

**FUNDACIÓN
ANDRÉS BELLO**
CENTRO DE INVESTIGACIÓN
CHINO LATINOAMERICANO

La Franja y la Ruta: Una ruta comercial y una estrategia geopolítica en América Latina y el Caribe

JUNIO 2025

Fundación Andrés Bello – Centro de Investigación Chino Latinoamérica



ACERCA DE LA FUNDACIÓN ANDRÉS BELLO

La Fundación Andrés Bello – Centro de Investigación Chino Latinoamericano es una organización independiente y sin fines de lucro con sede en Bogotá. Nos dedicamos a comprender y divulgar una de las historias más relevantes de nuestra época: el ascenso de China y su profundo impacto en América Latina y el Caribe (ALC). Nuestro objetivo no es solo ofrecer análisis precisos y equilibrados, sino también generar conciencia sobre la influencia de China en nuestra vida diaria, ya sea a través de la compra de recursos naturales, la extensión de préstamos, la construcción de infraestructuras o mediante la tecnología que usamos todos los días, como TikTok, Alibaba, los teléfonos Huawei y los vehículos eléctricos.

China conoce muy bien nuestra región, mucho mejor de lo que nosotros conocemos a China. Esta asimetría es algo que estamos decididos a cambiar. Para ello, hemos formado un equipo y una red de trabajo de expertos —académicos, investigadores, periodistas, formuladores de políticas y activistas— con amplia experiencia en las relaciones entre China y ALC. No solo realizamos análisis e investigaciones; también fomentamos conversaciones sobre cómo las acciones de China están moldeando el futuro de nuestros países.

Reconocemos que “América Latina y el Caribe” es una etiqueta que agrupa a una diversidad de países con realidades, culturas y contextos muy diferentes. Del mismo modo, la forma en que China actúa varía considerablemente según la región. Por ello, trabajamos con profesionales en toda América Latina para garantizar un análisis que refleje estas particularidades y desafíos específicos.

Nuestro trabajo abarca una variedad de proyectos diseñados para informar y conectar con nuestra audiencia. Producimos el pódcast Café & Seda, gestionamos el ABF Data Studio, un repositorio clave de bases de datos sobre los proyectos y actividades de China en la región, y publicamos editoriales, reportajes de investigación y entrevistas con expertos para ofrecer nuevas perspectivas.

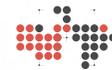
Además, nuestro boletín y sección de noticias te mantienen al tanto de las principales historias sobre los movimientos de China en América Latina. También llevamos a cabo actividades de capacitación para equipar a líderes, periodistas y responsables de políticas públicas con las herramientas necesarias para comprender y gestionar estas complejas relaciones.

Estamos aquí para asegurarnos de que la región no solo reaccione a China, sino que se relacione con ella en sus propios términos, con pleno conocimiento de cómo estas interacciones pueden definir nuestro futuro.

©2025 por la Fundación Andrés Bello - Centro de Investigación Chino Latinoamericano.

Fundación Andrés Bello - Centro de Investigación Chino Latinoamericano.

info@fundacionandresbello.org | www.fundacionandresbello.org



CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	4
¿QUÉ ES LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA?	5
PERSPECTIVA REGIONAL: ARGENTINA Y BRASIL	7
ORIGEN E HISTORIA: LA ANTIGUA RUTA DE LA SEDA Y EL GOING OUT STRATEGY	9
OBJETIVOS	11
¿CÓMO DEFINEN OTROS EXPERTOS LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA?	12
PAÍSES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE ADHERIDOS A LA FRANJA Y LA RUTA	16
OPORTUNIDADES PARA LOS PAÍSES DE ALC ADHERIDOS A LA FRANJA Y LA RUTA	20
DESAFÍOS PARA LOS PAÍSES DE ALC ADHERIDOS A LA FRANJA Y LA RUTA	23
CONCLUSIONES	27



INTRODUCCIÓN

En 2013 el presidente de la República Popular China, Xi Jinping, anunció al mundo su intención de llevar a cabo el proyecto de La Nueva Ruta de la Seda, conocida también como la Iniciativa de la Franja y la Ruta. En este 2025 se cumplen 12 años desde el anuncio y muchos territorios han decidido adherirse, incluyendo nuevos países que no eran parte del la Ruta de la Seda original desde la cuál se plantea este proyecto. Por medio del siguiente documento se pretende entonces explicar en qué consiste esta iniciativa, así como su origen histórico y que cambios se han realizado de esta ruta comercial. Posteriormente se va a considerar la región de Latinoamérica, y que países han decidido adherirse a la Franja y la Ruta, a la cual se referirá en adelante como BRI, debido a su nombre en inglés Belt and Road Initiative. Finalmente se va a describir brevemente los beneficios e impactos que se han dado en los países que hacen parte del BRI, así como una conclusión con unas nociones acerca de este proyecto.



¿QUÉ ES LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA?

Es una de las estrategias de política exterior de China, que hacen parte de la doctrina de Xi Jinping a propósito del “sueño Chino”. Entonces al BRI inicialmente se le conocía como One Belt, One Road, o también “**Yidai, Yilu**” y representa una de las iniciativas más ambiciosas en términos comerciales y de infraestructura (Busilli, 2020). La iniciativa pretende ser una “ruta comercial” compuesta originalmente por seis corredores económicos, y “se estima que costará hasta 8 trillones de dólares, involucrará a 140 países y tendrá un impacto en más del 65% de la población mundial” (CISL, 2022, p. 3). Aunque es importante destacar que esta cifra va en aumento, en tanto, para la fecha, incluyendo a China, son entre 145 y 149 los países miembros del BRI según registra el portal oficial chino Yiday Yilu. **En ese orden de ideas, este proyecto de infraestructura se propone realizar un flujo de capital, bienes y servicios que no tiene precedentes para aumentar el comercio y la conectividad en regiones de Asia, Europa, África y, recientemente, a América Latina.**

