



ISSN 1997-4183



Temas de

Economía

Mundial



ciem

Centro de Investigaciones
de la Economía Mundial

Nueva Época II
No.41 Vol.II
Marzo 2022
LAHABANA, CUBA

Temas de Economía Mundial

Consejo de Redacción

Ramón Pichs Madruga, Director
Jourdy Victoria James Heredia, Subdirectora

Edición

Gladys Hernández Pedraza

Miembros Internos

Gladys Hernández Pedraza
Faustino Cobarrubia Gómez
José Luis Rodríguez García
Mariano Bullón Méndez
Luis García López

Miembros externos

Elena Álvarez, Ministerio de Economía y Planificación (MEP), Cuba
Juan Luis Martín, Ministerio de Ciencia Tecnología y Medio Ambiente (CITMA), Cuba
Rolando Ruiz, Facultad de Economía, Universidad de La Habana, Cuba
Orlando Caputo Leyva, Centro de Estudios sobre Transnacionalización, Economía y
Sociedad (CETES), Chile
Jaime Estay Reyno, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), México

Diseño y distribución

Surama Izquierdo Casanova
Luis García López

Centro de Investigaciones de la Economía Mundial (CIEM)

Calle 22 No. 309 entre 3ra y 5ta Avenida, Miramar,

Habana 13, C.P. 11 300, Cuba

Teléfonos: 7209-2969 y 7209-4443

Dirección Electrónica: temas@ciem.cu

Esta revista ha sido inscrita en el Registro Nacional de Publicaciones Seriadas con el No. 2173, Folio 125, Tomo III, y en el Sistema de Certificación de Publicaciones Seriadas Científico-Tecnológicas del CITMA, con el código 0725308. Para consulta de números anteriores de esta revista, buscar en el sitio web del CIEM: <http://www.ciem.cu>

PRESENTACIÓN REVISTA TEMAS No. 41

Sometemos a consideración de nuestros lectores los resultados obtenidos en los proyectos nacionales del CIEM durante el 2021

VOLUMEN II - LA RUTA DE LA SEDA

4. Proyecto: Evolución e impactos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta de la Seda. Perspectivas para Cuba (Resultados integrados I y II semestre de 2021)./ 4

M.Sc. Gladys Cecilia Hernández Pedraza, (Coordinadora), Dr. Ramón Pichs Madruga, Dr. José Luis Rodríguez García, Dra. Blanca Munster Infante, Lic. Indira García Castiñeira, Lic. Kenny Díaz Arcaño, Lic. Avelino Suárez Rodríguez, Lic. Julio Torres Martínez, Lic. Amelia Cintra Diago, Lic. Rocío Dorado Ortega, Lic. Wilfredo Abrahams Pérez Abreu, Lic. Ruvisley González Sáez, Dra. María Elena Álvarez Acosta, Tec. Indira Díaz Labrador, Lic. Mónica Bermúdez Carratalá, Lic. Jorge Varona Rodríguez, Tec. Yanisel León Rosabal, Lic. Belkis García Santaya.

5. La Nueva Ruta de la Seda y Europa oriental, una valoración preliminar./ 94

Dr. José Luis Rodríguez.

6. La Nueva Ruta de la Seda y África del Norte./ 101

Lic. Amelia Cintra Diago

Otros artículos

7. África subsahariana: Panorama económico y social./ 113

Lic. Rocío Dorado Ortega.

8. África del Norte: una mirada al panorama socioeconómico más reciente./ 128

Lic. Amelia Cintra Diago

9. Algunas consideraciones sobre temas monetarios en *El Capital* de Carlos Marx./ 146

Lic. Francisco Soberón Valdés, Colaborador

4

Proyecto: Evolución e impactos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta de la Seda. Perspectivas para Cuba (Resultados integrados I y II semestre de 2021)¹

Resumen: En las últimas décadas se ha hecho evidente el avance alcanzado por China en las esferas económica, tecnológica y social lo que potencia diversos debates a escala global sobre el impacto de su política exterior. Recientemente, se han puesto en evidencia las múltiples contradicciones entre China y EEUU en temas relacionados con disímiles sectores. La guerra comercial entre ambas naciones apenas constituye la punta del iceberg. En el fondo de todas estas crecientes tensiones bilaterales se haya la respuesta de EE. UU a una nueva estrategia lanzada por China, la Nueva Ruta de la Seda y la creciente influencia internacional que ello le confiere. La investigación en curso profundiza en los impactos globales y regionales que esta iniciativa plantea y pretende, sobre la base de elementos objetivos analizar los factores que pueden permitir una inserción ventajosa para Cuba en este proceso.

Palabras clave. Contradicciones hegemónicas, desarrollo de proyectos en infraestructura y logística.

Abstract: In recent decades, the progress achieved by China in the economic, technological, and social spheres has become evident, which enhances various debates on a global scale about the impact of its foreign policy. Recently, the multiple contradictions between China and the US on issues related to dissimilar sectors have been highlighted. The trade war between the two nations is just the tip of the iceberg. In the background of all these growing bilateral tensions is the US response to a new strategy launched by China, the New Silk Road and the growing international influence that this gives it. The ongoing investigation delves into the global and regional impacts that this initiative poses and intends, based on objective elements, to analyze the factors that can allow an advantageous insertion for Cuba in this process.

Keyword. Hegemonic contradictions, development of projects in infrastructure and logistics.

¹ M.Sc. Gladys Cecilia Hernández Pedraza, (Coordinadora), Dr. Ramón Pichs Madruga, Dr. José Luis Rodríguez García, Dra. Blanca Munster Infante, Lic. Indira García Castiñeira, Lic. Kenny Díaz Arcaño, Lic. Avelino Suárez Rodríguez, Lic. Julio Torres Martínez, Lic. Amelia Cintra Diago, Lic. Rocío Dorado Ortega, Lic. Wilfredo Abrahams Pérez Abreu, Lic. Ruvisley González Sáez, Dra. María Elena Álvarez Acosta, Tec. Indira Díaz Labrador, Lic. Mónica Bermúdez Carratalá, Lic. Jorge Varona Rodríguez, Tec. Yanisel León Rosabal, Lic. Belkis García Santaya.

I. La Nueva Ruta de la Seda en el debate internacional

Algunos antecedentes²

Zbigniew Brzezinski², en su libro “El gran tablero mundial: la supremacía estadounidense y sus imperativos geoestratégicos” (*The Grand Chessboard*) vaticinó que quien controle esta inmensa masa continental estará en condiciones de disputar la preeminencia global a EE.UU. por lo que conminaba a Washington a impedir la aparición de cualquier poder desafiante en dicha región. China podría ser ese rival. (Ríos, 2018)

Sin embargo, debemos remontarnos a Halford Mackinder³ y su Teoría del Heartland (Teoría de la Región Cardial, Área Pivote, Núcleo Vital o Isla Mundial)³ apuntaba que el área pivote o región cardial corresponderían a Asia Central y Europa Oriental, y estaría rodeada de una franja intermedia donde se encuentran los ámbitos terrestre y marítimo (Pintor, 2014) (Anexo 1).

La teoría establece que, en esa región, el poder terrestre tendría una mayor ventaja frente al dominio marítimo por su inaccesibilidad por mar, el aprovechamiento de los rápidos medios de comunicación terrestres, especialmente los ferrocarriles y por la explotación de los recursos de la zona. Mackinder afirma que la nación que dominase esa región se convertiría en una potencia mundial.⁴

Según Mackinder, cualquier nación que controlase la Isla Mundial controlaría más del 50% de los recursos del mundo y por tanto una posición central. En el año 1919 Mackinder resumió esta teoría con esta frase lapidaria: “Quien gobierne en Europa

² Este trabajo constituye el segundo informe parcial del Proyecto y cubre la investigación realizada en el I y II semestres del 2021. En este período se focalizó el análisis desde la perspectiva china, así como el componente internacional de esta iniciativa, para lo cual se revisó de una vasta bibliografía especializada y se tuvieron en cuenta los puntos de vista de especialistas que participan en el Grupo Nacional sobre este tema que coordina el MINCEX. Se identificaron los principales antecedentes y se evaluaron los avances en los 6 corredores inicialmente diseñados por China. Se avanzó en el análisis de las expectativas, en cuanto a la Ruta de la Seda, para las regiones geográficas identificadas en el II Capítulo de la investigación, en particular Asia, África y América Latina y el Caribe. Adicionalmente, se inició el estudio de la inserción de Cuba en esta Iniciativa. En el próximo año del proyecto se profundizará en el análisis de las potencialidades y desafíos para Cuba (por sectores económicos) de la Ruta de la Seda. ² El ex consejero de seguridad nacional del presidente Jimmy Carter. ³ Geógrafo y director del *London School of Economics*. En una de sus primeras publicaciones, *On the Scope and Methods of Geography* en 1887, argumenta que la Geopolítica está condicionada por las realidades físicas de los países y que lo político depende de la interacción del hombre con su entorno. Los recursos naturales o la ausencia de ellos, el territorio, el clima, la población tendrían una fuerte incidencia en la política.

³ ⁴ Publicada en su ensayo *The Geographical Pivot of History* en 1904, y presentada ante la *Royal Geographic Society* de Londres.

⁴ La potencia mundial dominaría los territorios Su mundo estaría dividido por un lado por la Isla Mundial, que comprende los continentes de Europa, Asia, y África, siendo el más grande, más poblado, y más rico de la tierra, de todas las combinaciones posibles. Seguido de la zona creciente interior o marginal, en el que se incluyen las Islas Británicas y las islas de Japón y tierras del creciente exterior o insular, donde forman parte los continentes de América del Norte, América del Sur, y Australia.

del Este dominará el Heartland; quien gobierne el Heartland dominará la Isla Mundial; quien gobierne la Isla Mundial controlará el mundo.”

Pintor (2014) plantea en su trabajo: “Muchos años más tarde, el colapso y la desintegración de la URSS, transformaron esa enorme región de Asia Central, el ‘Heartland’ de Mackinder. ¿Quién y cómo dominarán estas extensas estepas con enormes riquezas naturales, pero también potenciales conflictos? Pero la potencia que domine estos territorios seguro que dominará la isla mundial: Europa, Asia y África. ¿Será Rusia? ¿O quizás China? “.

Aunque un siglo después, las predicciones de Mackinder parecen cumplirse. Muchos países son conscientes del valor estratégico de estas rutas comerciales y de la importancia vital que Eurasia tiene, pero China ha sido el único país que ha logrado implementar una iniciativa tan abarcadora: “La Franja y la Ruta”.

Según Adrián Vidales García (2016) “Con sus actuaciones, Beijing modela la geopolítica mundial y altera el statu quo de ese mundo uni-multipolar a través de proyectos como el de la nueva Ruta de la Seda, que constituye un factor de cambio geopolítico fundamental en la sociedad internacional del siglo XXI. (...) la sociedad internacional está siendo testigo del ascenso de una gran potencia regional que podría llegar a aspirar a la hegemonía mundial: China.

El presidente chino Xi Jinping anunció en 2013 la revitalización de la antigua ruta de la seda,⁵ con el propósito de conectar los círculos económicos de AsiaPacífico y europeo, dándole vida a una vía que supone el más largo corredor económico y el de mayor potencial de desarrollo del mundo⁶. No obstante, dicha ruta ha ampliado sus caminos, no solo hacia Europa y las áreas que están incluidas entre China y Europa, sino también a África y América Latina.

La mención a la Ruta de la Seda sigue evocando parámetros diversos y asociados a aspectos tan diversos como el romanticismo, la grandiosidad, el comercio o el intercambio entre los pueblos en sentido amplio, ligando mundos tan distantes como China y el Mediterráneo. No obstante, como antaño, a día de hoy, el núcleo esencial que le da sentido es su carácter esencialmente práctico y la solvencia económica que le proporciona el soporte de un mercado gigantesco como el de China, hoy de regreso en la historia.

En esa Iniciativa se conectarán las infraestructuras, el comercio, las inversiones, la cooperación industrial, así como las dimensiones culturales y sociales. El resultado “La proliferación de zonas de libre comercio (desde Georgia a Bielorrusia o Maldivas) presagia una acupuntura geopolítica que permitirá a China ejercer una

⁵ Hace más de 2.000 años, se inició el tránsito por (la antigua) Ruta de la Seda que conectaba Asia con Europa.

⁶ Hasta el 2018 más de medio centenar de capitales habían firmado acuerdos con China para hacer realidad el proyecto. Los países situados a lo largo de su recorrido suman una población de 4.400 millones de habitantes y un volumen económico superior a los 20 billones de dólares, cifras que representan el 63 por ciento y casi el 30 por ciento del total mundial. Xulio Ríos: China pone al día la Ruta de la Seda Xulio Ríos es director del Observatorio de la Política China. Disponible en: <https://politica-china.org/areas/politica-exterior/china-pone-al-dia-la-rutade-la-seda>

influencia significativa a lo largo de estos ejes de transporte y promover una globalización alternativa bajo su propia égida” (Ríos, 2018).

Otras propuestas, intentos y declaraciones

Esa puesta en práctica de un proyecto de dimensiones superlativas que se basa en la “concepción de la antigua ruta de la seda” por parte del gobierno de Xi Jinping, tuvo otros intentos de revitalización, no precisamente por parte de la RPCH. Según Xulios Ríos (2018) las propuestas significativas han sido:

Un primer esbozo en los años sesenta del pasado siglo cuando se proyectó la construcción de una vía férrea de 14.000 km que vinculara Singapur y Turquía. Era liderado por el PNUD, pero no se concretó. “Fue entonces cuando 19 países, China entre ellos, acordaron en Ginebra promover diversas inversiones para mejorar las infraestructuras a lo largo de la Ruta y sus pasos, contemplando varios corredores económicos”.

Japón desde 1997 había planteado el concepto diplomático de región de la ruta de la seda que incluiría Asia Central y los ocho países caucásicos a los que otorgó prioridad para diversificar sus fuentes de energía.

Y hasta Corea del Sur también consideraba la existencia de una ruta de la seda exprés asociada al ferrocarril rápido que conectaría Seúl con Pyongyang, Rusia, China, Asia Central y Europa, en una Eurasia poblada de redes de cables eléctricos, gasoductos y oleoductos.

- Por su parte, Vladímir Putin propugnó en el 2011 la idea de desarrollar una Unión Euroasiática. Con una CEI (Confederación de Estados Independientes) ampliada como base, Moscú se adelantaba al proponer una unión económica que en el horizonte del 2025 debía asegurar la libre circulación de mercancías, servicios, fondos y personas. Entre los objetivos más importantes para este proceso se encontraba el diseño de un corredor para el transporte entre Asia Meridional y Europa, pasando por Asia Central, la región del Cáucaso y la propia Rusia. Este proyecto, una vez que se realizara podía reducir en un 40% la distancia de la actual línea de transporte entre Europa y Asia, y en un 30% el flete.

- También Kazajistán, Mongolia e India promovieron políticas que se dirigían a vincular los mercados de los países emprendidos entre China y Europa. Para Kazajistán estas propuestas resultaban de interés ya que sus autoridades promueven políticas similares que permitirían que el país se convierta en un corredor de transporte global que intervencule los mercados de China, Europa y Medio Oriente. Tales objetivos son también cercanos a Mongolia o a la India, esta última con propuestas de creación de una plataforma de cooperación paníndica que se prolonga desde el subcontinente de Asia Meridional hasta toda la cuenca del océano Índico.

- EE.UU., en la figura de Hillary Clinton, en el 2011 en Nueva Delhi (India) planteó la construcción “de un nuevo bloque geopolítico formado por los estados pronorteamericanos que aceptan la economía de mercado y el pluralismo político”. Su núcleo sería Afganistán y comprendería la cooperación entre el centro y el sur

de Asia en los ámbitos político, seguridad, energía y transporte, impulsaría el desarrollo de Asia Central en consonancia con los intereses estratégicos de EE.UU. en la región. (Instituto Español de Estudios Estratégicos, 2011).

- Corea del Sur también se ha propuesto crear una Ruta de la Seda Exprés asociada al ferrocarril rápido que conectaría Seúl con Pyongyang, Rusia, China, Asia Central y Europa, en una Eurasia poblada de redes de cables eléctricos, gasoductos y oleoductos.

En las últimas décadas se ha hecho evidente el avance alcanzado por China en las esferas económica, tecnológica y social lo que potencia estas teorías en el debate internacional. Recientemente, se hicieron patentes durante 2018 y, fundamentalmente 2019, las graves contradicciones en la esfera comercial entre China y EE.UU. por los aranceles y las sanciones a la compañía tecnológica Huawei por espionaje tecnológico. Ello apenas constituye la punta del iceberg, en el fondo de todas estas crecientes tensiones bilaterales se haya la respuesta de EE.UU. a una nueva estrategia lanzada por China, la Nueva Ruta de la Seda y la creciente influencia internacional que ello le confiere.

El presidente Xi Jinping anunció esta Iniciativa en 2013, durante un discurso en Kazajistán: “Para forjar vínculos económicos más estrechos, profundizar la cooperación y expandir el desarrollo en la región euroasiática, debemos adoptar un enfoque innovador y construir conjuntamente un «cinturón económico» a lo largo de la Ruta de la Seda. Este será un gran proyecto que beneficiará a las personas de todos los países a lo largo de la ruta” (Wang, 2015).

En 2015, China convocaría el Foro Boao para Asia bajo el tema “El nuevo futuro de Asia: hacia una comunidad con un destino común”. Este “destino común” se podría alcanzar a través del “proyecto del siglo” que fue anunciado por el presidente Xi Jinping: la iniciativa se llamaba “La Franja y la Ruta” (*Belt and Road Initiative, BRI*, por sus siglas en inglés, o Yidai Yilu en chino), o también conocida como la Nueva Ruta de la Seda.

En su discurso en Kazajistán, Xi Jinping ya recordaba que hace más de 2.100 años, durante la dinastía Han, el enviado imperial Zhang Qian estableció relaciones con los países de Asia Central. Es precisamente de esa ruta ancestral, que se extendía hacia el occidente y conectaba Asia, Europa y África, que emerge el nombre de este proyecto, el más grande en infraestructura de la historia moderna, que supera en inversión al Plan Marshall, con el que se organizó la reconstrucción de Europa luego de la Segunda Guerra Mundial. Morgan Stanley, entidad financiera estadounidense, estima que el gasto total del proyecto podría alcanzar los billones de billones de dólares para 2027 (Baez G R, 2019).

La idea resulta exultante ya que trae al presente hechos que envuelven épocas de gloria. Desde Alejandro Magno y Marco Polo, con toda una estela de invasiones, comercio, exploración que trajo a China una prosperidad que sucumbiría ante el progreso marítimo. Magallanes y Elcano, la circunnavegación de África en el siglo XVI, anticiparon también el declive de las rutas terrestres, entre Xian y Constantinopla y la seda dejó de pasar por Asia Central.

El nuevo proyecto cuenta con dos ejes que rescatan esta vinculación: una red terrestre de seis corredores que uniría a China con Pakistán, Afganistán, Turquía, Moscú, Kazajistán, Turkmenistán, Kirguistán, Uzbekistán, Tayikistán y Europa, atravesando los países de los Balcanes, hasta llegar a Madrid. El segundo eje es la vía marítima que pretende acercar las regiones de América Latina, África y Oriente Medio. Ambas rutas estarán interconectadas y funcionarán como una sola red de comercio global.

La ruta marítima comienza en las ciudades chinas de Quanzhou y Fuzhou, al sureste del país, y se extiende por entre las naciones de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático, cruza el estrecho de Malaca, en la costa occidental de la península malaya y la isla indonesia de Sumatra, y se dirige hacia el occidente por el Océano Índico antes de encontrarse con la Ruta de la Seda terrestre en Venecia, luego de atravesar el Mar Rojo y el Mediterráneo. Solo la vía marítima pasaría por 32 países litorales, donde viven unos 4 mil millones de personas, con un PIB combinado de alrededor de 16 mil millones de dólares (Baez G R, 2019).

El objetivo esencial es establecer una red de comercio para que los países por donde pase esta ruta se acerquen económica, política y culturalmente a China. Por tal razón, la Nueva Ruta de la Seda, como parte fundamental de su política exterior ha sido integrada a la Constitución del Partido Comunista desde 2017.

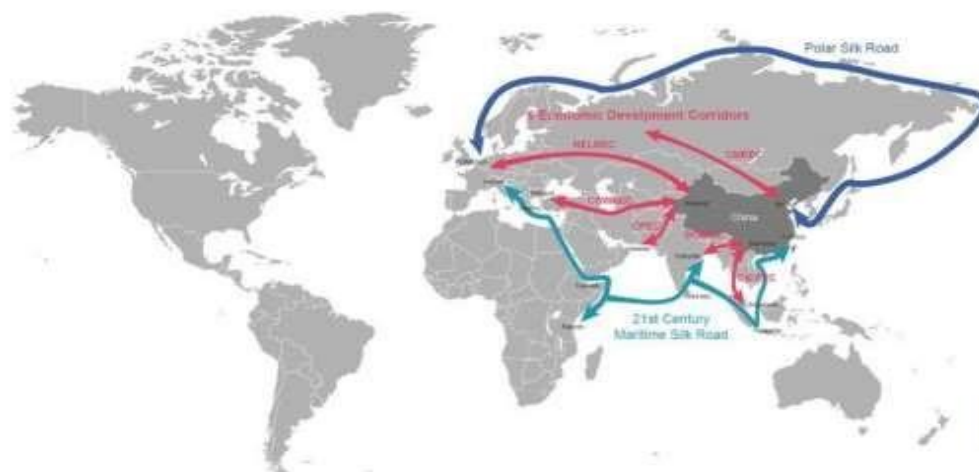
La Franja Económica de la ruta de la seda tiene tres direcciones: la primera parte del noroeste y nordeste de China, pasa por Asia Central y Rusia y llega a Europa y el mar Báltico; la segunda parte del noroeste de China y llega al golfo Pérsico y el mar Mediterráneo vía Asia Central y Asia Occidental; la tercera se inicia en el sudoeste de China y termina en el océano Índico atravesando la península de Indochina (Ríos Xulio, 2018).

La ruta marítima de la seda del siglo XXI tiene dos direcciones fundamentales: la primera parte de los puertos de la costa china, pasa por el mar de China Meridional y el estrecho de Malaca hasta el océano Índico y se prolonga hasta Europa; la segunda parte de los puertos del litoral chino, pasa por el mar de China Meridional y se extiende hacia el Pacífico Sur.

Cada una de estas direcciones, se ve reflejada en el diseño de seis corredores, seis rutas, múltiples países y múltiples puertos. Los seis corredores comprenden: China-Mongolia-Rusia, China-Asia Central-Asia Occidental, China-Península Indochina, China-Pakistán, Bangladesh-China-India-Myanmar, así como el Nuevo Puente Continental Euroasiático. Las seis rutas se refieren a los ferrocarriles, las carreteras, el tráfico marítimo, la aviación, los oleoductos y gasoductos y la red de información espacial, que constituyen el contenido principal para fortalecer la conectividad (Ríos Xulio, 2018; OGDFCFR, 2019).

Mapa I: combinación de las tres iniciativas conocidas.

MAPA QUE COMBINA LAS TRES INICIATIVAS



Fuente: Belt and Road Briefing, august, 2020.

Para implementar la iniciativa “Una Franja, una ruta” (*One Belt One Road, OBOR* o *Belt and Road Initiative, BRI*), Xi indicó que China trabajaría con los países socios para construir cinco “conectividades o “vínculos””: (State Council, 2015)

- (1) conectividad física a través de la construcción de infraestructura;
- (2) coordinación de políticas;
- (3) comercio sin trabas;
- (4) integración financiera; y
- (5) intercambios entre personas.

Desde el 26 de enero de 2018, la Oficina de Información del Consejo de Estado de la República Popular de China también publicó un libro blanco, titulado “Política ártica de China”, donde se presentan propuestas chinas para la participación activa en los asuntos de esta región ártica. El documento representaba un anteproyecto para la estrategia ártica de China y su objetivo de impulsar una "Ruta de la Seda Polar" en el marco de la "Iniciativa de la Franja y la Ruta".

La Franja Económica de la Ruta de la Seda con base en tierra, la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI y la Ruta de la Seda Polar no deben ser proyectos considerados por separado, ya que representan unidades complementarias entre sí en lo que respecta a la integración estratégica de las regiones bajo la Franja y la Ruta.

El papel creciente de la coordinación de políticas a lo largo de la Nueva Ruta de la Seda

La coordinación de políticas se ha ido abriendo paso como una importante garantía para la construcción conjunta de la Franja y la Ruta, y constituye uno de los elementos determinantes para la organización de las acciones correspondientes. En los últimos cinco años, China y los países y organizaciones interesados en la

Iniciativa han llegado a consensos para la cooperación internacional en la construcción conjunta de la Franja y la Ruta.

La iniciativa y sus ideas fundamentales han sido incluidas en documentos importantes de organizaciones internacionales como la ONU, el G20, la APEC y otras organizaciones regionales. En julio de 2015, la Organización de Cooperación de Shanghái (OCS) publicó la “Declaración de Ufa de los jefes de Estado de la OCS”, dando su apoyo a la construcción de la Franja Económica de la Ruta de la Seda.

En septiembre de 2016, en el “Comunicado de la Cumbre del G20 en Hangzhou” se aprobó la iniciativa de establecimiento de la Alianza Global de Interconexión e Intercomunicación en Infraestructuras. En noviembre del mismo año, los 193 países miembros de la ONU aprobaron, mediante consultas y por unanimidad, la resolución para dar la bienvenida a las iniciativas de cooperación económica, incluida la construcción conjunta de la Franja y la Ruta, e hicieron un llamado a la comunidad internacional para ofrecer a esta última un ambiente seguro. En marzo de 2017, el Consejo de Seguridad de la ONU aprobó por unanimidad la “Resolución No 2344”, exhortando a que la comunidad internacional intensificara la cooperación económica regional a través de la construcción de la Franja y la Ruta y, además, introdujo por primera vez el concepto de “comunidad de destino de la humanidad” (OGDFCFR, 2019).

En 2018, se celebraron sucesivamente la 2da Conferencia Ministerial del Foro China-CELAC, la 8va Conferencia Ministerial del CASCF y el Foro de Cooperación China-África, en los cuales se publicaron la “Declaración especial sobre la iniciativa de la Franja y la Ruta”, la “Declaración de acción de China y los países árabes para la construcción conjunta de la Franja y la Ruta” y la “Declaración de Beijing: Hacia una comunidad de destino China-África más estrecha” respectivamente (OGDFCFR, 2019).

Cada año se ha incrementado el número de países y organizaciones internacionales firmantes de los documentos de cooperación intergubernamental para la construcción conjunta de la Franja y la Ruta. Dentro del marco de la construcción conjunta de la Franja y la Ruta, siguiendo el principio de búsqueda de consensos y superación de las diferencias, los países y organizaciones internacionales han realizado amplios intercambios sobre planificación y políticas de desarrollo económico, elaborando mediante consulta.

Hasta finales de marzo de 2019, el Gobierno de China había firmado 173 acuerdos de cooperación con 125 países y 29 organizaciones internacionales. Como resultado, los países participantes en la construcción conjunta de la Franja y la Ruta se han extendido desde Asia y Europa hasta África, Latinoamérica y la región del Pacífico Sur (OGDFCFR, 2019).

Paulatinamente la cooperación para la conexión en sectores específicos en la construcción conjunta de la Franja y la Ruta avanza de forma ordenada. La Ruta de la Seda Digital se ha convertido en parte importante de la iniciativa de la Franja y la Ruta. China y Egipto, Laos, Arabia Saudita, Serbia, Tailandia, Turquía, Emiratos Árabes Unidos y otros países han lanzado conjuntamente la “Iniciativa de

cooperación internacional sobre economía digital de la Franja y la Ruta”, y se han firmado documentos de cooperación con 16 países para fortalecer la construcción de la Ruta de la Seda Digital.

China publicó el “Plan de acción de la conexión de normas de la Franja y la Ruta 2018-2020” y firmado 85 convenios de cooperación sobre estandarización con 49 países y regiones. El mecanismo de cooperación tributaria a largo plazo de la Franja y la Ruta es cada vez más maduro. China ha organizado la Conferencia de Cooperación Tributaria de la Franja y la Ruta y promulgado la “Iniciativa de Astana para la cooperación tributaria de la Franja y la Ruta”, extendiendo esta red de cooperación a 111 países y regiones (OGDFCFR, 2019).

China ha publicado junto con 49 países implicados en la iniciativa la “Declaración conjunta de los países de la Franja y la Ruta para impulsar la cooperación pragmática sobre derechos de propiedad intelectual”. Asimismo, ha presidido el Foro Internacional sobre la Cooperación del Estado de Derecho en la Franja y la Ruta y emitido la “Declaración del copresidente del Foro Internacional sobre la cooperación del estado de derecho en la Franja y la Ruta”. Además, ha auspiciado la Reunión de Ministros de Energía de la Franja y la Ruta, donde anunció el establecimiento de relaciones de asociación con 18 países de la Franja y la Ruta en materia energética. China ha publicado “Perspectivas y acciones sobre cooperación agrícola para la construcción de la Franja y la Ruta” e “Ideas preliminares para la cooperación marítima dentro de la iniciativa de la Franja y la Ruta”, entre otros documentos, e impulsado el establecimiento del Tribunal de Comercio Internacional y mecanismos para proporcionar soluciones diversificadas a las disputas sobre comercio internacional (OGDFCFR, 2019).

Entre 2013 y 2021 el comercio total contabilizado entre China y los países a lo largo de la Ruta de la Seda superó los 9,6 billones de dólares, con una tasa de crecimiento superior a la del propio comercio general de China. Adicionalmente, China ha invertido directamente más de 130,000 mil millones de dólares en más de 3 000 proyectos en los países participantes de BRI y estas inversiones han crecido a una tasa anual promedio de 7.2%. (UNDP, China Development Bank, 2019 y Comercio exterior de China, 2021).

Ya en 2018, el volumen de importaciones y exportaciones de mercancías entre China y los países a lo largo de la Franja y la Ruta alcanzaba 1,3 billones de dólares, mostrando un crecimiento del 16,4% en relación al 2017. Por su parte, el comercio de servicios entre las dos partes ha crecido notablemente alcanzando los 97.760 millones de dólares en importaciones y exportaciones en este sector en 2017, para un aumento del 18,4% en relación al 2016. Esta cifra supone el 14,1% del volumen total del comercio de servicios de China, con un crecimiento del 1,6% respecto a 2016 (OGDFCFR, 2019).

Desarrollo de las exportaciones en la BRI (%) (2016 a 2019)

Unión Europea	+24.15%
Unión Económica Euroasiática	+43.38%

Medio Oriente	+34.16%
África	+40.61%
ASEAN	+30.7%
Países fronterizos con China	+33.12%
América del Sur	+20.57
EE.UU.	+12.61

Fuente: Silk Road Briefing 2020 y OGDFCFR, 2019

Según los resultados de un estudio del Banco Mundial sobre el impacto comercial de la construcción conjunta de la Franja y la Ruta realizado sobre 71 países potencialmente participantes, la iniciativa podría aumentar en un 4,1% sus relaciones comerciales (Suprabha Baniya et al, 2019).

Se destaca en este proceso el establecimiento de más de 82 zonas de cooperación económica y comercial en el extranjero, con un total de más de 28.9 mil millones de dólares invertidos, y donde se han creado más de 244,000 empleos y generado 2 mil millones de dólares en impuestos adicionales (UNDP, China Development Bank, 2019).

El desarrollo de los diferentes procesos que incluyen inversiones en el proceso es disímil. En los últimos seis años, China y otros países a lo largo de la Ruta de la Seda han experimentado la modernización y el desarrollo de infraestructuras en áreas tales como puertos, ferrocarriles, carreteras, energía eléctrica, aviación, conectividad digital e infraestructura electrónica.

Los logros en la construcción de ferrocarriles son particularmente notables. Mientras que en 2011 solo se mantenían 17 trenes que circulaban entre China y Europa, y que transportaban mercancías por valor de 6 mil millones de dólares, ya para 2018 se realizaron más de 6,000 viajes en tren entre China y Europa, implicando el transporte de mercancías por 16 mil millones de dólares (UNDP, China Development Bank, 2019).

Según los datos del Ministerio de Comercio de China, en 2020 la inversión directa no financiera del país asiático en los países de la Franja y la Ruta ascendió a 17.790 millones de dólares, lo que representa un aumento del 18% respecto de 2019. Es decir que, pese a los efectos de la pandemia en la economía mundial, la inversión china en los países de la Ruta de la Seda siguió aumentando.

Como resulta lógico cabe pensar, que la inversión en los países socios de BRI debe incrementarse en la medida que crezcan los proyectos de infraestructura, y se incremente el comercio como resultado de la mejor conectividad y la ampliación de los sectores industriales y manufactureras impulsadas por la transformación de las cadenas de valor mundiales que impulsa esta iniciativa. Adicionalmente, el auge alcanzado por la Ruta de la Seda sanitaria y la ruta de la seda digital,

fundamentalmente en 2020 y 2021, también hablan de la diversificación del proceso inversionista.

Para implementar la iniciativa “Un cinturón, una ruta” (OBOR) China también describe un conjunto de principios rectores para la iniciativa. Las autoridades plantean que China nunca intervendrá en los asuntos internos de los países socios y se esforzará por la coexistencia pacífica mediante la creación de asociaciones caracterizadas por beneficios mutuos. También destaca el interés de que la iniciativa sea inclusiva y que puedan participar todas las naciones interesadas, principio este que promovió el camino para la expansión de la BRI más allá de Eurasia.

La participación en el BRI ha aumentado con el tiempo. Un grupo inicial de 31 países, principalmente de Europa y Asia, se unió a la iniciativa entre 2013 y 2016. Luego, en 2017 y 2018, el alcance geográfico del BRI se expandió dramáticamente a 120 países, y el alcance geográfico del BRI se expandió dramáticamente a 120 países provenientes de Asia, África, América Latina y el Caribe, Oriente Medio y Oceanía. La lista de participantes en la iniciativa creció aún más, a 145 países, entre 2019 y 2022.

La BRI y su impacto al interior de China

Esta iniciativa persigue objetivos vinculados a la elevación de los niveles de desarrollo para todas las regiones del país, lo que permitiría superar las desigualdades socioeconómicas y mejorar el bienestar de la población china. Durante años, el proceso de reformas socioeconómicas ha ido alcanzando importantes logros, tanto para las regiones del Este y Central de China, como para el Oeste. Sin embargo, es conocido que los avances de las transformaciones han sido menores en las áreas del Oeste. Es por ello que la BRI deviene proceso esencial ya que una de sus principales misiones es la integración nacional, lo que permitiría el derrame de recursos hacia el Oeste, que por varias décadas se han mantenido con resultados por debajo del exponencial crecimiento económico que otras áreas han alcanzado en las décadas recientes. Seguidamente se propone un acercamiento a estas regiones, así como la forma en que la BRI puede impactar en las mismas.

Regiones del Noroeste y del Noreste: estas provincias se convierten en la vía fundamental para conectar China con los países de Asia Central, Asia Occidental y del Sur de Asia. Simultáneamente se crean las condiciones para vincular más estrechamente al norte con el resto del país. Especialmente, la Región Autónoma de la Nacionalidad Uigur de Xinjiang es considerada el área de enlace central de la BRI. No por gusto, es la región que más ataques en el tema de los derechos humanos ha recibido de Occidente. Su importancia es estratégica para esta iniciativa.

Mapa 2: Regiones de China



Fuente: en Busilli, Virginia Soledad (2020)

Región del Suroeste: esta área se torna importante en la medida que impulsa la consolidación de un corredor internacional entre China y los países de la ASEAN. Esta región ha sido históricamente esencial para China, en ella se ubica la mayor parte de los países vecinos que comparten fronteras e intereses socioeconómicos, por lo que la construcción de infraestructuras en el área puede ser mutuamente ventajosa para el desarrollo socioeconómico de estos países, no solo de China. En esta región también juega un papel esencial la Denominada Ruta marítima y su “Collar de perlas”, aduciendo a los puertos importantes que pudieran desarrollarse con la iniciativa.

Región del Suroeste: esta área se torna importante en la medida que impulsa la consolidación de un corredor internacional entre China y los países de la ASEAN. Esta región ha sido históricamente esencial para China, en ella se ubica la mayor parte de los países vecinos que comparten fronteras e intereses socioeconómicos, por lo que la construcción de infraestructuras en el área puede ser mutuamente ventajosa para el desarrollo socioeconómico de estos países, no solo de China. En esta región también juega un papel esencial la Denominada Ruta marítima y su “Collar de perlas”, aduciendo a los puertos importantes que pudieran desarrollarse con la iniciativa.

Regiones del interior: Ubicadas en la zona central de China, con una importante concentración de territorios, recursos humanos y materiales, que han ido desarrollándose en el transcurso del proceso de reformas y que ahora consolidarían la logística necesaria para impulsar aún más su integración, tanto hacia el Este, como hacia el Oeste. En esta zona se ubica hoy un potencial industrial importantísimo, en muchos casos respaldado por el acceso a las materias primas nacionales. Debe recordarse que durante años estas regiones fueron las suministradoras de materias primas al Este de China, pero hoy ya cuentan con el

potencial industrial propio para generar nuevas dinámicas adicionalmente generando vías internas que conecten las regiones oriental, central y occidental.

