Brasil</p> <p>i) Reactivar la propuesta de una salida por territorio peruano para el Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI).</p> <p>PESEM: Acción Estratégica N° 1.2.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Impulsar la agenda bilateral con el Brasil para reactivar la propuesta de salida del CFBI por el territorio peruano. • Negociar conjuntamente una propuesta de financiamiento del CFBI en el marco de la BRI. • Acelerar las coordinaciones para celebrar el primer gabinete binacional con el Brasil en el que se proponga negociar el CFBI.
<p>3.7.</p>	<p>Impulsar la cooperación en el marco de la Ruta de la Seda de la Salud</p> <p>i) Mejorar las capacidades en el rubro de salud del Estado peruano para afrontar la pandemia de COVID-19 y en un escenario pos-COVID.</p> <p>PESEM: Acción Estratégica N° 2.1 y 4.2.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Impulsar las negociaciones con los principales laboratorios chinos que vienen desarrollando la vacuna para conseguir un suministro continuado de dosis (tras la utilización del lote ya negociado a la fecha). • Incrementar espacios de cooperación para conseguir becas que permitan mejorar las capacidades del personal médico peruano.

		<ul style="list-style-type: none"> • Explorar cooperación en infraestructura médica.
3.8.	<p>Perfeccionar la especialización de funcionarios diplomáticos en el Asia</p> <p>i) Mejorar las capacidades de los funcionarios diplomáticos para profundizar el relacionamiento con el Asia.</p> <p>PESEM: Acción Estratégica N° 1.2. y 1.7.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Incluir en la malla curricular de la ADP un curso de política exterior asiática en el que se desarrollen las políticas de las principales potencias de la región: China, Japón, India y Corea del Sur. • Brindar la posibilidad a los alumnos de elegir estudiar un segundo idioma de la región asiática en la ADP. • Suscribir acuerdos de intercambio para que terceros secretarios del SDR puedan estudiar en países asiáticos.

CONCLUSIONES

1. La Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI) es el tercer hito en el camino hacia la globalización de China. La fundación de la Zona Económica Especial de Shenzhen en 1979 puede considerarse como el primer gran paso hacia la internacionalización de la economía china; el segundo momento relevante en esta secuencia fue la entrada de China a la OMC en el año 2001; y la Iniciativa de la Franja y la Ruta consistiría en la tercera fase, que se diferencia de las otras dos en cuanto a contenido y forma.
2. A partir del análisis de la Política de Globalización, el Programa de Desarrollo del Oeste y la Iniciativa de la Franja y la Ruta, se pueden identificar ciertos patrones y una continuidad en el *modus operandi* del Estado chino. Todos estos proyectos en sus inicios fueron proyectos controversiales y criticados por los observadores internacionales. Asimismo, los tres esquemas fueron anunciados por los líderes de China en plena crisis económica. Se desarrollaron, además, a través de la movilización política basada en una retórica ambiciosa y medidas ambiguas; experimentaron una implementación fragmentada que precipitó la globalización y la expansión del mercado dentro de China; y buscaron solucionar la sobrecapacidad industrial persistente en la economía china.
3. La denominada Diplomacia de la Infraestructura consiste en el antecedente inmediato de la Iniciativa de la Franja y la Ruta y le proporciona ciertos elementos discursivos: (i) la infraestructura genera la base para el desarrollo económico; (ii) la conectividad es crítica para la integración comercial; (iii) los actuales mecanismos de inversión necesitan reformas; y, (iv) los líderes asiáticos deben promover la comunicación y la cooperación a través de las fronteras.
4. Si bien la BRI es ideada en el año 2013 como un programa orientado a los continentes de Europa, Asia y África, hoy ya puede afirmarse que tiene un alcance global, pues desde 2017 incluye a Latinoamérica y Oceanía. Es así que a enero de 2020, el gobierno chino ha firmado 200 documentos de cooperación con 138 países y 30 organizaciones internacionales, en la mayoría de los casos bajo la forma de un Memorando de Entendimiento (MoU) no vinculante.
5. El discurso oficial de China para la BRI plantea una reforma de la globalización neoliberal liderada por Occidente. Eso se llevaría a cabo a través de la provisión de

bienes públicos globales, principalmente infraestructura de conectividad, que permitiría una globalización incluyente en un contexto de multipolaridad.

6. El ascenso de nuevos actores importantes –es decir, los BRICS con China a la cabeza- no se ha visto reflejado en las principales instituciones de gobernanza económica y financiera internacional que se encuentran controladas por las principales potencias occidentales. La BRI puede convertirse en el principal ecosistema normativo que permita el ascenso de estos actores.
7. La BRI se ha constituido como un modelo de *hub-and-spoke* (centro-periferia), con China como eje. Este esquema se ha desarrollado fundamentalmente a través de la suscripción de acuerdos entre China y cada uno de los países que conforman la BRI; por lo que carece de mecanismos de toma de decisiones en el que los participantes estén conectados unos con otros
8. Los bancos institucionales de China y los bancos comerciales de propiedad estatal son las principales fuentes de financiamiento de la BRI, pues proporcionan el 81% del total de los fondos. De otro lado, las instituciones financieras multilaterales (el AIIB y el NDB) y el Fondo de la Ruta de la Seda solo representan un 2% cada una. Estas organizaciones financieras multilaterales aún se encuentran en una etapa formativa y vienen siguiendo el mismo estándar organizativo del *establishment* financiero (FMI y BM); por lo que pueden ser considerados como opciones complementarias antes que alternativas reales frente al sistema financiero occidental. Sin embargo, no se descarta que en el futuro puedan adquirir un rol cada vez más independiente y cercano a los intereses de China y de los BRICS.
9. El Segundo Foro de la BRI ha representado un examen de autocrítica por parte del gobierno de Beijing. Este ha implementado ciertos mecanismos para afrontar problemas ambientales y de sostenibilidad de la deuda como lo son los Principios de Inversión Verde, el Marco de Sostenibilidad de la Deuda y la creación del Centro de Cooperación Multilateral para el Financiamiento del Desarrollo, este último en coordinación con otros bancos de inversión como el CAF y el BID.
10. La BRI tiene importantes causas de índole doméstica que no pueden ser obviadas en su análisis: impulso del crecimiento económico homogéneo de las provincias chinas; la mejora en la eficiencia de las empresas estatales; el ascenso chino en la cadena de producción global; y resolver el constante problema de la sobrecapacidad industrial.

11. La BRI consiste en la más importante propuesta del gobierno del presidente Xi Jinping a nivel de política exterior; por lo que se podría válidamente afirmar que su fracaso o éxito definirá también la futura fortaleza o debilitamiento del liderazgo de China en la arena internacional.
12. Entre las motivaciones geopolíticas de la BRI se sostiene que China busca poner en práctica la teoría del *heartland* de Arthur Mackinder frente a la propuesta norteamericana basada en las ideas de Alfred Mahan, que prioriza las rutas marítimas; crear rutas comerciales alternativas para evitar puntos de estrangulamiento (“Dilema de Malaca”); contrarrestar el pivote al Asia de la administración Obama; y securitizar zonas fronterizas convulsas como el Tíbet y Xinjiang.
13. Entre las principales motivaciones geoeconómicas para la BRI se encuentran la propuesta de un modelo chino de desarrollo; la creación de un nuevo institucionalismo financiero a partir de los recientes desarrollos del AIIB, del NDB y de una sede arbitral para la BRI (CICC); además de la internacionalización de su moneda, el renminbi.
14. Entre los principales efectos positivos de la implementación de la BRI a nivel global se ha identificado que ayudará a reducir la brecha de infraestructura mundial; brindará posibilidades de desarrollo tecnológico y científico mediante la Ruta de la Seda Digital; incrementará los índices de comercio mundial y fomentará las inversiones en sus países miembros; hará posible la industrialización de algunos países en desarrollo. Además, la Ruta de la Seda de la Salud brindará oportunidades de cooperación en salud dentro de un contexto de pandemia por COVID-19.
15. Las principales perspectivas negativas que presenta la BRI están referidas a los problemas de sostenibilidad de la deuda; los riesgos medioambientales; casos de corrupción presentados en algunos proyectos y los peligros para la democracia que estarían generando la exportación de herramientas de control social desarrolladas por empresas tecnológicas chinas.
16. En cuanto a las oportunidades que la BRI representaría para el Perú se puede mencionar al probable aumento de las exportaciones peruanas impulsadas por la reducción de los tiempos de viaje y costos logísticos. Asimismo, se prevé un mayor flujo de inversiones hacia el Perú que permitirá reducir la amplia brecha en

infraestructura; además, se incrementarán las posibilidades de cooperación en el ámbito científico, académico y de salud, que en algunos casos ya se han podido empezar a materializar. De igual forma, la aspiración del Perú de convertirse en un *hub* regional y de una puerta de entrada a Sudamérica para las exportaciones del Asia-Pacífico también se va cristalizando a partir de la inversión de USD 3000 millones para la construcción del Puerto de Chancay y de un complejo logístico integrado.