Si bien América Latina y el Caribe no estaba contemplada en las primeras fases de los corredores económicos, ya que inicialmente se priorizaron las áreas del BRI intercontinentales que por ejemplo formaron parte de la Ruta de la Seda -desde China hasta Europa-, en 2018 esta estrategia evolucionó para incluir el Ártico y América Latina. Esta expansión fue bien recibida por los líderes de los países del sur de América, como una continuación del fortalecimiento de relaciones que China ha impulsado en su política exterior. (LaCalle, 2019). **“Entre las razones para incluir a América Latina en el BRI se incluyen la abundancia de recursos naturales en la región y materias primas, ya que China tiene una demanda extensa en productos como el petróleo y el cobre, así como productos agrícolas que garanticen la seguridad alimentaria para el país asiático. Además América Latina representa un potencial mercado para la exportación de productos desde China, por lo que la ruta favorece a la expansión de la misma a otros territorios”** (EUI, 2022). Esto puede significar para las empresas multinacionales la posibilidad de aprovechar nuevos mercados, activar cadenas de valor y obtener un acceso más expedito a los mercados (Rosales, 2020).



Sin embargo, no todas las definiciones del BRI están de acuerdo con lo establecido por las fuentes oficiales chinas. El profesor **Camilo DeFelipe** de la Pontificia Universidad Javeriana (Bogotá, Colombia) propone una perspectiva diferente. En el marco de una entrevista realizada por la Fundación, DeFelipe advierte sobre la complejidad de definir el BRI en tanto “es un proyecto de integración en una zona que no está integrada [...], pues nosotros no tenemos una red en ALC, ni siquiera rutas o carreteras. Son una serie de proyectos en actividades e infraestructura dispersos pero conectados en el Sur”. También hace mención de la inexistencia de una normativa en torno al BRI, pues de momento solo se cuenta con Memorandos de entendimiento que no representan algo vinculante para ninguna de las partes. Estos, a su vez, tampoco establecen claramente si hacen parte o no del BRI, ya que existen varios proyectos de inversión en ALC pero no todos los proyectos hacen parte dicha iniciativa. Si bien De Felipe menciona que se han hecho unas cuantas mejoras en cuanto a lo normativo, con por ejemplo la inclusión de una serie de cláusulas medio ambientales donde recomiendan “ser más verdes”, esto no representa obligación alguna. Por lo tanto, la iniciativa **“no trata de un acuerdo legalmente vinculante ni de un marco con estándares definidos, sino de una marca de la diplomacia china que se ajusta a las necesidades e intereses de cada país”**.

EN RESUMEN

Sobre esto la Fundación Andrés Bello estableció una definición similar a lo anteriormente mencionado del BRI, pues se esclarece que si bien es difícil de definir, esto es una estrategia deliberada de Beijing, ya que se quiere moldear y modificar la iniciativa según el contexto específico de cada país. Por eso la Franja y la Ruta es considerada como un concepto flexible y adaptable, pues no tiene un marco con estándares definidos, lo cual facilita ajustarse a las necesidades de los territorios en específico de América Latina y el Caribe. En ese sentido, el BRI no es solo una iniciativa económica, sino que representa una campaña de relaciones públicas, pues es el proyecto insignia de Xi Jinping y ayuda a posicionar a China como un actor global que contribuye al desarrollo del Sur Global.



PERSPECTIVA REGIONAL: ARGENTINA Y BRASIL

Por lo tanto, es importante destacar que los países tienen una aproximación particular a dicha iniciativa, dependiendo de su contexto local e internacional particular. Este es el caso de Panamá, que si bien fue el primer país latinoamericano en adherirse en 2017, recientemente decidió no renovar el acuerdo debido a las crecientes tensiones creadas por la presión de Estados Unidos por el control del Canal de Panamá. Su adhesión inicial se caracterizó por marcar un hito para que muchos otros se unieran al BRI a través de memorandos de entendimiento y posteriormente con proyectos e inversión en infraestructura.

Ahora bien, es importante tener en cuenta que los países de la región cuentan con realidades política y económicas divergentes, lo que complejiza el análisis de la región con relación al BRI. Un ejemplo de esto son las dos principales economías suramericanas, Argentina y Brasil. Estos países guardan una relación de intercambio comercial con China considerable en tanto el país asiático es el principal destino de exportaciones brasileñas con productos como la soja, maíz, azúcar, carne de vacuno, carne de pollo, celulosa, algodón y carne de cerdo (gov.br, 2024). Argentina, por su parte, cuenta con una representación importante de empresas chinas en su territorio, lo cual implican inversiones en diversos sectores de la economía. Sin embargo, a pesar de esta relación comercial cimentada para ambos territorios, presentan una diferencia fundamental en cuanto a su adhesión con la iniciativa y la Ruta, en tanto Argentina está adherida y Brasil no.

Sergio Cesarin académico y profesor de la Universidad Nacional de Tres de Febrero, advierte que la Iniciativa de la Franja y la Ruta puede concebirse como una estrategia geopolítica en tanto está relacionado con crear zonas de conexión a través de infraestructura con países periféricos o países fronterizos. Cesarín añade que este modelo es llevado a otras partes del mundo y que sirva instrumentalmente a China para aumentar su influencia internacional, su posicionamiento global y su estatus como poder emergente desde el punto de vista geopolítico. En el caso de América Latina y el Caribe, y más específicamente para Argentina, Cesarín señala que el comercio



intrarregional es limitado, y esta desconexión, junto con la carencia en infraestructura y la economía “endeble” del país, hace que sea un caso diferencial en tanto financiamiento chino es bienvenido. Según Cesarín, otros países pueden apelar al mercado internacional de capitales para conseguir financiamiento de proyectos, pero Argentina esta aliada con China econ “proyectos de infraestructura [...] negociados como un paquete con una cláusula donde [...] si se cae un proyecto se caen todos”.