Regiones costeras, Hong Kong, Macao: Históricamente consideradas como la cuna del proceso de desarrollo generado por las reformas y la apertura de China al exterior. En ellas se concentró durante años una buena parte de las inversiones extranjeras que llegaron a China, cuando todavía la mano de obra del país era la más barata a escala mundial. Paulatinamente se han especializado en sectores como los servicios, y poseen una importante infraestructura portuaria y aeropuertos internacionales. Hoy, estas dos ciudades se acercan al momento de su integración plena con el territorio de la considerada China continental, a partir del concepto de “Una China, dos sistemas” y devienen puertos de entrada y salida esenciales en la política de integración de China a la economía mundial y en el auge de la Ruta Marítima del Siglo XXI.

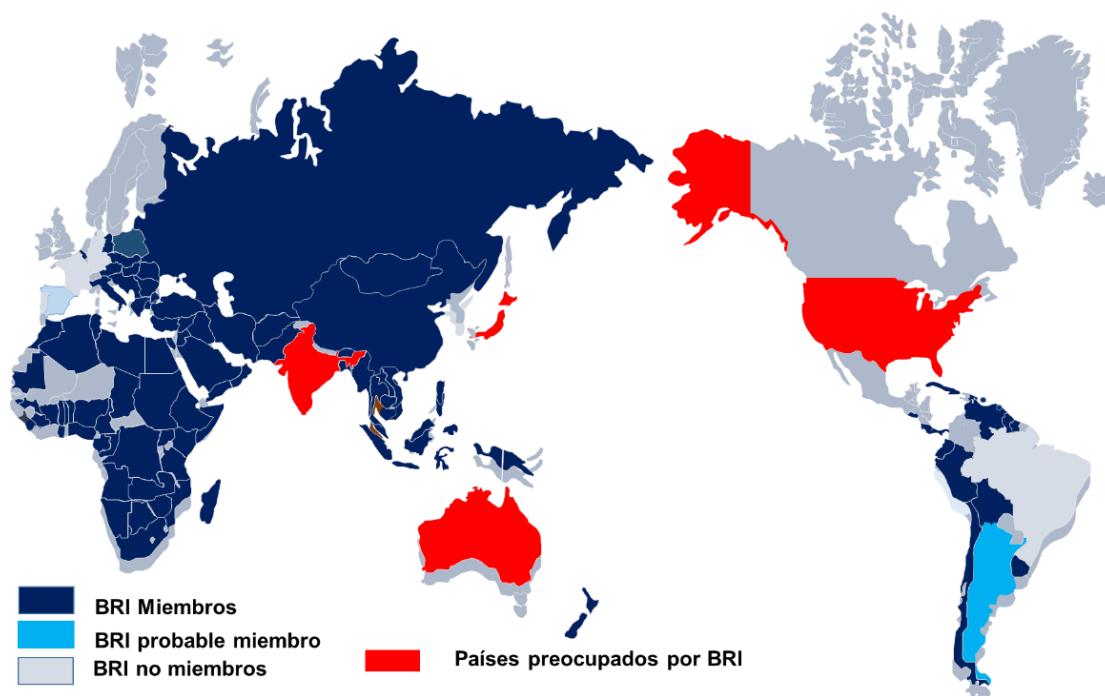
Importancia del contexto legal en la evolución de la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

Relevancia de los Memorándums de Entendimiento para la BRI.

En la misma medida que ha ido avanzando la iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI en inglés) se ha institucionalizado los procesos, especialmente mediante memorándum de entendimientos (MOU en inglés) bilaterales entre los países miembros y China. Estos acuerdos no solo prometen cooperación dentro del marco de BRI, sino también corroboran la legitimidad de la iniciativa. Particularmente se percibió en el año 2019, cuando el estado australiano de Victoria decidió firmar un memorando de entendimiento con China sobre el BRI. Si bien algunos afirmaron que lograr este memorando de entendimiento no es gran cosa, ya que el furor por el MOU de Victoria con China pasa por alto que, a los ojos de Beijing, el BRI ya está trabajando en Australia, sin embargo, el gobierno federal no solo se molestó con la carrera en solitario de Victoria, sino que luego tomó acciones en abril de 2021 para invalidar dicho acuerdo.

No existe una lista oficial o compilación completa sobre los países u organizaciones que ya han firmado MOU-BRI con China. Sin embargo, luego de una búsqueda exhaustiva a partir de las informaciones oficiales emitidas por los sitios chinos se puede destacar que, hasta el 7 de febrero de 2022, se puede contabilizar que China ha firmado alrededor de 181 documentos de cooperación sobre el desarrollo de la Franja y la Ruta con 145 países de Asia, África, Europa, América Latina y la región del Pacífico Sur (ver figura 1) y con más de 30 organizaciones internacionales.

Mapa 3: Países miembros de la IFR



Fuente: Elaboración de los autores (2022).

Particularmente en el contenido de los MOU de BRI se puede decir que si bien se aprecian diferencias en los diseños detallados de estos, la estructura básica de los acuerdos es similar. Después de acordar mejorar la coordinación (de políticas) y profundizar la cooperación mutuamente beneficiosa, ambas partes firmantes llegan a un "entendimiento" de cooperar en las cinco prioridades de cooperación de BRI

1. Coordinación de políticas,
2. Conectividad de instalaciones,
3. Comercio sin obstáculos,
4. Integración financiera,
5. Vínculos entre personas o expresado como intercambio pueblo a pueblo.

Las cinco prioridades están "guiadas por los principios de consulta amplia, contribución conjunta y beneficios compartidos". En términos generales, la cooperación puede cubrir una amplia gama de campos, como el desarrollo conjunto de la infraestructura de transporte, el establecimiento conjunto de parques industriales, el establecimiento de redes de ciudades hermanas, la promoción del comercio y la inversión, la cooperación financiera (como la cooperación estratégica con la infraestructura de Asia y el Banco de Inversiones Infraestructura (AIIB en inglés) o la colaboración conjunta en iniciativas regionales.

Al final de los documentos (por ejemplo, MOU-BRI China-Victoria o MOU-BRI China-Letonia), ambas partes acuerdan que el documento no es legalmente vinculante. Pero incluso si no es legalmente vinculante, algunos expertos plantean que ciertos elementos dentro del MOU podrían ser interpretados por cualquiera de las partes, y especialmente por los chinos como vinculantes. Tales interpretaciones pueden, de hecho, influir en la forma en que China ve las declaraciones hechas dentro del MOU y las considera importantes en futuras conversaciones

diplomáticas. En resumen, el propósito de estos MOU no vinculantes legalmente es influir, más que dirigir.

El avance de la Ruta de la Seda en diferentes áreas

En el marco de BRI se ha hecho referencia a diferentes tipos de Rutas de las Sedas como la Digital, Sanitaria, Marítima, Cultural, Turística, Verde, etc.

Avances en la Ruta de la Seda Digital

En la Ruta de la Seda Digital confluyen varios procesos, cada uno por si solo es el resultado de la política aplicada para promover el desarrollo tecnológico de China, pero en la BRI, de conjunto están generando un proceso multidimensional en el que se entrelazan todas y cada una de las partes. Desde el auge de las empresas unicornio en China, pasando por la expansión de las nuevas tecnologías capaces de impulsar la capacidad industrial, hasta los impactos en las finanzas y la aplicación de cadenas de bloques que pueden potenciar la transnacionalización del yuan y todo ello interconectado por la construcción de redes que impulsaran las 5G y la internet de las cosas. Este es el escenario que coloca a la conectividad electrónica en el centro de la BRI.

Sin embargo, la inversión en la ruta de la seda digital resulta más moderada que la que se visualiza en otros sectores. Entre los proyectos desarrollados el comercio electrónico y los pagos por celulares han concentrado más del 60 % de la inversión, mientras que cerca del 40% se ha destinado a la construcción de redes de telecomunicaciones y al desarrollo de cables con fibra óptica completa el resto. (Parra P. Á, 2020b).

Seguidamente se analizarán algunos de los proyectos emblemáticos de China en el contexto de la Ruta de la Seda digital.

Destaca en este contexto el avance desarrollado por China en el despliegue de cables submarinos a nivel mundial. Estos proyectos se han ido ampliando desde un 7 % de en el período 2012-2015 hasta un 20 % entre 2016-2019. (*Submarine Telecoms Forum*). Estos proyectos de cable de fibra óptica incrementan la influencia de las tecnologías de China en el flujo del tráfico de datos global.

Empresas como *Huawei Marine*, *China Telecom* y *China Unicom* juegan un rol esencial en el desarrollo de estas redes ya que promueven proyectos como el *PEACE* (*Pakistan-East Africa Connecting Europe* por sus siglas en inglés) sistema que conectará Asia, África y Europa, el *Sail* (*South Atlantic Inter Link*) backbone de fibra óptica en Guinea que unirá Camerún y Brasil (*SAIL*), (el proyecto de cable fibra óptica transfronteriza China-Pakistán, y el cable submarino de fibra óptica en Indonesia, entre otros.

Sistema de Cable de Pakistán, Este de Africa y Europa. (PEACE)

PEACE es un proyecto acordado entre la PCCW Global, la división de operaciones internacionales de HKT (Hong Kong) y HENGTONG Group para desarrollar la conexión entre China u Europa atravesando el Este de Africa. El cable tiene una extensión de 15 000 km y *Huawei Marine Networks Co., Ltd.* (conocida como Huawei Marine) es la empresa que garantizará la construcción del segmento principal de 12 000 km de largo. Este proyecto cuenta con el financiamiento del

Banco de Construcción de China (www.peacecable.net, 2018 y www.balancingafrica.com, 2019).

Este sistema de cable de alta velocidad *PEACE* creará rutas más cortas desde China hasta Europa y África al conectar tres de los continentes más poblados a nivel mundial. Simultáneamente, reducirá notablemente la latencia y proporcionará una experiencia de conectividad con mayor calidad, permitiendo el empleo de múltiples aplicaciones comerciales y para los usuarios.

El sistema de cable *PEACE* se desplegará desde dos puntos en Pakistán (Karachi y Gwadar) hacia África Subsahariana en dos fases: 1) Dos cables bifurcados hacia Kenia y Djibouti y de ahí por el Canal de Suez para luego cruzar Egipto hasta Marsella en Francia y 2) Un cable adicional de Mombasa a Sudáfrica.

Si bien los impactos de la COVID-19 han afectado su desarrollo, el proyecto se encuentra en fase avanzada de construcción.

Sistema de cable Enlace del Atlántico Sur

El South Atlantic Inter Link (SAIL) comprende un sistema de cable submarino de fibra óptica trasatlántica de 6,000 km que conecta la ciudad de Kribi en Camerún con Fortaleza en Brasil. El cable consta de cuatro pares de fibras (uno de estos conectado directamente a Guinea Ecuatorial), cada uno capaz de transmitir 100 longitudes de onda con un ancho de banda de 100 Gbit/s y entregar una capacidad de diseño de 32 Tbps (8 Tbps estarán conectados a Bata, Guinea Ecuatorial) (Reuters, 2015).

El *SAIL* termina en la estación de aterrizaje de cable de Telxius Fortaleza, conectando a la perfección con BRUSA, sistema de cable privado construido y operado por Telefónica que enlaza Rio de Janeiro y Fortaleza (Brasil) con San Juan (Puerto Rico) and Virginia Beach (Estados Unidos), así como también se conecta con y Sam-1, cable submarino de fibra óptica, con una extensión de más de 25.000 kilómetros que une América del Sur con Estados Unidos y Centroamérica, permitiendo las comunicaciones internacionales de telefonía fija y móvil, Internet y transmisión de datos.

En la inversión participaron, de manera conjunta, China Unicom (representada en Brasil por su filial China Unicom do Brasil Telecomunicacoes Ltda.) y CAMTEL. El proyecto fue llevado a cabo en su totalidad por Huawei Marine Networks como proveedor de soluciones "llave en mano". La instalación marina del sistema de cable *SAIL* culminó con éxito el 4 de septiembre de 2018 (www.journalducameroun.com, 2018).

Con esta obra, dos continentes en el hemisferio sur quedaron conectados a través de sus estaciones terrestres (Kribi y Fortaleza).

El Proyecto de fibra óptica China-Pakistán

Con una extensión de 820 km, el primer proyecto de cable fibra óptica transfronteriza China-Pakistán fue completado en el primer semestre de 2018. Ello garantiza los servicios de televisión terrestre digital proporcionados por la empresa ZTE. Así, Pakistán ha adoptado el estándar chino y logra dar cobertura a 200 millones de personas (www.totaltele.com, 2017).

En Pakistán el cable conecta a Rawalpindi con los principales destinos nacionales e internacionales a través de la red de la compañía nacional de telecomunicaciones del país y en el territorio chino, conecta la ciudad Tashkurgan Tajik (a 135 km de la frontera China-Pakistán) con la red de cable de fibra óptica de China.

El proyecto es propiedad de *Special Communication Organisation* (SCO) de Pakistán. Las labores de operación y mantenimiento se realizan de conjunto con China Telecom y la ingeniería, construcción y provisión de equipos estuvo a cargo de Huawei Technologies Co., Ltd. Fue financiado en un 85% por el Banco de Exportación-Importación (Exim) de China, a través de un préstamo concesionario con una tasa de interés del 2% anual, y el resto por el gobierno de Pakistán. El valor total del proyecto ascendió a 44 millones de dólares. Este proyecto está considerado como el primer contacto transfronterizo entre vecinos y tiene un notable impacto en el desarrollo del tráfico de internet desde China hacia el Medio Oriente, África y Europa (www.beltroad-initiative.com, 2018, www.researchgate.net, 2019).

Evolución de la Ruta de la Seda sanitaria

Después de obtener el control de COVID a nivel nacional, entre marzo y octubre del 2020, apenas en 7 meses, China brindó asistencia médica a más de 150 países. Además de la asistencia médica, también proporcionó financiamiento a numerosos países afectados negativamente por el virus, tanto directamente por el gobierno chino y sus bancos de políticas como a través de bancos multilaterales, además de la Organización Mundial de la Salud y Covax. A lo largo de 2020, las empresas de biotecnología chinas desarrollaron, probaron y comenzaron a distribuir vacunas a finales de año.

Estas relaciones globales se extendieron más allá de los aproximadamente 140 países que habían firmado previamente el Memorándum de Entendimiento (MoU) de la Iniciativa sobre la Franja y la Ruta de la Seda (Belt and Road, BRO o BRI) incluidos países seleccionados de la Unión Europea y del norte de Asia. Las empresas farmacéuticas con sede en América del Norte que se habían asociado con empresas de biotecnología chinas anteriormente también participaron de las investigaciones chinas para desarrollar con esfuerzo y dedicación la primera vacuna china a menos de un mes después de la Pfizer. Este esfuerzo liderado por China en 2020 se extendió más allá de la BRI para seguir impactando a nivel mundial.

En 2020, China demostró liderazgo mundial al ser el primer país en controlar el virus, y luego cambió rápidamente de rumbo para proporcionar ayuda médica urgente inicialmente a países que ya habían firmado el BRI, así como en países seleccionados de la UE y el norte de Asia. Si bien China se convirtió efectivamente en un benefactor de estos países de varias maneras, fortaleciendo sus relaciones anteriores, también se vinculó mucho más con las organizaciones mundiales de atención médica consolidadas con un total de inversiones por valor de 50 millones de dólares en la OMS durante el primer semestre de 2020 (que cuenta con 194 estados miembros), así como se unió al mecanismo Covax (con 180 países) en el segundo semestre de 2020.

La combinación de estos elementos influyó en el desarrollo de varios hubs a lo largo de la BRI que ya tiene 140 miembros. Ello permite disponer de importantes estadísticas médicas actualizadas, así como de una base de información clave para identificar posibles pandemias futuras, lo que ya constituye un proceso que muchos científicos dan por seguro, tomando en cuenta las múltiples variables que hoy influyen en la expansión y fortalecimiento de los diferentes virus.

La COVID-19 impulsó a China a participar de manera más positiva en la cooperación sanitaria mundial, con medidas como el envío de equipos médicos a países extranjeros para recibir asistencia, el suministro de vacunas y préstamos para la lucha contra la pandemia a los países en desarrollo, así como su participación en la cooperación internacional.

En el cuarto trimestre del 2020 se añadieron a la colaboración brindada durante el 2020, préstamos adicionales del Banco asiático de inversión en infraestructuras (BAII) a las Islas Cook (20 millones), Camboya (60 millones USD), Ecuador (50 millones USD), Turquía (200 millones USD), Uzbekistán. (200 millones USD), además de comprometer 30 millones USD al fondo Legend Capital Co. Ltd (China) para mejorar la digitalización de la atención médica. También en el cuarto trimestre, NDB extendió líneas de crédito relacionadas con COVID-19 a India (mil millones de dólares) y a Brasil (mil millones de dólares), ambos en diciembre de 2020 (Silk Road Briefing, 2021).

En el primer trimestre de 2021, el BAII aprobó instalaciones relacionadas con la COVID -19 en Filipinas (300 millones USD), Sri Lanka (180 millones USD) y Bangladesh, dos instalaciones, una por 260 millones USD y otra por 300 millones USD. NDB aprobó una línea de crédito COVID-19 de mil millones de dólares para China en el primer trimestre. Si bien tanto los montos agregados como el volumen han disminuido desde el segundo trimestre de 2020, ambas instituciones permanecen activas en la asistencia crediticia relacionada con COVID-19. China posee participaciones minoritarias solo en estos bancos: 26% de BAII y 20% de NBD (Silk Road Briefing, 2021).

Las inversiones en el envío de atención médica, las asociaciones de empresas conjuntas (JV) y los acuerdos de licencia se incrementaron a partir del tercer trimestre de 2020 y esta tendencia continuó durante el cuarto trimestre y se extiende a lo largo del primer semestre del 2021. La estadística de la firma Gordon Orr, una empresa consultora global, revela que más de 250 asociaciones entre compañías farmacéuticas chinas y no chinas se habían creado en 2020. Muchas de estas compañías pretendían comercializar los medicamentos innovadores desarrollados por China para la venta a nivel mundial, un reflejo de los avances en la I + D farmacéutica y biotecnológica china.

Considerando a estos sectores como fuentes de ingreso, pero simultáneamente como atractivas inversiones se ha observado el incremento del financiamiento del mercado de capitales de China en las empresas farmacéuticas y de salud del país. En opinión de Pitchbook, la inversión de capital de riesgo en biotecnología y farmacia supuso una inversión de 28.500 millones de dólares en 1.073 acuerdos, un aumento del 60,5% impulsado en parte por la importancia del desarrollo de vacunas. El mercado de OPI para empresas de biotecnología respaldadas por VC

registró una recaudación de 11.500 millones de dólares en 73 cotizaciones públicas de biotecnología en 2020. Esto llevó a una clasificación mundial No 2 para HKEX (51,2 mil millones USD de ingresos de OPI), No 3 para la Bolsa de Valores de Shanghai (51 mil millones USD Ingresos de la OPI) y No 5 para la Bolsa de Valores de Shenzhen (ingresos de la OPI de 18.800 millones de dólares estadounidenses) (Silk Road Briefing, 2021).

Según KPMG, en el primer trimestre de 2021, HKEX ocupó el puesto número 3 (ingresos de OPI de 13,9 mil millones USD) y la Bolsa de Valores de Shanghai (ingresos de OPI de 6,9 mil millones USD). Salud y ciencias de la vida ocupó el tercer lugar entre los sectores tanto en 2020 como en 2021 (con 13% y 12% del mercado A-Share, respectivamente) (Silk Road Briefing, 2021).

Se espera que la biotecnología y las ciencias de la salud y de la vida sean una de las fuerzas impulsoras del mercado de OPI de acciones A. Se puede esperar que este nuevo capital recaudado a través de los mercados públicos, así como de los inversores de VC, continúe impulsando el crecimiento de los grupos de vacunas existentes, así como los nuevos grupos que se están formando (AIM en Beijing) y las nuevas vacunas que se están probando.

En marzo de 2021, China aprobó una quinta vacuna, producida por Anhui Zhifei Longcom Biopharmaceutical y la Academia de Ciencias de China. Esta se une a las dos vacunas fabricadas por Sinopharm, una de Sinovac y otra de CanSino Biologics, en asociación con el ejército. Pero existen referencias acerca de 15 vacunas chinas que ahora se están probando.

China proporcionó vacunas a través de la Ruta de la Seda sanitaria, mecanismo que difiere de los métodos empleados por EE.UU. y la Unión Europea. Desde marzo de 2021, China marchó a la cabeza, tanto de la producción general de vacunas como de las cantidades exportadas. En lo que respecta a la distribución por países, está claramente dominada por los países que firmaron previamente el memorándum de Entendimiento de la BRI.

Avances en la Ruta de la Seda cultural

Mucho se habla de los diferentes corredores de BRI y las dos variantes tanto terrestre como marítima. Se difunde la proyección económica y financiera, pero poco se habla de su dimensión sociocultural. Por otro lado, se promueven las oportunidades, se señalan los desafíos, se expresa la relevancia geoestratégica y de las políticas, pero poco se analiza el enfoque humanista.

Cabe mencionar que el megaproyecto chino desarrolla diversos fondos que no solamente son para inversiones o comercio, o para un mejor posicionamiento de sus empresas. Beijing ha desarrollado un Fondo de Fraternidad de la Franja y la Ruta desde febrero del 2018. Este, apoya a países miembros de la iniciativa en sectores sociales con atención gratuita. Puede citarse por ejemplo el tratamiento a más de 70 niños⁷ en Afganistán y Mongolia que padecían cardiopatías congénitas y

⁷ Información obtenida del sitio oficial de BRI: <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/humanity/story/41962.htm>

sus padres no tuvieron que pagar un centavo. Tanto los costos médicos como los de transporte fueron cubiertos por dicho fondo.

El caso anterior no ha sido el único, y se enmarca dentro del programa de cooperación Sur-Sur. Por otro lado, el Fondo de Fraternidad de BRI ha patrocinado una serie de programas de ayuda humanitaria y ha enviado equipos de profesionales para proporcionar asistencia en países como Pakistán y Siria, este último sumido en un conflicto que ha desplazado miles de familias de sus hogares, especialmente mujeres, ancianos y niños.

La cobertura sanitaria es un problema que padecen todos los continentes, así como también el acceso a la educación incluyendo la universitaria. Un elemento positivo que debe destacarse es la posición de China como receptor de estudiantes extranjeros procedentes de los países miembros de BRI. En 2017, estudiaron en China, 317 200 estudiantes de países miembros del megaproyecto, un 11,58% más que en 2016. Estos estudiantes representaron el 64,85% de los estudiantes internacionales en China. Alrededor de 490 000 extranjeros de 204 países y regiones estudiaron en China en 2017, más que en cualquier otro país de Asia.

A su vez, algunas universidades chinas han abierto programas inspirados en la iniciativa de BRI para atraer a estudiantes de países abarcados por ella. La Universidad Renmin de China, por ejemplo, estableció en el propio 2018 un nuevo colegio con el nombre Ruta de la Seda en el campus de la ciudad de Suzhou, en la provincia de Jiangsu, en el este de China. El colegio con fecha de apertura oficial en septiembre del propio año tiene como propósito el ofrecer un posgrado de dos años sobre estudios chinos contemporáneos. Dicho colegio ofrecerá beca completa a estudiantes internacionales⁸.

Alrededor de 100 estudiantes extranjeros de países y regiones ubicados a lo largo de la Franja y la Ruta participaron en septiembre de 2019 con becas completas que cubrirán su colegiatura, alojamiento y seguro médico, así como un subsidio para sus gastos. El programa, permitió la especialización en investigación sobre política, economía, leyes y cultura chinas. La escuela trabajará para incrementar el número de estudiantes nuevos cada año hasta llegar a 200 en tres años, aunque se vio detenido por el impacto de la pandemia de la Covid-19 y el cierre de fronteras. La escuela pretende formar profesionales de alto nivel que puedan contribuir al desarrollo de la iniciativa BRI más allá de China.

En este mismo orden, otras seis universidades también firmaron un acuerdo con el Instituto BRI de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma para inscribir a más estudiantes internacionales pertenecientes a países miembros de la iniciativa.

En el campo de la cultura y del idioma, los Institutos Confucio, muchos ya con historia en el momento en que se emprendió BRI, sin lugar a dudas constituyen una herramienta para poder impulsar este proyecto. China inauguró el primer Instituto Confucio en el 2004. Actualmente puede encontrarse instituciones de este tipo lo mismo en Tailandia, Filipinas, Indonesia, Ucrania que en La Habana, Cuba. Si bien habían surgido con un propósito específico, en el actual contexto tienen un alto significado, no solo para aprender idioma chino, sino también para entender China e incluso adscribirse a una beca de la Nueva Ruta de la Seda.

⁸ Fuente: Ministerio de Educación de China, 2018.

La difusión del idioma chino es muy importante para el fortalecimiento de la interconexión entre China y los países miembros de BRI. A su vez, los Institutos Confucio son una herramienta necesaria para la estrategia del gigante asiático, que unidos a la participación de universidades extranjeras propician la cooperación en diversas formas incluyendo fondos, terrenos, edificios, servicios de mantenimiento y operación, empleo, entre otros.

En comparación con organizaciones mundiales de promoción del idioma y la cultura de otros países, especialmente occidentales, una característica importante del Instituto Confucio es el establecimiento de la cooperación sino-extranjera, a través de la estrecha cooperación entre las partes se establece el servicio de promoción del chino que tiene la perspectiva del otro país.

El Instituto Confucio tradicionalmente es una organización sin ánimos de lucro, con un mecanismo de cooperación sino-extranjera, así como los fondos de la construcción y operación dependen del apoyo de ambos países a partes iguales. El Instituto Confucio aplica el sistema de responsabilidad del presidente de las dos partes, los profesores chinos provienen del sistema de empleo de profesores de la universidad cooperativa extranjera y el Instituto Confucio es equivalente a una unidad de enseñanza de la universidad extranjera, es decir a una Facultad específica.

El avance de China y el desarrollo de su megaproyecto BRI, puede interpretarse de manera similar a las de grandes naciones que han logrado impactar con su cultura a nivel global. Beijing pretende que su cultura sea más que conocida respetada, así como también prevé que conservar no solo las identidades nacionales, sino también el patrimonio histórico y cultural de los integrantes de la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda.

La tradición milenaria del gigante asiático se convierte en un tesoro invaluable no solo para conservar, sino también para conocer y mantener. Un elemento negativo del fenómeno de la globalización ha sido el de internacionalizar una serie de valores occidentales banales y negativos que muchas veces han ocasionado la reducción o el exterminio de ciertas culturas locales. BRI pretende elevar la cultura china, pero a su vez no sobreponerse a las culturas de otros pueblos, no por su diferencia, sino por el respeto de otras nacionalidades.

El volver a traer al presente la histórica Ruta de la Seda, o sea, sus caminos, abre también la posibilidad de recuperar espacios compartidos. A ello se añaden las potencialidades del siglo XXI, la de los avances científicos y tecnológicos que pueden ponerse a disposición de los pueblos en su propio beneficio. Se abren rutas que una vez existieron, se desarrollan infraestructuras que acortan distancias y también se recorre por áreas que están sumidas en conflictos. Todo ello abre múltiples oportunidades para las relaciones con China.

En este proyecto tienen un rol muy elevado los gobiernos de los países participantes. El eslogan chino Ganar-Ganar, es mucho más que eso, es beneficio mutuo, pero para ello las dos partes deben contribuir. No habrá desarrollo si se espera que sea China quien lo aporte todo, o quien se beneficie completamente. A diferencia de otros proyectos promovidos por naciones occidentales, pueden abrirse espacios compartidos en el que el patrimonio cultural de muchas naciones pueda ser restaurado y deje de ser saqueado, agredido e incluso destruido. Hoy

tesoros invaluableles desaparecen a consecuencia de guerras como ha sucedido en Iraq, Afganistán o Siria por poner sólo algunos ejemplos.

Una de las propuestas de gran relevancia en el marco de BRI son las actividades de intercambio cultural. El desarrollo de las Expo Cultura Internacional de la Ruta de la Seda es una iniciativa dentro del megaproyecto que trasciende las fronteras y genera un bien común: el reconocimiento de una identidad global diversa. A su vez, contribuye a la difusión de cada una de las identidades nacionales o locales, así como también a la construcción de una cultura moderna con códigos, valores y principios éticos que responden a los objetivos de la Nueva Ruta de la Seda.

Otro elemento novedoso en BRI es la dimensión multisectorial y multicomponente. En el caso particular de la actividad sociocultural, además de lo antes planteado debe añadirse el desarrollo de un Festival de Cine Internacional y la Feria Internacional del Libro de la Ruta de la Seda. Dos proyectos que ayudarían a entender y promocionar las culturas de los miembros de este proyecto chino.

El Festival Internacional de Cine de la Ruta de la Seda contribuirá al desarrollo y difusión de las obras de los participantes en este proyecto. Actualmente existen festivales internacionales de renombre en el mundo como el Cannes, o el de Berlín, el de Toronto e incluso en China con el de Shanghái. Este último constituye una experiencia creada en 1993 como una cita bianual para el séptimo arte del gigante asiático y se convirtió en el único festival internacional anual de primera clase de China. Este evento aporta lecciones para el diseño de un gran festival cinematográfico que represente a más de sesenta países y al proyecto BRI en toda su dimensión.

Sin dudas el Festival Internacional de Cine de la Ruta de la Seda constituirá una plataforma internacional con el fin de promover el desarrollo de la industria del cine y animar a la cooperación internacional. A su vez, alentará la creatividad y apoyará al talento de los creadores asiáticos en particular y de otras áreas en general. No es casual que en el 2018 China haya inaugurado uno de los estudios cinematográficos más grandes.

La dimensión sociocultural de BRI, trasciende el idioma, la cultura, la educación, la salud, el cine, entre otros. Otro de los elementos relevantes es la importancia otorgada al libro. En ese sentido, se proyecta el desarrollo de la Feria Internacional del Libro de la Ruta de la Seda. Un evento cultural que se convierte en el acontecimiento más importante del movimiento editorial de la iniciativa china.

La globalización ha impactado en el mundo de varias formas y uno de sus resultados es internacionalizar a los autores occidentales. Sin embargo, aunque hoy trascienden varios autores chinos, también es importante dar a conocer otros que pueden ser tan importantes de países de Asia Central como Tayikistán o Uzbekistán, o en el Sudeste Asiático de Myanmar o Laos. Es la oportunidad de ofrecer al mundo visiones diferentes desde el Sur. Sin dudas, en primera instancia promoverá la línea editorial china, así como también contribuirá como herramienta para el desmontaje de una imagen politizada y negativa del gigante asiático elaborada por Occidente.

En los tiempos recientes no se percibe un proyecto internacional con un carácter tan integral como el de BRI. Es mucho más que conexión de infraestructura, que

comercio e inversión. La dimensión sociocultural, unida a lo económico- financiero y al desarrollo de las tecnologías de la información y las comunicaciones de BRI constituye una oportunidad para poder desarrollar la globalización de la solidaridad, la cooperación y el mutuo beneficio. Enfocarlo con un marcado carácter unilateral y en función de una sola parte solo dañaría la imagen al mediano y largo plazo de quien lo impulse. También representa un desafío para quienes ostenten la hegemonía económica y cultural.

La Ruta de la Seda verde

En el año 2015, China estableció un Plan de Acción que planteaba; "se deben hacer esfuerzos para promover la construcción de infraestructuras verdes, bajas en carbono y en la gestión de la operación, teniendo plenamente en cuenta el impacto del cambio climático en la construcción". Además, un informe de la Academia China de Ciencias Sociales de 2016 destacó la iniciativa como una oportunidad para que China ayudara a los países en desarrollo a mejorar su capacidad institucional ambiental y exhortó al país a llevar a cabo evaluaciones de impacto ambiental en sus fases políticas, estratégicas y de planeamiento.

Sobre el terreno, el desarrollo chino en los países de la ruta de la seda plantea varias preocupaciones para el medio ambiente. Desde el principio, la Iniciativa de la Franja y la Ruta, fundamentalmente dirigida en sus inicios a la construcción de infraestructuras, ha estado diseñada en parte, para permitir avances a las empresas de China en la producción de acero y cemento e impulsar la economía doméstica. Esto está relacionado con un asunto muy importante que deviene elemento clave en la eliminación o control de la construcción de infraestructuras innecesarias o infrutilizadas. Si bien el Banco Asiático de Desarrollo ha estimado que Asia necesitaba una inversión de unos 770.000 millones de dólares al año para nuevas infraestructuras hasta el año 2020, China debe mantener la medida y no desperdiciar recursos en elefantes blancos (Pike, 2017).

En relación a la Ruta de la Seda verde, China se ha estado comprometiendo con acciones a escala global que explican su interés por los temas ambientales globales y la posibilidad de mantener una posición de liderazgo ambiental global en esta esfera. Durante la cumbre del G20 de Hangzhou en agosto de 2016, China defendió las finanzas ecológicas y desde entonces ha demostrado su compromiso como el mayor emisor de bonos verdes en 2016. Nuevas instituciones lideradas por China, como el AIIB se han auto promovido como "magro, limpio y verde" y en su Marco Ambiental y Social se comprometió a ayudar a los países a cumplir con sus compromisos nacionales bajo el Acuerdo de París (Pike, 2017).

China ha estado buscando oportunidades de inversión verde en proyectos de energía solar e hidroeléctrica en Pakistán para las grandes redes ferroviarias. (...) Un grupo de organizaciones no gubernamentales chinas y extranjeras se han comprometido a ayudar a China en el desarrollo de estas directrices bajo el paraguas del Liderazgo Verde de China: el proyecto sobre Desarrollo Verde La Franja y la Ruta (Pike, 2017).

China está apostando por la innovación y el consumo privado como nuevos motores del crecimiento económico y la descarbonización de la propia China se torna piedra angular en el nuevo modelo de desarrollo. Por su parte, Estados Unidos parece estar quedándose atrás en las renovables, y lo que es más

importante, perdiendo peso en la pugna por la gobernanza mundial frente al gigante asiático, que busca ejercer el liderazgo.

Uno de los grandes temas, recuperar el color azul del cielo, o lo que es lo mismo, volver a respirar aire no contaminado aparece como una de las tareas cruciales para las autoridades chinas. La dependencia masiva del consumo del carbón como fuente energética es responsable de los graves problemas de contaminación en las grandes urbes, con efectos serios sobre la gestión de la sanidad pública y la imagen del país en el exterior (Parra, 2019).

Sin embargo, la descarbonización de China comienza a ser efectiva, lo que hace pensar que en el próximo lustro la situación podría mejorar sustancialmente. El presidente, Xi Jinping, considera la lucha contra el cambio climático una cuestión prioritaria en la transición del país hacia una economía avanzada y casos como el de Taiyuan, capital de la provincia de Shanxi, donde se ha prohibido hasta el 90% el consumo de carbón, muestran el grado de determinación ante el desafío energético. De hecho, las inversiones en renovables anunciadas a principios de año de 360.000 millones de dólares hasta 2020 están en línea con este objetivo, lo que ha convertido a China en el epicentro de la revolución mundial en energía limpia, sobrepasando en la carrera a Estados Unidos y a Europa (Parra, 2019).

China está apostando por la innovación y el consumo privado como nuevos motores del crecimiento económico, y la aplicación de ambas palancas en cuestiones relativas al cambio climático ha supuesto que el mercado de vehículos eléctricos tenga sus ojos puestos en el país. Esta tendencia pone de manifiesto un cambio de dirección de la demanda en renovables hacia Oriente, y las ventas del sector así lo demuestran. En 2016, Beijing se posicionaba como líder indiscutible del mercado de vehículos eléctricos con 352.000 unidades vendidas, lejos de los 159.000 coches que registraba Estados Unidos.

Y el objetivo chino es seguir avanzando, ya que el país más contaminante del mundo ha establecido que los vehículos eléctricos representen el 11% del mercado en 2020. Para conseguirlo, las ayudas del Gobierno serán determinantes, con exenciones comprendidas entre 6.000 y 10.000 dólares por coche. A diferencia de la Administración Trump, que estuvo considerando cortar unas subvenciones que rondaban los 7.500 dólares por coche (Parra, 2019).

China figura como el mercado de mayor crecimiento mundial de energía durante los últimos dieciséis años, y la tendencia se mantiene, pues se estima que alcance el 28% en 2035, desde el 23% actual, mientras que Estados Unidos descenderá su consumo global al 12%, desde el 16% de hoy. Estas previsiones de consumo refuerzan la necesidad de que el gigante asiático reduzca su dependencia del carbón como principal fuente de energía, y así se recogía en el XII Plan Quinquenal (2011-2015). Sin embargo, no fue hasta el XIII Plan Quinquenal (2016-2020) cuando se fijaron objetivos concretos como parte del compromiso adquirido por Xi Jinping frente al cambio climático. El reto ha sido reducir la intensidad energética por unidad de PIB un 15%, la emisión de dióxido de carbono por unidad de PIB un 40% – 45% y el consumo de agua un 35%, en línea con los acuerdos alcanzados por el país en la Cumbre del Clima de París.