17. Entre los posibles escenarios negativos que plantearía la BRI para el Perú se destaca la posibilidad de profundización de un modelo económico extractivo primario al incrementarse las exportaciones de productos tradicionales; un posible marco propicio para la corrupción; y una mayor vulnerabilidad ante los efectos del cambio climático incentivado por las mayores emisiones de carbono que generará la BRI.

BIBLIOGRAFÍA

- Acemoglu, D., Johnson, S., Robinson, J. (2005). “The rise of Europe: Atlantic trade, institutional change and economic growth”. *American Economic Review*.
- Acharya, A. (2017). *After Liberal Hegemony: The Advent of a Multiplex World Order*. *Ethics & International Affairs*, 31(3).
- AidData. (sin fecha). What’s Included in China’s Official Finance? College of William and Mary. Recuperado de <https://www.aiddata.org/china-official-finance>.
- Alarco, G. (2020). China-Perú: ¿una relación comercial y de inversiones del siglo XIX?. Recuperado de <https://gestion.pe/blog/heresias-economicas/2020/07/china-peru-una-relacion-comercial-y-de-inversiones-del-siglo-xix.html/?ref=gesr>
- Alarco, G., Salazar, C. y Linares, D. (2019). *Economía, ambiente y derechos humanos en las inversiones chinas en América Latina*. Universidad del Pacífico – Derecho, Ambiente y Recursos Naturales. Recuperado de http://www.dar.org.pe/archivos/art_pacifico.pdf
- Allison, G. (2017). *Destined for War: Can America and China Escape Thucydides’s Trap?* Houghton Mifflin Harcourt.
- Alcalde, J. (2017). *Las potencias del cambio. Rusia, India y China en la transformación del orden internacional*. Lima: Instituto de Estudios Internacionales.
- Alcalde, J. (2019). *La conexión china en la política exterior del Perú en el siglo XXI*. Instituto de Estudios Internacionales (IDEI), Escuela de Gobierno de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP) y London School of Economics – Global South Unit (LSE-GSU at LSE IDEAS).
- América Economía. (2019). Consorcio Cosco Shipping ampliará en US\$723M la inversión en el Puerto de Chancay de Perú. Recuperado de <https://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/consorcio-cosco-shipping-ampliara-en-us723m-la-inversion-en-el-puerto-de-chancay>
- Anderlini, J. (2014). China’s outbound investment set to eclipse inbound investment for the first time. *Financial Times*. Recuperado de <https://www.ft.com/content/28f6b8d4-59cd-11e4-9787-00144feab7de>.
- Andina. (2020). China pide “guerra global” contra covid-19 en cumbre extraordinaria de G20. Recuperado de <https://andina.pe/agencia/noticia-china-pide-guerra-global-contra-covid19-cumbre-extraordinaria-g20-790291.aspx>

- Andina. (2020). Coronavirus: Minsa recibe de China donación de ventiladores mecánicos. Recuperado de <https://andina.pe/agencia/noticia-coronavirus-minsa-recibe-china-donacion-ventiladores-mecanicos-797858.aspx>.
- Andina. (2020). Ministerio de Transportes busca duplicar almacenaje de puerto del Callao. Recuperado de <https://andina.pe/Agencia/noticia-mtc-busca-duplicar-capacidad-almacenaje-del-puerto-del-callao-759543.aspx>.
- Andornino, G. (2017). The Belt and Road Initiative in China's Emerging Grand Strategy of Connective Leadership. *China & World Economy* 25 (5): 4–22.
- Ang, L. (2019). International Commercial Courts and the Interplay Between Realism and Institutionalism: A Look at China and Singapore. Recuperado de <https://harvardilj.org/2020/03/international-commercial-courts-and-the-interplay-between-realism-and-institutionalism-a-look-at-china-and-singapore/>
- Arabian Business. (2019). UAE's Etisalat picks firms to develop AI. Blockchain solutions. Recuperado de <https://www.arabianbusiness.com/technology/410932-uaes-etisalat-picks-firms-to-develop-ai-blockchainsolutions>.
- Arancón, F. (2013). Teoría del heartland: la conquista del mundo. Recuperado de <https://elordenmundial.com/teoria-heartland-conquista-del-mundo/>
- Arase, D. (2015). China's Two Silk Roads Initiative: What It Means for Southeast Asia. *Southeast Asian Affairs* 2015: 25–45.
- Arduino, A. y Xue, G. (Ed.) (2018). Securing the Belt and Road Initiative. Risk Assessment, Private Security and Special Insurances Along the New Wave of Chinese Outbound Investments. Recuperado de <https://www.palgrave.com/gp/book/9789811071157>.
- Arrighi, G. (2007). Adam Smith in Beijing. Lineages of the Twenty-First Century. London: Verso.
- Ascensão, F. et al. (2018). Environmental challenges for the belt and road initiative. *Nature Sustainability*, 1(5), 206–209.
- Asian Development Bank - ADB. (2008). *Emerging Asian Regionalism: A Partnership for Shared Prosperity*, Manila: ADB.
- Asian Infrastructure Investment Bank - AIIB. (2020). Condensed Financial Statements (Unaudited) for the three months ended March 31, 2020. Recuperado de <https://www.aiib.org/en/about-aiib/financial-statements/.content/index/pdf/AIIB-Q1-Financial-Statements-final.pdf>.
- Asian Infrastructure Investment Bank - AIIB. (2020b). Members and prospective members of the bank. Recuperado de <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>.

- Asociación Peruana de Agentes Marítimos – APAM. (2020). Inician Plan para reducir congestión de camiones en Puerto del Callao. Recuperado de <https://www.apam-peru.com/web/inician-plan-para-reducir-congestion-de-camiones-en-puerto-del-callao/>
- Banco de Desarrollo de América Latina (CAF). (2019). CAF to Fund Pre-investment Studies for Bi-Oceanic Railway Corridor. Recuperado de <https://www.caf.com/en/currently/news/2019/10/caf-to-fund-pre-investment-studies-for-bi-oceanic-railway-corridor/>
- Banco Mundial (2017). Índice Mundial de Gobernanza. Recuperado de <https://databank.bancomundial.org/Governance-Indicators/id/2abb48da>.
- Banco Mundial. (2019). Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. Washington, DC: World Bank. License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO.
- Bandiera, L. y Tsiropoulos, V. (2019). A Framework to Assess Debt Sustainability and Fiscal Risks under the Belt and Road Initiative. Policy Research Working Paper No WPS 8891. Washington, DC: World Bank Group. Recuperado de <http://documents.worldbank.org/curated/en/723671560782662349/pdf/A-Framework-to-Assess-Debt-Sustainability-and-Fiscal-Risks-under-the-Belt-and-Road-Initiative.pdf>
- Bai, C. (2018). Road to innovation. Bulletin of the Chinese Academy of Sciences. Vol. 32 No. 3 2018. Recuperado de http://english.cas.cn/bcas/2018_3/201810/P020181031691157289944.pdf
- Baker McKenzie. (2020). Understanding how COVID-19 alters BRI. Recuperado de <https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2020/03/covid19-bri-short-report.pdf?la=en>
- Baldwin, R. (1993). A Domino Theory of Regionalism. NBER Working papers No. 4465, National Bureau of Economic Research, September 1993. Recuperado de <http://www.nber.org/papers/w4465.pdf>
- Bárcena, A. (2017). La Franja y la Ruta es una propuesta civilizatoria de conectividad y prosperidad compartida: CEPAL. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/comunicados/la-franja-la-ruta-es-propuesta-civilizatoria-conectividad-prosperidad-compartida-cepal>.
- Beech, H. (2018). ‘We Cannot Afford This’: Malaysia Pushes Back Against China’s Vision’, New York Times. Recuperado de <https://www.nytimes.com/2018/08/20/world/asia/china-malaysia.html>.
- Belapatiño, V. (2020). Digitalización: ¿Qué se ha hecho en Perú y cuáles son los retos a futuro? Recuperado de <https://www.bbva.com/es/pe/digitalizacion-que-se-ha-hecho-en-peru-y-cuales-son-los-retos-a-futuro/>

- Belt and Road Initiative International Green Development Coalition – BRIGC). Recuperado de <https://www.unenvironment.org/regions/asia-and-pacific/regional-initiatives/belt-and-road-initiative-international-green>.
- Berlie, J. (ed.) (2020). *China's globalization and the Belt and Road Initiative*. Palgrave Macmillan.
- Bernal, M. (2015). Evolución del señoreaje en un periodo de profundas transformaciones económicas. *Equidad y Desarrollo*. N° 23. Enero-Junio del 2015. Recuperado de <https://ciencia.lasalle.edu.co/eq/vol11/iss23/8/>
- Berwick, A. (2018). How ZTE helps Venezuela create China-style social control. Reuters. Recuperado de <https://www.reuters.com/investigates/special-report/venezuela-zte/>.
- Bhattacharya, A. (2016). Conceptualizing the Silk Road Initiative in China's Periphery Policy. *East Asia*. 33:309-328.
- Blackwill, R y Harris, J. (2016). *War by other means*. Geoeconomics and Statecraft. London: Council on Foreign Relations.
- Bnamericas. (2020). Perú planifica licitación de espectro para 5G en 2021. Recuperado de <https://www.bnamericas.com/es/noticias/peru-planifica-licitacion-de-espectro-para-5g-en-2021>
- Bougon, F. (2017). *Inside the mind of Xi Jinping*. Oxford University Press.
- Bourdieu, P. (1986). The Forms of Capital. In *Handbook for Theory and Research for the Sociology of Education*. Edited by John G. Richardson: 241–258. New York: Greenwood Press.
- Brandt, L., Rawski, T. y Sutton, J. (2008). *China's Industrial Development*. Cambridge University Press.
- Bräutigam, D. (2009). *The Dragon's Gift: The Real Story of China in Africa*. Oxford: Oxford University Press.
- Breznitz, D. y Murphree, M. (2013). *The Rise of China in Technology Standards: New Norms in Old Institutions*. Research Report Prepared on Behalf of the US–China Economic and Security Review Commission, 16 January, Recuperado de <https://www.uscc.gov/sites/default/files/Research/RiseofChinainTechnologyStandards.pdf>.
- Brown, K. (2018). The PRC's Maritime Silk Road Initiative, Southeast Asia, and the United States. En: *Securing the Belt and Road Initiative. Risk Assessment, Private Security and Special Insurances Along the New Wave of Chinese Outbound Investments*. Editado por Arduino, A. y Xue, G.