En el caso de Brasil, su relación con China ha evolucionado hacia un alto nivel de cooperación en los ámbitos político y económico, incluso después de que el país decidiera abstenerse de firmar un memorando de entendimiento para adherirse al BRI. La razón de esta decisión, que distingue a Brasil de otros países con relación a esta iniciativa, es que Brasil “no percibe al BRI como un nuevo paso para seguir fortaleciendo los lazos a menos que aporte nuevos elementos de los que el país pueda beneficiarse” (Almeida. A & Amineh. B, 2024, p. 1004-1005). Debido al considerable tamaño y la solidez de su economía, Brasil no necesita unirse al BRI, ya que goza de mayor independencia en sus decisiones en comparación con otros países más pequeños, o aquellos cuyo alto nivel de endeudamiento hace que una alianza comercial con China sea más atractiva. Por lo tanto, el BRI es visto como una propuesta poco clara, cuyas ventajas no son tan significativas, especialmente considerando que ya existe una relación económica y diplomática consolidada entre ambos países (Almeida. A & Amineh. B, 2024).



ORIGEN E HISTORIA: LA ANTIGUA RUTA DE LA SEDA Y EL GOING OUT STRATEGY

Lo que si es cierto es que **esto representa una integración comercial por parte de China con una nueva región**, lo cual resulta innovador ya que “la estrategia tiene sus raíces en la larga historia de China de facilitar el comercio a través de las antiguas rutas de la seda que conectaban Asia, Oriente Medio y Europa” (Feingold, 2024). Estas rutas económicas retoman el concepto de la antigua Ruta de la Seda, cuyo origen puede rastrearse a la dinastía Han, que es de aproximadamente el año 140 a.c. Durante ese periodo se originaron una serie de recorridos terrestres comerciales que partían del centro de la actual República Popular China, desde la ciudad actualmente conocida como Xi’an. Desde ahí se tiene registrado que recorrían la llanura de Guanzhong hasta el Corredor de Hexi, conectando Asia Central, Irán y los países mediterráneos. Si bien la ruta fue cambiando y modificándose a través de los años, sería reconocida por su valor como corredor comercial, pues conectaba una gran extensión de territorios y mantuvo a la seda como la mercancía más importante y preciada (García-Ormaechea, n.d.)

Adicionalmente, este proyecto es una transformación de la existente **Going Out Strategy**, una estrategia de apertura donde China busca asegurar una activa cooperación y competencia internacional donde se cubra la necesidad de desarrollar una economía abierta al sistema internacional. Para asegurar el crecimiento económico se requiere entonces dirigir e incentivar a las organizaciones o empresas a invertir en otros países (Lichtenstein, 2005, p.12) En ese sentido, es posible afirmar que la estrategia de la Franja y la Ruta, es decir el BRI, es la versión renovada del Going Out Strategy y se transformo en el proyecto insignia de política exterior del actual presidente Xi Jinping. En este proyecto actual se pretende que “a través de los corredores económicos y de la ruta marítima, China continúe con una versión renovada de going out strategy, que en sus comienzos se centró en la inversión de empresas chinas en recursos energéticos y materias primas para abastecer a un modelo económico industrial basado en la inversión y orientado a las exportaciones” (Buselli, p.84)



Las relaciones entre China y el Sur Global se ha basado en los principios de Coexistencia Pacífica, priorizando el respeto mutuo, la soberanía e integridad de cada territorio, la no agresión, la igualdad y el beneficio mutuo, y la no injerencia en los asuntos internos. La asociación que se ha dado entre América Latina y el Caribe (ALC) y China se ha cimentado bajo estos principios, destacando la igualdad, el beneficio mutuo y el desarrollo común (Jenkins, 2021). Por esta razón, las siguientes cinco prioridades de cooperación de la BRI están guiadas por los principios mencionados anteriormente.



OBJETIVOS

- 1. Coordinación de políticas**, que implica desarrollar planes y medidas en conjunto, resolver problemas con negociación e incluso proveer apoyo en la cooperación. No obstante, el autor Jenkins en su escrito de Journal of Current Chinese Affairs (2021) señala que realmente “No hay evidencia de que la firma de memorandos de entendimiento de la BRI con China haya conducido a mayor coordinación con cada uno de los países de ALC” (p.10).
- 2. Conectividad de Instalaciones**, esto es “lo que ha recibido más apoyo. La atención se centra en la infraestructura, incluidas carreteras, ferrocarriles, puertos, oleoductos y gasoductos, energía, redes, cables ópticos y otras redes de comunicación.”, e incluso se menciona como China ya participaba en este ámbito incluso antes de que los países se adhirieran al BRI.
- 3. Comercio e inversión**, la posibilidad de realizar sin obstáculos. Hay diversas medidas propuestas como por ejemplo acuerdos bilaterales de inversión o Tratados de Libre comercio con algunos países, no obstante la mayoría de los acuerdos comerciales firmados con China y un país de ALC ya eran vigentes incluso antes de la firma de Memorandos de Entendimiento, por lo que según Jenkins (2021) “No hay evidencia de que la BRI haya desempeñado un papel significativo en la reducción de las barreras al comercio y la inversión con China” (p.10).
- 4. Integración financiera**, pues se “busca una mayor integración financiera entre China y los países participantes a través de intercambios de divisas y una mayor cooperación en la regulación financiera” (Jenkins, 2021, p.11).
- 5. Creación de vínculos** con las personas donde China y los países que hacen parte de la ruta estén involucrados en aspectos como la expansión de los programas de intercambio estudiantil, el refuerzo de la cooperación turística, y una asistencia médica mejorada. Esto pues busca emular el “espíritu de integración que caracterizaba a la antigua Ruta de la Seda” (Jenkins, 2021)



¿CÓMO DEFINEN OTROS EXPERTOS LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA?