En este proceso de descarbonización, Xi ha apostado por la inversión en I+D de forma determinante, destinando anualmente 100.000 millones de dólares en

proyectos nacionales. Esto supone que China invierte en renovables el doble que Estados Unidos y más que este último y la Unión Europea juntos. Pero la estrategia de Beijing incluye también proyectos en el extranjero que alcanzan los 32.000 millones de dólares anuales, con los que la tecnología china en renovables trasciende fronteras. Este objetivo forma parte del programa «Hecho en China 2025» diseñado por el presidente, que pretende alcanzar el máximo reconocimiento mundial de los estándares chinos, desechando las referencias de antaño a productos de baja calidad (Parra, 2019).

Pensar en el gigante asiático como el líder mundial en el enfrentamiento al cambio climático es algo con lo que pocos contaban, es un cambio de paradigma. En energía solar, China superaba a Alemania en 2015 como principal productor global, con pronóstico de triplicar la capacidad instalada ya en 2020. Como parte de ese liderazgo está la construcción en la provincia de Anhui, rica en carbón, de la mayor planta solar flotante del mundo. Los 166.000 paneles instalados son capaces de generar 40 megavatios y satisfacer las necesidades energéticas de 15.000 hogares. Esta planta es seis veces mayor que la construida en Gran Bretaña en 2020 con 23.046 paneles, y capaz de abastecer a 1.800 hogares.

De mayor envergadura es la construcción en la meseta tibetana de la mayor fábrica solar del mundo, en la provincia de Qinghai. La planta ha experimentado sucesivas ampliaciones desde 2013 hasta los 27 kilómetros cuadrados actuales, y es capaz de generar 850 megavatios que abastecen de energía a 200.000 hogares. En la práctica, China cuenta además con proyectos de éxito que muestran la capacidad de utilizar un mix de energía verde. Éste es el caso de la prueba realizada en la provincia de Qinghai, que permitió abastecer de energía durante 7 días consecutivos a una población de 5 millones de personas utilizando exclusivamente fuentes renovables de tipo solar, eólica e hidroeléctrica, lo equivalente a 535.000 toneladas de carbón (Parra, 2019).

La creciente penetración de las renovables está generando una dinámica económica muy positiva como fuente de generación de empleo, capaz de crear hasta 13 millones de puestos de trabajo, según estimaciones de la Administración Nacional de Energía de China. El Gobierno de Trump, en el otro lado de la balanza, consideró que las renovables eliminan puestos de trabajo. Sin embargo, a esta capacidad de las renovables de generar empleo hace referencia el estudio publicado por la Universidad de Stanford, en Estados Unidos, que considera que el 100% en renovables se puede alcanzar en 2050. España figura entre los 139 países que forman parte del estudio, el cual estima que el país podría cubrir en 2030 el 80% de las necesidades de abastecimiento (Parra, 2019).

Para poder cumplir con estas previsiones, primero es necesario resolver la dificultad que implica el uso de las energías verdes cuando las plantas de energía renovable se construyen en zonas alejadas de las grandes urbes, lo que supone que se mantenga la utilización del carbón como fuente de suministro principal. No obstante, parece que el principal problema en la transformación energética china son las pérdidas en el transporte de la energía que, según publica la organización Greenpeace, suponen el 17% de la energía eólica en 2016, mientras que en energía solar las pérdidas alcanzan el 50% en los últimos dos años. Un desafío que China parece dispuesta a afrontar dejando a EE.UU. atrás en la pugna por las renovables (Parra, 2019).

Ahora bien, cabe plantearse en qué medida la participación del AIIB en la BRI permite dotar de mayor sustentabilidad ambiental y social a los proyectos, permitiendo que la iniciativa pueda resultar efectivamente más “verde”. Para ello, resulta clave no sólo indagar acerca del mandato, los objetivos y la forma de operar de la Institución, sino también analizar con qué instrumentos operacionales cuenta dentro de marco normativo para promover dicho objetivo.

Puede afirmarse que, al menos desde el punto de vista teórico/discursivo, el AIIB coloca la sustentabilidad de los proyectos que financia en un primer plano. Así, por ejemplo, ya en el primer artículo de su Convenio Constitutivo (2015) se establece que “el propósito del Banco será fomentar el desarrollo económico sostenible, crear riqueza y mejorar la conectividad de infraestructura en Asia (...)” (p.2). En su página web (www.aiib.org), se hace referencia también a que la Institución se encarga de financiar infraestructura sustentable y otros sectores productivos en Asia y más allá y que la sostenibilidad ambiental y social es un aspecto fundamental del apoyo del Banco para el desarrollo de infraestructura y una mayor interconectividad en Asia.

Uno de los valores fundamentales del Banco consiste en ser “Eficiente y ágil; limpio y ético; y verde y respetuoso con el medio ambiente y los derechos sociales (Office, 2018, p.5). Eficiente, en términos de contar con un reducido personal de staff permanente y una junta de gobernadores no residentes que eviten la burocratización del accionar del Banco y promuevan un proceso de aprobación y ejecución de proyectos más acelerada en relación a otros Bancos Multilaterales. Limpio, en términos de transparencia y lucha contra la corrupción, ya que el Banco tiene una política de tolerancia cero contra la corrupción. Y verde, en términos de su preocupación por el ambiente y su intención de promover una economía verde, invirtiendo en proyectos de energías renovables y amigables con el ambiente (Camoletto & Roza, 2019).

En cuanto a sus estrategias y políticas operacionales, cabe mencionar que gran parte de ellas hacen referencia a la sustentabilidad ambiental y social, la transparencia y la rendición de cuentas del accionar del Banco. En particular, destacan su Marco Ambiental y Social y la política que establece el mecanismo de rendición de cuentas del AIIB, el Project-affected People’s Mechanism; pero también se pueden mencionar su Política sobre Información Pública, su Estrategia de Ciudades Sustentables, su Estrategia para el Sector Energético o su Estrategia para el Sector de Transporte, por ejemplo (Camoletto & Roza, 2019).

La Estrategia del Sector Energético del AIIB (2017) aprobada en 2017 y enmendada en 2018 establece, de acuerdo al propio Banco, un marco claro para que el Banco invierta en proyectos de energía que aumentarán el acceso a electricidad limpia, segura y confiable para millones de personas en Asia. Inicialmente, de acuerdo a la estrategia, el AIIB se centrará en proyectos en energía renovable, eficiencia energética, rehabilitación y mejora de plantas existentes, y redes de transmisión y distribución (Camoletto & Roza, 2019).

Las repercusiones económicas de la crisis del Covid-19 se han dejado sentir con mayor intensidad en los países de renta baja y media-baja, sobre todo en los que dependen de las exportaciones de productos básicos, que sufrieron los cambios de la demanda provocados por los cierres en los países ricos y la ralentización del comercio mundial. Tanto como una crisis sanitaria, la pandemia en los países en desarrollo ha sido una crisis económica para los trabajadores y una crisis fiscal para

los gobiernos. La pandemia se ha convertido en una coyuntura crítica para las cuestiones relacionadas con la deuda soberana, ya que los gobiernos, sometidos a tensiones fiscales, se enfrentan al triple reto de financiar una respuesta de salud pública, proteger la economía nacional y a los trabajadores, y hacer frente a los pagos de la deuda externa (Geall & Chen, 2021).

En los países vulnerables al clima, los gobiernos se enfrentan a un problema adicional: la financiación de medidas cruciales para la adaptación y la resiliencia en los próximos años, al tiempo que se enfrentan a crecientes presiones para mitigar las emisiones y preservar los frágiles ecosistemas. La pandemia ha amenazado con descarrilar el progreso. Sin embargo, el cambio climático y el alivio de la deuda pueden ser un punto de encuentro y una oportunidad para la creación de coaliciones y una nueva agenda progresista para una recuperación verde. La refinanciación en los nuevos sectores, conformada por los cambios en los patrones de comercio e inversión creados por la pandemia, ofrece una oportunidad para priorizar los enfoques de desarrollo bajos en carbono, resistentes y sostenibles (Geall & Chen, 2021).

Gran parte de estos préstamos se centran en las infraestructuras, en particular la energía y el transporte: el 67% del total de los compromisos de préstamo de China se destinó al sector de la energía, que históricamente ha favorecido a las industrias con altas emisiones de carbono y de gases de efecto invernadero, como el petróleo, el carbón y el gas. Las energías renovables no hidroeléctricas, como la solar y la eólica, recibieron muchas menos inversiones, aunque esta situación está cambiando. En 2020, la financiación de la energía solar y eólica representó el 26% de la capacidad total comprometida, frente a sólo el 10% en el período 2010-19. Con el compromiso histórico del Presidente Xi Jinping en septiembre de 2021 de dejar de construir centrales de carbón en el extranjero, es posible que se perciba una aceleración de la inversión en energías renovables (Geall & Chen, 2021).

En los últimos foros, Beijing ha tratado de demostrar su solidaridad con los países en desarrollo. En la reunión ministerial virtual entre China y la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC), el ministro de Asuntos Exteriores, Wang Yi, afirmó que China está "dispuesta a trabajar con la CELAC para impulsar la transición ecológica de la economía y proporcionar a los países en desarrollo un mayor apoyo en materia de tecnología de reducción de emisiones y desarrollo de capacidades". Más concretamente, en el reciente Foro de Cooperación China-África (FOCAC), el presidente de China se comprometió a reasignar a las naciones africanas 10.000 millones de dólares de sus Derechos Especiales de Giro (DEG), el activo de reserva internacional del FMI basado en una cesta de monedas internacionales que desde 2016 incluye el RMB chino. La cifra equivale a una cuarta parte del total y supera las cuotas ofrecidas por Francia y el Reino Unido (20%) y Estados Unidos (18%), lo que demuestra la voluntad de ir más allá. China ha apoyado la ampliación de las asignaciones de DEG desde el inicio de la pandemia (Geall & Chen, 2021).

Existen claras sinergias en la financiación del desarrollo en el extranjero de China para apoyar la agenda climática. Incluso antes de la promesa de poner fin a la energía de carbón en el extranjero, China había publicado varios documentos de orientación sobre la ecologización de las inversiones en otros países. En octubre de 2020, cinco ministerios y reguladores clave publicaron orientaciones para promover

la inversión climática en la Franja y la Ruta, incluyendo estímulos para "formular y revisar las normas internacionales sobre inversión y financiación climática" (Geall & Chen, 2021).

La ventaja competitiva mundial de China en las energías renovables y su experiencia en su desarrollo le brindan una clara oportunidad de ser pionera en la expansión del sector en los países en desarrollo para reducir la pobreza y garantizar una transición ecológica. Los bancos y las empresas chinas pueden desempeñar un papel importante en esta transformación (Geall & Chen, 2021).

Del mismo modo, China podría innovar en el ámbito de la financiación: siendo pionera en los enfoques de los planes de alivio de la deuda basados en la sostenibilidad, por ejemplo, en los que se incentiva a los países endeudados a crear objetivos vinculantes de conservación, reducción de emisiones o cumplimiento de sus contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC) a cambio de un alivio de la deuda. Estas medidas no sólo alivian la presión fiscal del pago de la deuda -ya que, al crear una mayor capacidad de crecimiento, aumentan la probabilidad de que se cumplan las obligaciones de la deuda en el futuro-, sino que también generan flujos de ingresos estables a largo plazo para los proyectos medioambientales, ya que funcionan a lo largo de la vida de un préstamo soberano. Esto sirve a los intereses tanto del prestatario como del acreedor (Geall & Chen, 2021).

La posición de China sobre los canjes de deuda no está clara y todavía no se ha probado para ningún préstamo chino, pero se está creando un impulso en este ámbito. Ecuador, por ejemplo, anunció una reserva de 60.000 kilómetros cuadrados alrededor de las megabiodiversas Islas Galápagos en las conversaciones sobre el clima de la COP 26. El parque marino se financiará con un canje de deuda por naturaleza de 1.000 millones de dólares, el mayor de la historia, según el Gobierno.

Académicos y expertos en políticas de varias instituciones de Estados Unidos y China también han defendido los canjes de deuda por clima y por naturaleza para hacer frente a la crisis de la deuda causada por la pandemia. Aunque siguen existiendo dudas sobre su eficacia, en un conjunto limitado de países en los que la deuda y los intereses climáticos se cruzan directamente, podrían tener un impacto potencial significativo.

Hace más de una década, el comercio y la inversión chinos en productos básicos intensivos en carbono y agua impulsaron las economías de muchos países en desarrollo durante la última crisis mundial. Pero el impulso hacia herramientas financieras innovadoras y respetuosas con la naturaleza, y el tipo de liderazgo mostrado por China en su reasignación de la cuota de los DEG a los países en desarrollo, ofrecen esta vez la esperanza de una recuperación económica apuntalada por una mayor sostenibilidad medioambiental y de la deuda (Geall & Chen, 2021).

Varios países sudamericanos miembros de BRI están conectados muy cerca de una región de gran biodiversidad, es decir, la Amazonía. Entre ellos se pueden destacar a Perú, Bolivia, Ecuador y Venezuela. La Amazonía es el sistema forestal y fluvial más grande del mundo y un proveedor de servicios ecosistémicos que tiene beneficios a escala global. Sin embargo, diversas actividades económicas, tanto legales como ilegales, impulsan la pérdida de grandes áreas de bosque. En 2020,

la Amazonía perdió unos 2,3 millones de hectáreas de bosque en los nueve países de la cuenca. Estas presiones han intensificado los efectos del cambio climático, y con ello la vulnerabilidad social y económica de las poblaciones, principalmente rurales e indígenas. Esta vulnerabilidad puede ser especialmente aguda en países como Brasil, Colombia y Perú, que se encuentran entre los más peligrosos para los defensores del medio ambiente. (Linares & Salazar, 2021) Particularmente de estos tres solo uno es miembro de BRI.

Equilibrar los conflictos de la degradación del medio ambiente, el desarrollo y el crecimiento económico ha sido durante mucho tiempo un reto para las naciones de América Latina y el Caribe, que se enfrentan a importantes carencias de infraestructuras y a auténticas necesidades de inversión. En este contexto, 19 países de la región son miembros de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, que propone la integración económica, comercial, social y cultural, principalmente a través del desarrollo de proyectos de transporte y energía. Pero también se pueden desarrollar proyectos que impulsen la cooperación y el avance de la Ruta de la Seda Verde ya sea mediante proyectos de energía limpia como es el caso del Parque Eólico de Chile, el mayor proyecto BRI en la región. También se pueden desarrollar otros en los marcos del enfrentamiento al cambio climático como en los países caribeños o con costas de Centroamérica o Sudamérica.

En julio de 2021, el Ministerio de Comercio chino (MOFCOM) y el Ministerio de Ecología y Medio Ambiente publicaron conjuntamente las "Directrices de desarrollo verde para la inversión y la cooperación en el extranjero", en el marco de la BRI. Enumera tres objetivos principales: prevención de la contaminación, mitigación del cambio climático y conservación de la biodiversidad. Estas directrices son voluntarias. Las directrices animan a las empresas chinas a mitigar los riesgos de impacto ambiental en sus inversiones en el extranjero, y les insta a no depender únicamente de las normas del país anfitrión. También les anima a alinearse con acuerdos internacionales como la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, el Acuerdo de París y el Convenio sobre la Diversidad Biológica, entre otros (Linares & Salazar, 2021).

Las directrices de desarrollo verde reconocen la importancia de aplicar herramientas como las evaluaciones ambientales estratégicas (EAE), así como de medir los gases de efecto invernadero. Otra recomendación es la de incorporar mecanismos de gestión de quejas relacionadas con el incumplimiento de las obligaciones ambientales y sociales para mejorar la rendición de cuentas.

Las características únicas de la Amazonía y las lecciones aprendidas de la ejecución de proyectos de infraestructuras y energía en la región -muchos de ellos por empresas chinas- hacen que deban tenerse en cuenta en las directrices sobre proyectos en el extranjero. Por ejemplo, es esencial incorporar una dimensión social para que los proyectos contribuyan al desarrollo local y eviten los conflictos, que son frecuentes en la región.

Ejemplos de proyectos sociales exitosos implementados conjuntamente por las comunidades locales y los inversores internacionales son: el Banco Interamericano de Desarrollo y el programa de monitoreo ambiental comunitario (PMAC-BU) para el proyecto de gas de Camisea en la región del Bajo Urubamba en Perú; y, también en Perú, la colaboración del Banco Mundial con el Foro Indígena de Abya Yala en

las Directrices de Buenas Prácticas en Educación, Salud, Recursos Naturales y Desarrollo Productivo (Linares & Salazar, 2021).

La Ruta de la Seda Marítima

Cuando se analizan dos de las variantes de BRI, es decir, la Franja Terrestre y la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI, una gran parte de los países fuera de la zona euroasiática se conectan fundamentalmente mediante la segunda variante. Regiones como África, Oceanía y América Latina y el Caribe, básicamente son conectadas por la ruta marítima. Al igual que la ruta terrestre. Más allá del lanzamiento de la variante marítima en el 2013 por el presidente chino, Xi Jinping en Indonesia, a pocos meses de haber lanzado en Kazajstán, a la iniciativa, en el 2015 se publicó por parte del Gobierno chino, el documento "Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI".

Con el fin de fortalecer aún más la conexión estratégica y acción conjunta con los países situados a lo largo de la Ruta, promover el establecimiento de una asociación azul en todas las direcciones, en múltiples niveles y en amplias esferas, dar protección y un aprovechamiento sostenible al mar y sus recursos, lograr armonía y codesarrollo entre el ser humano y el mar, aumentar en compañía el bienestar proveniente del mar y construir conjuntamente y hacer prosperar la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, la Comisión Nacional de Reforma y Desarrollo (CNRD) y la Administración Oceánica Estatal elaboraron y publicaron varias ideas que se fueron concretando con el transcurso del tiempo.

El fortalecimiento de la cooperación marítima obedece a la corriente del desarrollo mundial y a la tendencia general de apertura y cooperación, es una elección inevitable para promover que se hagan más estrechos los vínculos económicos entre los diversos países del mundo, más profunda su cooperación recíprocamente beneficiosa y más extenso su espacio de desarrollo, y constituye también una importante vía de ellos para el afrontamiento conjunto de las crisis y desafíos, y para el impulso de la paz y estabilidad regional. Ateniéndose al espíritu de la Ruta de la Seda.

En lo referente a la cooperación marítima en la construcción de la Franja y la Ruta, conforme al rumbo prioritario de la construcción de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, teniendo como apoyo la franja económica costera de China, y con la estrecha cooperación con los países situados a lo largo de la Ruta, esta enlazará con el corredor económico China-Península de Indochina, entrará rumbo oeste en el océano Índico por el mar de la China Meridional y se conexas con el Corredor Económico China-PaKistán y el Corredor Económico China-Myanmar para formar la Vía Económica Azul China-Índico-África-Mediterráneo; entrará rumbo sur en el océano Pacífico a través del mar de la China Meridional para formar una vía económica azul China-Oceanía-Pacífico Sur, e impulsará activamente la construcción conjunta de una vía económica azul que conecte con Europa a través del Ártico.

En relación a este último, el gobierno de la República Popular China emitió en enero de 2018 un documento denominado *China's Arctic Policy* (La Política de China para el Ártico), en el cual se expresan las consideraciones e intenciones de esa nación respecto al desarrollo de esa región del planeta en los años venideros.

Dentro de ello se encuentra prevista la eventual apertura de la “Ruta Polar de la Seda”, cuando las condiciones de navegación en el océano Ártico lo permitan, una interesante propuesta de extensión de Un Cinturón Una Ruta.

Con el proyecto, China pretende establecer un corredor que cruce el Círculo Polar y conecte al país asiático con tres grandes polos económicos: América del Norte, Asia Oriental y Europa Occidental. Todo ello sobre la base del respeto a las convenciones y normas internacionales, igualmente el gobierno chino manifiesta su interés en participar, junto a los países ribereños del Ártico y otras naciones en la explotación racional de los recursos económicos de esa región de forma óptima y garantizando la protección de la naturaleza.

En mayo de 2017, tras una visita a la capital rusa, el ministro de Asuntos Exteriores de China, Wang Yi, afirmó que su gobierno apoyaba "la iniciativa de la Ruta Polar de la Seda de Rusia". En diciembre, Vladímir Putin invitó a China a unir la Ruta Marítima del Norte con la de la Seda. En 2017, por la Ruta Marítima del Norte se transportaron 10,7 millones de toneladas de carga. La Agencia federal de transporte fluvial y marítimo de Rusia Rosmorrechflot pronostica que para el año 2020, este volumen habrá crecido hasta 44 millones de toneladas, y para 2030 — hasta 70 millones de toneladas. Por supuesto, los transportes principales estarán conectados con recursos energéticos, como el gas natural licuado, petróleo, carbón y metales (Martínez, 2019).

La principal ventaja de la Ruta Marítima del Ártico, es que permite reducir considerablemente el tiempo de transporte de las cargas en comparación con las rutas del sur a través de los canales de Suez o Panamá.

En general, esta ruta es extremadamente atractiva para el Gigante Asiático. China es uno de los principales actores en el ámbito del comercio exterior y el mayor consumidor de recursos energéticos. Por lo tanto, el uso de las rutas marítimas y los recursos naturales del Ártico puede tener un gran impacto en la estrategia energética y el desarrollo económico de China. La Ruta Marítima del Norte permitirá a China entregar más rápido cargamentos a Europa, reducir el trayecto en un 20-30% y también ahorrar el combustible y los recursos humanos. Dado que el 90% de los productos chinos se entregan por vía marítima, el desarrollo de la Ruta de la Seda Polar promete a Beijing un significativo ahorro y un crecimiento de los beneficios (Martínez, 2019).

Por otro lado, como bien se mencionó anteriormente, a principios del año 2018 fue hecho público por la Oficina de Información del Consejo de Estado de China un documento denominado “La Política de China para el Ártico”, texto mediante el cual el gobierno de Beijing declara sus objetivos respecto a esa importante región del planeta. El Ártico comprende el área marítima situada ante cinco países ribereños: Noruega, la Federación de Rusia, EE.UU. (Alaska), Canadá y Dinamarca (Groenlandia), una parte del territorio de Islandia, (incluyendo las Islas Grimsey), Suecia y Finlandia. Las aguas del Océano Ártico abarcan una superficie de aproximadamente 14 millones de km² y generalmente han estado en su casi totalidad heladas, lo que ha impedido la navegación permanente por el mismo (Martínez, 2019).

Actualmente, China coopera con la República de Corea, que construye buques cisterna para el hielo y está lista incluso para construir un rompehielos. Convertirse

en competencia de Seúl en la construcción de barcos para el Ártico es el principal desafío moderno para Rusia. Moscú necesita desarrollar sus propias instalaciones para la producción de naves y buques cisterna para el hielo en el marco de ese megaproyecto. El interés en la Ruta Marítima del Norte seguirá creciendo, por lo que aumentará la demanda de equipamiento (Martínez, 2019).

Para Rusia, es importante no solo la carga china a través de la Ruta Marítima del Norte, sino también el deseo de los socios asiáticos de invertir en el desarrollo de la navegación y la infraestructura de una ruta bastante complicada. El descubrimiento conjunto del potencial de la Ruta Marítima del Norte como una parte importante de BRI será un excelente impulsor para el desarrollo de las economías involucradas. China pide un acuerdo internacional jurídicamente vinculante para administrar los recursos pesqueros en alta mar del Ártico, y añade que se deben permitir la investigación científica y las actividades de pesca exploratorias en la región, y proteger la libertad de todos los países en los mares altos según la ley internacional, de acuerdo con el libro blanco publicado.

Beijing también promueve una cooperación práctica en el cambio climático, las expediciones científicas, la protección ambiental, los ecosistemas, las rutas marítimas, el desarrollo de recurso, los cables submarinos de fibra óptica, los intercambios culturales, así como la construcción de capacidad en la misma región. Por otro lado, para el desarrollo de este megaproyecto el Gigante Asiático necesita de la cooperación fundamental de Rusia.

Hoy se habla del desarrollo de una economía azul, y en este sentido, China a través de BRI no escapa a esta tendencia. En ese sentido establece puntos prioritarios en torno al establecimiento de una asociación azul de beneficio mutuo y ganancia compartida:

- Hay que innovar las modalidades de cooperación, construir una plataforma cooperativa, elaborar conjuntamente algunos planes de acción, realizar una serie de proyectos de cooperación de carácter demostrativo e impulsor, y estar juntos para avanzar por un camino de desarrollo ecológico, crear un plan de prosperidad apoyada en el mar, construir otro para garantizar la seguridad y uno de innovación basada en la sabiduría, y procurar uno de gobernanza cooperativa.
- Avanzar juntos por un camino de desarrollo ecológico La conservación de la salud del mar constituirá el bienestar de alcance más general para el pueblo y rendirá méritos para el presente y beneficios para el futuro. El Gobierno chino formula la iniciativa de que los países situados a lo largo de la Ruta emprendan conjuntamente una acción de protección del ecoambiente marino para proporcionar aún más servicios ecológicos marítimos excelentes y salvaguardar la seguridad ecológica de los mares de todo el mundo.
- Hay que desarrollar la protección de la salud del ecosistema marítimo y de la diversidad de los seres vivos del mar. Es necesario fortalecer la cooperación programática en esferas como la de la protección y rehabilitación ecológica del mar o la de la conservación de las especies marinas amenazadas, promover el establecimiento de un mecanismo de cooperación de efecto

duradero y construir de forma conjunta corredores ecológicos marítimos transfronterizos. Hay que desplegar conjuntamente las acciones para la vigilancia y monitoreo, el diagnóstico y la protección y rehabilitación de los manglares, los lechos de algas, los arrecifes coralinos y demás ecosistemas marinos típicos, proteger los ecosistemas isleños y los humedales costeros, y celebrar foros internacionales sobre estos humedales. Promoción de la protección del medioambiente marino regional.

- Hay que fortalecer la cooperación en ámbitos como el de la prevención y tratamiento de la contaminación del medioambiente marino, el del tratamiento de los desechos marinos, el del monitoreo de la acidificación de los mares y las mareas rojas o el de las respuestas de emergencia para la contaminación; impulsar el establecimiento de un mecanismo de colaboración para la prevención y tratamiento de la contaminación marítima y la respuesta a emergencias al respecto; llevar a cabo en compañía las evaluaciones del medioambiente marino, y publicar en común informes sobre el estado de este.

En sentido general, el Gobierno chino está dispuesto a llevar a cabo una investigación científica integral junto con todas las partes concernientes referente a las vías de navegación marítima del polo norte, establecer cooperativamente estaciones terrestres de observación del polo norte para estudiar los cambios de su clima y medio ambiente, así como la influencia de los mismos, y prestar servicio de pronóstico del estado de las rutas navegables.

El Gobierno chino ha propuesto el inicio de un plan de construcción conjunta y codisfrute de los servicios públicos marítimos de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, preconizando que los países situados a lo largo de esta conformen juntos una red para las acciones de observación y vigilancia marítima y codisfruten de ella y de los resultados de una investigación y medición integral del medio marino, así como que se amplíe el apoyo a los países de la Ruta que están en vías de desarrollo en cuanto a sus tecnologías y equipos para infraestructuras de la observación y vigilancia.

En este sentido está dispuesto a potenciar la cooperación internacional en cuanto a la aplicación tanto del sistema de navegación satelital Beidou como del sistema de teleobservación por satélite en el ámbito marítimo, con miras a facilitar a los países de la Ruta la aplicación de la localización por satélite y de la informática de la teleobservación y los servicios concernientes. Desarrollo de la cooperación sobre la seguridad de la navegación en el mar.

El Gobierno chino está dispuesto a asumir las obligaciones internacionales correspondientes, participar en los mecanismos bilaterales y multilaterales tanto de seguridad de la navegación marítima como de administración y control de crisis, desarrollar de manera conjunta actividades en los ámbitos de seguridad no tradicionales, tales como el combate contra los delitos cometidos en el mar, y salvaguardar conjuntamente la seguridad de la navegación. Para Cuba esto es un elemento que debe ser de interés y en cooperación también con otros países vecinos miembros de la Iniciativa de la Franja y la Ruta como Panamá, Costa Rica, República Dominicana, Barbados, Dominica, Granada, etc.

II. Impacto generado por el financiamiento de los proyectos en diversas regiones

La Iniciativa de la Franja y la Ruta en Asia: Avances en los diferentes corredores

Corredor Económico Nuevo Puente Continental Euroasiático

Se ha profundizado la cooperación económica regional del Corredor Económico Nuevo Puente Continental Euroasiático donde las relaciones se basan en los principios de apertura, inclusividad, beneficio mutuo y ganancia compartida, impulsando enérgicamente los intercambios económicos y comerciales entre los dos continentes. Este corredor se extiende desde la frontera este de China hacia el oeste, atraviesa Asia Central y Rusia y llega hasta Europa Oriental y Central.

El corredor comprende a los cinco países de Asia Central (Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán y Turkmenistán), y 17 países de Asia Occidental, entre ellos, Irán, Arabia Saudita y Turquía. A pesar de los ricos recursos naturales que disponen, los países del centro y oeste de Asia enfrentan problemas como las atrasadas infraestructuras y la escasez de fondos y tecnologías, problemas que obstruyen su desarrollo económico y social. La construcción de este corredor facilitará la cooperación económica y comercial con el exterior y la circulación de fondos, lo que contribuirá, sin duda, a la promoción del desarrollo económico y social de los países implicados. Entre las prioridades se encuentra la cooperación en materia de economía, comercio y capacidad de producción, recursos naturales y energéticos (OGDFCFR, 2019).

La construcción de este corredor se apoya en los sistemas de logística internacional ya existentes que incluyen 39 rutas y cerca de 3.000 trenes regulares a lo largo de nueve países y 14 ciudades (El estímulo, 2018).

El proyecto de cooperación en logística internacional China- Kazajistán se ha convertido en una puerta para el comercio y la cooperación de transporte transnacional de Kazajistán, al igual que la construcción del Centro Fronterizo Internacional en Horgos China-Kazajistán. Adicionalmente, la operación del puerto de El Pireo contribuye a las relaciones entre China y Grecia.

También se han publicado las “Directrices de Budapest para la cooperación entre China y los países de Europa Central y Oriental” y las “Directrices de Sofía para la Cooperación entre China y los países de Europa Central y Oriental”, y avanza de manera ordenada la cooperación pragmática bajo el marco de la Plataforma para la Interconexión China-Europa y el Plan de Inversiones para Europa. Se han iniciado las obras de construcción del tramo Belgrado-Stara Pazova (en territorio de Serbia) del ferrocarril Hungría-Serbia, y se ha completado básicamente la autopista internacional Oeste de China-Europa Occidental (Oeste de China-Kazajistán-Rusia-Europa Occidental).

China-Mongolia-Rusia

En 2016 los líderes de Rusia, China y Mongolia, Vladímir Putin, Xi Jinping y Tsakhia Elbegdorj, respectivamente, aprobaron un programa para lanzar un corredor económico trilateral. Los dirigentes se reunieron en los marcos de la cumbre de la Organización de Cooperación de Shanghai (OCS) en Uzbekistán. A su vez, los organismos aduaneros de los tres países suscribieron un acuerdo para el reconocimiento recíproco de sus controles.

En 2018, los tres países firmaron el “Memorando de entendimiento para el establecimiento del mecanismo trilateral de impulso coordinado del Programa del Corredor Económico China- Mongolia- Rusia” que ha permitido avanzar con la cooperación.

Se destacan en este sentido las obras del puente ferroviario sobre el río Heilongjiang, conocido como río Amur en Rusia, que conecta a la ciudad de Tongjiang, en la provincia de Heilongjiang, noreste de China, con Nizhneleninskoye en Rusia. El puente principal se extiende por 2.215 metros, con 1.886 metros de ellos en China. Iniciada su construcción en febrero de 2014, el puente cuenta con una capacidad total anual diseñada de 21 millones de toneladas. Las obras se completaron en octubre de 2018.

Otra de las obras en construcción es el puente Heihe- Blagoveshchensk, ciudades que se ubican frente a frente, separadas solo por el río Amur para los rusos o Heilongjiang para los chinos. La idea de construir el puente fue propuesta en 1988 y los trabajos comenzaron en diciembre de 2016.

Estas dos urbes están experimentando un acelerado incremento de los intercambios entre sus habitantes y de sus relaciones comerciales. Sin embargo, la construcción de infraestructura fronteriza entre los dos países no había tenido el impulso que hoy revela, lo que se ha convertido en un importante motivo para potenciar aún más el comercio bilateral. Gracias al puente, el flujo de pasajeros entre las dos ciudades podría alcanzar los 1,4 millones para el año 2020, es decir, el triple de la cifra actual. Asimismo, el volumen de carga registrará un incremento de diez veces, llegando a 3 millones de toneladas (Spanish.xinhuanet, 2019).

Los dos lados del primer puente vial que conecta a China con Rusia a través del río Heilongjiang quedaron unidos en mayo de 2019. El puente, que mide 1.284 metros de largo y 14,5 de ancho. Esta obra constituye parte esencial de un proyecto vial de 19,9 kilómetros que comienza en la carretera JilinHeilongjiang y termina en otra de Blagoveshchensk. El proyecto requirió de la inversión de unos 2.470 millones de yuanes (358 millones de dólares). Del total, 566 millones de yuanes son aportados por China y los restantes 1.900 millones por Rusia.

Ha sido esta una gran prueba de la lucha de los especialistas contra los efectos del clima. Para garantizar la calidad del proyecto, y teniendo en cuenta las temperaturas extremadamente bajas que reinan en la zona, ingenieros de los dos países utilizaron vigas de acero que resisten hasta 60 grados centígrados bajo cero, así como 60.000 juegos de pestillos de acero de alta resistencia a la

intemperie. Adicionalmente, y con el objetivo de minimizar el impacto sobre el ecosistema del río, en el diseño y la construcción del puente se han aplicado estrategias respetuosas con el medio ambiente.

El gerente general de la empresa mixta sino-rusa a cargo del proyecto, Huang Yunyong, dijo que este había realizado también la adquisición de alevines para liberarlos en el curso superior del cuerpo de agua. Las autoridades de protección ambiental harán un monitoreo estricto de la calidad del agua y de la tasa de supervivencia de los peces durante la temporada de desove (Spanish.xinhuanet, 2019).

Simultáneamente, otro conjunto de empresas chinas y rusas han preparado el diseño preliminar de otra línea de alta velocidad que se extenderá entre Moscú y Kazán.

En 2009, China propuso por primera vez exportar su tecnología de trenes de alta velocidad en tres direcciones estratégicas: la línea de Eurasia que pasa por Rusia, la línea de Asia Central desde Urumqi hasta Alemania y una red desde Kunming para conectar a los países del sudeste asiático y que rinde viaje en Singapur (spanish.peopledaily. 2016).

También se ha puesto en marcha el “Acuerdo intergubernamental sobre transporte internacional por carretera a lo largo de la Red de Carreteras de Asia”, firmado y verificado por Rusia, China y Mongolia y se ha completado la construcción del sistema de cable óptico terrestre transfronterizo entre China, Mongolia y Rusia (ELHT) (OGDFCFR, 2019).

Corredor Económico China Pakistán (CECP)

Pakistán puede ser considerado como una pieza clave en la Nueva Ruta de la Seda china. Este corredor unirá el oeste de China con la costa meridional paquistaní. El puerto de Gwadar será la puerta al Índico para el comercio de China. (D.W, 2019) Actualmente sus barcos utilizan el estrecho de Malaca, un angosto pasaje marítimo de 850 kilómetros que queda entre la costa occidental de la península malaya y la isla indonesia de Sumatra.

La nueva ruta propuesta daría a China acceso hacia la región del Golfo Pérsico y Medio Oriente y una posición ventajosa para tener mayor influencia en África, así como en el sur y centro de Asia.

Este corredor atraviesa Pakistán, y China se comprometió a financiar el proyecto con 46 mil millones de dólares, que representan casi tres veces la inversión extranjera total que recibió Pakistán entre 2008 y 2015. (BBC, 2016) Sin embargo, algunos expertos plantean que la inversión podría superar los 62 mil millones de dólares, lo que representa un aumento del 34% del monto inicial. Este corredor pretende conectar la ciudad de Gwadar, en Pakistán, con la región autónoma de Xinjiang, al noroeste de China, por medio de una gigantesca red de autopistas, ferrocarriles, oleoductos y gasoductos (Baez G R, 2019).

El recorrido por la cuenca del Indo, desde las tierras altas de Xinjiang y el Karakórum hasta las tierras bajas del Punjab, descubre retos importantes, por una parte, la geografía del terreno y, por la otra, la mentalidad de los pueblos que lo habitan. Para conectar Kashgar con el puerto de Gwadar en el mar de Arabia, es decir, uniendo Pakistán de norte a sur pudiera reconocerse al CEPC como el banco de pruebas de Una Ruta, un Cinturón.