- Brown, M. y Buckley, T. (2019). China: Lender of last resort for coal plants. Continued support for coal power across Asia erodes China's clean energy leadership. Recuperado de <https://ieefa.org/ieefa-china-lender-of-last-resort-for-coal-plants/>
- Brzezinski, Z. (1998). *The Grand Chessboard: American Primacy and its Geostrategic Imperatives*. New York: Basic Books, 1998.
- Burimaso, A. (2018). "Strengthening Security and Political Stability to Encourage BRI Investment in EAC: Learning from Tanzania," *Journal of the Institute of African Studies*, Vol. 12 (2018), pp. 151–159
- Busch, P. y Jörgens, H. (2012). *Governance by Diffusion: Exploring a New Mechanism of International Policy Coordination*. In *Governance, Democracy and Sustainable Development: Moving Beyond the Impasse*, ed. James Meadowcroft, Oluf Langhelle, and Audun Ruud, 221–248. Cheltenham/ Northampton: Edward Elgar.
- Cai, P. (2016). Curbs on Coal and Steel will Test Beijing's Resolve. *The Australian*, 19 January 2016- Recuperado de <http://www.theaustralian.com.au/business/business-spectator/curbs-on-coal-and-steel-will-test-beijings-resolve/newsstory/43dfa1b17bd88556d1b8746e0c7d2658>.
- Cai, P. (2017). *Understanding China's Belt and Road Initiative*. Lowy Institute for International Policy. March, 2017.
- Callahan, W. (2016). *China's Belt and Road Initiative and the New Eurasian Order*. Policy Brief. 22. Oslo: Norwegian Institute of International Affairs.
- Cámara de Comercio Internacional de la Ruta de la Seda – SRCIC (2020). *About SRCIC*. Recuperado de <http://www.srcic.com/srcic-profile/>.
- Capuñay, J. (2018). *Toward a new Asia-Pacific Partnership: China-LAC*. Megatrend Review. Vol. 16, № 1, 2019.
- Capuñay, J. (2018). Former Peruvian ambassador: Peru expects more cooperation with Guangdong. Recuperado de www.lifeofguangzhou.com/wap/knowGZ/content.do?contextId=8451&frontParentCatalogId=175.
- Capuñay, J. (2019). China Huge Contributor to International Cooperation. Recuperado de: <https://www.beltandroad.news/2019/09/13/china-huge-contributor-to-international-cooperation/>.
- Centro Nacional de Planeamiento Estratégico - CEPLAN. (2017). *Perú 2030: Tendencias globales y regionales*. Recuperado de [https://www.ceplan.gob.pe/documentos_/peru-2030-tendencias-globales-y-regionales/](https://www.ceplan.gob.pe/documentos_/peru-2030-tendencias-globales-y-regionales/Capuñay, J. (2019). China Huge Contributor to International Cooperation. Recuperado de: https://www.beltandroad.news/2019/09/13/china-huge-contributor-to-international-cooperation/)
- Capuñay, J. (2019). *China Huge Contributor to International Cooperation*. Recuperado de: <https://www.beltandroad.news/2019/09/13/china-huge-contributor-to-international-cooperation/>.

- Chai, Y. (2016). Three Strategies Shoulder the Common Destiny. The People's Daily (overseas edition), 20 September 2016. Recuperado de http://paper.people.com.cn/rmrbhwb/html/2016-09/20/content_1713601.htm.
- Chan, J. (2019). El comercio peruano-chino: hacia nuevos rumbos. En: Alcalde, J. (2019). La conexión china en la política exterior del Perú en el siglo XXI. Instituto de Estudios Internacionales (IDEI), Escuela de Gobierno de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP) y London School of Economics – Global South Unit (LSE-GSU at LSE IDEAS).
- Chatzky, A. y McBride, J. (2020). China's Massive Belt and Road Initiative. Council on Foreign Relations. Recuperado de: <https://www.cfr.org/backgrounders/chinas-massive-belt-and-road-initiative>.
- Chellaney, B. (2017). China's Debt-trap Diplomacy. Recuperado de <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-one-belt-one-road-loans-debt-by-brahma-chellaney-2017-01>
- Chen et al. (2019). Combating infectious disease epidemics through China's Belt and Road Initiative. Recuperado de <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC6472722/>.
- Chinese Government Information Portal. (2015). Li Keqiang Knocking on the Door of ASEAN Countries and Industrial Capacity Cooperation is the Key. Recuperado de http://www.gov.cn/zhengce/201511/19/content_5014521.htm.
- Chutel, L. (2018). China is exporting facial recognition software to Africa, expanding its vast database. Recuperado de <https://qz.com/africa/1287675/china-is-exporting-facial-recognition-to-africaensuring-ai-dominance-through-diversity/>
- Clinton, H. (2011). America's Pacific Century. Foreign Policy. Recuperado de http://www.foreignpolicy.com/articles/2011/10/11/americas_pacific_century.
- Coenen, J. et al (2020). Environmental Governance of China's Belt and Road Initiative. ERP Environment and John Wiley & Sons Ltd.
- Clover, C. y Hornsby, L. (2015). China's Great Game: Road to a New Empire. Financial Times, 13 October.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe – CEPAL. (2015). La “nueva normalidad” de China y sus efectos en América Latina y el Caribe. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/articulos/2015-la-nueva-normalidad-de-china-y-sus-efectos-en-america-latina-y-el-caribe>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe – CEPAL. (2015a). Perspectivas Económicas de América Latina 2016. Hacia una nueva asociación con China. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39535/10/S1501061_es.pdf

- Comisión de Alto Nivel Anticorrupción. (2017). Política Nacional de Integridad y Lucha contra la Corrupción. Presidencia del Consejo de Ministros. Recuperado de <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/388273/Politica-Nacional-de-Integridad-y-Lucha-contra-la-Corrupci%C3%B3n.pdf>
- Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma - CNDR. (2015). Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI. Recuperado de <https://www.fmprc.gov.cn/esp/zxxx/t1252441.shtml>.
- Contraloría General de la República del Perú (2019) Informe consolidado N° 1720-2019-CG/SIE-SOP. Recuperado de <https://apps5.contraloria.gob.pe/sroc/doc/historicos/informe/2019-07.pdf>
- Cooper, J. The Beijing Consensus: Notes on the new physics of Chinese power. Recuperado de <http://www.chinaelections.org/uploadfile/200909/20090918021638239.pdf>
- Dammert, A. y García, R. (2013). La economía mundial: ¿Hacia dónde vamos? Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Deloitte. (2019). BRI update 2019 – recalibration and new opportunities. Recuperado de <https://www2.deloitte.com/cn/en/pages/soe/articles/bri-update-2019-recalibration-and-new-opportunities.html>.
- Démurger, S. et al. (2002). Geography, economic policy, and regional development in china. *Asian Econ. Pap.* 1 (1), 146–197.
- Deutsche Welle (2020). UN General Assembly: Guterres warns against 'new Cold War'. Recuperado de <https://www.dw.com/en/un-general-assembly-guterres-warns-against-new-cold-war/a-55017775>
- Deutsche Welle (2020b). BID: Donald Trump logró imponerse con Mauricio Claver-Carone. Recuperado de <https://www.dw.com/es/bid-donald-trump-logr%C3%B3-imponerse-con-mauricio-claver-carone/a-54923090>
- Donilon, T. (2013). The United States and the Asia-Pacific in 2013. New York: The Asia Society. Recuperado de <http://www.whitehouse.gov/the-pressoffice/2013/03/11/remarks-tom-donilon-national-security-advisorypresident-united-states-a>
- Economy, E. (2019). Yes, Virginia, China is exporting its model. Recuperado de <https://www.cfr.org/blog/yes-virginia-china-exporting-its-model>.
- Eder, T. y Mardell, J. (2019). Powering the Belt and Road. Recuperado de <https://www.merics.org/en/bri-tracker/powering-the-belt-and-road>