FRANCISCO URDINEZ. DIRECTOR ICLAC, CHILE.

El doctor Francisco Urdinez del **Núcleo Milenio - Impactos de China En Latinoamérica y el Caribe** (ICLAC) señala que, si bien se trata de un proyecto de infraestructura, comercio y conexión marítima, también posee un componente simbólico y de “signalling”. En este sentido, la adhesión de los países de América Latina y el Caribe a la iniciativa funciona como una señal política hacia China, expresando el reconocimiento de su papel como uno de los principales proveedores del mundo y como un socio estratégico.

Además, el doctor Urdinez sostiene que **no existe una diferencia sustancial entre las naciones que se adhieren a la Iniciativa de la Franja y la Ruta y aquellas que no lo hacen**. En su análisis, plantea que, si bien los países que forman parte de la iniciativa suelen recibir importantes inversiones y mantienen relaciones comerciales sólidas con China, estos vínculos ya estaban presentes antes de la firma del memorando de entendimiento.

Desde la perspectiva del director de ICLAC, la adhesión a la iniciativa no implica un cambio significativo, ni en términos cuantitativos ni cualitativos, en el ámbito económico o comercial. Por ello, se podría inferir que la pertenencia formal a la Franja y la Ruta no marca una diferencia sustancial frente a aquellos países que permanecen al margen.



CAMILO DEFELIPE. PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA, COLOMBIA.

Camilo DeFelipe, profesor de la **Pontificia Universidad Javeriana** señala como no tenemos una red de integración en ALC, una que conecte el territorio, ni siquiera en forma de rutas o carreteras. El BRI, que pretende ser un proyecto de integración, es por lo tanto es una serie de iniciativas dispersos pero en América Latina. Además, no todos los proyectos de inversión realizados hacen parte del Belt and Road, ya que no es necesario que siempre lo sean. Sin embargo no siempre es claro si pertenecen o no.

SOBRE LA DEFINICIÓN DEL BRI Y SU PRESENCIA EN PROYECTOS

Una cosa es el concepto y la idea de BRI, otra es como se evidencia en la región. En cuanto a proyectos, el más fuerte en la región es el puerto Chancay, que tiene su peso simbólico de la iniciativa, pero la estructura del puerto hace que esta tenga una presencia visible. Entonces, el BRI es una estrategia retórica y narrativa para darle consistencia a la política exterior de China en el mundo. Es por lo tanto un compromiso retórico, pero a su vez acepta que es un proyecto de beneficio mutuo entre países, y se casa con esa idea pero no con la subyacente ideológica. Otra dimensión es la narrativa, ya que los chinos participan en foros, congresos, charlas y espacios de reunión en general sobre el BRI, para darse a conocer al público externo de otras regiones.

No obstante, sobre esta iniciativa DeFelipe defiende que nadie la entiende del todo pues es un concepto muy difuso en el que se repite la definición estandar pero no se problematiza. El contenido real no se cuestiona, solo se da por hecho que es algo que existe, pero no en lo material, porque no hay unas normas vinculantes o unos regímenes, solo un memorando de entendimiento. No obstante aclara que puede mejorar, por ejemplo Chancay es muestra de esto. Pero lo que si es verdad es que sobrepasa el dialogo comercial y lo político. Hay una construcción así como espacios de China para construir normas y el rotulo de bri, pero aún no es suficiente

En resumen, las dimensiones que componen al BRI son:

- **Económico:** Se refiere a los flujos de inversión y comercio
- **Comunicativa (Narrativo, Simbolico y retórico):** Habla de lo narrativo y la estrategia de comunicación como lo retórico. Esto pues el BRI es una táctica de relaciones públicas, con un esfuerzo de marca que se muestra amigable, y sostenible para los países en desarrollo
- **Normativa:** Debe pasar de un simple enunciado a una estructura con sus normas vinculantes.



CYNTHIA SANBORN. UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO, PERÚ.

Cynthia Sanborn, profesora de la **Universidad del Pacífico** (Lima, Perú), ofrece una perspectiva crítica sobre la adhesión de Perú a la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Según su análisis, la relación con China en Perú precede a la firma del memorando de entendimiento en 2019, con una interacción que comenzó décadas antes, especialmente en sectores como la minería y la energía. Sanborn sostiene que **la firma de dicho acuerdo no ha tenido un impacto significativo en el tipo o nivel de inversión**, lo que refleja la percepción de Perú de que la relación con China ya está bien consolidada y no depende de esta iniciativa. La experta destaca que **el BRI se percibe más como un acto político simbólico, un “signalling” que refuerza la buena voluntad de China hacia el sur global**, especialmente hacia los países de América Latina. En este sentido, la firma del acuerdo con el BRI no constituye una diferenciación clara frente a países como Brasil, que no ha formalizado su adhesión, pero sigue recibiendo inversión china.

A su vez, Sanborn aborda el caso de Brasil, que ha decidido no firmar el memorando, a pesar de ser el principal destino de la inversión china en la región. Para ella, la adhesión de Perú, y de otras naciones, a la iniciativa no genera una diferencia sustancial en términos económicos. La presencia de empresas chinas en obras públicas, por ejemplo, ha sido más influenciada por factores como la retirada de empresas brasileñas involucradas en corrupción, más que por la firma del BRI en sí. Según la académica, el BRI es, en esencia, un instrumento de política exterior de Xi Jinping, cuyo principal valor radica en su carácter simbólico y no tanto en las expectativas económicas que se le atribuyen.