En este corredor resulta de singular importancia la logística vinculada al petróleo. En la actualidad, China cubre el 50% de su demanda de petróleo con importaciones desde la región de Medio Oriente, que se mueven a través de una extensa ruta de más de 10 mil kilómetros, que debe atravesar por el estrecho de Malaca, el paso comercial más transitado del mundo y bajo constantes presiones relacionadas con las contradicciones entre China, India y EE.UU. La construcción de un oleoducto a través de Pakistán reduciría la ruta de suministro de petróleo a 3.600 kilómetros (Perfil, 2019).

En el proyecto tienen gran importancia las obras de la Karakoram Highway (KKH), columna vertebral del CECP, ya que articula las presas, las plantas de producción eléctrica y los trenes de alta velocidad. Sale de Kashgar, cruza el paso de Junyerab (4.693 metros), la frontera más alta del mundo, y baja hacia Sost, Karimabad, Gilgit y Chilas, los valles cerrados del norte pakistaní, para seguir luego hasta Abotabad.

China-Asia Central-Asia Occidental

Parte desde el noroeste del territorio chino hacia el oeste, vía Asia central, alcanza el Golfo Pérsico, la Península Arábiga y la costa del mar Mediterráneo, atravesando los países relacionados de Asia Central, Asia Occidental y África del Norte. En la VI Conferencia Ministerial del Foro de Cooperación China Estados Árabes, celebrada el 5 de junio de 2014, Xi Jinping lanzó el esquema de cooperación para avanzar la construcción de infraestructuras que facilite el comercio y la inversión en estas regiones. Entre las ventajas comparativas, se distingue al sector energético en el caso de esta región, como eje principal e introducen otros proyectos de energía nuclear y nuevas energías como áreas de progreso (El Estímulo, 2018).

En 2016, durante la Cumbre del G-20 de 2016, celebrada en la ciudad china de Hangzhou, los primeros mandatarios de China y Kazajistán firmaron el documento Plan de Cooperación para la Construcción de “la Franja y la Ruta” y las Nuevas Políticas Económicas del “Camino Prometedor China-Kazajistán. China también ha acordado con Turquía, Arabia Saudí, Catar y Kuwait, Tayikistán, Kirguistán, Uzbekistán y otros países de Asia Central y Occidental la construcción conjunta de la Franja Económica de la Ruta de la Seda (El Estímulo, 2018).

En este corredor se ha profundizado la cooperación en materia de energía, interconexión de infraestructuras, economía, comercio y capacidad productiva, entre otros campos, en los últimos cinco años. Se firmaron acuerdos bilaterales sobre transporte internacional por carretera entre China y Kazajistán, China y Uzbekistán, y China y Turquía. También se firmaron acuerdos o convenios multilaterales sobre el mismo tema entre China-Pakistán-Kazajistán-Kirguistán, China-Kazajistán-Rusia y China-Kirguistán-Uzbekistán.

Se han estado haciendo inversiones para mejorar las infraestructuras en Asia Central y Asia Occidental. Un elemento importante se relaciona con la posible conexión industrial entre la iniciativa de la Franja y la Ruta y el plan Visión 2030 de Arabia Saudita, para lo cual durante el Foro de Cooperación e Inversión China-Arabia Saudita se firmaron acuerdos de cooperación por valor superior a 28.000 millones de dólares.

Por su parte, China e Irán suscribieron en 2016, 17 acuerdos bilaterales sobre distintos ámbitos de actividad económica por valor de 600.000 millones de dólares. La firma de los acuerdos se realizó en Teherán, en el marco de la visita oficial que realizara a Irán el presidente chino, Xi Jinping, siendo el primer mandatario extranjero que visitara el país tras el levantamiento de las sanciones económicas y financieras por parte del Gobierno de Obama en enero de 2016 (El mundo.es, 2016).

En agosto del 2019 Irán se unió a la nueva Ruta de la Seda con el objetivo de fortalecer la cooperación estratégica entre Irán y China y garantizar el papel activo de Irán en la Iniciativa del Cinturón y la Ruta.

Corredor China-Península de Indochina

El 26 de mayo de 2016, durante el IX Foro de Cooperación Económica Pan Golfo de Beibu se firmó el acta para impulsar el Corredor Económico ChinaPenínsula de Indochina. Este Corredor Económico comienza por el este en la Zona Económica del Delta del Río Zhujiang y termina en Singapur, pasando por Nanning, Pingxiang y Hanoi, a lo largo de la autopista Nanchong Guang'an y la línea férrea Guiyang-Guangzhou. Es un puente continental que une a China con Vietnam, Laos, Camboya, Tailandia, Myanmar y Malasia en la península de Indochina, y es también un corredor económico transnacional para la cooperación entre China y la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ANSEA) (China Today, 2017).

El corredor se apoyará en las ciudades centrales de los países a lo largo de la Franja y la Ruta. El objetivo del proyecto es conectar por tierra las ciudades chinas de Nanning y Kunming con Singapur, Kuala Lumpur (Malasia), Bangkok (Tailandia), Vientiane (Laos), Phnom Penh (Camboya), Hanoi y Ho Chi Minh City (Vietnam). Simultáneamente, en el marco de este proyecto se incluye el desarrollo del puerto camboyano de Sihanoukville y la construcción del canal Satun-Songkhla, de una enorme importancia estratégica.

El corredor implicará la construcción de vías férreas y carreteras, y funcionará sobre la base de la circulación de personas, materiales, capitales e información. Contribuirá a explorar nuevos pasos y espacios estratégicos y a acelerar la formación de una economía regional caracterizada por la complementación de ventajas, la división regional del trabajo y el desarrollo conjunto. La construcción del corredor fomentará la creación de nuevos puntos de crecimiento regional, impulsará el desarrollo y la prosperidad en común de los países de la península y acelerará la constitución de la comunidad de destino China-ANSEA (China Today, 2017).

En este corredor también se ha avanzado en la interconexión de infraestructuras y la construcción de zonas de cooperación económica transfronteriza. China ha firmado con Laos, Camboya y Tailandia memorandos de cooperación para impulsar la construcción de ferrocarriles que faciliten la interconexión e intercomunicación entre estos países. Ha establecido la zona de cooperación económica Mohan-Boten entre China y Laos y también ha impulsado la cooperación China-Vietnam en infraestructuras terrestres y fluviales (El Estímulo, 2018).

Finalizó en 2019 la construcción de la carretera Kunming-Bangkok, y las obras de construcción de las líneas ferroviarias China-Laos y China-Tailandia avanzan. Se ha iniciado la construcción conjunta del Corredor Económico China-Laos, se ha acelerado la conexión del Corredor Económico Oriental de Tailandia con la iniciativa de la Franja y la Ruta, y la cooperación de China con Camboya, Laos, Myanmar, Vietnam y Tailandia ha sido fructífera. Asimismo, los mecanismos de cooperación China-ANSEA (10+1) y Lancang-Mekong, así como la cooperación económica de la subregión del Gran Mekong desempeñan un papel cada vez más activo (OGDFCFR, 2019).

Corredor China, Bangladesh, India, Myanmar

Existe un importante debate en torno a las contradicciones existentes entre algunos de los países que integran este corredor. Para algunos expertos este corredor económico es el que presenta menor velocidad en la realización de sus objetivos. Parte de las diferencias surgidas entre China e India se vinculan al corredor China-Pakistán que conecta ambos países atravesando Cachemira, región en disputa entre India y Pakistán.

Sin embargo, las autoridades chinas mantienen los esfuerzos y destacan que en los últimos cinco años, ha estado trabajando un grupo integrado por los cuatro países para impulsar la construcción de este corredor. Se han estudiado, diseñado y planificado una serie de proyectos prioritarios en aspectos como la construcción de mecanismos y sistemas, la interconexión de infraestructuras, la cooperación en comercio y parques industriales, la apertura y cooperación financiera internacional, el intercambio cultural y la colaboración en áreas relacionadas con la vida del pueblo.

China y Myanmar han establecido el Comité Conjunto del Corredor Económico China-Myanmar y firmado un memorando de entendimiento para la construcción de dicho corredor, un documento de estudio sobre la viabilidad del proyecto del ferrocarril Muse-Mandalay, y el convenio marco para la construcción de un puerto de aguas profundas en la zona económica especial de Kyaukpyu. Por otra parte, también está el desarrollo del corredor TransHimalaya, que conecta China con Nepal, y que se ha visto fortalecido desde 2016 a través del transporte y el comercio.

Sin embargo, la decisión de la India de no participar en el II Foro de la Ruta de la Seda en abril del 2019 puede haber provocado la exclusión del corredor económico Bangladesh- China- India- Myanmar (BCIM) de la lista de proyectos cubiertos por la Iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda liderada por China

Lo cierto es que el sur de Asia aparece cubierto por las tres grandes empresas comentadas: el Corredor Económico China-Myanmar (CMEC), la Red de Conectividad Multidimensional Trans-Himalaya Nepal-China, incluido el ferrocarril transfronterizo Nepal-China, así como el Corredor Económico China Pakistán (CPEC).

La iniciativa de la Franja y la Ruta hacia las naciones- islas del Pacífico

China se ha estado acercando a las naciones de las islas del Pacífico, aunque con cierto cuidado, ya que no desea rozar el alcance de los Estados Unidos y, en menor grado, Australia y Nueva Zelanda dentro de la región. Justamente en medio de la confrontación entre Estados Unidos y China en el que Australia ha devenido como el aliado estadounidense más agresivo hacia Beijing. No obstante, ha habido intentos por parte de China de acercarse a la Iniciativa de la Franja y la Ruta, entre otras cosas porque cada uno de ellos agrega otro punto a los deseos de China de calificarla como una iniciativa global.

Las islas componen un grupo mixto, divididas entre complejos turísticos bien establecidos (y algunos exclusivos), mientras que otros son bastante pobres, con infraestructura que necesita mejoras y con productos principalmente pesqueros y acuáticos como industrias. Uno, Niue, intentó convertirse en un centro financiero extraterritorial, pero pagó el precio por la falta de transparencia y terminó en la lista negra por cuestiones de transparencia y lavado de dinero. El hecho de que fuera administrado por la ahora notoria firma financiera offshore de Panamá Mossack Fonseca no debería sorprender (Devonshire-Ellis, 2019).

La mayoría de los países de esta subregión, sin embargo, también están amenazados por el calentamiento global y son receptores de fondos del Banco Asiático de Desarrollo para atender esto en forma de planes de prevención de inundaciones, etc. Si bien son pequeñas, representan una oportunidad diplomática para China, especialmente si el país puede intervenir donde otros lo han intentado y fallado. Muchos, si no fueran financiados por naciones más grandes, dejarían de ser comunidades viables. La participación de China podría verse como un cambio positivo con respecto a la ayuda financiera que se proporciona actualmente desde otros lugares.

Por un lado puede destacarse la participación de un grupo de países a la Iniciativa de la Franja y la Ruta (ver figura 2), mientras por el otro están los países del Pacífico que están dentro de los 14 países que no reconocen a China y si a la provincia china de Taiwán.

Mapa 4. Países del Pacífico que se han unido a la BRI

Pacific Nations That Have Joined China's Belt & Road Initiative



Graphic© Asia Briefing Ltd.

Fuente: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2019/05/23/chinas-belt-road-initiative-pacific-islands/>

En este sentido, China despliega una intensa labor de apoyo, pero sobre todo de una manera sutil, evitando susceptibilidades en el área, a partir de la fuerte presencia y vínculo de ciertas islas con potencias como Estados Unidos, Reino Unido, Australia o Francia. Solo cuatro pequeños Estados del Pacífico: Islas Marshall, Palau, Tuvalu y Nauru tienen relaciones con el territorio chino de Taiwán y no con China. En ese sentido, han existido algunas fricciones de Beijing con Nauru en el marco del Foro de las Islas del Pacífico.

Este espacio ha devenido como zona de disputa en el que Islas Salomón que si reconoce a China ha mantenido diferencias y conflictos con Taipéi en los tiempos recientes. Es importante reconocer que después de América Latina y el Caribe con 8 países, es el pacífico la segunda zona con la que aun China no ha logrado establecer vínculos diplomáticos en su mayoría. En este sentido, Estados Unidos y a través de Australia intenta presionar para que estas pequeñas islas no rompan lazos con Taipéi.

Hay que tener en cuenta la ambivalencia de algunos de estos países del Pacífico, particularmente Nauru que tenía relaciones con Taiwán desde 1985 rompió relaciones con Taipéi para establecerlas con China en el 2002 sin embargo posteriormente volvió a romperlas para establecerlas nuevamente con la provincia china de Taiwán.

La Iniciativa La Franja y la Ruta en Europa del Este y la CEI

La región de Europa constituye una región de gran importancia para los intereses económicos y políticos de China. El gobierno chino, a través de la Iniciativa la

Franja y la Ruta de la Seda o Belt and Road Initiative (BRI), ha desarrollado se ha estado acercando a estas naciones e incrementando su presencia comercial en las mismas. Los diferentes proyectos de la BRI, especialmente en estos últimos años, han proporcionado una mayor presencia de productos y empresas chinas en la economía europea y a su vez los diferentes países de la región se sienten atraídos por las ventajas y beneficios que proporciona participar en este megaproyecto.

Para 2019, China fue el principal socio de Europa en materia de importaciones de bienes. Por este concepto, el 19% de las importaciones de la Unión Europea tuvieron su origen en el gigante asiático. Además, China fue el tercer destino más importante de las exportaciones de bienes del bloque regional, tan solo superado por Estados Unidos y Reino Unido (Aznar, 2020).

La creciente intensidad de las relaciones comerciales entre el país asiático y Europa reporta numerosos beneficios para ambas partes, pero también se vislumbran ciertas consecuencias negativas a las empresas europeas. Entre los principales beneficios de esta intensa relación comercial se encuentra: mejoría de las infraestructuras y reducción de costos y plazos de transporte, es precisamente el puerto del Pireo en Grecia, un ejemplo clave en este sentido. También están las oportunidades para las empresas de construcción, transporte y logística europea⁹ y la promoción de los objetivos geoestratégicos de la Unión Europea (Aznar, 2020).

Entre las denominadas amenazas aparecen: los apoyos que brindan las empresas europeas al estado y a las empresas chinas estatales¹⁰, las barreras de entrada para los exportadores europeos, barreras más altas para las empresas europeas, violaciones del derecho de propiedad intelectual e Inversión Extranjera en sectores estratégicos (Aznar, 2020).

Una de las amenazas más latentes, para la Unión Europea, es el aumento progresivo de las relaciones de China con los países de Europa del Este, ya que alimenta la preocupación del bloque regional de perder influencia en estos países¹¹. China ha visualizado y aprovechado las oportunidades en estos países y al mismo tiempo los países de Europa del Este han visto en el gigante asiático la oportunidad de convertirse en territorios autónomos y con potencialidades de desarrollo muy alto.

⁹ Ejemplo la empresa Alemana Siemens firmó en 2018 más de 10 acuerdos de cooperación con empresas chinas que cubren sectores como la generación y gestión de energía, o la fabricación automatizada (Aznar, 2020).

¹⁰ A la Unión Europea le preocupa el auge de las empresas estatales chinas y su desarrollo en la región. La Comisaria de Comercio Cecilia Malmström en 2018 expresó: "La UE está abierta a los negocios. Pero también debemos proteger nuestra industria de la competencia desleal, en particular de los países cuyas economías están considerablemente distorsionadas debido a la interferencia del Estado "debemos proteger nuestra industria de la competencia desleal, en particular de los países cuyas economías están considerablemente distorsionadas debido a la interferencia del Estado" (Aznar, 2020).

¹¹ El área de los Balcanes ha sido relegada por la Unión Europea, como "Europa de segundo nivel", no "digna" de ser parte de la Unión pero que tiene que quedar sujeta a su influencia legal y comercial, bajo el amparo de la promesa de una posible membresía. De hecho, especialmente con respecto a la cooperación europea en el proyecto BRI, los Balcanes siempre han sido considerados como una "zona de tránsito" entre los dos grandes protagonistas: UE y China (María Francesca Staiano, 2019)

A pesar de las diferentes reacciones hacia la presencia China que se observan al interior de la Unión Europea sobre los supuestos objetivos geopolíticos del gobierno chino, existen países del bloque regional que han visto oportunidades de crecimiento en las relaciones con China. Portugal es uno de los países que identificó en China la posibilidad para impulsar su economía tras las medidas restrictivas y de austeridad impulsadas en el continente a partir de la crisis financiera del 2008 (Pérez, 2019).

Hasta el año 2017, las inversiones chinas, en el país peninsular, llegaron a un monto de 9 000 millones de euros, en diferentes sectores tales como el transporte, la energía, la salud, los seguros y los servicios financieros. La BRI (BRI) se ha convertido en el mecanismo para que Portugal se convirtiera en el primer país de la zona euro en emitir deuda en yuanes (Pérez, 2019). Portugal se ha transformado en un país estratégico para los intereses del gobierno chino, principalmente por su posición aventajada para conectar con los mercados de América Latina, África y Europa.

Un avance crucial, en los objetivos de la BRI, fue la adhesión de Italia a la Iniciativa en marzo del 2019. El 23 de marzo, los gobiernos italiano y chino firmaron un memorando de entendimiento donde se describe un marco de cooperación entre ambas naciones. Este memorando establece un marco cooperación en diversas áreas, incluidos proyectos de comercio e infraestructura y un notable aumento de las inversiones chinas en la economía italiana. En 2019, las inversiones chinas, en el país europeo, representaba el 2.7% de las exportaciones de Italia, valoradas en poco más de 11 mil millones de euro. Esto convirtió a China en el octavo mercado de exportación más grande de Roma (Casarini, 2019).

Este acuerdo se preparó desde el año 2015 con la adquisición de Pirelli por parte de China. Con este paso Italia le dio acceso al país asiático a uno de los fabricantes de neumáticos más importantes del mundo (Skala-Kuhmann, 2019).

Las relaciones comerciales de ambos países se han estado consolidando. En mayo de 2017, el ex primer ministro de Italia participó en el primer Foro de la Franja de la Ruta en Beijing, convirtiéndose en el único líder de un país del G7 en participar (Casarini, 2019).

La participación de Italia en el BRI le brinda a la iniciativa puntos marítimos valiosos en el mar Adriático que unen directamente con los países de los Balcanes y con fábricas europeas (Pérez, 2019). En el acuerdo de China e Italia, los puertos de Trieste, Palermo y Génova son claves para expandir la capacidad de tránsito de contenedores para la búsqueda de nuevos mercados. Además estos puertos tendrán la función de vincular a los países de la región que no tienen salida al mar. Esto será viable con el despliegue de nueva infraestructura de transporte, donde se conectarán con las ramificaciones en la zona de tren de carga entre Yiwu-Madrid (Pérez, 2019).

El principal objetivo de Italia es lograr un volumen de inversión china similar o superior a la que reciben otros países europeos como Francia, Alemania y Reino

Unido¹² (Pérez, 2019). Otro objetivo que persigue el país europeo es impulsar sus exportaciones al gigante asiático y tener más acceso al mercado chino para las empresas italianas y los productos “Made in Italy” (Casarini, 2019).

A pesar de los beneficios políticos y económicos que recoge la incorporación de Italia a la BRI para ambas naciones, este acercamiento trae preocupaciones geopolíticas. Italia es un país miembro del grupo G7 y nación fundadora de la Unión Europea y este acercamiento no es visto con buenos ojos por Washington ni por los principales miembros del bloque regional. Las relaciones del país con los Estados Unidos son fuertes, el gobierno italiano es uno de los principales apoyos del presidente norteamericano en la región, por lo que el acercamiento con China tensa las relaciones de ambas potencias no solo por el liderazgo comercial sino también por el dominio del continente europeo (Casarini, 2019).

Grecia dio un salto muy importante en las relaciones económicas y comerciales con China. La venta del mayor puerto del país, El Pireo, a la compañía china COSCO¹³, abrió paso a la presencia china en uno de los puertos más estratégicos de Europa. China adquirió, en 2016, el 51% de las acciones de la empresa Puerto El Pireo por un valor de 280,5 millones de euros, mientras que pagarían otros 88 millones por otro 16% de las acciones en cinco años (Agencia Rtve, 2016), (ver tabla 1). Durante el primer año de operaciones el rendimiento aumentó un 10,9% y el puerto ascendió del puesto 93 en el año 2010 al puesto 37 en 2018, en el ranking de los puertos más importantes en el mundo (Servicios Digitales ICEX, 2019).

Tabla 1: Cronología de la adquisición del puerto del Pireo por parte de la compañía china COSCO

Momento de transacción/inicio del proyecto	Importe (Euros)	Propósito
2008	50 millones	Contrato de arrendamiento a 30 años para la gestión de los muelles 2 y 3
Desde 2009	215 millones	Mejora del muelle 2
Desde 2012	120 millones	Construcción del muelle 3
Desde 2013	230 millones	Mejora del muelle 2 y construcción del muelle 3
2016	280,5 millones	Adquisición del 51% de las acciones de la Autoridad Portuaria del Pireo

Fuente: (Ferchen, Pieke, Putten, Hong, & Blécourt, 2018).

¹² En 2017 estos tres países representaron el 31% de toda la IED de china en Europa según el National Bureau of Statistics of China (Pérez, 2019).

¹³ China Ocean Shipping Group Company (COSCO) una de las compañías navieras más grandes del mundo, perteneciente a la República de China.

La compañía COSCO pretende, además de desarrollar una terminal de contenedores, crear un puerto base para cruceros, mejorando la infraestructura de la terminal y las aerolíneas chinas; con el objetivo de aumentar los vuelos directos desde China a Atenas. Además de trabajar en las terminales, la compañía mejoró la capacidad de reparación de barcos del puerto y también está interesado en comprar un astillero griego (Ferchen, Pieke, Putten, Hong, & Blécourt, 2018).

Una estrategia de China, es convertir al puerto en referencia mundial y en un punto estratégico para el comercio terrestre entre el Pireo y Europa Central y así encadenarlos con otros proyectos de la BRI de gran envergadura. Para ello se está trabajando en el desarrollo de la denominada Ruta Expresa Tierra-Mar China-Europa (LSER), que se convertiría en un corredor de transporte norte-sur desde el Pireo hasta Hamburgo a través de los Balcanes, Hungría, Austria, República Checa, Polonia y Alemania¹⁴ (Ferchen, Pieke, Putten, Hong, & Blécourt, 2018).

Grecia en el 2018 se convirtió en miembro oficial del (BRI) con el objetivo de seguir expandiendo las relaciones económicas con el gigante asiático. Muchos gobiernos de la Unión Europea ven, las inversiones de COSCO en el Pireo, hoy como una herramienta para la interferencia política de China en el bloque regional. Muestran su descontento y preocupación por los daños políticos que la inversión china ha originado en la unidad entre los estados miembros de la Unión Europea. Lo que es seguro, es que mientras Grecia pasaba por una crisis económica profunda, muchos gobiernos europeos no extendieron su mano en ayuda y China si se presentó con propuestas de apoyo y oportunidades bajo los principios de ganar-ganar (Ferchen, Pieke, Putten, Hong, & Blécourt, 2018).

La iniciativa 17+1

Las relaciones de China y los países de Europa del Este tuvieron un incremento en el año 2011, y en el mes de junio del propio año se efectuó un Primer Foro de Cooperación China-Europa del Este en Budapest. En este primer Foro, se generó la idea de crear un proyecto de cooperación mediante el formato 16+1 y cobró más fuerza durante la visita del Presidente de Polonia, en diciembre de 2011, al país asiático. En el encuentro ambas naciones establecieron un acuerdo de asociación estratégica, que sentó las bases de sus futuras relaciones comerciales (Pino, 2018).

Al año siguiente se instrumentó la idea de instaurar el Foro 16+1 y fue precisamente en el segundo Foro de Cooperación China-Europa del Este, realizado en Varsovia, en abril del 2012. En este encuentro el primer ministro chino brindó el Plan de Acción de 12 puntos con el objetivo de avanzar en el proceso de institucionalización del Foro. Esta reunión se considera la primera Cumbre del Foro 16+1. En septiembre del 2012, el gobierno chino estableció el Secretariado del nuevo grupo regional (Pino, 2018).

Según el parlamento europeo, el Foro 16+1 se fundó bajo las siguientes circunstancias: “*En 2012, a raíz de la crisis financiera de 2008 y el entorno de bajo*

¹⁴ La empresa COSCO se encuentra en proceso de construir una filial que ofrece servicios de transporte ferroviario a lo largo de este corredor (Ferchen, Pieke, Putten, Hong, & Blécourt, 2018).

crecimiento en la UE, China estableció un formato de cooperación con 16 PECO (países de Europa central y oriental) que comparten un pasado comunista pero que por lo demás son bastante heterogéneos en términos de su desarrollo económico y condición jurídica como Estados miembros de la UE y candidatos (potenciales) a la adhesión a la UE. China valora su posición geoestratégica como cabeza de puente hacia el mercado de la UE y corredor de tránsito crucial por su iniciativa Belt and Road (BRI)” (García-Weil, 2019).

Desde un primer momento la Iniciativa contaba con 16 países de Europa Central y Oriental: Albania, Bosnia Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Macedonia, Montenegro, Polonia, República Checa, Rumania y Serbia. Para el año 2019 Grecia se unió al proyecto y pasó a ser miembro de la Iniciativa, la cual ahora se nombra 17+1. Algunos de estos países son miembros de la Unión Europea y otros son potenciales candidatos a entrar al bloque regional. Es evidente el interés de China en estos países, por un lado es una alternativa apropiada ya que varios de los países que pertenecen a la Iniciativa se sitúan en mitad del corredor económico euroasiático, una de las principales rutas que conforman la BRI y por último con la incorporación de Grecia, permite al país asiático la unión de rutas terrestres de Serbia y Hungría con la ruta marítima que une al puerto del Pireo con Budapest y que posibilita la fácil entrada de los productos chinos al mercado europeo y viceversa.

Algunos proyectos de la BRI en países pertenecientes a la iniciativa 17+1

Autopista en Montenegro

Montenegro y China llegan a un acuerdo para la construcción de una autopista que conlleva 40 puentes y 90 túneles y una distancia de 170 kilómetros, con financiamiento chino. Esta autopista fue impulsada por Milo Đukanović, el hombre que domina la política de ese país con el objetivo de unir el puerto de Bar ubicado al sur con la frontera con Serbia al norte. A pesar de ser un proyecto importante con esperada alta rentabilidad, los estudios de viabilidad, franceses y estadounidenses determinaron riesgos y el Banco Europeo de Inversiones y el (FMI) se negaron a participar (Brelie, 2021).

En 2014, China realizó un préstamo de mil millones para la construcción del primer tramo de la autopista de 41 kilómetros, que para el primer año debería estar terminado, pero ha tenido que ser aplazado a causa de la pandemia, la cual ha llevado a la economía del país a una crisis y sin posibilidades de financiar las partes que aún faltan (Brelie, 2021). El presupuesto del primer tramo equivale al 17% del PIB del país de sólo 600 mil habitantes y el único en el continente sin autopista (La Información, 2020). Este tramo incluye varios túneles, circunvalaciones y puentes; uno de los puentes es de 175 metros de alto y 960 de largo, para poder pasar el terreno montañoso entre Podgorica, la capital y Kolasi (La Información, 2020).

El crédito chino otorgado para la construcción del primer tramo fue dado bajo una tasa de interés del 2% a pagar en 14 años y la obra fue adjudicada a la constructora estatal China Road and Bridge Corporation. A pesar de las críticas y deficiencias, el gobierno mantiene el apoyo al proyecto ya que la autopista permitirá desarrollar el

norte del país, la zona más pobre con respecto a la zona sur del litoral mediterráneo (La Información, 2020).

Ferrocarril Serbia-Hungría

Este proyecto fue propuesto por Serbia y Hungría en 2013 y fue acordado con China en la cumbre 16+1 en Belgrado en 2014, convirtiéndose en el proyecto insignia de la iniciativa 16+1. El banco de Exportación-Importación de China proporcionó más de 3 mil millones de dólares en financiamiento con una tasa de interés baja para construir el enlace ferroviario de 350 kilómetros (Ferchen, Pieke, Putten, Hong, & Blécourt, 2018). El acuerdo con China no es un acuerdo de inversión, sino que es un paquete de préstamo y construcción, una distinción que cada vez se hace más importante para los países que buscan convenios de infraestructura con China. Este enlace ferroviario, el país asiático lo denomina "Línea Expresa China-Hungría-Serbia" y tiene entre sus objetivos conectarse con el puerto del Pireo en Grecia. Además, este proyecto en la práctica se trata de dos paquetes de construcción y préstamo bilaterales por separados entre China y Hungría y China y Serbia, todavía no se ha acordado un tercer paquete entre China y Macedonia para completar el enlace al puerto griego (Ferchen, Pieke, Putten, Hong, & Blécourt, 2018).

Este proyecto ferroviario además de ser un símbolo para las relaciones de China y los países miembros del marco 16+1, también ha sido objeto de críticas por parte de la Unión Europea. Para el bloque regional tanto el proyecto como la iniciativa 16+1 son mecanismos que está utilizando China para obtener una influencia política para dividir a los países dentro del bloque regional y dominar los acuerdos comerciales en la región.

La Iniciativa de la Franja y la Ruta en América Latina y el Caribe

América Latina y el Caribe (ALC), aparece en el radar chino como una región donde puedan firmarse acuerdos de mediano y largo plazo con socios confiables, para garantizarse, en la medida de lo posible, el abastecimiento de alimentos e insumos de diverso tipo, incluyendo materia prima energética. No todas las economías de Latinoamérica son iguales, y de allí que el impacto sea diferente dadas las disparidades nacionales.

Más allá de las presiones manifiestas de los EE.UU. para que las inversiones chinas no encuentren terreno propicio en ALC, China se ha convertido en el primer o segundo socio comercial de los países de la región y ha firmado Acuerdos Estratégicos con algunas de las economías más grandes de Latinoamérica, afianzando paulatinamente las relaciones comerciales y políticas, ocupando el primer lugar entre los inversores extranjeros.

Si bien China requiere de esta región recursos naturales, minerales, energéticos y alimentarios principalmente, incorporar valor agregado, trabajo, a estos productos debería ser uno de los objetivos centrales de la región, junto con buscar otras complementariedades no comerciales como los requerimientos en tecnología (conocimiento), capitales (financiamiento) e infraestructura (ingeniería).

En el año 2013, la región de América Latina y el Caribe (ALC), fue invitada por el propio mandatario chino Xi Jinping a participar de la iniciativa *One Belt One Road* (OBOR). Panamá fue el primer país de la región en pasar a formar parte de esta iniciativa y firmar un memorándum de entendimiento dentro de este marco. Posteriormente, se fueron incorporando otros países pasando a ser casi una veintena al finalizar el año 2019. Los países que forman parte de esta iniciativa con China: Bolivia, Chile, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Panamá, Perú, Uruguay, Venezuela, Antigua y Barbuda, Barbados, Dominica, Granada, Guyana Jamaica, Surinam y Trinidad y Tobago. Por otro lado, existen otros países de la región que, aunque aún no formen parte de este grupo, llevan a cabo importantes inversiones chinas en sus territorios: Argentina, Brasil, Colombia y México.

Cuatro rutas marítimas unen a China con Latinoamérica y el Caribe. La primera es la del Este, que conecta al litoral chino a través del Océano Pacífico con países suramericanos con salida al pacífico. La segunda ruta podría ser una variación de la primera, pero conectándose con el Canal de Panamá con salida al Océano Atlántico, hasta llegar a los países del Caribe y de Suramérica. La tercera ruta marítima partiría desde el Mar de China cruzando el Estrecho de Malaca, atravesando los Océanos Índico y el Atlántico también con destino a países suramericanos y caribeños y la cuarta, podría ser una variación de la tercera, pero conectándose desde el Océano Índico con el estrecho de Bab al Mandeb, el Canal de Suez y el estrecho de Gibraltar con salida al Atlántico.

Hoy son 21 los países de ALC que se han adherido a la iniciativa, entre ellos figuran: Chile, Ecuador, Uruguay, Panamá, Bolivia, Venezuela, Cuba, El Salvador, Perú y República Dominicana.

La región de Latinoamérica es considerada por China importante en diferentes sectores, entre los que destacan: energía, materias primas y mercados de bienes manufacturados importados desde China. Las importaciones chinas desde esta región aumentaron notablemente desde 2001 cuando China se convirtió en miembro de la Organización Mundial del Comercio (OMC). El volumen de exportaciones latinoamericanas hacia China se incrementó entre 2001-2013 (CEPAL, 2018).

Según un documento emitido por Presidente de la República Popular China Xi Jinping en 2016, la cooperación China-ALC se rige por principios definidos como el reconocimiento y respeto al principio de una sola China; respeto a la soberanía de todos los estados; respeto a la libre y soberana elección a la vía de desarrollo; incrementar la cooperación a nivel judicial y policial; colaboración en materia medioambiental; no condicionamiento político, ni de otra índole para la asistencia económica o técnica, entre muchos otros que figuran en esta declaración (Leguizamón, 2018).

Esta Iniciativa BRI ha suscitado diálogos sostenidos entre dirigentes públicos y privados en distintos foros, etc., lo que ha generado miradas distintas entre los países. En primer lugar, están los que ven a OBOR como una gran oportunidad para el desarrollo nacional. Otros muestran sus reticencias sin definir su influencia como positiva o negativa y otros tantos consideran la iniciativa como una propuesta

no favorable, aludiendo a problemas relacionados con la generación de empleos, el impacto ambiental y la transparencia en las licitaciones. Las diferencias entre los países de la región van más allá de miradas políticas y obedecen también a las expectativas de cada país, por lo que mientras algunos desean un posicionamiento mundial de su actividad industrial otros prefieren conceder un papel central a los servicios y otras a que su estrategia de desarrollo debe ser sostenida por un sistema de producción agroindustrial de alta gama. Ante esta realidad, no es de esperar por el momento un acuerdo global entre China y ALC respecto a OBOR, aunque sí entre países en proyectos comunes (Zottele, 2020).

Por supuesto, que en todo este panorama también están presentes las tensiones geopolíticas entre China y EE.UU. América Latina y el Caribe es una región históricamente considerada como centro de la influencia de las empresas norteamericanas. Sin embargo, desde el 2000 este panorama ha experimentado notables cambios y China es uno de los países responsables en este sentido.

En 2017, ya China fue el mayor inversor en la región. Aunque ocupó el sexto lugar en términos de número de operaciones (completadas 15 en el año), la magnitud de estas, alrededor de 18,000 millones de dólares, representó el 42% del volumen. Las adquisiciones de China se concentraron casi exclusivamente en Brasil: las empresas chinas participaron en 5 de las 20 operaciones más grandes del año. La mayoría de las operaciones tuvieron lugar en el sector energético, uno de los sectores estratégicos en la expansión internacional de China, y en el sector agrícola, en el que el país también ha mostrado un fuerte interés internacional, principalmente en el negocio de las semillas (CEPAL, 2018).

En 2018, América Latina recibió aproximadamente 20 mil millones USD de inversión china, lo que representa un aumento del 425% en relación con 2005. Los mayores beneficiarios en América Latina de la inversión china entre 2005 y 2018 fueron Brasil (aproximadamente US 64.89 mil millones USD), Argentina (aproximadamente 28.75 mil millones USD), Perú (aproximadamente 24 mil millones USD) y Venezuela (aproximadamente 21 mil millones USD). Chile y Panamá no se encuentran entre los países que recibieron la mayor cantidad de inversiones chinas durante el período 2005-2018, aunque ambos países se consideran puntos de acceso natural para la expansión de BRI en ALC (Hirst y García, 2019).

En los últimos años, los países de la región que forman parte de esta iniciativa, han firmado con el gigante asiático, un grupo de acuerdos y este último ha proporcionado apoyo financiero para la construcción de la infraestructura nacional y la cooperación industrial. En 2016 China contaba con más de 1 280 proyectos de infraestructura en todo el mundo, totalizando unos 700 mil millones de dólares. En la región de América Latina y el Caribe, se contabilizaban, ya para ese año, unos 107 proyectos y cerca de 60 mil millones USD. Entre los países con mayor participación figuran Venezuela, Argentina, Ecuador y Bolivia (Dussel, 2018).

En junio de 2021, la cumbre del G7, tuvo dentro de sus compromisos frenar la influencia China en el mundo. El presidente norteamericano anunció un plan especial para apoyar a los países de ingresos bajos y medios para ayudarles a construir mejores infraestructuras, con el nombre de *“Build Back Better World”*, y

con la intención de ser una alternativa a la Nueva Ruta de la Seda que China lleva ejecutando hace varios años en la región. A inicios del mes de octubre del 2021, el Asesor Adjunto de seguridad nacional de EE. UU Daleep Singh, visitó Colombia, Ecuador y Panamá para analizar este plan propuesto por Biden y que el país norteño tiene previsto presentarlo a inicios de 2022. Por ahora, Washington está en la fase de detectar y comprender las prioridades y retos de los países que, según ellos, se beneficiarían de la iniciativa.