- Eder, T., Arcesati, R. y Mardell, J. (2019). Networking the “Belt and Road” - The future is digital. Mercator Institute for China Studies. Recuperado de <https://merics.org/en/analysis/networking-belt-and-road-future-digital>.
- EFE. (2020). El laboratorio chino Sinopharm duplicará el número de pruebas de vacuna para covid-19 en Perú. Recuperado de <https://www.efe.com/efe/espana/sociedad/el-laboratorio-chino-sinopharm-duplicara-numero-de-pruebas-vacuna-para-covid-19-en-peru/10004-4370510>
- Ekman, A. (ed.). (2019). China’s Belt & Road and the World: Competing Forms of Globalization. Études de l’Ifri, Ifri.
- Decreto de Urgencia N° 006-2020. Decreto de Urgencia que crea el Sistema Nacional de Transformación Digital. <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-de-urgencia-que-crea-el-sistema-nacional-de-transfor-decreto-de-urgencia-n-006-2020-1844001-1/>
- Decreto de Urgencia N° 007-2020. Decreto de Urgencia que crea el Sistema Nacional de Transformación Digital. <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-de-urgencia-que-crea-el-sistema-nacional-de-transfor-decreto-de-urgencia-n-006-2020-1844001-1/>
- Erie, M. (2019). Update on the China International Commercial Court. Recuperado de <https://opiniojuris.org/2019/05/13/update-on-the-china-international-commercial-court%E2%BB%BF/>.
- Ernst and Young (2020). How can industrial parks open a new chapter of the Belt and Road? Recuperado de ey.com/en_cn/news/2020/07/how-can-overseas-industrial-parks-open-a-new-chapter-of-the-belt-and-road.
- Fairlie, A. (2015). China potencia económica y comercial: una mirada desde el Perú. *Agenda Internacional*. Año XXII N° 33, 2015, pp. 55-80.
- Fallon, T. (2015). The New Silk Road: Xi Jinping’s Grand Strategy for Eurasia. *American Foreign Policy Interests* 37 (3): 140–147.
- Federl, P. (2018). The instrumental use of Zheng He’s travels in official Sino-African relations’ discourse. *Asidémica. Revista Universitaria de estudios sobre Asia Oriental*. Enero, 2018.
- Feldstein, S. (2019). The Road to Unfreedom: How Artificial Intelligence is Reshaping Repression. *Journal of Democracy* 30, no. 1 (January 2019): 40. Recuperado de <https://www.journalofdemocracy.org/articles/the-road-to-digitalunfreedom-how-artificial-intelligence-is-reshaping-repression/>.
- Ferdinand, P. (2016). Westward ho—the China dream and “One Belt, One Road”: Chinese foreign policy under Xi Jinping, *International Affairs* 92: 4, Julio.

- Ferguson, N. (2020) Estamos viviendo una nueva Guerra Fría. New York Times. Recuperado de <https://www.nytimes.com/es/2020/01/07/espanol/opinion/guerra-fria-china.html>.
- Fernández, J. (2013). Capital simbólico, dominación y legitimidad. Las raíces weberianas de la sociología de Pierre Bourdieu. *Papers. Revista de Sociología*. 98 (1). Recuperado de <https://papers.uab.cat/article/view/v98-n1-fernandez/pdf>.
- Ferreyros, E. (2016). Eduardo Ferreyros: 'Para ser hub se necesita más inversión'. Recuperado de <https://peru21.pe/economia/eduardo-ferreyros-hub-necesita-inversion-233715-noticia/?ref=p21r>
- Fondo Monetario Internacional – FMI. (2017). Peoples Republic of China: Selected Issues, International Monetary Fund, Washington DC, July. Recuperado de www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2017/08/15/People-s-Republic-of-China-Selected-Issues-45171.
- Fondo Monetario Internacional – FMI. (2018). Macroeconomic Developments and Prospects in Low-Income Developing Countries. IMF Policy Paper. Washington. Recuperado de <https://www.imf.org/~media/Files/Publications/PP/2018/pp021518-macroeconomic-developments-and-prospects-in-low-income-developing-countries.ashx>.
- Fontaine, R. y Kliman, D. (2018). On China's New Silk Road, Democracy Pays A Toll. Recuperado de <https://foreignpolicy.com/2018/05/16/on-chinas-new-silk-road-democracy-pays-a-toll/>.
- Gallelli, B. y Heinrich, P. (2018). Building a Community of Shared Destiny. The Belt and Road Initiative in the Political Speeches of Xi Jinping. Recuperado de <https://www.taylorfrancis.com/books/e/9781351134354/chapters/10.4324/9781351134354-3>
- Giddens, A. (2003). Runaway world: how globalization is reshaping our lives. New York, NY: Routledge. Recuperado de <https://www.routledge.com/Runaway-World-How-Globalization-is-Reshaping-Our-Lives/Giddens/p/book/9780415944878>
- Gilpin, R. (2001). Global political economy. Princeton, NJ: Princeton University Press. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/271216390_Global_Political_Economy_Understanding_the_International_Economic_Order
- Fukuyama, F. (2016). One belt, one road: exporting the Chinese model to Eurasia. Recuperado de: <https://www.project-syndicate.org/onpoint/china-one-belt-one-road-strategy-by-francis-fukuyama-2016-01?barrier=accesspaylog>.
- Hart-Landsberg, M y Burkett, P. (2006). China and the Dynamics of International Accumulation: Causes and Consequences of Global Restructuring. *Historical Materialism* 14: 3.

- Hart-Landsberg, M. (2010). The US Economy and China: Capitalism, Class, and Crisis. *Monthly Review*, February.
- Hass, R., Jones, B. y Mason, J. (Ed.) (2019). *China's Belt and Road: The New Geopolitics of Global Infrastructure Development*. Brookings.
- He, A (2020). The Belt and Road Initiative: Motivations, financing, expansion and challenges of Xi's ever-expanding strategy. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, 4(1): 139–169
- Hebei Provincial Government. (2016). Interview with a senior economic official from Hubei province, August 2016. Hebei Province Promotes the Migration of Excess Capacities from Steel, Cement and Pleat Glass Sectors. Policy Directive from Hebei Provincial Government. Recuperado de www.hebei.gov.cn/hebei/11937442/10761139/12224328/index.html.
- Held, D. y McGrew, A. (2007). *Globalization/anti-globalization: beyond the great divide*. Malden, MA: Polity Press. Recuperado de <https://www.wiley.com/en-us/Globalization+Anti+Globalization%3A+Beyond+the+Great+Divide%2C+2nd+Edition-p-9780745639116>
- Hemmings, J. (2020). Reconstructing order: The Geopolitical Risks in China's Digital Silk Road. *Asia Policy* 15 (1). Enero de 2020.
- Hillman, J. (2018). *Game of Loans: How China Bought Hambantota*. CSIS Briefs. Recuperado de <https://www.csis.org/analysis/game-loans-how-china-bought-hambantota>.
- Holbig, H. (2004). The emergence of the campaign to open-up the west: ideological formation, central decision-making, and the role of the provinces. *China Q.* 178, 335–357.
- Hong, S. (2018). Building a Digital Silk Road? Situating the Internet in China's Belt and Road Initiative. *International Journal of Communication* 12(2018), 2683–2701.
- Horn, S., Reinhart, C. y Trebesch, C. (2019). China's Overseas Lending. NBER Working Paper No 26050. Julio de 2019. Recuperado de <https://www.nber.org/papers/w26050>.
- Howard, K. W. F., & Howard, K. K. (2016). The new “silk road Economic Belt” as a threat to the sustainable management of Central Asia's transboundary water resources. *Environmental Earth Sciences*, 75(11), 1–12.
- Huawei. (2020). Inteligencia artificial para cuidar los bosques. Recuperado de <https://e.huawei.com/es/case-studies/intelligent-computing/2020/forest-fire-case>.
- Huang, Y. (2016). Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment. *China Economic Review*, 40: 314–321.

- Hu, H. (2016). Using Development Finance to Service the One Belt and One Road Strategy”, first published in China Banking Industry Magazine, 13 January 2016. Recuperado de http://www.cdb.com.cn/rdzt/gjyw_1/201601/t20160118_2187.html.
- Hughes, A. (2019). Understanding and minimizing environmental impacts of the Belt and Road Initiative. *Conservation Biology*, 33(4), 883–894. Recuperado de <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/pdf/10.1111/cobi.13317>.
- Human Rights Watch. (2014). Ethiopia: Telecom Surveillance Chills Rights. Recuperado de <https://www.hrw.org/news/2014/03/25/ethiopia-telecom-surveillance-chills-rights>.
- Hurley, J., Morris, S. y Portelance, G. (2018). Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective. CGD Policy Paper. Washington, DC: Center for Global Development. Recuperado de <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf>.
- Jia, J. et al. (2020). Place-based policies, state-led industrialisation, and regional development: Evidence from China’s Great Western Development Programme. *European Economic Review* 123.
- Jones, L. (2018). Does China’s Belt and Road Initiative Challenge the Liberal, Rules-Based Order? *Fudan Journal of the Humanities and Social Sciences* (2020) 13.
- Jones, L. y Zeng, J. (2019) Understanding China’s “Belt and Road Initiative”: Beyond “Grand Strategy” to a State Transformation Analysis. *Third World Quarterly*.40:8, 1415-1439.
- Kanter, J. y Bradsher, K. (2005). A Return to Quotas. *New York Times*, November 9, 2005.
- Kennedy, S. (2015). Made in China 2025. Critical Questions. Center for Strategic and International Studies, 1 June 2015. Recuperado de <https://www.csis.org/analysis/madechina-2025>.
- Keukeleire, S. y Hooimaaijers, B. (2014). The BRICS and other emerging power alliances and multilateral organizations in the Asia-Pacific and the global South: challenges for the European Union and its view on multilateralism, *Journal of Common Market Studies* 52 (3). Recuperado de <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/jcms.12102>.
- Kissinger, H. (1994). *Diplomacia*. Madrid: Ediciones B.
- Kissinger, H. (2011). *On China*. New York: Penguin.
- Kissinger, H. (2014). *Orden Mundial*. Madrid: Debate.