En resumen, para la doctora Sanborn, **la Iniciativa de la Franja y la Ruta se trata de un acto político simbólico, o una señalización, tanto de los países de América Latina y el Caribe hacia China por el hecho de firmar la iniciativa y evidenciar su compromiso con la relación bilateral con el país asiático, como de la República Popular China, al demostrar y señalar su buena fe frente al Sur Global y a los países de la CELAC.**



SERGIO CESARÍN. UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRES DE FEBRERO, ARGENTINA.

Sergio Cesarín, académico y profesor de la **Universidad Nacional de Tres de Febrero**, ofrece una reflexión sobre el origen y el impacto del proyecto de la Nueva Ruta de la Seda (BRI) de China. Advierte que **este proyecto tiene una fuerte base geopolítica, pues busca generar interconexiones estratégicas a través de infraestructura, creando zonas de conexión entre China y los países periféricos**, como los de Eurasia, África y América Latina. Resalta además que, a pesar de que tiene un componente geoeconómico relacionado con los intereses energéticos de China - como la provisión segura de petróleo y gas - también busca un aumento de su influencia en mercados clave como América Latina, a través de inversiones y el fortalecimiento de su posicionamiento global. Según Cesarín, **el BRI es un instrumento esencial para China en su estrategia para disputarle poder a actores globales tradicionales como Estados Unidos y Europa, y posicionarse como una potencia mundial emergente.**

En cuanto a la relación entre China y América Latina, Cesarín señala que China ha aprovechado el contexto de la región, marcada por carencias de infraestructura y la volatilidad económica, para ofrecer alternativas de inversión que muchos países han acogido con interés. **El BRI ha sido una oportunidad para proyectos de infraestructura vitales en sectores como la energía y las telecomunicaciones, especialmente para países como Argentina y Brasil, que tienen la capacidad de manejar grandes proyectos de infraestructura.** Además, destaca cómo el financiamiento chino se ha utilizado en proyectos estratégicos, como el parque solar Cauchari en Argentina, el ferrocarril Belgrano Cargas y la hidrovía Paraguay-Paraná. A pesar de estos avances, Cesarín también menciona que **la presencia de China en América Latina genera complejas negociaciones, especialmente debido a los intereses de los actores subnacionales y los términos en que se pactan los proyectos de inversión.**

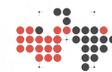


PAÍSES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE ADHERIDOS A LA FRANJA Y LA RUTA

FECHA DE ADHESIÓN A LA FRANJA Y LA RUTA

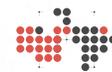
PAÍS	FECHA DE ADHESIÓN	PAÍS	FECHA DE ADHESIÓN
Panamá	Noviembre 2017 (Hasta 2025)	El Salvador	Noviembre 2018
Bolivia	Junio 2018	Chile	Noviembre 2018
Trinidad y Tobago	Mayo 2018	República Dominicana	Noviembre 2018
Surinam	Mayo 2018	Cuba	Noviembre 2018
Antigua y Barbuda	Junio 2018	Ecuador	Diciembre 2018
Dominica	Julio 2018	Barbados	Febrero 2019
Guyana	Julio 2018	Jamaica	Abril 2019
Uruguay	Agosto 2018	Perú	Abril 2019
Costa Rica	Septiembre 2018	Nicaragua	Enero 2022
Granada	Septiembre 2018	Argentina	Febrero 2022
Venezuela	Septiembre 2018	Honduras	Junio 2022

*Cabe mencionar que en el marco del “Foro China -CELAC”, la República de Colombia, firmó el plan de cooperación para la Franja y la Ruta. No obstante, aún no ha firmado el memorando de entendimiento de dicha Iniciativa

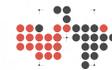


MEMORANDOS DE ENTENDIMIENTO

AÑO	PAÍS	TIPO DE DOCUMENTO	LINK
2017	Panamá	Memorando de Entendimiento	Documento Oficial
2018	Bolivia	Memorando de Entendimiento	Documento Oficial
2018	Trinidad y Tobago	Anuncio en sitio oficial del Gobierno	Anuncio Oficial
2018	Surinam	Anuncio en sitio oficial del Gobierno	Anuncio Oficial
2018	Antigua y Barbuda	Anuncio en sitio oficial del Gobierno	Anuncio Oficial
2018	Dominica	Anuncio en sitio oficial del Gobierno	Anuncio Oficial
2018	Guyana	Anuncio en sitio oficial del Gobierno	Anuncio Oficial



AÑO	PAÍS	TIPO DE DOCUMENTO	LINK
2017	Ecuador	Memorando de Entendimiento	Documento Oficial
2018	Barbados	Anuncio en sitio oficial del Gobierno	Anuncio Oficial
2018	Jamaica	Documento oficial de la Gaceta de Estado	Documento Oficial
2018	Perú	Documento oficial de la Gaceta de Estado	Documento Oficial
2018	Nicaragua	Anuncio en sitio oficial del Gobierno	Anuncio Oficial
2018	Argentina	Memorando de Entendimiento	Documento Oficial
2018	Honduras	Memorando de Entendimiento	Documento Oficial



AÑO	PAÍS	TIPO DE DOCUMENTO	LINK
2017	Uruguay	Memorando de Entendimiento	Documento Oficial
2018	Costa Rica	Memorando de Entendimiento	Documento Oficial
2018	Granada	Anuncio en sitio oficial del Gobierno	Anuncio Oficial
2018	Venezuela	Anuncio en sitio oficial del Gobierno	Anuncio Oficial
2018	El Salvador	Anuncio en sitio oficial del Gobierno	Anuncio Oficial
2018	Chile	Memorando de Entendimiento	Documento Oficial
2018	República Dominicana	Memorando de Entendimiento	Documento Oficial
2018	Cuba	Documento oficial de la Gaceta de Estado	Documento Oficial