Principales sectores en los que se desarrollan los proyectos

Estos países de la región han mostrado interés en desarrollar megaproyectos de infraestructura transfronteriza que vinculen a la región con China. Tal es el caso de la estrategia de crear rutas bioceánicas para trasladar mercancías de un lado del continente al otro a un costo menor y en menor cantidad de tiempo. Se han mencionado, por ejemplo, los megaproyectos de integración regional que formaban parte de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) como posibles proyectos incluidos en el marco de la IFR. Sobre todo, aquellos de infraestructura de carácter biocéanico (Dusselpeters, 2019).

Otros ejemplos son la construcción del Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC) que conecta el Océano Pacífico (Perú) con el Atlántico (Brasil). La Hidrovía Paraná-Paraguay, que permitiría transportar productores entre Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay de manera eficiente, desde y hacia el océano Atlántico; el Túnel de Agua Negra (Argentina-Chile); la reconstrucción y equipamiento del ramal ferroviario de Argentina; la presa de Tele Pires (Brasil); y la propuesta de Chile de la construcción de un cable de fibra óptica transpacífico. Asimismo, son relevantes los corredores bioceánicos que le permiten a Chile y Argentina conectarse hacia el Atlántico y el Pacífico mediante un acortamiento de los tiempos de comercialización al interior y al exterior del continente (Dusselpeters, 2019).

Ruta de la Seda Digital

La participación de América Latina y el Caribe como destino de las inversiones chinas, en ambas modalidades, no es elevada y ha presentado oscilaciones. En 2013, el 14% de los anuncios realizados por empresas chinas correspondía a la región, pero a partir de allí el peso de esta como destino de nuevos proyectos comenzó a declinar. En 2019, no obstante, se alcanzó la máxima participación histórica (18%). En 2020 el peso de la región volvió a caer hasta situarse en un valor mínimo, dada la naturaleza particular del año. En el 14º Plan Quinquenal (2021-2025), presentado en marzo de 2021. Uno de los dos aspectos fundamentales es que este se enfoque en el fomento del desarrollo tecnológico, la autosuficiencia, la innovación y el despliegue de las industrias nacionales. Uno de los principales objetivos que se cuantifican en este plan, es que el gasto en investigación y desarrollo (I+D) aumente a una tasa del 7% anual entre 2021 y 2025 a los efectos de lograr avances tecnológicos importantes, incluso en las tecnologías de frontera (CEPAL, 2021).

La Ruta de la Seda Digital, surgió con el nombre de Ruta de la Seda de la Información y se centró, inicialmente, en inversiones en cables de fibra óptica y

redes de telecomunicaciones. A lo largo del tiempo ha incluido inversiones en comercio electrónico y sistemas de pagos móviles, proyectos relacionados con la industria espacial, centros de datos, e investigación y proyectos relacionados con las ciudades inteligentes (Sputniknews, 2021). En el marco de las estrategias industriales y tecnológicas chinas, el plan *Made in China 2025*, anunciado en 2015 y La Ruta de la Seda Digital, forma parte de este Plan, el cual ha sido por lo que el país ha avanzado como potencia tecnológica. Las modalidades de financiamiento de los proyectos de la Ruta de la Seda Digital, han sido clave para su expansión. Con préstamos otorgados por el Banco de Desarrollo de China, el Banco de Exportación e Importación de China y los bancos comerciales de propiedad estatal. Las empresas protagonistas de la Ruta Digital, son las empresas privadas china: Baidu, Alibaba y Tencent, en el sector de Internet, y Huawei y ZTE en el sector de la infraestructura digital, forman parte de la estrategia de expansión digital china. La mayoría de los anuncios de inversión realizado entre 2015 y 2020 correspondieron a Huawei y Xiaomi para instalaciones comerciales en el mercado de los teléfonos inteligentes (CEPAL, 2021).

Como parte de la Ruta Digital, en 2018 y 2019, Xiaomi aumentó su presencia y reafirmó su interés en el mercado latinoamericano. Anunció 18 proyectos de venta minorista en siete países: Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, México, Panamá y Perú. Por su parte, Huawei actualmente está posicionada en 20 países de América Latina. El negocio principal de este gigante de las comunicaciones en la región, no son sólo los teléfonos celulares, sino fundamentalmente la infraestructura de telecomunicaciones. Esta es una de las tres marcas principales de teléfonos celulares de México, Colombia, el Perú y Centroamérica. En 2019 y 2020, Huawei anunció cuatro proyectos: uno en Brasil y tres en Chile. En el 2020, informó la creación de un segundo centro de datos en cada uno de esos países, así como planes para invertir 100 millones de dólares en Chile en el desarrollo de infraestructura basada en la nube para 2024, en un proyecto denominado Huawei Cloud. La empresa china está bien posicionada para liderar las ventas de equipamiento 5G en la región (La primerísima, 2021). Las fusiones y adquisiciones de China en los sectores tecnológicos de América Latina y el Caribe son muy escasas. Entre 2013 y 2019, Bloomberg solo registró 13 transacciones en los sectores de Internet, entre ellos, Brasil con un Plan para el Internet de las Cosas, o Chile con una Estrategia de Industria Inteligente. Es muy probable que se implementen otros proyectos en otros países de la región, en el contexto de la Ruta de la Seda Digital, como Argentina y México (CEPAL, 2021).

Ruta de la Seda Sanitaria

La Ruta de la Seda Sanitaria proporciona el marco político para que China fortalezca y proponga su sistema internacional de ayuda médica, aumente su influencia en la gobernanza de la salud regional y global, apunte de manera más asertiva a los recursos e inversiones de salud pública de la Iniciativa de la Franja y la Ruta y amplíe el papel del país en la provisión de suministros médicos. Para América Latina la Ruta de la Seda Sanitaria, representa una base de negociación para la asistencia en la construcción de infraestructura básica y cooperación en salud pública. Al mismo tiempo, proporciona la base para que China ofrezca ayuda a diferentes países en medio de una crisis pandémica, ampliando su influencia.

En el contexto de pandemia de la COVID-19, China ha sido un ejemplo si de políticas colaborativas se trata. En ese sentido vale la pena destacar a provisión de diversos insumos como millones de mascarillas, guantes y trajes protectores y miles de respiradores. Argentina realizó 35 vuelos a China para trasladar los insumos adquiridos para el combate a la COVID-19, además, avanzó en las conversaciones para la importación de 1 millón de dosis desde la empresa estatal China Sinopharm Group. Si el acuerdo prospera entre estados la aprobación la debe suministrar el Ministerio de Salud, con asesoramiento de la Administración Nacional de Medicamentos, Alimentos y Tecnología Médica (ANMAT), según Ley 27573. Esta vacuna tiene la ventaja de que la logística para su conservación es más económica que las demás, ya que se puede conservar a temperaturas entre 2 y 8 grados (Guzzetti, 2021).

El Estado de San Pablo, Brasil, aprobó el uso de la vacuna "Coronavac", con un acuerdo entre el laboratorio estatal chino Sinopharm Group y el Instituto Butantan del Brasil en el Estado antes mencionado. Allí se instalará la mayor fábrica de vacunas del Cono Sur, que comenzará la producción de la vacuna "Coronavac", tanto para su aplicación en Brasil como para exportación (Guzzetti, 2021).

En países de América Latina y el Caribe, China proporcionó asistencia médica a varios países, como Argentina, Chile y Cuba, Costa Rica y Panamá, promoviendo el intercambio de conocimientos entre especialistas chinos y latinoamericanos. La colaboración con China, ha permitido a los países latinoamericanos encontrar un aliado fuerte en temas de salud. Indirectamente, estos países contribuyeron a la afirmación de la influencia china, no solo en la región, sino también en el sistema internacional, considerando que China busca activamente, desvincular su imagen internacional de las críticas que viene recibiendo por su mala gestión del inicio de la pandemia y la falta de transparencia.

Por otro lado, China también quiere garantizar la estabilidad de sus mercados en América Latina, manteniendo el equilibrio que ha construido en la región en torno al "Consenso de Beijing", es decir, incorporando socios de la periferia al modelo de desarrollo centralizado de China. Más específicamente, la idea es crear lazos de dependencia con la región, como parte del proceso que actualmente se encuentra en marcha para el desarrollo industrial, conquistando nuevos mercados para sus productos de alto valor agregado y tecnología de punta, mientras que los países latinoamericanos dependen fuertemente de materias primas, con la economía basada en la exportación de productos del sector primario.

Esta relación centro-periferia que busca China también se da en el campo de la salud, con una importante presencia de una red de empresas en el país que participan activamente en la administración de la diplomacia sanitaria china en América Latina. La falta de inversión en infraestructura en el subcontinente, en comparación con otras regiones, genera una serie de externalidades negativas, como baja productividad, desigualdad de ingresos o menor acceso a servicios de salud de calidad. Por lo tanto, las relaciones de China con la región generalmente dan como resultado una estrecha colaboración de alto nivel entre el gobierno, las instituciones médicas y de salud regionales y locales, como parte de un plan de acción conjunto establecido en 2018 por China y la CELAC (opendemocracy.net).

La realidad de subdesarrollo de América Latina también permite que China se involucre de manera integral en diferentes aspectos de la Ruta de la Seda Sanitaria en la región. Sobre la base de este activo chino, los países más pobres pueden solicitar más asistencia para la construcción de infraestructura y capacitación básicas de salud pública, así como intercambio científico y cooperación.

El abanico de problemas y desafíos para el desarrollo de los países de América Latina permite a China involucrarse de manera integral en la región en diferentes aspectos. Por tanto, América Latina representa una oportunidad y una necesidad para China, y refuerza la oportunidad de promover relaciones aún más estrechas con los países de la región. En lo que respecta a la salud, la pandemia de Covid-19 destaca la necesidad de infraestructura de salud pública para muchos países, especialmente los países en desarrollo.

Proyectos de infraestructura China-ALC: generalidades en las relaciones con algunos países y ejemplos ilustrativos.

Ecuador: En enero de 2015 Ecuador y China anunciaron una asociación estratégica. Y en noviembre de 2016 China elevó la categoría de sus relaciones con Ecuador a "Asociación Estratégica integral" (Garzón y Castro, 2018). Algunos ejemplos que ilustran este panorama son la reconstrucción del aeropuerto internacional "Eloy Alfaro", afectado por un terremoto, con capital chino. Por su parte, Ecuador recibió un crédito por 20,7 millones USD de un banco chino, y un aporte del Estado ecuatoriano de 4,5 millones USD. Por otro lado, un consorcio chino también construye dos puentes en las localidades de Canuto y Pimpiguasí, todas ellas en la provincia de Manabí (BBC, 2019).

Las relaciones comerciales entre ambos países han aumentado considerablemente en los últimos años. Para el 2015, el 19% de las importaciones de Ecuador provenían de China. Para ese mismo año, Ecuador exportó a China \$722.97 millones de dólares. Para ese año, la Inversión Extranjera Directa (IED) China en Ecuador representó el 10% del total en el país (Garzón y Castro, 2018).

En general, China hace tres tipos de préstamos a Ecuador. 1) Prestamos a la deuda pública para proyectos de construcción de infraestructura (sector de la hidroenergía, trasportación y sector educacional; 2) Préstamo de deuda pública disponible gratuitamente cuya financiación no esta condicionada y están disponibles gratuitamente para su uso; 3) Anticipos financieros para la venta de petróleo que oficialmente no cumplen con la definición de deuda externa (Garzón y Castro, 2018).

Los proyectos de la hidroenergía en Ecuador han tenido gran aporte de China. Durante los últimos años, el Banco de Importaciones y Exportaciones de China y el Banco de Desarrollo de China financiaron cerca de 3 mil millones de dólares para construir 7 de las 8 hidroeléctricas. Estos proyectos fueron: Coca Codo Sinclair (1,500 MW); 1 Sopladora (487 MW); Minas-San Francisco (270 MW); Toachi-Pilatón (254 MW); Delsintanisagua (180 MW); Quijos (50 MW) y Mazar-Dudas (21MW). (Citado por Garzón y Castro, 2018 Castro 2014, 58). Estos son solo algunos de los ejemplos que pudieran identificarse en Ecuador con respecto a la inversión China.

Tabla 2 Préstamos chinos a Ecuador 2013-2016.

Fecha	Prestamista	Ejecutor	Monto (millones de dólares)	Propósito	Términos (años)	Años de gracia
02-2013	Banco de Exportación e Importación de China	Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas	80.0	Proyecto para la Avenida Simón Bolívar	20	5
04-2013	Banco de Exportación e Importación de China	Ministerio de Electricidad y Energía Renovable; Corporación Eléctrica del Ecuador	312.4	Proyecto para construcción de hidroeléctrica Minas-San Francisco.	15	4
07-2013	Banco de China y Banco Alemán Chino.	SENAGUA	298.8	Proyecto Cañal y Naranjal para el control de inundaciones.	14	4
10-2014	Banco de Exportación e Importación de China	Ministerio de Electricidad y Energía Renovable; Corporación Eléctrica del Ecuador	509.2	Proyecto 500KV Sistema de transmisión y trabajos asociados.	15	3
11-2014	Banco de China, Banco Alemán Sucursal Hong Kong.	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	311.9	Financiar el pago de hasta el 85% del monto del contrato comercial para la ejecución de 10 autopistas.	13	3
03-2015	Banco de China, Banco Alemán Sucursal Hong Kong.	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	85.7	Financiar el pago de hasta el 85% del monto del contrato comercial para la ejecución de 3 autopistas.	13	3
01-2016	Banco de China	Empresa Pública: Petroecuador	970.0	Financiamiento de proyectos y programas de prioridad.	5	0
02-2016	Banco de Exportación e Importación de China	Empresa Pública: Yachay	198.2	Proyecto Ciudad de conocimiento Yachay (Fase I: Infraestructura)	20	5

04-216	Banco de Desarrollo de China Préstamo "A"	Ministerio de Finanzas	1.500.0	Proyectos y/o programas de infraestructura.	8	2
04-2016	Banco de Desarrollo de China Préstamo "B"	Ministerio de Finanzas	500.0	Proyectos y/o programas de infraestructura.	8	2
11-2016	Banco de Exportación e Importación de China	Empresa Pública de Agua	102.5	Primera fase del proyecto de hidroeléctrica acueducto de Santa Elena.	20	5
12-2016	Banco de China	Ministerio de Educación	167.3	Unidades Educativas 200 milenio. (prefabricadas)	12	2

Fuente: Garzón y Castro, 2018.

Panamá: En junio de 2017, Panamá rompió relaciones diplomáticas con Taiwán y comenzó a profundizar su relación con China. Después de esto, ambos países han firmado cerca de una veintena de instrumentos de cooperación en comercio, infraestructura, banca, turismo, educación y extradición. En noviembre de 2017, China y Panamá concluyeron un "memorando de entendimiento" en el que Panamá expresó oficialmente su apoyo a BRI. En julio de 2018, un consorcio chino ganó una licitación de 1,42 mil millones USD para la construcción del cuarto puente sobre el Canal de Panamá. Se espera que el puente tenga 510 metros de largo, con una línea de ferrocarril de dos vías y seis carriles para automóviles. Además, China Landbridge construirá un nuevo puerto de contenedores en Colón, ubicado cerca de la entrada del Atlántico al Canal de Panamá. El proyecto incluye la construcción de muelles y un patio de contenedores con capacidad para almacenar hasta 2.5 millones de contenedores de veinte pies (Hirst y García, 2019).

Chile: En 2005, Chile fue el primer país de la región de América Latina en firmar un Tratado de Libre Comercio (TLC) con China. En 2016, Chile impulsó un Proyecto de "Fibra Óptica Austral" y culminó su licitación en octubre del 2017. Dicho proyecto, está dividido en 4 sub-proyectos. El de mayor relevancia, es el tendido submarino de más de 2.600 kilómetros de fibra óptica. Los otros tres proyectos, están referidos al tendido terrestre de fibra óptica en las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes. Referente a los logros de este proyecto. En marzo 2018, llega a la zona el buque científico GeoExplorer, de Huawei Marine, con el objeto de mapear la superficie del lecho marino y su geología. La misión consiste en "trazar el trayecto exacto de un troncal submarino de 2.829 kilómetros, con salidas en Caleta Tortel y Punta Arenas, y una capacidad de 16 terabits". En enero del 2019, en la Bahía Róbalo, en la Región de Magallanes, comenzaron los trabajos para la instalación de la Fibra Óptica Austral. Con la premisa de unir a toda la zona austral en una carretera digital y con una conectividad de última tecnología: la 5G. En los meses posteriores se lograron importantes avances en proyecto. En 2018, el intercambio comercial entre ambos países, fue alrededor de US\$ 42.800 millones, (lo que representó el 30% del comercio internacional total de Chile). Esta cifra significó un incremento de un 24% en relación al 2017. Las exportaciones chilenas

sumaron, por su parte, US \$25.287 millones (desatándose las frutas frescas) (CRIAL, 2020).

El 1° de marzo de 2019, entró en vigencia internacional, la modernización del Tratado de Libre Comercio (TLC) entre ambos países. Este proceso, implicó la actualización de los capítulos de un grupo de capítulos como, por ejemplo: Comercio de Bienes, Procedimientos Aduaneros y Facilitación de Comercio, Cooperación Económica y Técnica, y Comercio de Servicios, entre otros, y se sumaron dos capítulos nuevos, (1-Medio Ambiente; 2-Comercio Electrónico). (CRIAL, 2020).

En el caso de Chile, China planea invertir alrededor de 650 millones USD para construir un cable submarino de fibra óptica que tendrá entre 20,000 y 24,000 kilómetros de largo y conectará este país a través del océano y será el medio que transmitirá la mayor información y flujo de datos entre Asia y América Latina (Hirst y García, 2019).

Costa Rica: Este país estableció relaciones diplomáticas con China en el año 2007 y formó parte de la primera generación de iniciativas en infraestructura. A partir de ese año, los proyectos de colaboración en infraestructura con China, han sido fuente de satisfacción para muchos e insatisfacción para otros. En 2013, en visita del presidente chino a este país, se anunció una revitalización en la colaboración, incluyendo 9 nuevos acuerdos. Algunos de estos proyectos son incluyen la construcción de: Estadio Nacional; refinería de petróleo; ampliación de carretera; construcción de una academia de policías y dos Zonas Económicas especiales. (DeHart, 2018).

República Dominicana: El 2 de noviembre de 2018, firman un memorando de entendimiento entre la República Popular China y la Republica Dominicana, en el marco de la Ruta de la Seda y la Iniciativa de la Ruta Marítima. Permanecerá vigente por cinco años y será extendido por periodos subsiguientes de cinco años, al menos que alguna de las partes no lo consideren pertinente. Dentro de las modalidades de cooperación, se contemplan: investigaciones y planes conjuntos; programas pilotos en áreas claves; intercambio y cooperación tecnológica; creación de capacidades e intercambio de información. Ambas naciones, promoverán la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular con modelos de alta aplicación, en América Latina y el Caribe, respondiendo a los objetivos de la Iniciativa. Respondiendo a la Iniciativa de la Franja y la Ruta, se firmaron en 2018, un conjunto de 18 acuerdos entre ambos países, que abarcan la cooperación en materia financiera, comercial, migratoria, agrícola, educativa, turística, aeronavegación, entre otras (chinaenamericalatina.info, 2018).

Argentina: Entre ambos países durante el periodo de junio-2014 y febrero 2015, se firmaron 33 acuerdos y se suscribieron convenios de infraestructura, industriales, culturales, fitosanitarios, turismo, cooperación nuclear, instalación de una estación de exploración espacial en Neuquén, construcción dos centrales hidroeléctricas en la provincia de Santa Cruz y la renovación del ferrocarril Belgrano Cargas, entre otros (Danim, 2018).

Perú: Perú es otro de los países que se ha sumado a la Iniciativa en la región. En abril del 2019, tuvo lugar la primera ronda de negociaciones para la Optimización del Tratado de Libre Comercio (TLC), teniendo como objetivo maximizar los beneficios del acuerdo comercial suscrito entre ambas naciones en el 2009. Y mejorar los compromisos ya existentes e incluyendo nuevas áreas, que permitan maximizar sus beneficios. Con esto, además, se espera atraer inversión China, en sectores de las telecomunicaciones, transporte, logística, servicios financieros, entre otros (CRIAL, 2020).

El Salvador: Pocos días después de la visita de Bukele a Beijing, una delegación de expertos chinos visitó el país centroamericano en diciembre de 2019 para planificar inversiones en el sistema de agua potable y alcantarillado de los paseos marítimos, el llamado "Proyecto Ciudad del Surf, una cooperación gigantesca y no reembolsable para la pequeña nación centroamericana.

El Salvador es uno de los países más pequeños y pobres del mundo. Entre 2014 y 2018, un promedio de sólo el 0,03% de las exportaciones chinas fueron a El Salvador. Por lo tanto, la importancia del mercado salvadoreño para China es prácticamente nula. Lo mismo ocurre con las materias primas y los productos de exportación de El Salvador. Su participación en el total de las importaciones chinas en el mismo período fue sólo del 0,004%. China no es el socio comercial más importante de El Salvador. Casi la mitad de las exportaciones salvadoreñas se destinan a los Estados Unidos, seguidos por los países vecinos de Honduras y Guatemala; China sólo representa alrededor del 1,5%. La participación de El Salvador en las importaciones de azúcar de China será de 4,8 % en 2017 y 9,6% en 2018 (co.boell.org, 2020).

Con el fin de aumentar aún más las exportaciones de azúcar, El Salvador ya estaba jugando con la posibilidad de levantar las restricciones a las tierras agrícolas establecidas en la Constitución. Según esto, la propiedad de una persona física o jurídica de tierras agrícolas no puede exceder de 245 hectáreas. Sin embargo, todavía no se han hecho progresos claros a este respecto (co.boell.org, 2020).

Impacto de la iniciativa de la Franja y la Ruta en el comercio energético entre China y la región latinoamericana

Según una investigación realizada por Zheng y Gerdel (2021) que estudia el impacto de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en el comercio bilateral de energía entre China y América Latina, revela con base en estimaciones realizadas para el período 2000-2019 que al asumir un crecimiento real del Producto Interno Bruto (PIB) chino cercano del 7% anual, se estima que las exportaciones de energía latinoamericanas a China crecerían 4% anual en promedio. Sin embargo, el modelo y las estimaciones realizadas están sujetas a cambios asociados a factores externos como la crisis sanitaria, económica, social y política generada por la pandemia que afecta, actualmente, a América Latina y el Caribe (rebellion.org).

En el caso de Brasil (la quinta economía del mundo y el mayor exportador de energía a China en la región latinoamericana) las elecciones presidenciales del 2022 y una posible reelección del expresidente Lula da Silva, podrían ayudar a

afrontar una crisis sanitaria sin precedentes que ha impactado todos los sectores de la sociedad brasileña, lo que generaría estabilidad en la región. Además, reconstruiría las relaciones con China (deterioradas significativamente por la administración de Bolsonaro) y, probablemente, incorporaría a Brasil en la Iniciativa de la Franja y la Ruta en el mediano plazo (rebellion.org).

En el caso de Colombia, a pesar de contar con una posición geográfica estratégica con salidas hacia el Océano Pacífico, el Mar Caribe y conexión al Océano Atlántico, resulta poco probable a mediano y largo plazo su incorporación a la Iniciativa de la Franja y la Ruta, debido a la influencia del gobierno de los Estados Unidos en sus decisiones de política exterior.

Respecto a Venezuela, país miembro la iniciativa de la Franja y la Ruta, así como de la Asociación de Energía de la Franja y la Ruta y también miembro asociado del BAII, las exportaciones de energía a China han sido afectadas por las sanciones unilaterales estadounidenses. En consecuencia, la posibilidad de flexibilizar las sanciones unilaterales estadounidenses y la capacidad interna para recuperar la industria petrolera venezolana, determinarían en buena medida el desempeño de las exportaciones de energía con destino a la nación asiática en los próximos años.

La Iniciativa de la Franja y la Ruta en África

En el presente siglo XXI se ha planteado en múltiples escenarios la importancia estratégica de otorgarle protagonismo a la región africana al interior de la Ruta de la Seda. En este contexto surgió el Foro para la Cooperación entre China y África (FOCAC, por sus siglas en inglés) en aras de promover las relaciones entre ambas regiones sobre la base de tres principios: el respeto a la soberanía de los países africanos, la no intromisión en sus asuntos internos y la no imposición de condicionalidades políticas (Soler, 2021) (Silk Road Briefing, 2021) (Belt and Road Initiative, 2021).

Las relaciones chino-africanas se dirigen hacia el acceso a recursos energéticos y el desarrollo de infraestructuras, de forma tal que estimule la interconexión con las economías africanas. Ello se ha logrado a partir de la firma de convenios con países africanos vinculados a la Ruta. Se han materializado a través de proyectos locales y regionales por parte de China en las subregiones de la franja costera del Índico- Cuerno Africano y África CentroOriental, además de Etiopía y Djibouti. Esta iniciativa se denominó: Una Franja, una Ruta, formando parte de la cooperación Sur-Sur, la cual ha tenido como epicentro la puesta en marcha de programas socioeconómicos con impacto local, construcción de parques industriales, capacitación del personal, transferencia de tecnología en el sector de las telecomunicaciones y de la industria farmacéutica, cancelación de deudas, entre otros (Soler, 2021) (Silk Road Briefing, 2021) (Belt and Road Initiative, 2021).

La esfera sanitaria es otra de las áreas a la que se le dedican importantes esfuerzos para su pleno desarrollo. Aspecto que ha cobrado un peso significativo con la declaración de la Organización Mundial de la Salud acerca de la pandemia del Coronavirus. China ha demostrado ser uno de los mejores aliados ante este nuevo contexto, a diferencia de otros países que no mostraron su solidaridad con el pueblo africano (Belt and Road Initiative, 2021) (China Africa Research Initiative

and Boston University Global Development Policy Center, 2021) (Silk Road Briefing, 2021) (American Enterprise Institute (AEI), 2021).

Uno de los primeros impactos que provocó la Covid-19 fue el cierre de fronteras aéreas entre las naciones de China y África, lo que supuso un marcado deterioro en sus relaciones comerciales (Soler, 2021).

La llegada de la pandemia provocó el colapso de los sistemas de salud africanos. La rápida respuesta por parte de China, consecuente con los acuerdos derivados de la última Cumbre de la FOCAC, se tradujo en (Belt and Road Initiative, 2021):

1. la habilitación de laboratorios médicos
2. capacitación del personal de salud
3. la realización de numerosas videoconferencias con funcionarios y expertos de países africanos con el fin de intercambiar experiencias y prácticas para combatir este virus
4. envíos de ayuda a Etiopía y Ghana, quienes se encargarían de su distribución al resto de los países miembros de la Ruta a través del Centro para el Control y la Prevención de Enfermedades de la Unión Africana (CDC, según siglas en inglés).

El 22 de marzo de 2021, la capital etíope recibió más de 1.5 millones de test rápidos y 100 toneladas de otros insumos médicos provenientes de Jack Ma Foundation y Alibaba. Así mismo el CDC ofreció 20 mil test de diagnóstico rápido para cada nación africano, alrededor de 100 mil mascarillas sanitarias y mil trajes de protección. Con el avance de la pandemia la necesidad de recursos médicos se acrecentaba y los esfuerzos por parte de los africanos eran insuficientes debido a la competencia con otras naciones en el mercado internacional para su acceso a estos insumos. Una vez más quedaba en evidencia el indiscutible papel que juega la Ruta en situaciones como esta. (Banco Mundial, 2021) (China Africa Research Initiative and Boston University Global Development Policy Center, 2021) (Belt and Road Initiative, 2021).

El 6 de abril la mayor parte de los países de África Subsahariana recibió imprescindibles suministros a través de donaciones chinas. Países como Nigeria, Senegal, Gabón, Sierra Leona, Guinea-Bissau, Guinea, Gambia, República del Congo, Cabo Verde, Burkina Faso, entre otros recibieron equipos de protección personal, mascarillas N 95, trajes médicos de protección, gafas de protección, guantes, termómetros, ventiladores artificiales, etc. (Belt and Road Initiative, 2021) (Soler, 2021) (Oxford Business Group, 2021).

En cuanto a la colaboración médica, cabe destacar el apoyo de la empresa China Railway Construction Corp. Ltd así como del gobierno de la República de Cuba con el envío de un grupo de médicos integrado por epidemiólogos, cirujanos, expertos en enfermedades infecciosas y laboratorio clínico, entre otros que compartían puntos de vista y métodos en la lucha contra el coronavirus. Así como visitan centros de aislamiento, hospitales y se reunían con directivos de los ministerios de salud, del CDC de África y de las oficinas de la OMS. Por la parte cubana sobresalen en Sudáfrica, Angola y Cabo Verde brigadas médicas del contingente Henry Reeve (Oxford Business Group, 2021) (Soler, 2021).

La colaboración china no solo ha abarcado el ámbito gubernamental y empresarial, sino también el de la sociedad civil, pues se han llevado a cabo donaciones totalmente voluntarias por residentes chinos en las comunidades africanas, destacando pueblos de Kenya y Uganda (Belt and Road Initiative, 2021) (Silk Road Briefing, 2021) (Soler, 2021).

Otra de las acciones articuladas por compañías chinas que realizan sus operaciones en naciones africanas y de la embajada asiática en estos países la constituye el financiamiento para la renovación de hospitales con el fin de brindar asistencia médica a pacientes con coronavirus y servir como centros de aislamiento (American Enterprise Institute (AEI), 2021).

Cabe destacar que el apoyo financiero que China prometió a África pudiera traducirse por medio de la cancelación total y parcial de la deuda que algunos países acumulan con el gigante asiático (American Enterprise Institute (AEI), 2021) (Belt and Road Initiative, 2021).

La Ruta de la Seda en África Subsahariana

El coronavirus ha sumergido al mundo en una crisis sanitaria y económica donde prima un escenario de vulnerabilidad, inestabilidad e incertidumbre total, afectando en gran medida al país originario del virus: China. Situación que ha debilitado a su vez los proyectos aprobados por la Ruta de la Seda, derivado de la paralización del mundo ante la pandemia y las propias medidas para evitar su propagación implementadas por distintos países, las cuales atentan contra la conexión de las inversiones con los proveedores. Ello ha significado la caída de las inversiones chinas.

En este sentido, el Ministerio de Comercio de China, ha reportado que en los primeros nueve meses del pasado año (2020) se redujeron en un 29% la cantidad de contratos nuevos firmados por empresas chinas en 61 países involucrados en la Ruta, en comparación con igual margen temporal en el 2019. (American Enterprise Institute (AEI), 2021) (Belt and Road Initiative, 2021) (China Africa Research Initiative and Boston University Global Development Policy Center, 2021).

Por otro lado, el Banco de Desarrollo de China y el Banco de Importación y Exportación, decrecieron los nuevos préstamos para el financiamiento de proyectos. (American Enterprise Institute (AEI), 2021) (Belt and Road Initiative, 2021) (China Africa Research Initiative and Boston University Global Development Policy Center, 2021).

A finales de marzo de 2020, los activos pertenecientes a la Ruta de la Seda en la región corresponden a 199.55 mil millones USD. (American Enterprise Institute (AEI), 2021).

Según informes del Ministerio de Comercio chino, Zambia se constituyó como el país de la región con mayor número de proyectos ejecutados: un total de siete, valorados en 5.82 mil millones USD. (American Enterprise Institute (AEI), 2021).

Por otra parte, en Nigeria el Proyecto Mambilla Hydropower se puso en marcha con 6.4 mil millones y una capacidad de 3.050 MW. (American Enterprise Institute (AEI), 2021).

Sobresale con creces el primer ferrocarril transnacional electrificado de África Addis Abeba-Djibouti, constituyendo el enlace entre Etiopía y Djibouti. Permitió el traslado hacia el interior de Etiopía de más de 1.5 millones de toneladas de productos básicos, equipos de prevención y materias primas industriales. En el 2020 creció un 35% interanual el volumen total de carga transportada, contribuyendo a su vez al movimiento eficaz de mercancías en África Oriental. Igualmente, documentos oficiales muestran que Etiopía proyectó en ese año 13 parques industriales a lo largo del ferrocarril, de estos se han finalizado 10, generando más de 100 mil empleos y favoreciendo el traslado de una parte importante de mercancías al interior de la región. (American Enterprise Institute (AEI), 2021) (Belt and Road Initiative, 2021) (China Africa Research Initiative and Boston University Global Development Policy Center, 2021).

Las inversiones y proyectos de construcción chinos más relevantes en África Subsahariana aprobados en pleno desarrollo del coronavirus, contabilizaron 29.89 mil millones USD, donde los sectores energéticos y del transporte promovieron cifras superiores 10 mil millones USD cada uno, mientras que recibieron menos aportes aquellos relacionados con la salud, la tecnología, la agricultura y la industria química por valores inferiores a los mil millones de dólares cada uno. Por otra parte, mostraron cifras nulas los sectores de logística y el turismo. (American Enterprise Institute (AEI), 2021).

Según análisis presentados por (Reuters, 2020), la región africana enfrenta trascendentales contracciones económicas producto de la epidemia del coronavirus. En este sentido, sus gobiernos exigen al gigante asiático 100 mil millones USD en asistencia, y la moratoria sobre la totalidad de la deuda externa así como condonaciones de deuda.

Por su parte, a inicios de abril de 2020, el representante chino del Ministerio de Relaciones Exteriores, Zhao Lijian, anunció que su gobierno no forzaría a aquellos países que afrontan dificultades de deuda, sino que crearía canales diplomáticos con los países relevantes (Reuters, 2020).

Ante este nuevo contexto de crisis sanitaria, el gobierno chino ha comenzado a implementar un paquete de medidas para el alivio de su deuda, erigiendo como el mayor acreedor bilateral del mundo. Este se rigió por un Panel de Alivio de la Deuda de la Iniciativa de Investigación de China en África (CARI), dividido en cuatro categorías (China Africa Research Initiative-School of Advanced International Studies (CARI-SAIS), 2021):

- Iniciativa de Suspensión del Servicio de la Deuda (DSSI), desde el esfuerzo del G20;
- Cancelación continua de préstamos sin intereses que vencieron en 2020, en el marco del Foro de Cooperación China-África (FOCAC);

- Alivio de la deuda ad hoc por los bancos comerciales chinos; y
- Contribuciones al Fondo Fiduciario de Contención y Alivio de Catástrofes (CCRT) del Fondo Monetaria Internacional.

Igualmente, se creó en noviembre de 2020 el Marco Común para Tratamientos de la Deuda más allá del DSSI, a partir del cual las naciones cuentan con la posibilidad de solicitar el alivio de la deuda más allá de los términos y condiciones propuestos por el DSSI. Hasta mayo de 2021 solo tres países se acogieron a este marco: Chad, Etiopía y Zambia. (China Africa Research Initiative and Boston University Global Development Policy Center, 2021) (Grupo de Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta, 2021).

Cabe destacar que la situación se ha revertido en el presente año 2021: la cooperación económica y comercial ha logrado resistir los embates ocasionados por la pandemia. De ahí que solo durante los primeros cinco meses del presente año (2021), China aumentara un 27.4% interanual su comercio exterior con los países de la Franja y la Ruta, equivalente a 4.36 mil millones de yuanes.

El presidente chino, Xi Jinping ha anunciado en un mensaje por escrito dirigido a la Conferencia de Alto Nivel de Asia-Pacífico sobre la Cooperación de la Franja y la Ruta, que su gobierno se dispone a impulsar la Ruta de la Seda a través de relación mucho más compenetrada entre todos sus integrantes en aras de diseñar una plataforma de cooperación y desarrollo entre los socios, de forma tal que les proporcione mayores oportunidades en el mercado, la inversión y el crecimiento. Asimismo, promueve los objetivos de deliberación en común, construcción conjunta y co-disfrute, desarrollo ecológico, integridad y cooperación. (Grupo de Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta, 2021).

Por otro lado, el presidente hizo un llamado para, de forma conjunta, penetrar la senda del desarrollo sostenible a partir del diseño de medidas vinculadas a la infraestructura, energía, transporte y finanzas verdes. (Grupo Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta, 2021).

De esta forma, durante los primeros seis meses de 2021 la región del Sur del Sahara recibió el 21.57% de las inversiones chinas en el marco de la Ruta. De ahí que, las inversiones descendieron solo un 31%, cifra menor al comportamiento experimentado en igual período en el pasado año 2020, con un crecimiento negativo del 35%. Destaca la nación nigeriana como uno de los seis países que superó el doble de inversiones chinas en la primera mitad del año, en comparación con el volumen absorbido en la primera mitad del 2020. (Nedopil Wang, 2021).

Según la (American Enterprise Institute (AEI), 2021) las inversiones chinas y el desarrollo de los proyectos de construcción se valoran en 20.55 mil millones usd, solamente en el primer semestre del año.

En las inversiones de la Ruta relacionadas con el transporte, desempeñó un papel prominente la construcción de ferrocarriles, entre ellos los 341 km que conectan, en Tanzania, el Lago Victoria (puerto de la ciudad de Mwanza) con el puerto Dar es Salaam en última instancia, equivalente a 1.3 billones de dólares (Nedopil Wang, 2021).

Las relaciones bilaterales África - China en la perspectiva de la BRI

El pasado mes de septiembre de 2021, el Ministerio de Comercio Chino anunció que el comercio entre la nación china y la región de África en general se disparó un 40.5% interanual durante los primeros siete meses de este año, registrando así un récord de 139.1 mil millones de dólares (Mbomio, 2021).