- Krehoff, B. (2010). Michael Porter en CADE 2010: Izquierda para ejecutivos. Recuperado de <http://www.perupolitico.com/?p=2164>.
- Gallagher, K. y Qi, Q. (2018). Policies governing China's overseas development finance implications for climate change. Recuperado de https://sites.tufts.edu/cierp/files/2018/03/CPL_ChinaOverseasDev.pdf.
- Gamso, J. (2018). Environmental policy impacts of trade with China and the moderating effect of governance. *Environmental Policy and Governance*, 28(6), 395–405. Recuperado de <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/eet.1807>.
- Gestión (2019). Volcan y COSCO Shipping firman acuerdo para la construcción del puerto de Chancay. Recuperado de <https://gestion.pe/economia/empresas/volcan-cosco-shipping-ports-firman-acuerdo-construccion-puerto-chancay-266764-noticia/?ref=gesr>.
- Gestión (2019a). Perú y China acuerdan potenciar ciencia, tecnología e innovación. Recuperado de <https://gestion.pe/economia/peru-china-acuerdan-potenciar-ciencia-tecnologia-e-innovacion-271360-noticia/?ref=signwallx>
- Gestión (2019b). Perú buscará atraer inversión de Huawei: podría instalar planta de ensamblaje. Recuperado de <https://gestion.pe/economia/peru-buscar-atraer-inversion-huawei-instalar-planta-ensamblaje-263507-noticia/?ref=gesr>
- Gestión (2019c). MTC: Tren Bioceánico por Bolivia necesita a Brasil, pero Bolsonaro mira a Chile. Recuperado de <https://gestion.pe/economia/mtc-tren-bioceanico-por-bolivia-necesita-a-brasil-pero-bolsonaro-mira-a-chile-noticia/>
- Gestión (2020). China ofrece US\$ 2,000 millones para el combate mundial al COVID-19. Recuperado de <https://gestion.pe/mundo/china-ofrece-us-2000-millones-para-el-combate-mundial-al-covid-19-noticia/>.
- Gil, T. (2017). BBC Mundo. Recuperado de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-41729175>
- GI Hub (2017). Global Infrastructure Outlook, Global Infrastructure Hub. Recuperado de <https://outlook.gihub.org/>.
- Gonzalez, A. y Abdenur, A. (2018). Trans-Regional Cooperation in a Multipolar World: How is the Belt and Road Initiative Relevant to Latin America?. *Global South Unit*, London School of Economics and Political Science: London, UK, 2018; pp. 1–18.
- Gransow, B. (2015). Chinese Infrastructure Investment in Latin America—An Assessment of Strategies, Actors and Risks. *Journal of Chinese Political Science*, 20(3), 267–287.
- Guan Y. (2015). One Belt and One Road: The Fourth Wave of Investment”, in *Leading Scholars from National Think Tanks and Their Insights on China’s New Silk Road*. Beijing: CITIC Press.

- Guo J. (2015). Xinjiang's Financial Services Industry Supports Strategic Development of 'Silk Road Economic Belt'. En *Leading Scholars from National Think Tanks and Their Insights on China's New Silk Road*. Beijing: CITIC Press.
- Greer, T. (2019). Xi Jinping Knows Who His Enemies Are. A new book lays out the Chinese leader's stark worldview. Recuperado de <https://foreignpolicy.com/2019/11/21/xi-jinping-china-communist-party-francois-bougon/>
- Goodman, D. (2015). *Handbook of the Politics of China*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- Gulf News (2018). Dubai rolls out 'Police without Policemen' initiative. Recuperado de <https://gulfnews.com/uae/crime/dubai-rolls-out-police-without-policemen-initiative-1.2186841>.
- Gutiérrez, G. (2016). La "Ruta de la Seda del Siglo XXI" debe extenderse hasta Latinoamérica. Recuperado de: <http://spanish.peopledaily.com.cn/n3/2016/0105/c31619-8999373.html>.
- Instituto de Defensa Legal – IDL. (2020). En primera línea de combate: la situación de la Policía frente a la pandemia. Recuperado de https://www.idl.org.pe/en-primera-linea-de-combate-la-situacion-de-la-policia-frente-a-la-pandemia/#_ftn1
- Jia, J. et al. (2020). Place-based policies, state-led industrialization, and regional development: Evidence from China's Great Western Development Programme. *European Economic Review* 123.
- Jin, Q. (2016). Jin Qi's speech in Hong Kong on 18 May 2016 at Belt and Road Summit. Recuperado de <http://www.silkroadfund.com.cn/cnweb/19930/19938/32726/index.html>.
- Jones, L. (2018). Does China's Belt and Road Initiative Challenge the Liberal, Rules-Based Order? *Fudan Journal of the Humanities and Social Sciences*.
- Jones, L. y Hameiri, S. (2020). Debunking the Myth of 'Debt-trap Diplomacy' How Recipient Countries Shape China's Belt and Road Initiative. Recuperado de <https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/2020-08-25-debunking-myth-debt-trap-diplomacy-jones-hameiri.pdf>.
- Jones, L. y Zeng, J. (2019) Understanding China's "Belt and Road Initiative": Beyond "Grand Strategy" to a State Transformation Analysis. *Third World Quarterly*.40:8, 1415-1439.
- Joshua, J. (2019). *The Belt and Road Initiative and the Global Economy. Volume I –Trade and Economic Development*. Palgrave Macmillan.

- Justo, M. (2013). El fin del auge de las materias primas: ¿golpe para América Latina? Recuperado de https://www.bbc.com/mundo/noticias/2013/05/130509_materias_primis_america_latina_mj
- Harvey, D. (2007). A brief history of neoliberalism. Oxford University Press. Recuperado de <https://www.ijf.cjf.gob.mx/cursosesp/2016/SeminarioEJLatinoamericanos/mat/seleme/4ABriefHistoryNeoliberalism.pdf>
- Kai, H. (2008). Institutional balancing and International Relations Theory: Economic interdependence and balance of power strategies in Southeast Asia. *European Journal of International Relations* 14(3), (2008), pp. 489–518.
- Kent, A. (2007). *Beyond Compliance: China, International Organizations and Global Security*. Stanford: Stanford University Press.
- Keohane, R. (1984). *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*. Princeton: Princeton University Press.
- Keohane, R. (1990). Multilateralism: an agenda for research. *International Journal* 45(4). (1990), p. 731.
- Keohane, R. y Nye, J. (2000). *Globalization: What's New? What's Not? (And So What?)*. Foreign Policy.
- Keukeleire, S. y Hooijmaaijers, B. (2014). The BRICS and other emerging power alliances and multilateral organizations in the Asia–Pacific and the Global South: challenges for the European Union and its view on multilateralism', *Journal of Common Market Studies* 52(3), (2014), pp. 582–599.
- Kleven, A. (2019). Belt and Road: colonialism with Chinese characteristics. Recuperado de <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/belt-and-road-colonialism-chinese-characteristics>
- Kley, D. (2016). China Shifts Polluting Cement to Tajikistan. *China Dialogue*. Recuperado de www.chinadialogue.net/article/show/single/en/9174-China-shifts-polluting-cement-toTajikistan.
- Klotz, A. y Lynch, C. (2007). *Strategies for Research in Constructivist International Relations*. New York: M.E. Sharpe.
- Lardy, N. (2001). *Issues in China's WTO Accession*. Recuperado de <https://www.brookings.edu/testimonies/issues-in-chinas-wto-accession/>.
- La República. (2019). Perú se suma a proyecto chino de la Ruta de la Seda. Recuperado de <https://larepublica.pe/economia/1458933-peru-suma-proyecto-chino-ruta-seda/>.