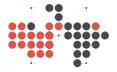


OPORTUNIDADES PARA LOS PAÍSES DE ALC ADHERIDOS A LA FRANJA Y LA RUTA

INFRAESTRUCTURA

En cuanto a las oportunidades del sector de infraestructura, la República del Perú resalta entre las demás naciones debido a la construcción del megapuerto de Chancay, el cuál contó con una inversión de mas de 3.500 millones de dólares. Otro países que obtuvieron nuevas oportunidades por su adhesión a la franja y la ruta en este sector fueron:

- **Jamaica** con la construcción del Hospital Infantil y Juvenil del Oeste en Montego Bay, St. James, con una inversión de 800 millones de dólares.
- **Barbados** con la rehabilitación de carreteras en el distrito de Escocia y las remodelaciones del Hotel Sam Lord's Castle y del estadio nacional.
- **Nicaragua** con la construcción de la carretera Guanacaste - Nandaime - Rivas y la ampliación de la carretera Rivas - Sapoa.
- **Argentina** con la inversión de 380 millones de dólares por parte la minera china Zijin Mining para la construcción de una planta de carbonato de litio en Catamarca.
- **Ecuador** con la reconstrucción del aeropuerto internacional General Eloy Alfaro y la completa renovación de la carretera Monte Sinaí.
- **El Salvador** con la construcción de la Biblioteca Nacional de El Salvador.
- **Granada** con la renovación de la pista del aeropuerto de este país y la construcción de una



carretera de circunvalación.

- **Costa Rica** con el financiamiento del banco chino Eximbank, que otorgó un préstamo de 396 millones de dólares, para la construcción de infraestructuras viales, como la carretera que conecta San José con Limón.
- **Dominica** con la construcción del hospital de la amistad Dominico-chino y el acuerdo con el ministerio de salud de China.
- **Surinam** con la construcción de una planta fotovoltaica, liderada por la empresa china Construction Corporation of China.
- **Trinidad y Tobago** con la construcción del Phoenix Park Industrial Estate.
- **Bolivia** con la instalación de la planta siderúrgica del Mutún, la cuál estuvo financiado por el banco de exportación e importación de China

COMERCIO BILATERAL

Por el lado de las oportunidades derivadas de la franja y la ruta en el área del comercio bilateral entre ambas naciones, destaca Chile con la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio entre ambas naciones en 2021 permitió que el 98 % de los productos intercambiados bilateralmente quedaran exentos de aranceles. Otras naciones que obtuvieron oportunidades en este ámbito fueron:

- **Guyana**, en donde el comercio bilateral creció un 164.9% entre 2022 y 2023, alcanzando un valor total de 1.880 millones de dólares, según datos del Ministerio de Relaciones Exteriores de China.
- **Panamá**, con la exportación de productos como el café, la piña, la harina de pescado y las carnes de pollo, res y cerdo al mercado chino, esto según la embajada china.
- **Uruguay**, con la República Popular China posicionándose como el principal destino de exportación de carne, representando el 33% de las ventas totales.
- **Venezuela**, la cuál en el comercio bilateral con China, ha tenido un crecimiento del 16%



interanual, teniendo un valor de 1.918 millones de dólares.

- **Cuba**, con la República Popular China, como el socio comercial más importante, con un valor de las exportaciones de 379 millones de dólares, impulsando sectores clave de exportación, como el azúcar crudo y el níquel, entre otros.

SECTOR ENERGÉTICO

En cuanto a las oportunidades del sector energético y transición renovable, un país que adquirió nuevas oportunidades fue Honduras con la firma de un memorando de entendimiento con la empresa china Power China International Group Limited y la Coalición Internacional para el Desarrollo Verde de la Franja y la Ruta (BRIGC).

VISADO Y TURISMO

Por el lado de la oportunidades de visado y turismo, dos naciones vieron nuevas oportunidades. Estas fueron: Antigua y Barbuda, con el acuerdo de exención de visa con China para sus ciudadanos y viceversa, lo que facilita el turismo, crea oportunidades de negocio, fortalece el comercio exterior, fomenta el intercambio cultural y genera posibles inversiones en ambos países. También, República Dominicana con el incremento del turismo proveniente de China. En la cuál, desde el establecimiento de relaciones diplomáticas en mayo de 2018 hasta septiembre de 2023, el número de turistas chinos aumentó en un 164%, alcanzando un total de 20.000 visitantes.



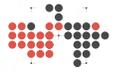
DESAFÍOS PARA LOS PAÍSES DE ALC ADHERIDOS A LA FRANJA Y LA RUTA

En contraparte, la adhesión de diversas naciones de América Latina y el Caribe a la iniciativa de la Franja y la Ruta ha generado múltiples desafíos e impactos en distintos sectores. Algunos países han experimentado efectos más significativos que otros, pero todos han enfrentado algún tipo de repercusión. Entre los principales desafíos destacan cuatro áreas clave como son: los riesgos ambientales, laborales, de gobernabilidad y de sostenibilidad de la deuda.

RIESGOS AMBIENTALES

Iniciando con los riesgos ambientales, una de las naciones adheridas a la iniciativa de la Franja y la Ruta, que ha experimentado grandes desafíos en esta área debido a las obras de infraestructura y de extracción petrolera de compañías chinas, ha sido el Estado Plurinacional de Bolivia, el cuál tiene presencia de distintas empresas del país asiático en su territorio, como por ejemplo [Sinohydro, China Harbour Engineering Co, Shenzen Vicstar Imp. & Exp. Co. Ltd. & Baye of China Sucursal Bolivia](#), entre otras.