En este sentido, destacó que los productos africanos han alcanzado un mayor reconocimiento en el mercado chino. Igualmente, las importaciones africanas se han incrementado un 46.3% (59.3 mil millones de dólares) en los meses comprendidos entre enero y julio; de las cuales, las correspondientes a productos agrícolas como el caucho, algodón y café duplicaron su volumen en comparación a igual fecha en el 2020 (Mbomio, 2021).

Se ha evidenciado una fuerte confianza de los inversores chinos en la región africana dada por el repunte de la IED en África y la profunda cooperación en infraestructura. El volumen de IED aumentó a 2 070 millones de dólares durante enero-julio; mientras que el valor del contrato de los nuevos proyectos firmados, así como del volumen de negocios por contrato de empresas chinas en la región se incrementaron en un 8.2 y 7.8% respectivamente en igual período. (Mbomio, 2021) Dicho comportamiento ha permitido el rápido crecimiento en la cooperación económica y comercial China-África, convirtiendo a la nación asiática en el mayor socio comercial bilateral de África durante más de diez años consecutivos (Mbomio, 2021).

En aras de establecer fuertes relaciones económicas y comerciales entre ambas regiones, se desarrolló la segunda Exposición Económica y Comercial China-África del 26-29 de septiembre en Changsha, provincia de Hunan. Esta feria, con el objetivo de mitigar los efectos de la actual pandemia, se llevó a cabo de forma presencial y virtual. Destacaron las naciones de Argelia, Etiopía, Kenia, Ruanda, Sudáfrica y Senegal como los países invitados de honor (Mbomio, 2021) (El Capital Financiero, 2021).

Sin lugar a dudas, la feria alcanzó exitosos resultados en materia de cooperación y contratos realizados. En este marco se firmaron de 135 proyectos, equivalentes a 22 900 millones USD. Tan solo por vía presencial se comercializaron productos por montos superiores a los 38.7 mil millones (El Capital Financiero, 2021).

Pese a estos logros, resulta imprescindible señalar que existen disímiles proyectos cuyo desarrollo se encuentra en pausa y otros en los cuales no se han obtenido grandes avances, producto de la situación impuesta por el covid19. A su vez se percibe en los bancos chinos facilitadores de créditos (como Export-Import Bank y China Development Bank), en numerosas ocasiones, un carácter 'cauteloso' o 'conservador', donde el incumplimiento de los acuerdos, las situaciones de impago, la concesión de moratorias, y las renegociaciones de deudas, son apenas algunas de las causas que generan un ambiente de incertidumbre y riesgo en el financiamiento a los proyectos en los países del continente africano (Santodomingo, 2021).

Aunque también ha de destacarse el significativo volumen de pasajeros y mercancías que trasladan los hitos ferroviarios chinos derivados de la Ruta: las líneas Adís Abeba-Djibouti y Nairobi-Mombasa, que inclusive han alcanzado récords máximos históricos según declaraciones oficiales del gobierno asiático. (Santodomingo, 2021).

III. Sobre la inserción de Cuba en la Ruta de la Seda

La iniciativa de la Franja y la Ruta tiene una gran importancia estratégica para la economía de Cuba, pues implica que Cuba pudiera estar presente en esos mercados de una forma u otra a través de diferentes sectores. La inserción cubana pudiera ser a partir de la utilización de servicios médicos, de la venta de productos biofarmacéuticos o del comercio de materias primas que pueden ser estratégicas para el desarrollo de la iniciativa, como el cobalto y el níquel.

Otro aspecto que parece interesante para Cuba es cómo acercarnos a China, tomando en cuenta los sectores que para ellos son estratégicos, como la posible participación en las fuentes de energías renovables, o en el desarrollo de la biotecnología, la biomedicina y la nanotecnología. Cabe destacar que Cuba tiene potencial en materia de tecnologías de la información que pudieran impulsar las relaciones de ambos países en ese sector. En tal sentido destacan las posibilidades que ofrece a las empresas cubanas el parque industrial chinobielorruso Gran Piedra, ubicado a 25 kilómetros de Minsk, capital de Bielorrusia.

Adicionalmente, la palabra de orden en la Ruta de la seda es la conectividad. Es todo lo que tiene que ver con la logística, con el desarrollo comercial, con el desarrollo económico propiamente dicho, donde el peso de la tecnología tiene trascendencia para el desarrollo de nuestros países. Este es uno de los proyectos de desarrollo socio-económico que tiene impacto en muchos países subdesarrollados y que pudiera tener una influencia en algunos de los procesos inversionistas de la región latinoamericana y caribeña.

Se conoce cuán prioritario resulta la inversión en el sector digital en la Isla, lo que se ha hecho más evidente en el contexto de la crisis provocada por la pandemia de la Covid-19. De hecho ha aumentado de forma significativa, la necesidad de contar con infraestructura digital para que funcionen la economía y las actividades sociales.

El principal factor que ha influenciado negativamente en las relaciones comerciales chino-cubanas es el reforzamiento del bloqueo económico de Estados Unidos a Cuba. Este obstáculo colosal influye negativamente en la dinámica económica de Cuba, en el cumplimiento de los compromisos financieros con China y en la promoción de sus inversiones, aunque también afecta al empresariado chino y a sus relaciones en Latinoamérica.

Sin embargo, en la coyuntura más reciente, las políticas antiglobalizadoras, proteccionistas y restrictivas del gobierno de Estados Unidos, han reforzado las intenciones chinas de contribuir al fortalecimiento de la cooperación y de las relaciones bilaterales con Cuba. Para lograr concretar algunos de los proyectos

probables en el contexto de la Franja y la Ruta se hace necesario visitar los compromisos financieros existentes y diseñar estrategias para resolver paulatinamente los adeudos con las empresas chinas ya presentes en Cuba.

Para la posible inserción de Cuba en la Ruta de la seda se identifican dos variantes de inserción:

- 1) Posibilidad de insertarse en proyectos en terceros mercados, con o sin China y
- 2) Generar proyectos en Cuba que tengan atractivo para la inversión china.

En cualquiera de las dos variantes, la propuesta debe generar impactos nacionales e internacionales, para la región del Caribe y los proyectos deben ser lo suficientemente novedosos para que China decida obviar los impactos crecientes del bloqueo a Cuba.

Cuba debería evaluar la inserción en cadenas de suministro de níquel y cobalto a partir de las demandas de un mayor desarrollo industrial que genera este proyecto de la ruta de la seda, especialmente vinculados a proyectos de conectividad en los países por donde transita la iniciativa.

Simultáneamente, la producción de determinados productos agrícolas pudiera explorarse en relación directa con la generación de servicios al turismo y la exportación.

Se conoce que son 6 las industrias estratégicas que emergen como determinantes para el desarrollo socioeconómico de China. Estas industrias ya se convirtieron en la base que debe sostener el crecimiento económico del país. estas industrias complementarán el descenso que debe provocar la reducción de las industrias manufactureras en la estructura económica.

1. Las industrias de protección del medio ambiente y la eficiencia energética que atienden industrias promotoras de reciclaje de recursos, la preservación del medio ambiente.
2. Las industrias de energías renovables que comprenden la energía nuclear, solar fotovoltaica, eólica, la red electrónica inteligente, y la energía de la biomasa
3. Las industrias de automóviles con nuevos tipos de combustibles como los carros eléctricos, híbridos (vehículo eléctrico de batería ; vehículo eléctrico de pila de combustible)
4. Las industrias de tecnología de información de la nueva generación tales como las telecomunicaciones, internet e internet de las cosas, triple play, pantallas de nuevo modelo.
5. Las industrias de biología que incluye a la biofarmacia, productos de las ingenierías de biomedicina, reproducción biológica, producción biológica.
6. La industria manufacturera de equipos avanzados tales como equipos aeroespaciales, equipos ferroviarios, equipos de ingeniería marina, equipos de fabricación inteligente.

En este contexto, Cuba pudiera explorar la inserción en estos sectores:

Conclusiones

A pesar de todas las críticas desde Occidente y de los obstáculos que se interponen en el avance de la Nueva Ruta de la Seda, no puede obviarse el hecho que, desde la perspectiva económica, este proyecto ofrece una visión de la importancia del comercio internacional diferente a la que hoy promulga el actual gobierno norteamericano. En este sentido, mientras la Nueva Ruta de la Seda propone consensos y distribuye recursos a través del papel creciente de los Estados, EE. UU continúa generando discriminación y restricciones, incluso atentando contra los propios principios del neoliberalismo impulsado por la academia americana durante varias décadas y donde las fuerzas del mercado, vuelven a erigirse centro del universo a pesar de su pérdida de credibilidad.

Entre los primeros resultados de esta iniciativa es necesario mencionar el incremento del comercio entre China y los países con fronteras, así el auge de los flujos de inversión chinos al exterior. En materia comercial, el intercambio total de bienes aumentó 22% desde 2013, año en que se inicia la Iniciativa, observándose que el incremento ha sido mayor para el caso de las exportaciones desde China (24%), frente a las importaciones recibidas del resto de los países socios de la iniciativa (19%) (Aduana China, 2019).

El presidente Xi Jinping se refería a este tema en su discurso ante el Foro del 26 de abril de 2019 cuando aseguraba que China no persigue intencionalmente mantener este superávit comercial, declarando que, en los marcos de la Franja y la Ruta, el país incrementará sus importaciones de bienes y servicios, y reducirá aranceles a las mismas con el objetivo de promover el balance comercial. También es necesario reconocer el notable impacto que el incremento del consumo nacional puede tener en el modelo de desarrollo chino. También es necesario recordar la importancia otorgada por las autoridades chinas a la celebración de la Nueva Feria de las Importaciones de Shanghai.

China continuará avanzando en el camino de esta Nueva Ruta de la Seda. El Segundo Foro de la Franja y la Ruta celebrado en abril del 2019 en Beijing presentó resultados importantes para el desarrollo de este proyecto, simultáneamente analizando y generando políticas que contrarresten las campañas negacionistas que ha enfrentado esta Iniciativa.

Su mayor éxito se encuentra en haber reunido a primeros mandatarios, cancilleres y ministros de los más de 129 Estados y 29 organizaciones que ya forman parte de la Franja y la Ruta desde su lanzamiento en 2013. Y esta es una constatación objetiva del éxito que la iniciativa ha acumulado, Esta es una alternativa promovida por China de notable impacto frente a las tensiones desatadas por la crisis global, las amenazas del proteccionismo y los ataques al multilateralismo.

Según las estimaciones oficiales chinas, la inversión prevista en el proyecto alcanza a 1.4 billones de dólares, de los cuales 300 mil millones ya están comprometidos en

obras de infraestructura y financiamiento de comercio, 40 mil millones responden al Fondo la Ruta de la Seda para el desarrollo de infraestructura y 100 mil millones representan el aporte al Banco Asiático de Inversión en Infraestructura.

La palabra clave de la Iniciativa, la conectividad, alcanzará un desarrollo nunca visto en la región de Eurasia, a partir de la construcción de infraestructuras en las redes de transporte terrestre o marítimo, ya sean carreteras, autopistas modernas, ferrocarriles de alta velocidad, puertos y aeropuertos de notables dimensiones, o la generación de una impresionante infraestructura energética (gasoductos y oleoductos), entre Asia Oriental, Asia Central y Europa, llegando incluso hasta las regiones latinoamericanas en América del Sur. Y los principales beneficios los acumularán los países implicados con el desarrollo de los sectores comercial y financiero.

En el plano financiero, específicamente, China ha creado sistemas de financiamiento nacional e internacional muy eficientes. La gran demanda de financiamiento a lo largo de la nueva Ruta de la Seda ha ido incrementándose. En este sentido se destaca el papel que juegan los fondos soberanos y fondos de inversión de los diversos países. En años recientes, la magnitud de la inversión de fondos soberanos como la Oficina de Inversiones de Abu Dhabi y China Investment Co., Ltd. hacia las economías emergentes a lo largo de la Franja y la Ruta ha aumentado considerablemente. Desde el inicio de las operaciones en julio de 2018 con un aporte de 500 millones de euros, el Fondo Conjunto de Inversiones China-UE creado por el Fondo de la Ruta de la Seda y el Fondo Europeo de Inversiones también ha desarrollado la conexión de la iniciativa de la Franja y la Ruta con el Plan de Inversiones para Europa (OGDFCFR, 2019).

Adicionalmente, se ha destacado en el proceso la cooperación financiera multilateral. Tanto el Ministerio de Finanzas de China como sus homólogos en 27 países como Argentina, Rusia, Indonesia, Reino Unido y Singapur, han ratificado la Declaración sobre “Principios Rectores sobre Financiación del Desarrollo de la Franja y la Ruta”. Según estos principios, los países se comprometen a ofrecer recursos financieros destinados al desarrollo de la economía real en los países y regiones implicadas ofreciendo apoyo priorizado a la financiación en sectores como la construcción de infraestructuras, la inversión comercial y la cooperación en capacidad productiva (OGDFCFR, 2019).

En la actualidad, el Banco Popular de China lleva a cabo la cooperación financiera con instituciones de desarrollo multilateral subsidiarias del Banco Mundial tales como la Corporación Financiera Internacional, el Banco Panamericano de Desarrollo, el Banco Africano de Desarrollo y el Banco Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo, participando hasta finales de 2018 en más de 100 proyectos de más de 70 países y regiones de todo el mundo. En noviembre de 2017 se fundó la Asociación Interbancaria ChinaCEEC, integrada por instituciones financieras de 14 países como China, Hungría, República de Checa, República de Eslovaquia y Croacia. En julio y septiembre de 2018 se crearon la Asociación Interbancaria China-Países Árabes y la Asociación Interbancaria China-África, dando lugar al primer mecanismo multilateral de cooperación financiera de China con los países árabes y los países africanos, respectivamente (OGDFCFR, 2019).

Otro elemento importante es el desarrollo de plataformas para la internacionalización del yuan o el manejo de monedas nacionales implicadas. Adicionalmente el Banco asiático de inversión en infraestructuras (BAII), con un capital social inicial de 100.000 millones de dólares y el respaldo de varias decenas de países, también actúa en pro de los proyectos que se desarrollan en las regiones de la Ruta. Entre sus miembros, 5 pertenecen al G-7 (menos Japón y EE.UU.), 15 al G-20 y 4 son miembros permanentes del Consejo de Seguridad de la ONU.

Resulta evidente que este proyecto de la Nueva Ruta de la Seda ha llegado para quedarse y continuará generando tensiones, tanto por sus avances como por sus posibles problemas. Su desarrollo impacta en la geoestrategia global, fundamentalmente para los países rectores en Occidente que ya han identificado a la Ruta como una de las Estrategias más poderosas en las relaciones internacionales actuales.

Las autoridades chinas hacen públicas, constantemente, todas las posibles estrategias que China debe seguir para alcanzar sus objetivos. Pero para muchos expertos la Iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda ha estado diseñada para desafiar la hegemonía de EEUU. Los países aliados de EE. UU consideran a esta Iniciativa como una amenaza y la condenan planteando que es una estrategia para consolidar la posición global de China en la medida que le permite ir ampliando su influencia en los países por donde pasa la Ruta.

Conceptualmente, están aplicando a China los mismos principios desarrollados por esas metrópolis, otrora coloniales, neocoloniales y promotoras del imperialismo más agresivo experimentado por la Humanidad. La iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda se ha generado a partir de otros principios y las autoridades China mantienen la necesidad de construir “una Comunidad de destino común” como estrategia elemental para el proceso de ampliación de las relaciones internacionales de China.

Cuba ya ha firmado el memorándum de entendimiento con China y es miembro de la Ruta de la Seda. Se abren importantes perspectivas en este sentido. Para Cuba, existen oportunidades en los sectores novedosos que China está impulsando: Con las industrias de protección del medio ambiente, a partir de la experiencia internacional reconocida en el área de las reservas de la biosfera y la integración de las comunidades. Ejemplos en este sentido son: temas de mapeo de riesgos y vulnerabilidad, sistema de alerta temprana. Para China y en el mundo en general, estos temas asumen vital importancia hoy.

En el caso de las energías renovables se cuenta con las investigaciones de Cuba en el área marina, así como el trabajo con productos regeneradores como el bio oil en Cebimar; experiencias en terrenos ácidos con la *Jatropha curcas* L., una especie arbórea con potencial energético en Cuba.

En las industrias de tecnología de información de la nueva generación, Cuba cuenta con un enorme potencial humano en estas áreas que pudiera ofrecer servicios en los países de la ruta y adquirir nuevos conocimientos. Ejemplos en esta esfera lo constituye la expansión de una posible ruta sanitaria desarrollada por

China y donde Cuba pudiera incluir servicios médicos, otros servicios de salud vinculados al turismo, la expansión de servicios educativos, como idiomas así como potenciar la denominada conexión pueblo a pueblo.

Hay otras áreas donde Cuba pudiera explotar el potencial científico desarrollado tales como: la nanotecnología, las industrias de biología que incluyen biofarmacia, productos de las ingenierías de biomedicina, reproducción biológica, producción no solo para los países de la ruta sino también para China. Entre los posibles ejemplos se cuenta con investigaciones en especies de animales y plantas resistentes al cambio climático, así como producciones naturales, orgánicas.

Bibliografía

- Aduana China, (2019) *The Second Belt and Road Forum for International Cooperation. Thematic Forum on Trade Connectivity Guest Brochure* (2019).
- African Development Bank. (2020). *African Economic Outlook*. Retrieved from <https://www.afdb.org/en/documents>
- Agencia Rtvé. (8 de abril de 2016). *Rtve/noticias*. Recuperado el 19 de junio de 2021, de <https://www.rtve.es/noticias/20160408/atenas-vende-puerto-pireo-gigante-chino-cosco-368-millones/1333648.shtml>
- Alvarez Victor (2019) Las grandes obras en la Nueva Ruta de la Seda. 11 de enero 2019. <https://elestimulo.com/elinteres/las-grandes-obras-en-la-nuevaruta-de-la-seda/>
- American Enterprise Institute (AEI). (2021, Junio 12). *China Global Investment Tracker*. Retrieved from AEI Web Site: <https://www.aei.org/china-globalinvestment-tracker/>
- Asian Development Bank. (2020). Asia's journey to prosperity. Policy, market, and technology over 50 years. DOI: <http://dx.doi.org/10.22617/TCS190290>
- Asian Development Bank. (2019) La economía en expansión de Asia, 2019.
- Aznar, A. R. (2020). *La nueva ruta de la seda: Impacto en las relaciones de la Unión Europea y China*. Universidad Autónoma de Madrid, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Madrid.
- Baez González José Ricardo (2019) La nueva ruta de la seda, la manera en la que China quiere dominar el comercio mundial. 27 de mayo 2019. <https://www.aa.com.tr/es/an%C3%A1lisis/la-nueva-ruta-de-la-seda-la-manera-en-la-que-china-quiere-dominar-el-comercio-mundial/1490463>
- Banco Mundial. (2020). *Annual Report 2020*. Retrieved from Banco Mundial Sitio Web: <http://www.worldbank.org/en/about/annual-report>
- Banco Mundial. (2021). *Doing Business 2020. Region Profile: Sub-Saharan Africa*. Washington: Publicaciones Banco Mundial. Retrieved from <https://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Profiles/Regional/DB2020/SSA.pdf>
- Banco Mundial. (2021). *Global Economic Prospects*. Washington: Publicaciones Banco Mundial. Retrieved from Banco Mundial Sitio Web: <https://www.worldbank.org/en/publication/global-economic-prospects>
- Banco Mundial. (2021). *Macro Poverty Outlook: Sub-Saharan Africa*. Washington: Publicaciones Banco Mundial.
- BBC (2016) "La nueva Ruta de la Seda": el corredor comercial con el que China quiere extender su influencia a Medio Oriente y África. Redacción BBC

- Mundo. 18 noviembre 2016 <https://www.bbc.com/mundo/noticias-37988430>
- BBC (2019). Los países de América Latina que forman parte de la Nueva Ruta de la Seda de China. Disponible en: <https://www.bbc.com/mundo/noticiasamerica-latina-48071584>
- Barisitz, Stephan. 2020d. China's New Silk Road: a stocktaking update and economic review (2017–2019), Focus on European Economic Integration Q1/20 Belt and Road News (2019) China, Vietnam open New Cross Border Bridge. March22, 2019. <https://www.beltandroad.news/2019/03/22/china-vietnam-opennew-cross-border-bridge/>
- Belt and Road Initiative (BRI) (2020) Número de países que se han sumado a la Iniciativa del Cinturón y la Ruta. Marzo 2020.
- Belt & Road News. 2020. China finds Manufacturing Opportunities in Africa.1 de junio 2020, Consultada 12 de Agosto 2020. <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3086968/china-findsmanufacturing-opportunities-low-wage-africa>
- Belt & Road News. (2020a). Belt & Road Initiative & AfCFTA to anchor Africa's <https://www.beltandroad.news/world/africa/belt-road-initiative-afcfta-to-anchorafricas-economy/>
- Belt & Road News. 2020b. Can Africa escape a Belt & Road Debt Trap? <https://www.euromoney.com/article/b1lwrkkwwpxs0x/chinas-belt-and-roadinitiative-can-africa-escape-a-debt-trap>
- Belt & Road News. 2020c. Chinese Firm to upgrade Tanzania's Largest Port 13 de julio 2020. Consultada 24 de julio 2020. http://www.xinhuanet.com/english/2020-07/13/c_139208285.htm
- Belt & Road News. 2020d. China's Belt & Road Damage Control in Kenya .9 de septiembre 2020. Consultada 12 de octubre de 2020. <https://www.beltandroad.news/2020/09/08/chinas-belt-road-damage-control-inkenya/>
- Belt & Road News. 2020e. China-Africa Deepened their Cooperation as they Face Challenges. <https://www.globaltimes.cn/page/202101/1211780.shtml>
- Belt and Road Initiative. (2021, Mayo 26). *Hojas de datos del BRI*. Retrieved from Belt and Road Initiative: <https://www.beltroad-initiative.com/factsheets>
- Bradsher, Keith (2013). «Hauling New Treasure Along the Silk Road (Transportando nuevo tesoro a través de la Ruta de la Seda)» (en inglés). The New York Times. 20 de julio 2013. Consultado el 15 de mayo de 2015.
- Brelie, H. v. (8 de mayo de 2021). *Euronew*. Recuperado el 21 de junio de 2021, de <https://es.euronews.com/2021/05/07/la-construccion-de-una-autopista-en-montenegro-activan-las-alarmas-en-la-ue-y-la-ciudadani>
- Busilli, Virginia Soledad (2020) Belt and Road Initiative(BRI): la iniciativa estratégica de Xi Jinping Cuadernos de Política Exterior Argentina (Nueva Época), 131, junio 2020, pp.69-88ISSN 0326-7806 (edición impresa) -ISSN 1852-7213 (edición en línea)<https://rehip.unr.edu.ar/bitstream/handle/2133/18389/69-88%20BUSILLI.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- Calabrese, Linda. 2019. Making the Belt and Road Initiative work for Africa, Overseas Development Institute
- Calvo Alberto y José Luís “Zbigniew Brzezinski. La visión hegemónica de Estados Unidos”. [file:///C:/Users/gladys/Downloads/Dialnet-ZbigniewBrzezinski1291652%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/gladys/Downloads/Dialnet-ZbigniewBrzezinski1291652%20(1).pdf)

- Camoletto, Mariano & Roza, Gonzalo (2019). El rol del AIIB en la Nueva Ruta de la Seda Verde. Recuperado en: www.fundeps.org.
- CEPAL (2018). La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe <https://www.cepal.org/es/publicaciones/43689-la-inversion-extranjera-directa-america-latina-caribe-2018>
- CEPAL (2020). La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe. <http://www.cepal.org> <https://www.cepal.org/es/publicaciones/46450-la-inversion-extranjera-directa-america-latina-caribe-2020>
- CEPAL. (2021). La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe 2021. Santiago, Chile.
- Cesarini, N. (2019). *Roma-Beijing: Cambiando el juego. El abrazo de Italia a la conectividad de China. Proyecto, implicaciones para la UE y los EEUU*. Instituto Affari Internazionali (IAI), Roma.
- CGTN (2020) El comercio de China con países de la Franja y la Ruta prospera en 2019. 16 de enero de 2020. Consultada 25 de noviembre 2020. <https://espanol.cgtn.com/n/2020-01-16/DAHBCA/el-comercio-de-china-con-paises-de-la-franja-y-la-ruta-prospera-en-2019/index.html>
- China Africa Research Initiative and Boston University Global Development Policy Center. (2021). *Chinese Loans to Africa Database. Version 2.0*. Retrieved from <https://chinaafricaloandata.bu.edu/>
- China Africa Research Initiative-School of Advanced International Studies (CARI-SAIS). (2021). *Panel de control de alivio de la deuda global. Resumen: Seguimiento del alivio de la deuda global de China en la era del COVID-19*. Johns Hopkins University, Washington. Retrieved from <http://www.sais-cari.org>
- Dominicana y la República Popular China. Disponible en: <https://www.chinaenamericalatina.info/wp-content/uploads/2019/07/MOURepublica-Dominicana.pdf>
- China Today (2017) El Corredor Económico China-Península de Indochina. 5 Dec 2017 chinaenamericalatina.info. (2018). Memorando de entendimiento entre el gobierno de la República <https://www.pressreader.com/argentina/china-todayspanish/20171205/282471414181810/textview>
- Chun Andy (2020) In a time of coronavirus, the investment in China in AI is paying off in a big way. South China Morning post, 18 de marzo de 2020. Consultada 14 de marzo 2020. <https://www.scmp.com/comment/opinion/article/3075553/time-coronavirus-chinas-investment-ai-paying-big-way?fbclid=IwAR3JdxPGOGaZ641HBCAt2aasnXM9VgOSSZMYCtSfb2eGZDinOOpSWyJeVo>
- co.boell.org. (2020). China en América Latina: La conexión de El Salvador con la Nueva Ruta de la Seda. Disponible en <https://co.boell.org/es/2020/06/17/china-en-america-latina-la-conexion-de-elsalvador-con-la-nueva-ruta-de-la-seda>
- Consejo de Relaciones Internacionales de América Latina. 2020. Informe CELAC-China. Avances hacia el 2021. No. 2.
- Cosco Shipping Lines (2018) COSCO SHIPPING Ports y Abu Dhabi Ports inauguran CSP Abu Dhabi Terminal. 10 de Diciembre, 2018. <https://coscospain.com/cosco-shipping-ports-y-abu-dhabi-ports-inauguran-csp-abu-dhabi-terminal/>

- Dabus, A.; Basu, M.; Yao, L. (2019). China's Belt and Road Reaches Latin America. Disponible en: <https://www.brinknews.com/chinas-belt-and-roadreaches-latin-america/>
- Danim, N. (2018). La República Argentina y la iniciativa BRI. En, Shixue, J y Mallimaci, F (Compiladores), La franja y la ruta Iniciativa china de cooperación con América Latina y Caribe.
- DeHart, M. (2018). China-Costa Rica infrastructure projects. Laying the Groundwork for Development? Building development for a new era. China's infrastructure projects in Latin America and the Caribbean. <https://catalogo.udelistmo.edu/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=7630>
- Deutsche Bank. 2019. China's Belt and Road Initiative: A guide to market participation. <https://www.railfreight.com/beltandroad/2019/12/16/deutschebank-publishes-guide-to-new-silk-road/?gdpr=accept>
- Dezenski, Elaine. 2020. Below the Belt and Road Corruption and Illicit Dealings in China's Global Infrastructure, FDD <https://www.fdd.org/analysis/2020/05/04/below-the-belt-and-road/>
- Dollar, David (2019) Understanding China's belt and road infrastructure projects in Africa. <https://www.brookings.edu/research/understanding-chinas-belt-androad-infrastructure-projects-in-africa/>
- dominicanembassycanada.gob.co. (2018). Hoja informativa de la embajada de la República Dominicana en Canadá No. 027. Disponible en: <http://www.dominicanembassycanada.gob.do/images/Hoja%20Informativa/Hoja%20Informativa%20RD%20027.pdf>
- D.W (2019) Pakistán: Los efectos de la Ruta de la Seda <https://www.dw.com/es/pakist%C3%A1n-los-efectos-de-la-ruta-de-la-seda/av47639492>
- D.W (2019) La Nueva Ruta de la Seda china: ¿oportunidad o amenaza? 21.09.2019 <https://www.dw.com/es/la-nueva-ruta-de-la-seda-china-oportunidad-o-amenaza/a-50527079>
- Dussel, E. (2018) Chinese infrastructure projects in Mexico. General Context and Two Case Studies. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/340741507_Chinese_Infrastructure_Projects_in_Mexico_General_Context_and_Two_Case_Studies
- Dussel E. (2019). El rol de América Latina y el Caribe en la iniciativa de Franja y la Ruta. Disponible en <https://dusselpeters.com/131.pdf>
- El Capital Financiero. (2021, Octubre 2). *Firman proyectos por valor de \$22900 millones en segunda Exposición Económica y Comercial China-África*. Retrieved Octubre 5, 2021, from El Capital Financiero Web Site: <http://www.elcapitalfinanciero.com>
- El estímulo (2018) ¿En qué consiste el proyecto de la Franja Económica y la Ruta de la Seda? 2 de noviembre 2018. <https://elestimulo.com/elinteres/en-que-consiste-el-proyecto-de-la-franja-economica-y-la-ruta-de-la-seda/>
- El mundo.es (2016) China e Irán impulsarán una nueva Ruta de la Seda <https://www.elmundo.es/internacional/2016/01/23/56a3c0bf46163f88758b45e6.html>
- El Pueblo en Línea (2020) Se incrementa comercio entre países de la BRI. 18 de mayo de 2020. Consultada 24 de agosto de 2020. <http://spanish.mofcom.gov.cn/article/estadistica/>

- EUROPA PRESS (2020) Las empresas europeas en China sufren un impacto "severo" por el coronavirus. 27 de febrero 2020. Consultada 23 de marzo 2020. <https://www.europapress.es/economia/noticia-empresas-europeas-chinasufren-impacto-severo-coronavirus-20200227151438.html>
- Fabelo Concepción, Sunamis, González Sáez, Ruvislei. (2021). China y la Ruta de la Seda Sanitaria en momentos de Covid 19. Disponible en <http://www.cipi.cu/libro-revistachina-y-la-ruta-de-la-seda-sanitaria-enmomentos-de-covid-19>
- Ferchen, M., Pieke, F. N., Putten, F.-P. v., Hong, T., & Blécourt, J. d. (2018). *Evaluación de la influencia de China en Europa a través de inversiones en tecnología e infraestructura. Cuatro casos*. LEIDENASIACENTRE, Holanda.
- Francesca Staiano María, L. B. (2019). *China: una nueva estrategia geopolítica global (la iniciativa y la franja)*. Universidad Nacional de la Plata, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.
- García Herrero Alicia y Jianwei Xu (2019) Countries' perceptions of China's Belt and Road Initiative: a big data analysis. [https://www.bruegel.org/2019/02/countries-perceptions-of-chinas-belt-and-roadinitiative-a-big-data-analysis/?utm_content=buffer05872&utm_medium=social&utm_source=twitter.com&utm_campaign=buffer+\(bruegel\)](https://www.bruegel.org/2019/02/countries-perceptions-of-chinas-belt-and-roadinitiative-a-big-data-analysis/?utm_content=buffer05872&utm_medium=social&utm_source=twitter.com&utm_campaign=buffer+(bruegel))
- García-Weil, A. (2019). LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y RUTA. LA COHESIÓN DE LA UNIÓN. *Revista de estudios Europeos*(74), 107-137.
- Garzón, P.; Castro, D. (2018). China-Ecuador relations and the development of the hydro sector a look at the hydroelectric projects. Building development for a new era. China's infrastructure projects in Latin America and the Caribbean.
- Geall, Sam & Chen, Yunnan (2021). China puede promover la sostenibilidad ante la crisis de la deuda por el Covid-19. Recuperado en: <https://dialogochino.net/es/comercio-y-inversiones-es/49231-opinion-china-puede-promover-la-sostenibilidad-ante-la-crisis-de-la-deuda-por-el-covid-19/>
- Ghosal Singh Antara (2019) China's Vision for the Belt and Road in South Asia. 2 de marzo 2019. Consultada 23 de diciembre 2020. <https://thediomat.com/2019/03/chinas-vision-for-the-belt-and-road-in-southasia/>
- green-bri.org (2020) La ruta de la salud. <https://green-bri.org/chinas-healthcareindustry-in-bri-international-cooperation>
- Grupo de Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta. (2021, Junio 24). *Presidente chino pide construir asociación más estrecha de Franja y Ruta*. Retrieved from Portal de la Franja y la Ruta: <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/noticia/focus/178112.htm>
- Grupo Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta. (2021, Junio 25). *Belt and Road State Information*. Retrieved from Portal de la Franja y la Ruta: <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/>
- Guzzetti, Rubén Darío. (2021). América Latina y la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Presentación del 11no Simposio electrónico internacional sobre política china.
- Hartman, Leigh. 2019. Countries in Africa reject Belt and Road deals, 26 de Agosto de 2019. Consultada 12 de enero 2020. <https://share.america.gov/countries-in-africa-reject-belt-and-road-deals/>

- Hernández Mario (2017) La Ruta de la Seda. 13 de septiembre de 2017. Consultada 23 de agosto de 2020. <https://rebellion.org/la-ruta-de-la-seda/>
- Hirst, P.; García, A. (2019). El “Belt and Road Initiative” y sus dos puertas de entrada a Latinoamérica. <https://ciarglobal.com/el-belt-and-road-initiative-y-sus-dos-puertas-de-entrada-a-latinoamerica/>
- Hispan TV (2019) China fabricará un tren bala capaz de alcanzar los 1000 km/h. <http://cubasi.cu/cubasi-noticias-cuba-mundo-ultima-hora/item/99073china-fabricara-un-tren-bala-capaz-de-alcanzar-los-1000-km-h>
- Hurley, John , Morris Scott, and Portelance Gailyn. (2018). “Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective.” CGD Policy Paper. Washington, DC: Center for Global Development. <https://www.cgdev.org/publication/examining-debt-implications-belt-and-roadinitiative-policy-perspective>
- Instituto Español de Estudios Estratégicos. Ministerio de Defensa (2011) Las potencias emergentes hoy: hacia un nuevo orden mundial. Dirección General de Relaciones Institucionales Grupo de Trabajo número 04/10, No 154. Catálogo general de publicaciones oficiales <http://www.publicacionesoficiales.boe.es>
- Jiménez José (2020) El coronavirus romperá la mayor racha de expansión económica desde el 2009 .10 de Febrero 2020. https://www.finanzas.com/economia-politica/el-coronavirus-rompera-la-mayorracha-de-expansion-economica-desde-el-2009_20032628_102.html
- La Información*. (8 de junio de 2020). Recuperado el 21 de junio de 2021, de <https://www.lainformacion.com/mundo/autopista-hacia-deuda-como-proyecto-chino-puede-arruinar-pais/2807233/>
- La primerísima. (2021). Disponible en <https://radiolaprimerisima.com/pensamiento-critico/china-extiende-la-ruta-de-laseda-digital-a-america-latina/>
- Lavanguardia (2019) China afronta en Pakistán los retos a su nueva Ruta de la Seda <https://www.lavanguardia.com/internacional/20190804/463844062934/chinar-uta-de-la-seda-pekín-arabia.html>
- Leguizamón, Eduardo. (2018). Latinoamérica y la Iniciativa OBOR. Observatorio de la política China. Disponible en <https://politica-china.org/areas/politica-exterior/latinoamerica-y-la-iniciativa-obor>
- Linares, Denisse & Salazar, Ciro (2021). Cómo adaptar las propuestas de la Franja y la Ruta a la Amazonía. Recuperado en: <https://dialogochino.net/es/infraestructura-es/48178-opinion-como-adaptar-las-propuestas-de-la-franja-y-la-ruta-a-la-amazonia/>
- López Casarín Javier (2020) El rol de la tecnología en tiempos de pandemia. 14 de abril del 2020. <https://www.eleconomista.com.mx/opinion/El-rol-de-latecnologia-en-tiempos-de-pandemia-20200414-0108.html>
- Leung Nick, Ngai Joe J, Seong Jeongmin , y Woetze Jonathan Fast-forward China: How COVID-19 is accelerating five key trends shaping the Chinese economy. 6 de mayo 2020. Consultada 8 de mayo 2020 <https://www.mckinsey.com/featured-insights/asia-pacific/fast-forward-chinahow-covid-19-is-accelerating-five-key-trends-shaping-the-chinese-economy#>
- Lokanathan, Venkateswaran. 2020. China’s Belt and Road Initiative: Implications in Africa, Observer Research Foundation Issue No. 395 <https://qoshe.com/orf->