- Leverett, F. y Wu, B. (2016). *The New Silk Road and China's Evolving Grand Strategy*. The China Journal. No. 77. The Australian National University.
- Li, K. (2014). Li Keqiang's Official Speech at the 17th ASEAN–China (10+1) Leaders' Meeting, Nay Pyi Taw, Myanmar, 13 November 2014. Recuperado de http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/zt_674979/dnzt_674981/qtzt/ydyl_67504/zyxw_675051/t1210820.shtml.
- Li, M. (2020). The Belt and Road Initiative: geo-economics and Indo-Pacific security competition. *International Affairs* 96 (1).
- Losos, E. et al. (2019). Reducing environmental risks from belt and road initiative investments in transportation infrastructure. Banco Mundial. Recuperado de <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/700631548446492003/reducing-environmental-risks-from-belt-and-road-initiative-investments-in-transportation-infrastructure>
- Lu S. (ed.) (2016). *China–Pakistan Economic Corridor Is the Flagship Project of OBOR, en Is China's Neighbourhood on Fire?* Zhang X. Beijing: Shijie Zhishi Publishing House, 2016.
- Luttwak, E. (1990). From geopolitics to geo-economics: logic of conflict, grammar of commerce. *The National Interest*, no. 20, Summer.
- Maçães, B. (2019). *Belt and Road. A Chinese World Order*. Penguin Random House.
- Mackinder, A. (1919). *Democratic Ideals and Reality: A Study in the Politics of Reconstruction*. New York: Henry Holt and Company.
- Malcomsom, S. (2019). The Real Fight for the Future of the 5G. Recuperado de <https://www.foreignaffairs.com/articles/2019-11-14/real-fight-future-5g>.
- Marsh, J. (2019). Disgraced former Hong Kong politician jailed for 3 years for bribing African leaders at the UN. Recuperado de <https://edition.cnn.com/2019/03/25/asia/patrick-ho-sentencing-intl/index.html>.
- Masood, E. (2019). How China is redrawing the map of world science. Recuperado de <https://www.nature.com/immersive/d41586-019-01124-7/index.html>.
- Memorando de Entendimiento entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de la República Popular China sobre la Cooperación en el marco de la Iniciativa de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI (MoU). Abril, 25, 2019.
- Memorandum de Entendimiento para la Cooperación en Ciencia, Tecnología e Innovación entre el Ministerio de Ciencia y Tecnología de la República Popular China y el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología en Innovación Tecnológica de la República del Perú (MoU). Junio, 24, 2019b.

- Miller, T. (2017). *China's Asian Dream: Quiet Empire Building along the New Silk Road*. London: Zed Books.
- Min, Y. (2020). *The Belt Road and Beyond: State-Mobilized Globalization in China: 1998–2018*. Cambridge University Press.
- Mochinaga, D. (2020). The expansion of China's Digital Silk Road and Japan's Response. *Asia Policy*, Volume 15, Number 1 (January, 2020).
- Monzón, P. (2017). Apuntes sobre la política de pivote de Estados Unidos en la región Asia Pacífico y la normalización de Japón. En: *Revista de Estudios Estratégicos* No. 4 (enero-junio 2017): CIPI. Recuperado de <http://biblioteca.clacso.edu.ar/Cuba/cipi/20180131040947/apuntes.pdf>.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo – MINCETUR (2020) Reporte de comercio bilateral Perú-China 2019. Recuperado de <https://www.mincetur.gob.pe/comercio-exterior/reportes-estadisticos/reportes-de-comercio/reportes-de-comercio-bilateral/>.
- Ministerio del Ambiente – MINAM (2015). *Estrategia Nacional ante el Cambio Climático*. Recuperado de <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/374120/ENCC-FINAL-250915-web.pdf>.
- Ministerio del Ambiente – MINAM (2019). Implementación de la Ley Marco sobre Cambio Climático permitiría enfrentar eventos extremos en el país. Recuperado de <http://www.minam.gob.pe/notas-de-prensa/implementacion-de-la-ley-marco-sobre-cambio-climatico-permitira-enfrentar-eventos-extremos-en-el-pais/>.
- Ministerio de Economía y Finanzas (2019) Plan nacional de infraestructura para la competitividad. Recuperado de https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_privada/planes/PNIC_2019.pdf.
- Miranda, B. (2020) “Ciudad Bicentenario”: el multimillonario proyecto de Perú para construir una urbe en medio de una zona desértica. BBC. Recuperado de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-54405681>.
- Mozur, P., Kessel, J. y Chan, M. (2019). *Made in China, Exported to the World: The Surveillance State*. *The New York Times*. Recuperado de <https://www.nytimes.com/2019/04/24/technology/ecuadorsurveillance-cameras-police-government.html>.
- Nakano, J. (2018). *China Launches the Polar Silk Road*. Recuperado de <https://www.csis.org/analysis/china-launches-polar-silk-road>.
- NCE (2014) *Infrastructure Investment Needs of a Low-carbon Scenario, New Climate Economy*. Recuperado de <https://newclimateeconomy.report/workingpapers/wp-content/uploads/sites/5/2016/04/Infrastructureinvestment-needs-of-a-low-carbon-scenario.pdf>.

- Nedopil, C. (2020). Investments in the Chinese Belt and Road Initiative (BRI) in 2020 during the Covid-19 pandemic. Recuperado de <https://green-bri.org/wp-content/uploads/2020/07/2020-H1-Investments-in-the-Chinese-Belt-and-Road-Initiative.pdf>.
- Ngeow, C. (2020). COVID-19 speeds up China's 'Health Silk Road'. Recuperado de <https://www.eastasiaforum.org/2020/05/26/covid-19-speeds-up-chinas-health-silk-road/>.
- New Development Bank. (2020). About us. Recuperado de <https://www.ndb.int/about-us/essence/history/>.
- News Takunpao (2015). Russians see the “Belt and Road”: positives and negatives are expected. Available at <http://news.takungpao.com/world/exclusive/2015-08/3142539.html>, accessed 23 February 2018.
- Nishibe, M. (2016). Globalization: evolution of capitalist market economy through “internalization of the market”. *Evolutionary & Institutional Economics Review*, 65(1): 1-30.
- Tansen, S. (2014). Silk Road Diplomacy – Twists, Turns and Distorted History. China harkens the Silk Road in foreign policy initiatives, but the history is less benign. Recuperado de <https://yaleglobal.yale.edu/content/silk-road-diplomacy-twists-turns-and-distorted-history>.
- Teo, H. et al. (2019). Environmental impacts of infrastructure development under the belt and road initiative. *Environments*, 6(6), 72. Recuperado <https://www.mdpi.com/2076-3298/6/6/72>.
- Tiezzi, S. (2017). What Did China Accomplish at the Belt and Road Forum? Recuperado de <https://thediplomat.com/2017/05/what-did-china-accomplish-at-the-belt-and-road-forum/>.
- Titelman, D. (2015). La “nueva normalidad” de China y sus efectos en América Latina y el Caribe. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/articulos/2015-la-nueva-normalidad-de-china-y-sus-efectos-en-america-latina-y-el-caribe>.
- Trevelyan, L. (2020) Estados Unidos y China: cómo la rivalidad entre las dos potencias puede estar llevando al mundo a una nueva Guerra Fría. BBC. Recuperado de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-54260180>
- Reuters (2019) Perú firmará memorando para unirse a 'La Franja y la Ruta' de China en próximos días. Recuperado de https://gestion.pe/economia/peru-firmara-memorando-unirse-franja-ruta-china-proximos-dias-265086-noticia/#!#utm_source=facebook&utm_medium=organicfb&utm_campaign=peru-china

- Sanborn, C. y Chonn, V. (2016). La inversión china en la industria minera peruana ¿bendición o maldición? En: Ray, R. et al (Ed.) China en América Latina. Lecciones para la cooperación Sur-Sur y el desarrollo sostenible. Recuperado de <https://www.up.edu.pe/investigacion-centros/centros-up/centro-de-estudios-sobre-mineria-y-sostenibilidad-cems/publicaciones/Paginas/default.aspx>.
- Sandoval, F. (2019). La Cuarta Revolución Industrial en el marco de la competencia entre China y Estados Unidos por la hegemonía. Una propuesta para la política exterior del Perú. Tesis de Maestría. Academia Diplomática del Perú Javier Pérez de Cuellar, Lima, Perú.
- Shahbaz, A. (2018). "Freedom on the Net 2018: The Rise of Digital Authoritarianism. Washington, DC: Freedom House. Recuperado de <https://freedomhouse.org/report/freedom-net/freedom-net-2018/rise-digitalauthoritarianism>.
- Shambaugh, D. (2013). China goes global. The partial power. Oxford University Press.
- Silk Road Fund. (2020). Overview. Recuperado de <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html>.
- Silva, M. (2019). How the Belt and Road Can Contribute to Peru's Competitiveness. Recuperado de <http://en.people.cn/n3/2019/0704/c90000-9594576.html>.
- State Department. (2019). Growth in the Americas. Frequently Asked Questions (FAQs). Recuperado de <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/11/America-Crece-FAQs-003-508.pdf>
- Lagarde, C. (2019). BRI 2.0: Stronger Frameworks in the New Phase of Belt and Road. Recuperado de <https://www.imf.org/en/News/Articles/2019/04/25/sp042619-stronger-frameworks-in-the-new-phase-of-belt-and-road>.
- Lancaster, K., Rubin, M. y Rapp-Hooper, M. (2020). Mapping China's Health Silk Road. Recuperado de <https://www.cfr.org/blog/mapping-chinas-health-silk-road>.
- Lanteigne, M. (2005). China and International Institutions: Alternate Paths to Global Power. London and New York: Routledge.
- Lauridsen, L. (2019). Drivers of China's Regional Infrastructure Diplomacy: The case of the Sino-Thai Railway Project. *Journal of Contemporary Asia*.
- Li, M. (2020). The Belt and Road Initiative: geo-economics and Indo-Pacific security competition. *International Affairs*. January, 2020.
- Li, X. (2019). China's Pursuit of the "One Belt One Road" Initiative: A New World Order with Chinese Characteristics? In *Mapping China's "One Belt One Road" Initiative*, ed. Xing Li, 1–27. Cham: Springer.