Frente al tópico en cuestión, se destacan diversas reclamaciones ambientales contra la empresa Sinohydro, entre ellas la presentada por Franco Albarracín, investigador de la organización ambientalista Centro de Documentación e Información Bolivia (Cedib). En 2023, Albarracín interpuso una denuncia ante el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de las Naciones Unidas (CESCR), señalando que las obras de la central hidroeléctrica Ivirizu, lideradas por Synohydro, han [afectado más de 280 hectáreas del Parque Nacional Carrasco y que tendrán un impacto en 18 comunidades de los municipios de Mizque, Pocona y Totora](#), demostrando las afectaciones medioambientales que generan estos proyectos de alto impacto chino.



Otra nación que ha visto afectaciones medioambientales en su territorio, ha sido la República del Ecuador. Al respecto, en el año 2020, el pueblo indígena Waorani demandó a la empresa china PetroOriental, debido a que la combustión y liberación de gas en los quemadores del Bloque 14 durante el proceso de extracción de crudo, estarían generando una alta contaminación atmosférica, permitiendo el avance del calentamiento global y el cambio climático, lo cuál estaría violando derechos ambientales y humanos.

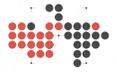
RIESGOS LABORALES

En cuanto a los riesgos laborales derivados de proyectos de empresas chinas en América Latina, en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, la República Oriental del Uruguay ha enfrentado importantes desafíos en este ámbito. Al respecto, está documentado que, a inicios de 2025, la empresa China Machinery Engineering Corporation fue denunciada penalmente por el Sindicato Único Nacional de la Construcción y Anexos (SUNCA) ante la Fiscalía General del país. La denuncia señala la presunta violación de la ley de responsabilidad penal empresarial, así como otro delito no especificado, que podría interpretarse como trabajo forzoso, debido a las condiciones precarias en las que laboran los trabajadores extranjeros de esta compañía.

Otro caso en el que los derechos laborales se vieron afectados por empresas de la República Popular China en países de América Latina es el de la República Bolivariana de Venezuela, el cual fue analizado en un proyecto de investigación de la Fundación Andrés Bello, Centro de Investigación Chino Latinoamericano. En donde, a través de entrevistas semiestructuradas con ex trabajadores de empresas chinas como Sinohydro, ZTE Corporation, China National Petroleum Corporation (CNPC) y Gezhouba Group Corporation, se logró determinar que dichas compañías violaban la legislación laboral venezolana, incurriendo en prácticas como la desigualdad salarial y la negación de beneficios sindicales.

GOBERNABILIDAD

Por otra parte, los riesgos y desafíos de gobernabilidad en América Latina y el Caribe han aumentado con la adhesión de varias naciones a la Iniciativa de la Franja y la Ruta y la creciente presencia de la República Popular China en la región. En el caso de la República del Perú, se ha desarrollado una dependencia significativa de sus relaciones comerciales con China, reflejada en un alto porcentaje de exportaciones dirigidas al país asiático y una cantidad aún mayor de importaciones provenientes de este.



En julio de 2024, el 35.7% de las exportaciones totales de Perú tuvieron como destino China, mientras que el 27.1% de sus importaciones provinieron de ese país. Cabe destacar que las relaciones comerciales entre ambas naciones han crecido de manera sostenida desde 2009; sin embargo, entre 2020 y 2021, el incremento fue significativamente superior a lo habitual. Reflejando que el país asiático posee altos valores en el comercio exterior de la República del Perú, lo que podría generar una relación dependiente por parte del país sudamericano hacia China.

Además, la construcción del megapuerto de Chancay, el cuál tuvo un costo de 3.500 millones de dólares, ha generado que el país sudamericano tenga una mayor dependencia hacia la República Popular China, debido a que más de un tercio de los contenedores que están siendo exportados desde Perú, tienen como destino el país asiático, lo que demuestra que el comercio internacional peruano, está sujeto a su relación con China y a la cantidad d importaciones de productos peruanos que el país asiático decida realizar.

Asimismo, la República de Costa Rica se ha vuelto dependiente de sus relaciones comerciales transaccionales con la República Popular China. Como se mencionó, entre 2011 y 2021, las exportaciones costarricenses hacia China aumentaron significativamente, llegando a un valor de 307 millones de dólares. Sin embargo, las importaciones también crecieron de manera considerable, pasando de 1.281,6 millones a 2.937,9 millones de dólares. Estos datos reflejan cómo Costa Rica depende en gran medida de los productos chinos, importando aproximadamente diez veces más bienes de China en comparación con los productos costarricenses que llegan al país asiático, lo cuál, puede traer problemas de gobernabilidad, debido a la alta necesidad del país asiático en el diario vivir del país sudamericano.

SOSTENIBILIDAD DE LA DEUDA

Por otra parte, los riesgos para la sostenibilidad de la deuda generada por la gran cantidad de inversiones en forma de préstamos otorgados por la República Popular China a las naciones de la CELAC han llevado a que estos países reciban más de lo que realmente pueden devolver. Esto ha generado una especie de superávit en sus finanzas, lo que a su vez crea una dependencia hacia China, ya que el pago de estos préstamos se presenta como un desafío a largo plazo.

Al respecto, según el medio Bloomberg Línea, de las tres naciones de la CELAC que habían recibido los mayores préstamos de la República Popular China hasta el año 2023, dos forman parte de la iniciativa de la Franja y la Ruta y han sido de las principales receptoras. Estas son, la República Bolivariana de Venezuela y la República del Ecuador. Venezuela hasta ese momento había recibido



60.000 millones de dólares a través de 16 préstamos, mientras que Ecuador había obtenido 3.200 millones de dólares mediante 24 préstamos.