- in_en/issue-briefs-and-special-reports/chinas-belt-androad-initiative-implications-in-africa/82970894
- Lombillo Urgelles Alegna (2019) Perspectivas mundiales en 2019: Avances en los procesos extrarregionales: Caso Iniciativa de la Nueva Franja y la Ruta de la Seda. ProCuba (Documento de Trabajo).
- Martínez, Enrique (2019). La Ruta de la Seda del Ártico. Disponible en: <https://www.cipi.cu>.
- Mercator Institute for China Studies MERICS (2018) MERICS Database .18 Septiembre 2019. <https://www.merics.org/en/bri-tracker/methodology>
- Moody's .2019. The Belt and Road Initiative—Six Years On, 23 de julio 2019. Consultada 24 de agosto 2020 <http://lt2.mofcom.gov.cn/article/chinanews/201907/20190702884062.shtml>
- Mbomio, M. (2021, Septiembre 15). *El comercio entre China y África se dispara en 2021*. Retrieved Septiembre 20, 2021, from Guinea Infomarket Web Site: <http://www.guineainfomarket.com>
- Ministerio de Relaciones Exteriores de China (2004). China y Nauru Establecen Relaciones Diplomáticas (21/ 07 / 2002). Recuperado en: <https://www.fmprc.gov.cn/ce/cees/esp/zyxx/t102784.htm>.
- Ministerio de Relaciones Exteriores de Taiwán (2021). Países con los que mantiene relaciones diplomáticas. Recuperado en: <https://en.mofa.gov.tw/AlliesIndex.aspx?n=1294&sms=1007>.
- Mukwaya, Rodgers and Mold, Andrew. 2018. Modelling the economic impact of the China Belt and Road Initiative on East Africa. https://www.researchgate.net/publication/327572478_Modelling_the_economic_impact_of_the_China_Belt_and_Road_Initiative_on_East_Africa
- Nantulya, Paul. 2019. Implications for Africa from China's One Belt One Road Strategy, Africa Center for Strategic Studies. <https://africacenter.org/spotlight/implications-for-africa-china-one-belt-one-roadstrategy/>
- Nedopil Wang Christoph (2020) What is the future of the Belt and Road Initiative (BRI) after Covid-19 and after the "Two Sessions"? A health silk road? June 3, 2020. Consultada 4 de junio 2020.
- Nedopil Wang Christoph_(2021) China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2020. January 26, 2021 Consultada 27 de enero 2021. <https://greenbri.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2020/>
- Nedopil Wang, C. (2021). *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report H1 2021*. International Institute of Green Finance. Beijing: Green BRI Center.
- OACI (2017) La Secretaria General de la OACI destaca el rol de la aviación en el Diálogo de Alto Nivel del Foro del Cinturón y la Ruta de la Seda en Beijing 14 y 15 de mayo <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ES/ICAO-SecretaryGeneral-highlights-the-role-of-aviation-at-High-level-Dialogue-of-the-Belt-andRoad-Forum-in-Beijing.aspx>
- Oficina del Grupo Dirigente para el Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta, OGDFCFR (2019) Iniciativa de construcción Conjunta de la Franja y la Ruta. Avances, contribuciones y perspectivas. Ediciones en Lenguas Extranjeras. ISBN 978-7-119-11975-5
- opendemocracy.net. (2021). América Latina, el "Consenso de Beijing" y la pandemia. Disponible en

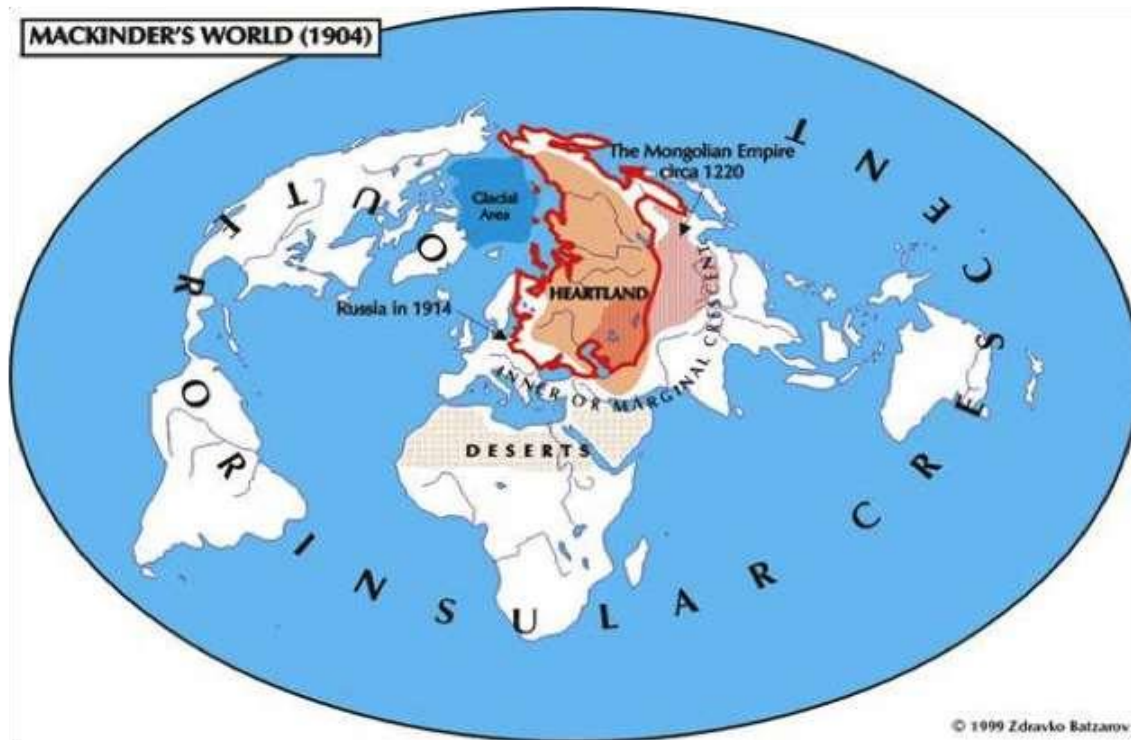
- <https://www.opendemocracy.net/es/oportunidadesdesafios-cooperacion-china-america-latina-crisis-pandemica>
- Oxford Business Group. (2021, 01 10). *África: resumen del año económico 2020*. Retrieved from Atalayar Sitio Web: <https://atalayar.com/content/%C3%A1frica-resumen-del-a%C3%B1oecon%C3%B3mico-2020>
- Parra, Agueda (2019). China lidera las renovables frente a Estados Unidos. Recuperado en: <https://www.esglobal.org/china-lidera-las-renovables-frente-estados-unidos/>.
- Parra Pérez Agueda (2020a) La geopolítica de la Ruta de la Seda Digital. 03 enero 2020 . <https://www.esglobal.org/la-geopolitica-de-la-ruta-de-la-seda-digital/>
- Parra Pérez Águeda (2020b) La Ruta de la Seda Digital: la gran globalización china. Documento de Opinión 38/20204 http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2020/DIEEEO38_2020AGU PAR_sedadigital.pdf
- Pautasso, D. y Ungaretti, C. (2016). A Nova Rota da Seda e a recriação do sistema sinocêntrico. *Revista Estudos internacionais*, 4(3), 25-44. doi: <http://dx.doi.org/10.18682/jcs.v0i9.73110.5752/P.2317-773X.2016v4.n3.p25>
- People's Daily Online (2019) China releases report on BRI progress. April 26, 2019 Consultada 29 de abril 2019. [90000-9572480.html.pdf](http://www.peopledaily.com.cn/n3/2019/0426/c31620-9691498.html)
- Pérez, Á. P. (13 de septiembre de 2019). La Nueva Ruta de la Seda entra en una segunda fase y se hace grande en Europa. *Documento de Opinión 78/2019*, 8-11.
- Perfil (2019) La Nueva Ruta de la Seda, 7 de julio 2019. <https://www.perfil.com/noticias/columnistas/la-nueva-ruta-de-la-seda.phtml>
- Pino, M. d. (2018). *El Foro de Cooperación China-Europa Central y Oriental (Foro 17 + 1) y la Iniciativa Ruta de la Seda*. Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Economía , México
- Pintor Pirzkall, Heik (2014): HALFORD MACKINDER Y LA TEORIA DE LA ISLA MUNDIAL. Disponible en: <https://blogs.comillas.edu/comillasir/2014/03/16/halford-mackinder-y-la-teoriade-la-isla-mundial-por-heike-pintor-pirzkall/>
- Pike, Lili (2017). La nueva ruta de la seda de China, ¿será verde? Recuperado en: <https://dialogochino.net/es/comercio-y-inversiones-es/9003-la-nueva-ruta-de-la-seda-de-china-sera-verde/>
- Pueblo en Línea (2020) La iniciativa de “la Franja y la Ruta” contribuye a la recuperación de la economía global 18 de mayo 2020. Consultada 21 de mayo 2020. <http://spanish.peopledaily.com.cn/n3/2020/0518/c31620-9691498.html>
- rebellion.org (2021). El comercio energético entre China y América Latina a 4 años de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Disponible en <https://rebellion.org/elcomercio-energetico-entre-china-y-america-latina-a-4-anos-de-la-iniciativa-dela-franja-y-la-ruta/>
- Reed, Tristan; Trubetskoy, Alexandr. 2019. Assessing the Value of Market Access from Belt and Road Projects, World Bank Policy Research Working Paper 8815. <http://documents1.worldbank.org/curated/en/333001554988427234/pdf/Assessing-the-Value-of-Market-Access-from-Belt-and-Road-Projects.pdf>

- Reuters (2015) "China's Huawei to install 4,000 km of fiber optics in Guinea", julio de 2015. Consultada 4 de marzo de 2016. <https://www.reuters.com/article/us-china-huawei-fiber/chinas-huawei-to-instal-4000-km-of-fiber-optics-in-guinea-idUSKCN0PY20C20150724>
- Reuters. (2020). *China debe intensificar el alivio de la deuda de África*. Londres: Thomson Reuters. Retrieved from Reuters News: <http://www.reuters.es>
- Revista Bohemia. (2018) ¿También Latinoamérica y el Caribe en la Nueva Ruta de la Seda? <http://bohemia.cu/mundo/2018/10/tambien-latinoamerica-y-elcaribe-en-la-nueva-ruta-de-la-seda/>
- Ríos Xulio (2018) China pone al día la ruta de la seda. 16/09/2018. <http://www.magazinedigital.com/historias/reportajes/china-pone-al-dia-ruta-seda>
- Skala-Kuhmann, A. (2019). European responses to BRI. *Horizons*, 144-155.
- spanish.peopledaily (2016) Los trenes chinos de alta velocidad este año llegarán más lejos 19 de febrero 2016. <http://spanish.peopledaily.com.cn/n3/2016/0219/c92121-9018784.html>
- spanish.peopledaily.com.cn(2019) El <http://spanish.peopledaily.com.cn/n3/2019/0408/c31620-9564567.html>
- Sputniknews. (2021). La Ruta de la Seda Digital a América Latina en las narices de EEUU. Disponible en <https://mundo.sputniknews.com/20210831/china-extiende-la-ruta-de-la-sedadigital-a-america-latina-en-las-narices-de-eeuu-1115623685.html>
- Suprabha Baniya, Nadia Rocha y Michele Ruta, comercio digital impulsa el crecimiento futuro de China. 8 de abril 2019. (2019) Trade Effects of the New Silk Road: A Gravity Analysis, World Bank Policy Research Working Paper N.º 8694, enero de 2019.
- The Economist. (2020). Break time: The pandemic is hurting China's Belt and Road Initiative. <https://www.economist.com/china/2020/06/04/the-pandemic-ishurting-chinas-belt-and-road-initiative>
- The Green Belt and Road Initiative Center (Green BRI Center)(2020 Green Investment Principles (GIP) <https://green-bri.org/tag/green-investmentprinciples-gip/>
- Tinline Phil (2020) Teoría Heartland: cómo un geógrafo del siglo XIX desarrolló la idea que rige la geopolítica actual. 18 de enero de 2020. Consultad 23 de enero 2020. BBC Ideas. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-51066744>
- Tonby, O., Woetzel, J., Choi, W., Eloit, K., Dhawan, R., Seong, J., Wang, P. (2019). The future of Asia. Asian flows and networks are defining the next phase of globalization. McKinsey Global Institute. Discussion paper, September. www.mckinsey.com/mgi
- UNDP, China Development Bank (2019) Harmonizing Investment and Financing Standards towards Sustainable Development along the Belt and Road. November 6, 2019 <https://www.cn.undp.org/content/china/en/home/library/south-southcooperation/harmonizing-investment-and-financing-standards-.html>
- UNTACD (2021). World Investment Report 2021. Investing in Sustainable Recovery.
- Vidales García, Adrián (2016): La nueva ruta de la seda y el resurgimiento geopolítico de China, Instituto Español de Estudios Estratégicos, 2016. Disponible en

- http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2016/DIEEEO782016_RutaSeda_geopoliticaChina_AdrianVidales.pdf
- Villagrán, Ignacio et al (2019) China: una nueva estrategia geopolíticaglobal:la iniciativa la Franja y la Ruta /Villagrán, Ignacio... [et al.] ; compilado por Laura LucíaBogado Bordazar ;Maria FrancescaStaiano ;MatíasCaubet.-1a ed.-La Plata :Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, 2019.Libro digital, PDF Archivo Digital: descarga y online. ISBN 978-950-34-1761-4 <https://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2019/07/libroRutaDeLaSeda2019.pdf>
- Wang, Y. (2015). China's "New Silk Road": A Case Study in EU-China Relations. In Amighini, A. and Berkofsky, A. (eds.) Xi's Policy Gambles: The Bumpy Road Ahead. ISPI Report, [online] pp.93-109. Available at: <http://www.ispionline.it/it/EBook/XiPolicyGambles.pdf> [Accessed 22 Nov. 2017].
- Wintgens, S. (2018) La Nueva Ruta de la Seda: ¿Qué rol para América Latina y el Caribe? <https://www.researchgate.net/publication/329424833>
- World Bank. (2019). The Belt and Road Initiative : Economic, Poverty and Environmental Impacts <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/31543>
- World Bank (2020). Total reserves (includes gold, current US dollar). Disponible en: <https://data.worldbank.org/indicator/FI.RES.TOTL.CD>
- www.americaeconomia.com (2020) La directora del FMI dice que el coronavirus recortará 0,1 puntos porcentuales al crecimiento global 23 de febrero 2020. <https://www.americaeconomia.com/economia-mercados/finanzas/la-directoradel-fmi-dice-que-el-coronavirus-recortara-01-puntos>
- www.balancingafrica.com (2019) Giving PEACE a chance – New carrier neutral cable will be complete by 2021 and offers a new range of connections for East Africa. October 2019. Disponible en <https://www.balancingafrica.com/news/telecoms-en/46101/giving-peace-a-chance-new-carrier-neutral-cable-will-be-completeby-2021-and-offers-a-new-range-of-connections-for-east-africa>
- www.belroad-initiative.com (2018) BRI Factsheet Series – Pakistan-China Optical Fibre Cable Project. August 2018. Consultada 23 de septiembre 2018. <https://www.belroad-initiative.com/bri-factsheet-series-cross-border-optical-fibre-cable/>
- www.com (2019) La Nueva Ruta de la Seda china: ¿oportunidad o amenaza? 21 de septiembre 2019 <https://www.dw.com/es/la-nueva-ruta-de-laseda-china-oportunidad-o-amenaza/a-50527079>
- www.efe.com (2019) China intentará evitar una crisis de deuda en los países de la Franja y la Ruta. 25 de abril 2019 <https://www.efe.com/efe/espana/economia/china-intentara-evitar-una-crisis-dedeuda-en-los-paises-la-franja-y-ruta/10003-3961054>
- www.fm1053.com.ar (2020) DingTalk: así es el "Slack chino" con videollamadas al estilo Zoom que presume de 300 millones de usuarios en plena pandemia admin 18 mayo, 2020 Consultada 4 de junio 2020. <https://web/2020/05/18/dingtalk-asi-es-el-slack-chino-con-videollamadas-al-estilozoom-que-presume-de-300-millones-de-usuarios-en-plena-pandemia/> www.journalducameroundw.

- .com (2018) Completion of Cameroon, Brazil inter link connection announced. September 2018. Consultada 4 de enero 2019. <https://www.journalducameroun.com/en/completion-cameroon-brazil-inter-link-connection-announced/>
- www.icex.es(2019) Recuperado el 19 de junio de 2021, de Servicios Digitales ICEX: <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/noticias/NEW2019821553.html?idPais=GR>
- www.peacecable.net/ (2018) Pakistan & East Africa Connecting Europe (PEACE). <http://www.peacecable.net/>
- www.researchgate.net (2019) Pak-China Optical Fibre Cable (OFC) Project – Opportunities and Challenges. January 2019. Consultada en abril 2019. https://www.researchgate.net/publication/332932485_Pak-China_Optical_Fibre_Cable_OFC_Project_-_Opportunities_and_Challenges
- www.telesurtv.net (2020) China destinará 2.000.000.000 de dólares a países afectados por Covid-19.18 de mayo 2020. <https://www.telesurtv.net/news/chinagestion-pandemia-covid19-oms-reunion-anual-20200518-0014.html>
- www.totaltele.com (2017) TOTAL TELECOM, “ZTE and Pakistan sign DTT agreement”, mayo de 2017. Consultada mayo de 2017. <https://www.totaltele.com/496986/ZTE-and-Pakistan-sign-DTT-agreement29>
- www.trt.net.tr (2019) “China se ha convertido en el mayor socio comercial de Turquía después de Alemania y Rusia”. 6 de septiembre d 2019. Consultada 23 de octubre de 2020. <https://www.trt.net.tr/espanol/economia/2019/09/06/chinase-ha-convertido-en-el-mayor-socio-comercial-de-turquia-despues-dealemania-y-rusia-1265021>
- Xinhua, China Daily, China. Org, CGTN (2019) Xi pronuncia un discurso de apertura en la apertura del segundo Belt and Road Forum . 26 de abril de 2019.
Consultada 28 de abril de 2019. <https://www.un.org/sg/en/content/sg/statement/2019-04-26/secretary-generalsremarks-the-opening-ceremony-of-the-belt-and-road-forum-for-internationalcooperation>
- xinhuanet.com (2019) ESPECIAL: Académica destaca importancia para Cuba de la iniciativa de la Franja y la Ruta disponible en http://spanish.xinhuanet.com/2019-11/28/c_138589672.htm
- Xinhuanet (2020) Xi Jinping: Discurso en la celebración del 40 aniversario de la Zona Económica Especial de Shenzhen. 14 de octubre 2020. Consultada 15 de octubre de 2020. <https://espanol.cgtn.com/n/2020-10-14/ECefIA/xi-pronunciadiscurso-en-reunion-para-celebrar-40-aniversario-de-zlc-deshenzhen/index.html>
- Ríos, Xulio (2018): China pone al día la Ruta de la Seda. Disponible en: <https://politica-china.org/areas/politica-exterior/china-pone-al-dia-la-ruta-de-laseda>
- Zottele, A. (2020). OBOR y la PYMES en américa latina: desafíos y oportunidades. En América Latina y el Caribe-China. Economía, comercio e inversión 2019. <http://www.sela.org/es/centro-de-documentacion/base-dedatos-documental/bdd/33670/obor-y-las-pymes-en-america-latina>

Anexo 1



Fuente. Pintor Pirzkall, Heik (2014): Halford Mackinder y la Teoría de la Isla Mundial.

Disponible en:

<https://blogs.comillas.edu/comillasir/2014/03/16/halfordmackinder-y-la-teoria-de-la-isla-mundial-por-heike-pintor-pirzkall/>

Anexo 2: Información básica de los países de la Franja y la Ruta de la Seda

No.	Países	Región geográfica	Clasificación según Banco Mundial
1	Afganistán	Asia Meridional	Bajos Ingresos
2	Albania	Europa y Asia Central	Ingresos medios altos
3	Argelia	Medio Oriente y Norte de África	Ingresos medios altos
4	Angola	África Subsahariana	Ingresos medios bajos
5	Antigua and Barbuda	América Latina y Caribe	Altos ingresos
6	Armenia	Europa y Asia Central	Ingresos medios altos
7	Austria*	Europa y Asia Central	Altos ingresos
8	Azerbaiyán	Europa y Asia Central	Ingresos medios altos
9	Bahréin	Medio Oriente y Norte de África	Altos ingresos
10	Bangladesh	Asia Meridional	Ingresos medios bajos
11	Barbados	América Latina y Caribe	Altos ingresos
12	Belarus	Europa y Asia Central	Ingresos medios altos
13	Benin*	África Subsahariana	Bajos Ingresos
14	Bolivia	América Latina y Caribe	Ingresos medios bajos
15	Bosnia y Herzegovina	Europa y Asia Central	Ingresos medios altos
16	Bostwana	África Subsahariana	Ingresos medios altos
17	Brunei Darussalam	Este de Asia y Pacífico	Altos ingresos
18	Bulgaria	Europa y Asia Central	Ingresos medios altos
19	Burundi	África Subsahariana	Bajos Ingresos
20	Cabo Verde	África Subsahariana	Ingresos medios bajos
21	Cambodia	Este de Asia y Pacífico	Ingresos medios bajos
22	Camerún	África Subsahariana	Ingresos medios bajos
23	Chad	África Subsahariana	Bajos Ingresos
24	Chile	América Latina y Caribe	Altos ingresos

25	China	Este de Asia y Pacífico	Ingresos medios altos
26	Islas Cook	Este de Asia y Pacífico	
27	Comoros*	África Subsahariana	Bajos Ingresos
28	Congo, Rep.*	África Subsahariana	Ingresos medios bajos
29	Congo, D.R.	África Subsahariana	Bajos Ingresos
30	Costa Rica	América Latina y Caribe	Ingresos medios altos
31	Côte d'Ivoire	África Subsahariana	Ingresos medios bajos
32	Croacia	Europa y Asia Central	Altos ingresos
33	Cuba	América Latina y Caribe	Ingresos medios altos
34	Chipre	Europa y Asia Central	Altos ingresos
35	República Checa	Europa y Asia Central	Altos ingresos
36	Djibouti	Medio Oriente y Norte de África	Ingresos medios bajos
37	Dominica*	América Latina y Caribe	Ingresos medios altos
38	Ecuador	América Latina y Caribe	Ingresos medios altos
39	Rep. Árabe de Egipto	Medio Oriente y Norte de África	Ingresos medios bajos

40	El Salvador	América Latina y Caribe	Ingresos medios bajos
41	Guinea Ecuatorial	África Subsahariana	Ingresos medios altos
42	Estonia	Europa y Asia Central	Altos ingresos
43	Etiopía	África Subsahariana	Bajos Ingresos
44	Fiji	Este de Asia y Pacífico	Ingresos medios altos
45	Gabón	África Subsahariana	Ingresos medios altos
46	Gambia	África Subsahariana	Bajos Ingresos
47	Georgia	Europa y Asia Central	Ingresos medios bajos
48	Ghana	África Subsahariana	Ingresos medios bajos
49	Grecia	Europa y Asia Central	Altos ingresos
50	Granada	América Latina y Caribe	Ingresos medios altos

51	Guinea	África Subsahariana	Bajos Ingresos
52	Guyana	América Latina y Caribe	Ingresos medios altos
53	Hungría	Europa y Asia Central	Altos ingresos
54	Indonesia	Este de Asia y Pacífico	Ingresos medios bajos
55	Rep. Islámica de Irán	Medio Oriente y Norte de África	Ingresos medios altos
56	Iraq	Medio Oriente y Norte de África	Ingresos medios altos
57	Italia	Europa y Asia Central	Altos ingresos
58	Jamaica	América Latina y Caribe	Ingresos medios altos

59	Kazakstán	Europa y Asia Central	Ingresos medios altos
60	Kenia	África Subsahariana	Ingresos medios bajos
61	Kiribati	Este de Asia y Pacífico	Ingresos medios bajos
62	Rep. de Corea	Este de Asia y Pacífico	Altos ingresos
63	Kuwait	Medio Oriente y Norte de África	Altos ingresos
64	Kirguistán	Europa y Asia Central	Ingresos medios bajos
65	Lao, RPD	Este de Asia y Pacífico	Ingresos medios bajos
66	Letonia	Europa y Asia Central	Altos ingresos
67	Líbano	Medio Oriente y Norte de África	Ingresos medios altos
68	Lesotho	África Subsahariana	Ingresos medios bajos
69	Liberia	África Subsahariana	Bajos Ingresos
70	Libia	Medio Oriente y Norte de África	Ingresos medios altos
71	Lituania	Europa y Asia Central	Altos ingresos
72	Luxemburgo	Europa y Asia Central	Altos ingresos
73	Madagascar	África Subsahariana	Bajos Ingresos
74	Malaysia	Este de Asia y Pacífico	Ingresos medios altos
75	Maldivas	Asia Meridional	Ingresos medios altos
76	Mali	África Subsahariana	Bajos Ingresos

77	Malta	Medio Oriente y Norte de África	Altos ingresos
78	Mauritania	África Subsahariana	Ingresos medios bajos
79	Micronesia, Fed. Sts.	Este de Asia y Pacífico	Ingresos medios bajos
80	Rep. Moldova	Europa y Asia Central	Ingresos medios bajos
81	Mongolia	Este de Asia y Pacífico	Ingresos medios bajos
82	Montenegro	Europa y Asia Central	Ingresos medios altos
83	Marruecos	Medio Oriente y Norte de África	Ingresos medios bajos
84	Mozambique	África Subsahariana	Bajos Ingresos
85	Myanmar	Este de Asia y Pacífico	Ingresos medios bajos
86	Namibia	África Subsahariana	Ingresos medios altos
87	Nepal	Asia Meridional	Bajos Ingresos
88	Nueva Zelandia	Este de Asia y Pacífico	Altos ingresos
89	Niger*	África Subsahariana	Bajos Ingresos
90	Nigeria	África Subsahariana	Ingresos medios bajos
91	Niue	Este de Asia y Pacífico	
92	North Macedonia	Europa y Asia Central	Ingresos medios altos
93	Omán	Medio Oriente y Norte de África	Altos ingresos
94	Pakistán	Asia Meridional	Ingresos medios bajos

95	Panamá	América Latina y Caribe	Altos ingresos
96	Papua Nueva Guinea	Este de Asia y Pacífico	Ingresos medios bajos
97	Perú	América Latina y Caribe	Ingresos medios altos
98	Filipinas	Este de Asia y Pacífico	Ingresos medios bajos
99	Polonia	Europa y Asia Central	Altos ingresos
100	Portugal	Europa y Asia Central	Altos ingresos
101	Qatar	Medio Oriente y Norte de África	Altos ingresos
102	Romania	Europa y Asia Central	Ingresos medios altos

103	Federación Rusa*	Europa y Asia Central	Ingresos medios altos
104	Rwanda	África Subsahariana	Bajos Ingresos
105	Samoa	Este de Asia y Pacífico	Ingresos medios altos
106	Arabia Saudita	Medio Oriente y Norte de África	Altos ingresos
107	Senegal	África Subsahariana	Bajos Ingresos
108	Serbia	Europa y Asia Central	Ingresos medios altos
109	Seychelles	África Subsahariana	Altos ingresos
110	Sierra Leona	África Subsahariana	Bajos Ingresos
111	Singapur	Este de Asia y Pacífico	Altos ingresos
112	República Eslovaca	Europa y Asia Central	Altos ingresos

113	Eslovenia	Europa y Asia Central	Altos ingresos
114	Islas Solomon	Este de Asia y Pacífico	Ingresos medios bajos
115	Somalia	África Subsahariana	Bajos Ingresos
116	Sudáfrica	África Subsahariana	Ingresos medios altos
117	Sudan del Sur	África Subsahariana	Bajos Ingresos
118	Sri Lanka	Asia Meridional	Ingresos medios bajos
119	Sudan	África Subsahariana	Ingresos medios bajos
120	Suriname	América Latina y Caribe	Ingresos medios altos
121	Tayikistán	Europa y Asia Central	Bajos Ingresos
122	Tanzania	África Subsahariana	Bajos Ingresos
123	Tailandia	Este de Asia y Pacífico	Ingresos medios altos
124	Timor-Leste	Este de Asia y Pacífico	Ingresos medios bajos
125	Togo	África Subsahariana	Bajos Ingresos
126	Tonga	Este de Asia y Pacífico	Ingresos medios altos
127	Trinidad and Tobago	América Latina y Caribe	Altos ingresos
128	Túnez	Medio Oriente y Norte de África	Ingresos medios bajos
129	Turquía	Europa y Asia Central	Ingresos medios altos
130	Uganda	África Subsahariana	Bajos Ingresos
131	Ucrania	Europa y Asia Central	Ingresos medios bajos

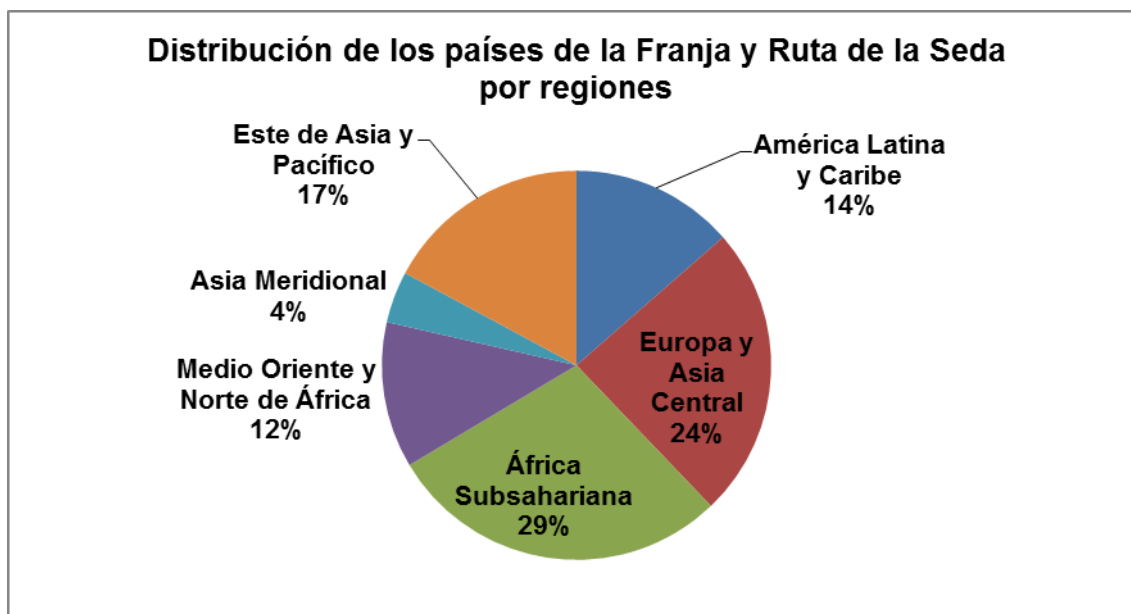
132	Emiratos Árabes Unidos	Medio Oriente y Norte de África	Altos ingresos
133	Uruguay	América Latina y Caribe	Altos ingresos
134	Uzbekistán	Europa y Asia Central	Ingresos medios bajos
135	Vanuatu	Este de Asia y Pacífico	Ingresos medios bajos
136	Venezuela, RB	América Latina y Caribe	Ingresos medios altos
137	Vietnam	Este de Asia y Pacífico	Ingresos medios bajos
138	Yemen, Rep.	Medio Oriente y Norte de África	Bajos Ingresos
139	Zambia	África Subsahariana	Ingresos medios bajos
140	Zimbabwe	África Subsahariana	Bajos Ingresos

Nota: (*) Para estos países, la fuente consultada no cuenta con evidencias de la existencia de un *Memorándum de Entendimiento* donde se confirme que oficialmente estos países forman parte de la iniciativa de la Franja y la Ruta de la Seda.

Cantidad de países por regiones geográficas:

No.	Regiones	Cantidad de países
1	América Latina y Caribe	19
2	Europa y Asia Central	34 (**)
3	África Subsahariana	40
4	Medio Oriente y Norte de África	17
5	Asia Meridional	6
6	Este de Asia y Pacífico	24
	Total	140

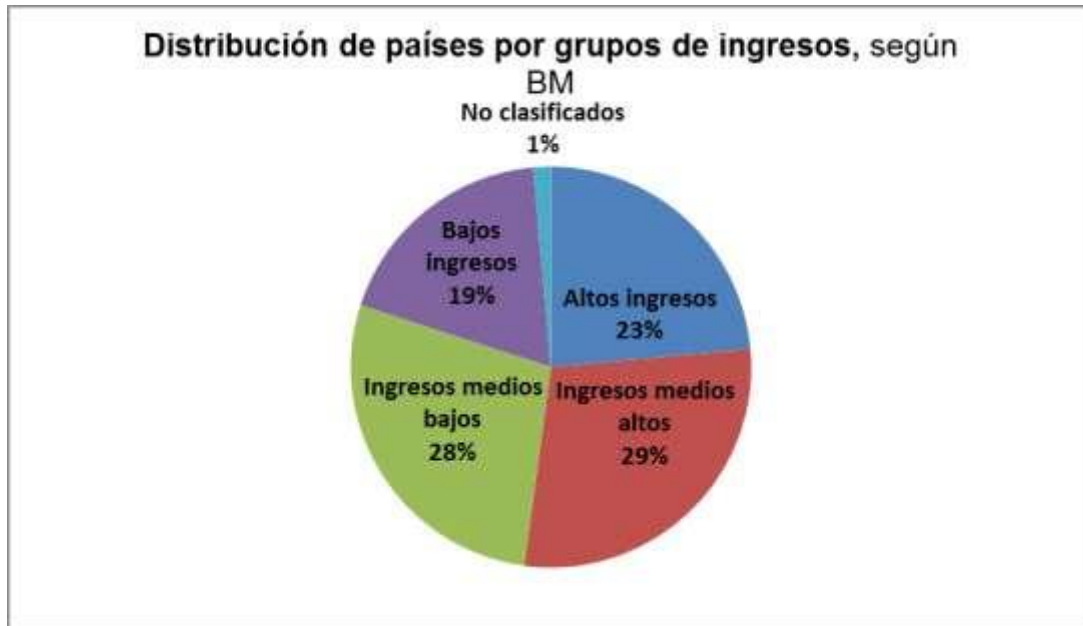
Nota: (**) De ellos, 18 miembros de la Unión Europea.



Fuente: Elaboración propia basada en Nedopil (2021).

Cantidad de países por grupos de ingresos, según clasificación del Banco Mundial:

No.	Grupos de ingresos, según clasificación del BM	Cantidad de países
1	Altos ingresos	33
2	Ingresos medios altos	40
3	Ingresos medios bajos	39
4	Bajos ingresos	26
	No clasificados	2
	Total	140



Fuente: Elaboración propia basada en Nedopil (2021).

Fuente: Basado en Nedopil, Christoph (2021b): "Countries of the Belt and Road Initiative"; Beijing, IIGF Green BRI Center, www.green-bri.org.
<https://green-bri.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>

5

La Nueva Ruta de la Seda y Europa oriental, una valoración preliminar

Dr. José Luis Rodríguez García
Investigador del CIEM

Resumen: Las relaciones económicas entre los países de Europa Oriental y China cobrarían un impulso significativo con la constitución del llamado Grupo de los 16+1 creado en el 2012, el cual se desarrollaría aún más en el contexto del proyecto la Nueva Ruta de la Seda (NRS) lanzado por China a partir del 2013. Al respecto China priorizó la cooperación económica en el terreno de la infraestructura, las altas tecnologías y las tecnologías verdes. Un balance preliminar de los resultados de los vínculos económicos entre Europa Oriental y China en los últimos nueve años, muestra sin dudas resultados significativos. Este trabajo aborda los antecedentes y perspectivas para dichas relaciones.

Palabras clave: Relaciones económicas, cooperación, contradicciones y retos

Abstract: The economic relations between the countries of Eastern Europe and China would gain a significant boost with the constitution of the so-called Group of 16+1 created in 2012, which would be further developed in the context of the New Silk Road project. (NRS) launched by China in 2013. In this regard, China prioritized economic cooperation in the field of infrastructure, high technologies and green technologies. A preliminary balance of the results of the economic ties between Eastern Europe and China in the last nine years, undoubtedly shows significant results. This paper addresses the background and perspectives for these relationships.

Keywords: Economic relations, cooperation, contradictions and challenges

Introducción

Como se ha señalado en otros trabajos, en el proceso de transformaciones de la economía china en los últimos años, ningún proyecto tiene la significación de la Nueva Ruta de la Seda (NRS u OBOR por sus siglas en inglés) para el desarrollo del país y también para la economía mundial.

Lógicamente, los primeros impactos se han reflejado en las zonas colindantes con las fronteras del gigante asiático. En especial, además del impacto de la NRS en los territorios de la antigua URSS y, particularmente las antiguas repúblicas soviéticas centroasiáticas. En la expansión de este proyecto hacia Occidente, el grupo de países situados en Europa Oriental se ubicaba en las puertas de acceso a la Unión Europea.

Por su parte, la evolución de Europa Oriental, conglomerado que –a los efectos de este análisis- incluye a Estonia, Lituania, Letonia, Polonia, Hungría, República Checa, Eslovaquia, Rumanía, Bulgaria, Eslovenia, Croacia, Bosnia Herzegovina, Serbia, Montenegro, Macedonia, Albania y Kosovo, tuvo en cada caso características muy diferentes con posterioridad a la caída del Muro de Berlín en 1989.