- Liu, W., Dunford, M. y Gao, B. (2018). A discursive construction of the Belt and Road Initiative: From neo-liberal to inclusive globalization. *Journal of Geographical Sciences*. 28(9).
- López, J. y Rodil, O. (2012). El patrón de inserción comercial de China en América Latina: Un nuevo modelo centro-periferia. Recuperado de https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/sesion_4._lopez_y_rodil_seminario.pdf.
- Lynch, M. (2008). *The People's Republic of China 1949-76*. London: Hodder Education.
- Ma, J. y Zadek, S. Decarbonizing the Belt and Road. A Green Finance Roadmap. Recuperado de <https://www.vivideconomics.com/wp-content/uploads/2019/09/Decarbonizing-the-Belt-and-Road-%E2%80%93Final-Report-English.pdf>.
- Mayer, M. (2018). History is being rewritten for China's Belt and Road Initiative. Recuperado de <https://medium.com/international-affairs-blog/how-history-is-being-rewritten-for-chinas-belt-and-road-initiative-414e0b98c36>.
- Mayer, M. (2018b). Rethinking the Silk Road. China's Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations.
- Mearsheimer, J. (2014) *The Tragedy of Great Power Politics*. W. W. Norton & Company Inc. Recuperado de <https://nationalinterest.org/commentary/can-china-rise-peacefully-10204?page=0%2C10>.
- Ministerio de Comercio de la República Popular China (MCRPC, 2018a). The Ministry of Commerce held a regular press conference. Recuperado de <http://www.mofcom.gov.cn/article/ae/ah/diaocd/201805/20180502750497.shtml>. (in Chinese)
- Ministerio de Comercio de la República Popular China (MCRPC, 2018b). China's overseas investment cooperation from January to August. Recuperado de <http://data.mofcom.gov.cn/article/zxtj/201809/43805.html>. (in Chinese)
- Musgrave, P. y Nexon, D. (2017). Defending Hierarchy from the Moon to the Indian Ocean: Symbolic Capital and Political Dominance in Early Modern China and the Cold War. Recuperado de https://qdr.syr.edu/drupal_data/public/MusgraveNexon_DefendingHierarchy.pdf.
- Muthoni, N. et al. (2019). The Belt and Road Initiative. Opportunities and Risks for Africa's Connectivity. *China Quarterly of International Strategic Studies*, Vol. 5, No. 1, 117–141.
- National Development and Reform Commission. (2013). The State Council Report on the Implementation of the Great West Development Program. Recuperado de http://www.npc.gov.cn/npc/zxbg/gwygyssxbdkfzlkqdbg/node_21794.htm.

- Obama, B. (2011). “Remarks by President Obama to the Australian Parliament,” November 17, 2011. Recuperado de <https://obamawhitehouse.archives.gov/the-press-office/2011/11/17/remarks-president-obama-australian-parliament>.
- Obama, B. (2015). Statement by the President on the Trans-Pacific Partnership. Office of the Press Secretary of the White House. (5 de octubre). Recuperado de <https://www.whitehouse.gov/the-press-office/2015/10/05/statement-president-trans-pacific-partnership>.
- Oficina del Grupo Dirigente de Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta - OGD. (2017). *Construcción Conjunta de la Franja y la Ruta: Concepto, Práctica y Contribución de China*. Recuperado de https://www.followingthemoney.org/wp-content/uploads/2017/06/2017_Leading-Group-for-the-BRI_Building-the-Belt-and-Road_S.htm.
- Organización Mundial de la Salud – OMS. (2017). El Director General encabeza la delegación de la OMS al Foro de la Franja y la Ruta para la cooperación sanitaria. Recuperado de <https://www.who.int/es/news/item/15-08-2017-director-general-leads-who-delegation-to-the-belt-and-road-forum-for-health-cooperation>.
- Organización Mundial de la Salud – OMS (2018) China’s Belt and Road to Redefine Global Health Role. Recuperado de <https://www.who.int/china/news/detail/16-07-2018-china-s-belt-and-road-to-redefine-global-health-role>.
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos – OCDE. (2016). Multi-dimensional Review of Peru: Volume 2. In-depth Analysis and Recommendations 36-37.
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos – OCDE. (2018). “The Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape”, in OECD Business and Finance Outlook 2018, OECD Publishing, Paris. https://doi.org/10.1787/bus_fin_out-2018-6-en.
- Oficina del Grupo Dirigente de Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta - OGD. (2019). *Iniciativa de Construcción Conjunta de la Franja y la Ruta: Avances, Contribuciones y Perspectivas*. Recuperado de <http://uy.china-embassy.org/esp/xwdts/t1675198.htm>.
- Ong, A. (2004). The Chinese axis: zoning technologies and variegated sovereignty. *Journal of East Asian Studies* 4 (2004).
- Osterloh, M. (2019) Recuento de las inversiones chinas en Perú en el sector infraestructura 2016-2019. Recuperado de <https://alertaeconomica.com/recuento-de-las-inversiones-chinas-en-peru-en-el-sector-infraestructura-2016-2019/>.
- Panitch, L. y Gindin, S. (2012). *The making of global capitalism*. Londres: Verso Books.

- Parker, C. (2017). China's Xi Jinping defends globalization from the Davos stage. Foro Económico Mundial. Recuperado de <https://www.weforum.org/agenda/2017/01/chinas-xi-jinping-defends-globalization-from-the-davos-stage/>.
- Plan de Acción Conjunta 2016-2021 entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de la República Popular China. 21 de noviembre de 2016.
- Poliakova, A. y Meserole, C. (2019). Exporting digital authoritarianism. The Russian and Chinese models. Recuperado de <https://www.brookings.edu/research/exporting-digital-authoritarianism/>.
- Pontificia Universidad Católica del Perú. (2014). Perú es tercer país más vulnerable del mundo al cambio climático. Recuperado de <https://www.pucp.edu.pe/climadecambios/noticias/peru-es-tercer-pais-mas-vulnerable-del-mundo-al-cambio-climatico/>.
- Posen, B. (1984). *The Sources of Military Doctrine: France, Britain, and Germany between the World Wars*. New York: Cornell University Press, 1984.
- Putz, C. (2019). Former Kyrgyz Prime Minister Faces 20 Years on Corruption Charges. Recuperado de <https://thediplomat.com/2019/01/former-kyrgyz-prime-minister-faces-20-years-on-corruption-charges/>.
- Quesada, L. (2019). Embajador de Perú: “La Franja y la Ruta es una importante herramienta para la cooperación con China”. Recuperado de http://spanish.chinatoday.com.cn/2018/ft/201905/t20190520_800168600.html
- Refinitiv (2019). Belt and Road Initiative: 9 overlooked facts. <https://www.refinitiv.com/perspectives/future-of-investing-trading/chinas-belt-road-9-overlooked-facts/>.
- Lee, K. y Rasser, M. (2020). China’s Health Silk Road is a Dead-End Street. Foreign Policy. Recuperado de <https://foreignpolicy.com/2020/06/16/china-health-propaganda-covid/>.
- Red de Oficinas Económicas y Comerciales de España en el Exterior – ICEX. (2018). El puerto peruano de Ilo ofrece facilidades para el comercio exterior de Bolivia. Recuperado de <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/noticias/NEW2018800629.html?idPais=BO>
- Rizo, J. (2020). China aumenta su presencia en la Antártida. Recuperado de <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/china-aumenta-su-presencia-en-la-antartida>.