Frente a esto, en el mismo reportaje, este medio habló con el profesor Camilo Defelipe, experto en temas de China y América Latina, quien señaló que una de las formas de pagar estos elevados préstamos sería “la entrada de actores estratégicos tecnológicos con capacidad estandarizadora”. Es decir, permitir que más empresas de la República Popular China ingresen a estos países, otorgando a dichas compañías una gran injerencia en el sector tecnológico, que hoy tiene una importancia global significativa. Posiblemente, esto podría generar una dependencia de los productos tecnológicos de origen chino en estos países.

Además, Defelipe destacó que esta es una estrategia de China “para habilitar estas economías latinoamericanas a que sigan siendo mercados de importación y exportación”. Con esto, se evidencia que la deuda que adquieren estas naciones de la CELAC terminan siendo insostenible y muy difícil de solventar, por lo cuál, se ven en la necesidad de aceptar cualquiera de las opciones que la República Popular China les proponga para realizar la devolución de esos montos.

Terminando esta sección es importante mencionar que los préstamos otorgados por la República Popular China se conceden independientemente de la situación política, social y económica de cada nación. Es decir, incluso países en crisis política, que infringen el derecho internacional humanitario, cometen actos contrarios a las normas del sistema internacional o presentan una alta tasa de sobreendeudamiento pueden acceder a estos préstamos de grandes sumas de dinero. En contraste, cuando el Banco Mundial evalúa la concesión de un préstamo, realiza un análisis de la situación política, social y económica del país y, si por ejemplo, identifica un alto riesgo de sobreendeudamiento, puede optar por no realizar el desembolso.



CONCLUSIONES

En conclusión, esta investigación pone de manifiesto la necesidad de analizar la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI) en América Latina y el Caribe desde una perspectiva crítica y contextual. Uno de los interrogantes centrales que surge es si la adhesión formal a la BRI produce, en la práctica, beneficios diferenciados respecto de los países que no han suscrito el memorando de entendimiento. Dado que dicho memorando no constituye un tratado internacional vinculante, ninguna de las partes adquiere obligaciones legales concretas. Esta característica no es un error, sino un rasgo de diseño: su naturaleza no vinculante le permite a China, y a cada país adherente, manejar la relación bilateral con flexibilidad, adaptándola a las condiciones y prioridades específicas de cada caso. No obstante, esa misma flexibilidad introduce un alto grado de incertidumbre sobre la capacidad real del memorando para traducirse en proyectos, inversiones o acuerdos tangibles.

La evidencia comparada sugiere que, en varios casos, países no adheridos han recibido volúmenes similares—e incluso superiores—de inversión, cooperación e intercambio comercial con la República Popular China. Esto plantea dudas legítimas sobre el valor instrumental de pertenecer formalmente a la iniciativa, más allá de su utilidad simbólica para fortalecer el vínculo bilateral con Pekín. Como señaló Francisco Urdinez, director del ICLAC, muchos de los países que hoy concentran las mayores exportaciones e inversiones provenientes de China ya registraban esas dinámicas antes de adherirse a la BRI. Desde esta perspectiva, la firma del memorando funcionaría principalmente como una herramienta de “signalling” geopolítico, orientada a reforzar la afinidad diplomática con China más que a habilitar mecanismos preferenciales de cooperación.

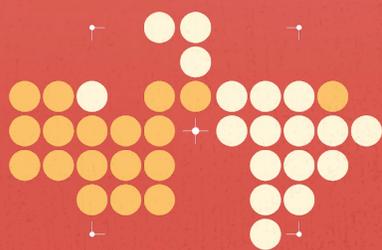
Es importante subrayar que la BRI, por diseño, opera como un mecanismo estrictamente bilateral. No promueve ni facilita intercambios entre los países miembros, ni crea marcos multilaterales de gobernanza o coordinación regional. Cada relación se estructura de forma independiente y en función del interés directo de Pekín en cada país, lo que refuerza el carácter asimétrico de la iniciativa.



Al mismo tiempo, la BRI también cumple una función retórica y conceptual: establece un marco discursivo propio, con terminología específica—como “comunidad de futuro compartido”, “intercambio civilizatorio” o “solidaridad Sur-Sur”—que refleja la visión china del orden internacional, su política exterior y su modelo de desarrollo. Los países que se suman a la iniciativa no solo suscriben un acuerdo diplomático, sino que, de manera implícita, se adscriben a esta narrativa sin haber participado en su formulación. Este marco referencial no es neutral: proyecta una propuesta normativa que busca disputar los significados tradicionales del multilateralismo y del desarrollo global desde la óptica de los intereses estratégicos chinos.

No obstante, también es cierto que en algunos países adherentes se han registrado aumentos en el número de proyectos de infraestructura y en la intensidad de los intercambios comerciales tras su incorporación a la BRI. Esto sugiere que los efectos de la iniciativa no son homogéneos y dependen en gran medida del contexto institucional, la capacidad negociadora y la claridad estratégica de cada Estado. En este sentido, más que una condición suficiente para acceder a beneficios concretos, la BRI debe entenderse como una plataforma diplomática flexible, cuyo impacto final dependerá de la proactividad con la que cada gobierno defina sus prioridades y gestione la relación bilateral con China.

En virtud de lo anterior, la Iniciativa de la Franja y la Ruta en América Latina no puede ser evaluada únicamente por su adhesión formal, sino por la calidad de la estrategia nacional que cada país despliegue frente a una potencia que, más allá de sus gestos simbólicos, privilegia el pragmatismo bilateral. La pertenencia a la BRI, por sí sola, no garantiza resultados; lo que marca la diferencia es la capacidad de cada Estado para convertir esa relación en beneficios concretos y sostenibles, sin perder de vista los marcos ideológicos y narrativos en los que esa relación se inscribe.



**FUNDACIÓN
ANDRÉS BELLO**
CENTRO DE INVESTIGACIÓN
CHINO LATINOAMERICANO