- Rodríguez, H. (2013). “El plan de infraestructuras convertirá a Perú en hub regional para la conexión con Asia-Pacífico”. Recuperado de <https://www.capitalmadrid.com/2013/5/7/29587/el-plan-de-infraestructuras-convertira-a-peru-en-hub-regional-para-la-conexion-con-asiapacifico.html>.
- RTVE (2018). China emite un contrato de futuros de petróleo en yuanes, primer paso para que su divisa sea una referencia mundial. Recuperado de <https://www.rtve.es/noticias/20180326/china-emite-contrato-futuros-petroleo-yuanes-primer-paso-para-su-divisa-sea-moneda-referencia-mundial/1703080.shtml>.
- Sanborn, E. (2020). Perú y China: una relación asimétrica con un reto ambiental pendiente. Recuperado de <https://ciup.up.edu.pe/analisis/peru-y-china-relacion-asimetrica-reto-ambiental-pendiente/>.
- Santa Gadea, R. (2019). La Iniciativa China de la Franja y la Ruta y el Perú. 70° Aniversario de la Fundación de la República Popular China. Suplemento especial.
- Scholvin, S. y Wigell, M. (2018). Power politics by economic means: geo-economics as an analytical approach and foreign policy practice. *Comparative*. 37: 1.
- Sen, T. (2016). The impact of Zheng He’s expeditions on Indian Ocean interactions. *Bulletin of SOAS*, 79, 3 (2016), 609–636, University of London, 2017.
- Sha, L. (2015). Li Keqiang’s ‘High-Speed Rail Diplomacy’ Scorecard. Xinhua News Agency. Recuperado de http://news.xinhuanet.com/finance/2015-11/26/c_128469565.htm.
- Shack, N., Pérez, J., & Portugal, L. (2020). Cálculo del tamaño de la corrupción y la inconducta funcional en el Perú: Una aproximación exploratoria. Documento de Política en Control Gubernamental. Contraloría General de la República. Lima, Perú.
- Shang, H. (2019). *The Belt and Road Initiative: Key Concepts*. Peking University Press and Springer Nature Singapore Pte Ltd.
- Shepherd, C. (2020). China’s Belt and Road urged to take green route. *Financial Times*. Recuperado de <https://www.ft.com/content/e00426f4-8ead-11ea-af59-5283fc4c0cb0>.
- Silk Road Chamber of International Commerce. (2020). About SRCIC. Recuperado de <http://www.srcic.com/srcic-profile/>.
- Singh, A. (2018). ‘China’s strategic ambitions seen in the Hambantota port in Sri Lanka’, *Hindustan Times*. Recuperado de <https://www.hindustantimes.com/analysis/china-s-strategic-ambitionsseen-in-the-hambantota-port-in-sri-lanka/storyPErf7dzG8lZINVGuF37gxK.html>.
- Song, T. et al. (2018). Chinese overseas industrial parks in Southeast Asia: An examination of policy mobility from the perspective of embeddedness. *Journal of Geographical Sciences*, 28(9): 1288–1306.

- Stacey, K. (2017). 'China signs 99-year lease on Sri Lanka's Hambantota port', Financial Times. Recuperado de <https://www.ft.com/content/e150ef0c-de37-11e7-a8a4-0a1e63a52f9c>.
- Stiglitz, J. (2002). Globalization and its discontents. New York. Norton & company, Inc.
- Tagliapietra, A. (2020). The European Union won't be fooled by China's Health Silk Road. Recuperado de <https://www.gmfus.org/blog/2020/09/02/european-union-wont-be-fooled-chinas-health-silk-road>.
- Tiwari, S. (2016). El FMI incorpora al renminbi chino a la cesta del derecho especial de giro. Recuperado de <https://www.imf.org/es/News/Articles/2016/09/29/AM16-NA093016IMF-Adds-Chinese-Renminbi-to-Special-Drawing-Rights-Basket>.
- The Economist (2016). Regional Development: Rich Province, Poor Province". 1 October 2016, <http://www.economist.com/news/china/21707964-governmentstruggling-spread-wealth-more-evenly-rich-province-poor-province>.
- The Economist (2020). Belt and Road Special Report. En: Meet the new boss. What it takes to be CEO in the 2020s. Febrero 8-14 de 2020.
- Summers, T. (2016). China's new Silk Roads: sub-national regions and networks of global political economy'. Third World Quarterly 37: 9, 2016.
- Van der Made, J. (2019). How scary is the Chinese Belt and Road Initiative? Recuperado de <https://www.rfi.fr/en/asia-pacific/20190402-chinas-belt-and-road-exposed>
- Waltz, K. (2000). Structural realism after the Cold War. International Security 25(1).
- Wang, E. (2015). The Seamless Integration between Made in China 2025 and One Belt and One Road. 21st Century Business Herald, 20 May.
- Wang, H. (2019). China's Approach to the Belt and Road Initiative. Journal of International Economic Law. 22 (1). Recuperado de https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3283660.
- Wang X., Yu W. y Fan G. (2016) A Progress Report on Eight Years of China's March Towards the Free Market Economy, Caijing Magazine.
- Weinland, D. (2019). China to tackle corruption in Belt and Road projects. Financial Times. Recuperado de <https://www.ft.com/content/a5815e66-a91b-11e9-984c-fac8325aaa04>
- Wesonga, N. "Entebbe Expressway Cost Inflated by Shs55b," Daily Monitor, November 4, 2016, <https://www.monitor.co.ug/News/National/-Entebbe-Expressway-cost-inflated-by-Shs55b-/688334-3440480-nf4oc8/index.html>. 78Paul

- Wignaraja, G. et al (2020). Chinese Investment and the BRI in Sri Lanka, Research Paper, London: Royal Institute of International Affairs. Recuperado de <https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/CHHJ8010-Sri-Lanka-RP-WEB-200324.pdf>.
- Winn, H. (2005). Accession has brought changes to China and WTO. International Herald Tribune, November 7, 2005.
- World Wildlife Fund (WWF) (2017) The Belt and Road Initiative. WWF Recommendations and Spatial Analysis. Recuperado de http://awsassets.panda.org/downloads/the_belt_and_road_initiative___wwf_recommendations_and_spatial_analysis___may_2017.pdf
- Workman, D. (2019) Copper Exports by Country. Recuperado de <http://www.worldstopexports.com/copper-ore-exports-by-country/>
- Woyke, E. China is racing ahead in 5G. Here's what that means. Recuperado de <https://www.technologyreview.com/2018/12/18/66300/china-is-racing-ahead-in-5g-heres-what-it-means/>
- Wright, T. y Hope, B. (2019). WSJ Investigation: China Offered to Bail Out Troubled Malaysian Fund in Return for Deals. Recuperado de <https://www.wsj.com/articles/how-china-flexes-its-political-muscle-to-expand-power-overseas-11546890449>
- Yu, L. (2020) “Nuestro país está dispuesto a intensificar las inversiones en Perú”. Recuperado de <https://elperuano.pe/noticia-nuestro-pais-esta-dispuesto-a-intensificar-inversiones-peru-89392.aspx>
- Yu, L. (2020a) Unión y cooperación para vencer al covid-19. Recuperado de <https://elperuano.pe/noticia-union-y-cooperacion-para-vencer-al-covid19->
- Xi, J. (2017) Secure a Decisive Victory in Building a Moderately Prosperous Society in all Respects and Strive for the Great Success of Socialism with Chinese Characteristics for a New Era, Delivered at the 19th National Congress of the Communist Party of China, 18 October. Recuperado de http://www.xinhuanet.com/english/download/Xi_Jinping's_report_at_19th_CPC_National_Congress.pdf
- Xi, J. (2019) Promoting High-Quality Development of Belt and Road Cooperation Opening Remarks by H.E. Xi Jinping. Recuperado de <http://www.beltandroadforum.org/english/n100/2019/0429/c22-1399.html>.
- Xin, J. (2018) “Why Does China Advocate the Belt and Road?” China Today, 10 October 2018. Recuperado de <http://www.chinatoday.com.cn/>.
- Xinhua (2017). Full text of President Xi's speech at opening of Belt and Road forum. Recuperado de http://www.xinhuanet.com//english/2017-05/14/c_136282982.htm

- Xinhua (2019). Full Text of Joint Communiqué of Leaders' Roundtable of 2nd BRF, Recuperado de http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/27/c_138016073.htm
- Xinhua (2019b). Ministro de Comercio Exterior peruano: Acuerdo sobre la Franja y la Ruta entre Perú y China marca momento histórico. Recuperado de http://spanish.xinhuanet.com/2019-04/28/c_138018015.htm
- Xinhua (2020). China offers anti-virus assistance to 89 countries. Recuperado de http://www.xinhuanet.com/english/2020-03/26/c_138919514.htm
- Yale Center for Environmental Law & Policy - Yale University (2018). Country Profile Perú. Recuperado de <https://epi.yale.edu/sites/default/files/2018-per.pdf>
- Yale Center for Environmental Law & Policy - Yale University (2020). Environmental Performance Index 2020. Recuperado de <https://epi.yale.edu/downloads/epipolicymakerssummaryr11.pdf>
- Ye, C. et al (2020). A comparison and case analysis between domestic and overseas industrial parks of China since the Belt and Road Initiative. Springer-Verlag.
- Youkee, M. (2020). América Crece, the US response to the Belt and Road in Latin America. Recuperado de <https://dialogochino.net/en/infrastructure/37481-what-is-america-crece-the-us-response-to-the-belt-and-road-in-latin-america/>
- Zhai, F. (2018). China's belt and road initiative: A preliminary quantitative assessment. *Journal of Asian Economics*, 2018, vol. 55, issue C, 84-92
- Zhang, P. (2019). Belt and Road in Latin America: A regional game changer? Atlantic Council September 2019.
- Zhang, S. (2020). China's International Commercial Court: Background, Obstacles and the Road Ahead. *Journal of International Dispute Settlement*, 2020, 11, 150–174.
- Zhang, W. y Chen, S. International port investment of Chinese port-related companies. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*. January 2019.
- Zhao, S. (2019). China's Belt-Road Initiative as the Signature of President Xi Jinping Diplomacy: Easier Said than Done, *Journal of Contemporary China*.
- Zhou, W. y Esteban, M. (2018). Beyond Balancing: China's Approach towards the Belt and Road Initiative. *Journal of Contemporary China* 27 (112): 487–501.
- Zoellick, R. (2007, octubre 10). Una globalización incluyente y sostenible. Banco Mundial. Recuperado de <https://www.bancomundial.org/es/news/speech/2007/10/10/an-inclusive-sustainable-globalizatio>