En efecto, si bien todos los países, casi sin excepción, recibieron inicialmente un trato preferencial por parte de Occidente –a diferencia de Rusia y la mayor parte de las repúblicas ex soviéticas- su trayectoria en los últimos 30 años ha sido diversa, lo que ha influido en sus relaciones con China en el marco de la NRS.

En efecto, datos del Banco Mundial revelan que el PIB de los países de Europa Oriental en 1990 solo fue recuperado –como promedio- en 1998. No obstante, esta recuperación situaba en un extremo a Polonia, que en 1999 tenía ya entonces un PIB un 40% superior a 1990, en buena medida gracias al apoyo financiero externo recibido de Occidente. En otro extremo se ubicaban países con tasas decrecientes en la evolución del PIB en ese primer decenio de transición al capitalismo, lo que incluyó –con caídas superiores al 30%- a Montenegro (-49.9% promedio anual), Estonia (-40%), Lituania (-35%), Bulgaria (-33%) y Estonia (-31%).

En el período 2002-2011, según datos del FMI, el grupo de países de Europa emergentes y el desarrollo (EED) alcanzó un ritmo de crecimiento anual de 4.8%, pero este ritmo descendió nuevamente al crecer estos países un 3.3% entre 2009 y 2018, cayendo a 2.1% en 2019 y retrocediendo un -4.6% en el pasado año.

Otra clasificación –en este caso del Banco Mundial- agrupa a los ex países socialistas europeos –excluyendo a los que el FMI ubica como más desarrollados- en dos grupos: Europa Central, que cubre Bulgaria, Rumania, Hungría, Polonia y Croacia y los Balcanes del Oeste, que incluye a Albania, Bosnia Herzegovina, Kosovo, Montenegro, Macedonia del Norte y Serbia. Para esta agrupación, los descensos del PIB fueron de -3.7 y -3.4% respectivamente en el 2020.

Adicionalmente, no puede pasarse por alto el elevado nivel de endeudamiento que han alcanzado los países de Europa Oriental en los últimos 30 años. En efecto, la deuda externa de este grupo de estados se elevó de 187 354 millones de dólares en 1991 a un billón 823 830 millones de dólares, en el 2020, para un incremento de 9.7 veces, cuando representó un 52.8% del PIB.

En cualquier caso, más allá de la forma en que se agrupen estos países, ciertas tendencias se aprecian claramente. Por una parte, los ritmos de crecimiento alcanzado no han permitido elevar significativamente el nivel de desarrollo de la mayoría de los países. Es decir, aquellos que tenían un desarrollo significativo en la época socialista, lo han mantenido. Tal es el caso de la antigua Checoslovaquia (hoy República Checa y Eslovaquia) y Eslovenia, mientras que las antiguas repúblicas soviéticas del Báltico –que gozaban del mayor nivel de desarrollo relativo en la antigua URSS- han mantenido su nivel gracias también a un significativo apoyo de los países nórdicos, aunque a un elevado costo social por el ajuste neoliberal asumido en el tránsito al capitalismo.

Por otra parte, otros países de desarrollo medio, como Polonia, Hungría y Croacia han logrado avanzar lo suficiente para ingresar en la UE, pero su nivel de desarrollo no ha resultado el que se esperaba originalmente.

Por último, países de menor nivel de desarrollo como Bulgaria y Rumanía ocupan hoy los últimos puestos en muchos indicadores de desarrollo económico y social en la Unión Europea. En este grupo también se encuentran los que no han logrado su entrada a la UE o lo han hecho recientemente: Bosnia Herzegovina, Serbia, Montenegro, Macedonia del Norte, Kosovo y Albania.

En resumen, la transición al capitalismo fue un proceso inicialmente favorecido por Europa occidental y EE.UU. con el objetivo de introducir un factor de contención frente a Rusia y la mayoría de las ex repúblicas soviéticas contención que incluye el ingreso de estos países a la OTAN. Aun cuando ya buena parte de las naciones de Europa Oriental han ingresado a la UE, ello no significa que su nivel de desarrollo se haya equiparado a sus socios europeos, por lo que algunos autores han llamado a la transición a la economía de mercado un proceso de ingreso a un capitalismo de segunda categoría.

En este punto cabe señalar que las contradicciones entre algunos de estos países y la UE sin duda han contribuido a impulsar –hasta cierto punto- las relaciones con China, cuestión que encuentra expresión concreta en gobiernos de Polonia, Hungría, Serbia y Grecia en años recientes.

En estas condiciones la creciente presencia de China como un factor extra regional favorecedor del desarrollo de los países de Europa Oriental sería bienvenido pragmáticamente por el grupo de países de Europa Oriental, mientras que provocaría un creciente recelo y preocupación en los miembros de la UE de mayor desarrollo.

Las relaciones económicas entre los países de Europa Oriental y China

Las relaciones económicas entre los países de Europa Oriental y China cobrarían un impulso significativo con la constitución del llamado Grupo de los 16+1 creado en el 2012, el cual se desarrollaría aún más en el contexto del proyecto la Nueva Ruta de la Seda (NRS) lanzado por China a partir del 2013.

Todo comenzaría en el año mencionado cuando se reunió en Varsovia el primer ministro chino Wen Jiabao con los líderes políticos de Europa Oriental (EO), momento en que se anunció un conjunto de medidas destinadas a estrechar las relaciones con China. Se formó así el Grupo 16+1 integrado por los miembros de la UE Polonia, Estonia, Lituania, Letonia, Rumanía, Bulgaria, Croacia, Hungría, República Checa, Eslovaquia y Eslovenia. Adicionalmente se sumaron Albania, Bosnia Herzegovina, Serbia, Montenegro y Macedonia del Norte, además de China como protagonista principal.

A partir de ese momento, se celebrarían anualmente cumbres del grupo con China, rotándose la sede en las capitales de EO. En estas reuniones se chequean los acuerdos firmados y se contratan importantes préstamos e inversiones por parte de

China, los cuales son muy bien recibidos tomando en cuenta la necesidad de recursos para desarrollar la infraestructura en la mayoría de estos países, los cuales se obtienen en condiciones financieras ventajosas. Al respecto China priorizó la cooperación económica en el terreno de la infraestructura, las altas tecnologías y las tecnologías verdes.

Para China estos acuerdos han perseguido el objetivo de desarrollar las redes comerciales con Europa aunque también tienen repercusiones políticas favorables para el gigante asiático. Con las inversiones que se han venido realizando China mejora considerablemente el acceso a la UE al invertir –especialmente en la infraestructura y el sistema logístico- en países que no les es posible acceder a financiamiento externo en las condiciones que el gigante asiático se lo puede brindar. Además, todo esto ofrece a China ventajas políticas en sus relaciones con Occidente y especialmente frente a EE.UU.

Desde luego, estos avances del país asiático han generado igualmente ventajas para muchos miembros de la UE, que desean tener una presencia creciente en el mercado chino y beneficiarse de la participación de las inversiones del gigante asiático en Europa Oriental. Pero –al mismo tiempo- se han producido cuestionamientos y ataques más o menos directos a la presencia china en Europa Oriental, especialmente desde el aumento de la hostilidad norteamericana frente a ese país con el gobierno de Donald Trump.

Las líneas de ataque se han concentrado en un grupo de temas económicos y políticos. En lo económico estos temas incluyen, según la visión europea:

- Interferencia estatal: ayudas del Estado y empresas estatales.
- Barreras de entrada en China para exportadores europeos. Transferencias forzadas de tecnologías.
- Barreras aduaneras más altas para empresas europeas.
- Violaciones del derecho de propiedad intelectual.
- Inversión china en sectores estratégicos de la UE.

Los ataques en estas direcciones reflejan también la incompetencia europea desde el punto de vista de las reglas de mercado. Sin embargo, imputan a la contraparte china lo que la UE haría -con otra justificación- de poder desempeñarse mejor en el mercado chino.

El matiz político del ataque se hace transparente a través de consideraciones que se inmiscuyen en múltiples asuntos internos de China y que violan su soberanía. Entre las líneas de ataque sobre estos temas se destacan:

- Violación de derechos humanos fundamentales.
- Un régimen político de partido único y la concentración del poder en su secretario general.
- Los conflictos en el Mar de China Meridional.
- Amenazas a la seguridad nacional derivadas de redes 5G por la empresa china HUAWEI.

La reacción europea a la presencia china en los Balcanes motivó la alarma en una reunión de la UE de mayo del 2021, donde se planteó la necesidad de desarrollar una ofensiva en obras de infraestructura en la región por un valor de 28 000 millones de euros. Un resumen del enfoque de la UE al respecto destacaba:

“La nueva ruta china de la seda y la diplomacia de la vacuna Sputnik V rusa se han topado en los Balcanes con el azul y las estrellas de la bandera europea. La Unión Europea protagoniza una contraofensiva tras la incursión de las inversiones chinas y rusas en los países de la antigua Yugoslavia que aspiran a ingresar en el club comunitario. Bruselas quiere plantar cara a la presencia de actores terceros que pueden desestabilizar política o económicamente la zona. El plan comunitario incluye la movilización de hasta 28 000 millones de euros en ayuda financiera y llega en un momento en que la zona empieza a sufrir por la insostenibilidad de los préstamos chinos para construir infraestructuras o por la inestabilidad achacada a iniciativas inspiradas por el Kremlin.”

Dando continuidad a la ofensiva norteamericana contra China, en la reciente cumbre del Grupo G-7 el presidente de EE.UU. “convenció” al resto de los líderes reunidos en Gran Bretaña, para lanzar un gran plan de infraestructuras que contrarreste el avance de China. El plan se denominará “Reconstruir mejor para el mundo” para responder a las grandes necesidades de infraestructuras en los países de ingresos medios y altos.

Balance reciente de las relaciones

Un balance preliminar de los resultados de los vínculos económicos entre Europa Oriental y China en los últimos nueve años, muestra sin dudas resultados significativos.

El volumen del intercambio comercial del grupo de los 17 países de Europa Oriental que era de 43 900 millones de dólares en 2010, se elevó a 103 430 millones en 2020, para un crecimiento medio anual del 8% desde el 2012, cifra que es más del doble del incremento del comercio de China con toda la UE.

Por otro lado, la inversión extranjera directa acumulada de China en Europa Oriental totalizó 3 140 millones de dólares en sectores como energía, minería, infraestructura de transporte, logística y autopartes. En el caso del grupo 17+1 se registra una inversión en China de 1 720 millones de dólares.

Entre los proyectos de mayor importancia para los países de Europa Oriental, se destacan las inversiones en la generación de energía eléctrica en Bosnia Herzegovina, Serbia y Rumanía. La infraestructura de transporte –especialmente ferroviario- entre Serbia y Hungría, donde además se destaca la firma en 2020 de proyectos por empresas chinas valorados en 5 410 millones de dólares. Debe subrayarse que en el pasado año los trenes de carga chinos dirigidos a Europa, realizaron 12 400 viajes donde países como Polonia, Hungría, República Checa, Lituania y Eslovaquia se convirtieron en importantes pasajes y destinos de estos trenes.

En la cumbre del Grupo 17+1 celebrada en febrero del 2021 quedaron claramente expresadas las propuestas chinas que buscan consolidar lo avanzado y enfrentar con una política económica flexible la ofensiva de la UE y EE.UU. en la región.

En este caso, el propio Xi Jinping plantearía cuatro líneas de trabajo como sugerencias de China para la cooperación con el grupo de países de Europa Oriental en los próximos años. Estas líneas abarcan lo siguiente:

- Hacer frente directamente a los desafíos de la pandemia y reforzar la confianza en la cooperación para superar conjuntamente las dificultades coyunturales.
- Centrarse en la interconectividad y mantener fluidas las arterias de cooperación destinadas al desarrollo interconectado.
- Persistir en la orientación pragmática y aumentar los resultados de la cooperación de beneficio y ganancias mutuas.
- Enfocarse en el desarrollo verde y forjar una fuerza motriz de cooperación orientada al futuro.

Todas estas iniciativas fueron acogidas positivamente por los países de Europa Oriental.

También se expresó la voluntad de canalizar la cooperación en el marco de los proyectos de la Ruta de la Seda. Algunos compromisos concretos fueron fijados por China, que se propuso importar más de 170 mil millones de dólares de productos de los países de Europa Oriental en los próximos cinco años y en ese contexto, duplicar las exportaciones de productos agrícolas europeos y aumentar en un 50% el volumen del comercio bidireccional. De igual modo, China propuso establecer un mercado mayorista de productos agrícolas en el marco de la cooperación con sus contrapartes europeas orientales.

Conclusiones

El significativo avance registrado en las relaciones de cooperación económica entre China y los antiguos países socialistas de Europa Oriental –especialmente en los últimos nueve años- presenta un ángulo poco estudiado de la expansión de China como potencia económica mundial y resulta un elemento clave para el desarrollo de la Ruta de la Seda en su interrelación con la UE.

Al respecto se ha puesto en evidencia la alta prioridad del gobierno chino otorgada a estas relaciones, que se han desarrollado inteligentemente llenando los vacíos que el modelo europeo de integración y la política exterior de los EE.UU. han representado y continúan representando para estos países de Europa Oriental.

Un estudio más profundo de las características de los vínculos económicos con China de cada uno de los países de Europa Oriental permitirá comprender mejor las contradicciones de la transición al capitalismo en esta zona del mundo y también del enfoque pragmático y de beneficio mutuo de los vínculos con el gigante asiático de esta importante zona del mundo.

Bibliografía

- Avalos, Francisco (2018) "El grupo 16+1: Eficacia en la cooperación China-PECO y sus implicaciones en la UE" Universidad de Barcelona, mayo de 2018 www.diposit.ub.edu
- Deutsche Welle (2021) "China se apodera de Europa. La Nueva Ruta de la Seda. Parte 2" Enero 2021 www.dw.com
- Deutsche Welle (2021a) "Líderes del G7 confrontan a China y pactan detener futuras pandemias" Junio 12 de 2021 www.dw.com
- El País (2021) "La UE planta cara a las inversiones de China y Rusia en los Balcanes" Mayo 2021 www.elpais.com
- IMF (2020) "World Economic Outlook. October 2020" www.imf.org
- IMF (2020a) "World Economic Outlook. Data Base. October 2020" www.imf.org
- Pérez, Agueda (2019) "La nueva Ruta de la Seda entra en una segunda fase y se hace grande en Europa" Documento Opinión N° 78/19, 13 de septiembre 2019 www.ieee.es
- Pueblo en Línea (2021) "El volumen comercial entre China y 17 países de Europa central y oriental supera por primera vez los 100 000 millones de dólares" Febrero 9 de 2021 www.spanish.peopledaily.com.cn
- Pueblo en Línea (2021a) "Xi Jinping Preside la Cumbre de Líderes China-Países de Europa Central y Oriental y Pronuncia Discurso de Apertura. Mantener el Impulso y Trabajar Conjuntamente para Escribir un Nuevo Capítulo en la Cooperación China-PECO" Febrero 9 2021 www.spanish.chinadaily.com.cn
- Rocha, Manuel (2018) "Presentación sobre el Foro de Cooperación China-Europa Central y Oriental (Foro 16+1) y la iniciativa Cinturón y Ruta de la Seda" Ciudad de México, Mayo 28 de 2018 www.redalc-china.org
- Rodríguez, José Luis (2016) "El derrumbe del socialismo en Europa" Ruth Casa Editorial y Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 2016. Capítulo IV.
- Ruiz, Ana (2020) "La nueva Ruta de la Seda: Impacto en las relaciones entre la Unión Europea y China" Tesis de grado, Universidad Autónoma de Madrid, mayo de 2020 www.uam.es
- World Bank (2002) "Transition. The First Ten Years" Washington D.C. 2002 www.openknowledge.worldbank.org
- World Bank (2021) "Global Economic Prospects. Europe and Central Asia. June 2021" www.knowledge.worldbank.org
- XINHUA (2021) "Enfoque: Cooperación entre China y países de Europa Central y Oriental impulsará la recuperación" Febrero 10 de 2021 www.spanish.xinhuanet.com

6

La Nueva Ruta de la Seda y África del Norte

Lic. Amelia Cintra Diago
Especialista del CIEM

Resumen: La investigación desarrollada aborda la creciente cooperación económica de China con la región de África del Norte, impulsada principalmente por la Iniciativa de la Franja y la Ruta de la Seda en años recientes. Los proyectos incluyen al comercio, el desarrollo de infraestructura, puertos, transporte marítimo, cooperación financiera, turismo y manufacturas. Dada la ubicación geográfica estratégica de las naciones analizadas se prevé que China expanda y profundice estas conexiones en los próximos años.

Palabras clave. Cooperación Sur Sur, proyectos en infraestructura y logística, sinergias comerciales.

Abstract: The research addresses China's growing economic cooperation with the North African region, mainly driven by the Belt and Road Initiative in recent years. Projects include trade, infrastructure development, ports, shipping, financial cooperation, tourism, and manufacturing. Given the strategic geographic location of the analyzed nations, China is expected to expand and deepen these connections in the coming years.

Keywords. South-South Cooperation, projects in infrastructure and logistics, commercial synergies.

Introducción

China presentó La Nueva Ruta de la Seda como una iniciativa integral en muchos sentidos, político, económico, social tecnológico y ambiental, con el propósito de ampliar las relaciones bilaterales y promover el desarrollo en el continente africano. La Belt and Road Initiative (BRI) plantea un conjunto de diferentes mecanismos basados en la máxima de ganar ganar, el beneficio mutuo y la cooperación entre los países miembros. Para ello, se pretende impulsar relaciones de vecindad óptimas basadas en la confianza, la igualdad, el respeto entre países y la cooperación. Esta Iniciativa también forma parte de la política de ayuda estratégica para el desarrollo que históricamente ha promovido China.

En los últimos años, China se ha consolidado entre las primeras economías a escala mundial. La ampliación de sus vínculos económicos, financieros y comerciales responde a este auge alcanzado por el país. En este contexto, las relaciones económicas con África pueden ser importantes. A pesar de las críticas que recibe la política exterior china hacia África, lo cierto es que más allá de

representar esta relación como un proceso de expansión del gigante asiático, este proceso brinda a la región múltiples alternativas para su desarrollo.

China, desde hace décadas ha desarrollado un rápido proceso de industrialización, sacando a millones de personas de la pobreza, lo cual ha significado un aumento en la demanda de recursos naturales, dentro y fuera de su territorio. El continente africano, rico en recursos como el cobalto y el platino, así como cuenta con grandes reservas de petróleo y gas, por lo que el gobierno chino ha firmado acuerdos comerciales con los países africanos que garantizan tanto su seguridad económica como importantes ingresos por exportación a las naciones implicadas. Sin embargo, Occidente constantemente acusa a China por lo que considera una amenaza neocolonial. Por supuesto que olvida que mucho antes que China, los colonialistas europeos y norteamericanos ocuparon las riquezas de la región.

Las relaciones entre China y África, desde sus comienzos, han fomentado diferentes mecanismos de cooperación. Un momento cumbre lo constituye la celebración de la primera Cumbre del Foro de Cooperación China-África (FOCAC, por sus siglas en inglés), en 2000. Este Foro contribuyó al aumento de la presencia china en la región y de los países africanos en China. En este contexto, también resulta relevante la Iniciativa de la Franja y la Ruta de la Seda presentada por China en 2013 (Belt and Road Initiative, BRI, por sus siglas en inglés).

La ampliación de las relaciones, se consolida paulatinamente y ya China se ha convertido en el primer socio comercial para la mayoría de los países de la región. Estos vínculos se desarrollan a partir de los principios de la Cooperación Sur-Sur.

Si bien China es uno de los principales países productores de petróleo, (sexto a nivel mundial), también importa crudo desde el año 1993, por consiguiente, ha establecido contratos con diferentes países africanos como Angola, Argelia, Guinea, Nigeria. Estas naciones representan entre 25 y el 30 % de las importaciones de petróleo del gigante asiático

Importancia de la Franja y la Ruta de la Seda para África

La magnitud de la BRI siempre ha sido espectacular, en todas sus dimensiones: el objetivo inicial era conectar 68 países de Asia, Europa y Norte de África que, conjuntamente, representaban el 35 % del comercio global, habitados por 4,4 billones de personas, el 70 % de la población mundial, donde se concentraba el 55 % del PIB mundial y el 75 % de las reservas energéticas globales (Parra Pérez, 2017). Hoy se conoce que ya la Iniciativa incluye a más de 141 países e instituciones.

En el Foro de Cooperación China-África (FOCAC), celebrado en Beijing en septiembre de 2018, China declaraba que su intención era desarrollar un plan de cooperación en infraestructura China-África con la Unión Africana, y apoyar firmemente a los países africanos y a la Unión Africana y otras organizaciones regionales en África para resolver los problemas africanos apoyados en sus costumbres, cultura y religión, además de su situación política. De hecho, la Unión

Africana incluye a todos los 55 estados del continente africano (Gómez Díaz, D. 2020).

África es un ejemplo del auge de China en el mundo ya que ha pasado a ser un continente que antaño dependía de los intereses europeos y norteamericanos para obtener fondos, y ahora puede obtenerlos de China que en estos momentos deviene principal proveedor de fondos para todo el continente.

Entre los proyectos que desarrolla la Nueva Ruta de la Seda del siglo XXI por tierra y mar, los vinculados con transporte tienen una particularidad muy importante, ya que los componentes relacionados con el desarrollo del ferrocarril y con el transporte marítimo están estrechamente relacionados, para así facilitar el desarrollo de estas infraestructuras. Así China puede acceder a los recursos naturales que necesita y las naciones africanas se benefician con proyectos novedosos que no se habían vuelto a ver en África desde la independencia, sobre todo en algunas de estas naciones. La BRI está impulsando los tres mayores proyectos ferroviarios de este siglo en África.

Las relaciones de China con el Medio Oriente se centran en los Estados del Golfo, debido a su importancia en los mercados de la energía.

El objetivo de la cooperación china en la región quedó plasmado en dos documentos de 2015 y 2016, respectivamente, Visión y Acciones para la construcción conjunta de la Franja de la Seda y la Ruta de la Seda marítima en el SXXI (Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and Maritime Silk Road in 21st-Century) y el Libro de la política Árabe (Arab Policy Paper). Dicha cooperación se desarrolla en temas de energía, infraestructuras, tratados comerciales e inversiones en la región.

La BRI se extiende desde Asia, pasa por Europa y cubre el Norte de África. Entre los proyectos emblemáticos de interés para esta región, China ha destinado 11 000 millones de dólares estadounidenses como inversión en la autopista transmagrebí que va desde el Sáhara occidental hasta Libia y que conectará a 60 millones de habitantes de la región (Dinko Hanaan Dinko, 2020).

También destaca el Corredor Económico China – Paquistán (CECP), cuyo objetivo es unir la región occidental de China con el mar Arábigo y el Océano Índico, con lo cual se ampliarían las relaciones a través de Paquistán, con el Medio Oriente y África, Este proyecto podría crear una de las zonas económicas más importantes del mundo.

En documentos dados a conocer por el gobierno chino se reflejan las líneas estratégicas de la cooperación, que se resumen en cinco campos de cooperación: coordinación política, conectividad de instalaciones, comercio sin obstáculos, integración financiera y lazos entre personas. La ausencia de seguridad y cooperación militar respalda el argumento chino de que la Franja y la Ruta es una iniciativa centrada en el desarrollo y no forma parte de una estrategia geopolítica.

Las empresas chinas se han mantenido activas en todo el Medio Oriente y el Norte de África, enfocándose a menudo en proyectos que responden al objetivo de la

nueva ruta de conectividad. En este caso destacan los puertos y los parques industriales que han sido fundamentales, ya que crean una cadena económica que unen a China con el Golfo, el mar Arábigo, el mar Rojo y el Mediterráneo. El puerto Jalifa de los Emiratos, el puerto Duqm de Omán, el de Jizan en Arabia Saudí, el de Said en Egipto y el de Ain Sokhna de Yibuti forman parte del proyecto.

Otro de los proyectos a destacar es el cable de fibra óptica que se está construyendo en el corredor China-Pakistán y que pretende llegar hasta Yibuti; o la adaptación al 5G de gran parte de las redes telefónicas y de Internet de Europa realizada por Huawei o ZTE.

En el caso de las infraestructuras físicas que posibilitan Internet en África, y los cables submarinos que rodean al continente africano, se pueden apreciar que la mayoría parten de Asia y llegan al litoral del sudeste africano o cruzan el mar Rojo para llegar a Europa, dando conexión a todos los países de la costa Este de África (Madagascar, Mozambique, Kenia, Somalia...) y del Norte de África (Egipto, Libia, Argelia, Marruecos...). Igualmente, los países del Sudoeste Africano y de África Occidental se encuentran conectados por tres cables submarinos, uno que parte de Sudáfrica (West African Cable System, WACS) y otros dos de Nigeria (SAT-3 y Nigeria-Cameroon Submarine Cable System).

Se ha de reconocer que, para la BRI, China ha establecido alianzas estratégicas integrales con Argelia, Egipto, Irán, Arabia Saudí y Emiratos, así como alianzas estratégicas con Yibuti, Irak, Jordania, Kuwait, Marruecos, Omán, Qatar y Turquía. El pasado año, China ya había firmado acuerdos con 21 países de la región sobre proyectos conjuntos dentro de la Nueva Ruta de la Seda.

La región del Magreb en la BRI

El Magreb reúne aproximadamente a la décima parte de la población africana (832 millones). Esta enorme región, que se extiende sobre seis millones de kilómetros cuadrados, un quinto del continente africano, está constituida por los cinco países de la Unión del Magreb Árabe (UMA) que son, de Oeste a Este: Mauritania, Marruecos, Argelia, Túnez, y Libia. A este grupo regional se suman Egipto, y Sudán, y se conforma toda la región del Norte de África (Chaziza, M. 2020).

Los países de la región tienen niveles de desarrollo muy diferentes. Mientras que los ingresos anuales del conjunto se elevan a 55.000 millones de dólares, con un aumento en la actualidad, el desnivel de los precios y la desigualdad golpean mucho sus economías.

Estos países presentan recursos naturales distribuidos también de manera muy desigual, Libia, uno de los menos poblados, es también el que más petróleo y gas posee (miembro de la OPEP).

La región del Magreb como punto de entrada a los mercados europeos y africanos, es muy importante en la estrategia de la BRI. China ha priorizado las relaciones comerciales y ha firmado Memorandos de Entendimiento (MoU) con todos los países del Magreb (Argelia, Marruecos, Túnez, Libia y Mauritania) donde se han desarrollado proyectos de comercio, inversión e infraestructura. China se ha vuelto

activa en la región, enfocándose en las relaciones bilaterales mientras que trabaja en el Foro de Cooperación China-África (FOCAC) y el Foro de Cooperación China-Estados Árabes (CASCF) (Chaziza, M. 2020).

En 2018 el Magreb representó el 7,6% de las importaciones de China desde África, mientras que las exportaciones totales chinas al Magreb representaron 14,7%. Según el Global Investment Tracker de China en 2019, el comercio entre China y los cinco países del Magreb alcanzó casi 23,5 mil millones de dólares. Entre 2005 y 2019 las inversiones y contratos de China en la región del Magreb sumaron 29,6 mil millones de dólares, y Argelia, identificado como el socio más importante, recibió la mayor parte, unos 23,6 mil millones de dólares (Chaziza, M. 2020).

La creciente cooperación económica de China con la región del Magreb está impulsada principalmente por la BRI y los proyectos incluyen al comercio, el desarrollo de infraestructura, puertos, transportemarítimo, cooperación financiera, turismo y manufacturas. Dada la ubicación geográfica estratégica del Magreb se prevé que China expanda y profundice estas conexiones en los próximos años.

Aunque China se ha hecho presente en esta región, no iguala la influencia histórica europea. Los países del Magreb han tenido estrechas relaciones con Francia, antigua potencia colonial, y con la Unión Europea, consecuentemente siguen dependiendo de ambos. China, a diferencia de Estados Unidos y Rusia, que tienden a ver la región del Magreb como una extensión del Medio Oriente, la ve como un grupo de países con sus propias características. Al tratar con el Magreb, Beijing considera las relaciones de cada país con sus vecinos, siempre teniendo en cuenta sus características políticas, económicas y culturales para lograr un buen entendimiento.

La mayor participación de la BRI en el Magreb está vinculada a las relaciones económicas y comerciales, lo que permite a los países afectados aumentar el volumen del comercio, la inversión extranjera, los ingresos del turismo y las bases manufactureras.

Uno de los países que integran el Norte de África o Magreb, es Marruecos, que, en la última década, logró promover el entorno adecuado para los negocios. La ampliación de la capacidad de los puertos marroquíes, la construcción de la primera línea ferroviaria de alta velocidad de África y las numerosas infraestructuras puestas en marcha por Mohammed VI, han transformado por completo a Marruecos. La nación está a un paso de convertirse en el centro de las comunicaciones entre África occidental, Europa y Oriente Medio. La ciudad más grande de Marruecos, Casablanca, ya es el principal punto de comunicaciones en África. Aquí se ha creado la Ciudad Financiera de Casablanca para atraer a las empresas financieras internacionales y las sedes regionales de empresas multinacionales. La urbe se ha convertido en un centro financiero importante del continente (Atalayar, 2020).

Marruecos y China firmaron múltiples acuerdos para elevar las relaciones bilaterales al nivel estratégico, económico y político. Marruecos también se convirtió en miembro de la BRI con el objetivo de ampliar y consolidar los intercambios comerciales, para lo cual las dos partes acordaron firmar un memorando e impulsar

un mayor compromiso bilateral. El memorando apoya la cooperación en muchos frentes, especialmente en los intercambios marítimos, y según fuentes chinas, reinventará los intercambios y la colaboración. China es el cuarto socio comercial de Marruecos y se espera que el comercio duplique las cifras existentes de las relaciones sino-marroquíes.

Los proyectos de infraestructuras chinas en Marruecos, especialmente en las regiones meridionales, comprenden la creación de un corredor de transporte comercial de alta velocidad desde Tánger Med que atraviesa la costa atlántica hasta la frontera con Mauritania, y la línea Tánger-Lagouira creará dicho corredor (Atalayar, 2020).

En 2016, el Grupo Chint de China fue seleccionado para construir 172 MW de capacidad de generación de energía solar fotovoltaica (FV) bajo la dirección operacional de la empresa AcwaPower International de Arabia Saudita. Denominado Noor Ouarzazate IV, el proyecto consistía en tres plantas fotovoltaicas separadas para complementar las enormes instalaciones de energía solar concentrada, ya construidas en las tres primeras fases de desarrollo del complejo solar Noor Ouarzazate, considerada una de las mayores instalaciones de energía solar en funcionamiento del mundo.

Libia, por su parte explora vías para el regreso de las compañías chinas, ya que la estabilidad comienza a retornar al país. Se debe tener presente que el sector energético, considerado la espina dorsal de la nación norteafricana, brinda oportunidades a las compañías chinas (EFE, 2021).

Adicionalmente, China se ha propuesto alinear el plan de desarrollo argelino con la Nueva Ruta de la Seda, con especial enfoque en la cooperación comercial, tecnológica y el antiterrorismo. A este interés contribuyó el conocimiento del referéndum constitucional celebrado en Argelia en noviembre de 2020, que podría señalar el comienzo de una política exterior argelina más asertiva. El 4 de septiembre de 2018, durante la celebración del Foro de Cooperación China-África en Beijing, Argelia y China firmaron un memorándum de entendimiento (MOU) sobre el ingreso de esta nación africana a la Iniciativa de la Franja y la Ruta (Xinhua, 2019a).

China se convirtió en el principal socio comercial de Argelia ya en el periodo 2014-2019 con un comercio anual de cerca de 9.000 millones de dólares, promedio anual. Por su parte, Argelia paso a ser el quinto socio comercial de China en África, alcanzando el comercio bilateral los 9.100 millones de dólares en 2018, situación favorable para las negociaciones entre los dos países. Durante los primeros cinco meses de 2019, China se mantuvo como el principal proveedor de Argelia con exportaciones con un valor de 3.500 millones de dólares, de acuerdo con cifras oficiales dadas a conocer por la aduana argelina.

Argelia puede convertirse en un socio importante en el Norte de África, y una de las puertas más importantes al Magreb y al resto de África. Para China su inclusión en el proyecto de la Ruta y la Seda es de suma importancia. Se menciona que, en estos tiempos hay cerca de 50.000 ciudadanos chinos que viven y trabajan en Argel.

Entre los proyectos en proceso destacan la donación de 40 millones de dólares para construir viviendas en el barrio de Fayat de Argel, así como el proyecto del puerto en la zona de Al Hamdania, que competirá con el puerto marroquí de Tánger Med, desarrollado por la multinacional Maersk con sede en Dinamarca. También está la construcción de una nueva terminal en el aeropuerto en Argel, una sala de ópera, un Hotel Sheraton, y también la mezquita más grande de África, con un costo de mil millones de dólares y una capacidad para 100.000 fieles. Adicionalmente, se ha trabajado para fundar Centros Culturales Chinos e Institutos Confucio, en el marco de la política "De pueblo a pueblo".

En el caso del puerto en la zona de Al Hamdania, respondía a una gran necesidad argelina, ya que sus cuatro puertos mostraban una enorme saturación. Es evidente que Argel, capital del país, necesitaba ampliar sus capacidades logísticas en esta zona.

Para ello, importante resultan las condiciones iniciales de la inversión en este proyecto. El centro portuario de El Hamdania implicaba costos evaluados en 3.500 millones de euros, siendo fuerte la participación financiera de China, y también se contó con 900 millones de euros del Banco Africano de Desarrollo. El convenio para ese centro portuario fue rubricado entre el Ministerio de Transporte de Argelia con un 51 por ciento, la compañía China Harbour Engineering Company (CHEC) y la Corporación China State Construction Engineering Corporation (Cscec) con un 49 por ciento (Peregil, F. 2016).

En 2016, se creó la empresa argelina-china para construir y operar el nuevo puerto, de acuerdo con un contrato de BOT (Build-Operate-transfer). El Grupo de los servicios portuarios argelinos previó el establecimiento de una empresa argelina y dos empresas chinas, China State Construction Engineering Corporation (Cscec) y China Harbour Engineering Company (CHEC) (Peregil, F. 2016).

Los desarrollos planificados abarcaron un área de 280 hectáreas. Este proceso abarcó la vinculación por carretera entre Bouira y TiziOuzou, vial de 42 kilómetros, de ellos casi un kilómetro corresponde a un túnel, y también se construyó una autovía entre Bouira y Haizer de diez kilómetros. Con la construcción del megapuerto argelino El Hamdania el objetivo inicial era lograr en un plazo de siete años disponer de capacidad para manipular 6,5 millones de contenedores.

Este puerto concluyó sus obras en marzo 2019. Se encuentra al este de la localidad de Cherchell, que cuenta con un poco más de 50.000 habitantes (wilaya de Tipaza) a unos 70 kilómetros del oeste de la capital, Argel. El proyecto ocupa finalmente un área total de 3.123 hectáreas. La intención es que sirva como centro portuario con tres polos industriales, con un total de 2000 hectáreas. El puerto, al iniciar su funcionamiento, contaba 6320 metros de muelle para 24 plataformas, muelles de carga y un calado de 20 metros, lo que permite la llegada de mega portacontenedores y cuenta además una capacidad para manipular 6,5 millones de TEU, y 25,7 millones de toneladas de mercancías al año. Se calcula que podría alcanzar la importancia del puerto marroquí de Tánger Med una vez que se aprovechen todas las capacidades (Cabaleiro J. 2018).

De forma simultánea se inició la construcción de una nueva línea ferroviaria que uniría el puerto de El Hamdania con El Affroun, una distancia de 38.6 kilómetros, así como el desarrollo de dos de las zonas industriales planificadas para un área de 2000 hectáreas, la primera en Sidi Amar, con 850 hectáreas y la segunda zona industrial de Hadjout-Merad, de 870 hectáreas (Cabaleiro J. 2018).

Egipto es otro de los países de la región en el que la BRI ha tenido proyectos. El presidente Xi Jinping firmó 21 acuerdos por un valor de aproximadamente 15.000 millones de dólares, para promover inversiones en los sectores como la electricidad, el transporte y las infraestructuras. Este país como bien se ha señalado anteriormente, no pertenece al Magreb, pero da continuidad a los países de la región norteña por su ubicación y características (spanish. xinhuanet , 2016).

Entre las inversiones acordadas destaca como el gobierno egipcio y la empresa china Teda firmaron un contrato por 45 años para crear, proyectos de investigación en un área industrial conjunta cerca del canal de Suez, conocida como Zona Económica y Zona de Cooperación comercial China-Egipto Suez (China-Egypt Suez Economic and Trade Cooperation Zone". Por otra parte, China ha estado dispuesta a participar en proyectos claves egipcios como el desarrollo del Corredor del Canal de Suez y la construcción de una nueva capital administrativa, proyectos que se han estado desarrollando en los últimos años (el periódico, 2020).

Con la estrategia de proyectos para el desarrollo enfocado en Egipto, ambos países lograrían, esta vez a través del corredor del Canal de Suez, abrir nuevos mercados para el comercio mutuo y la comunicación con otras regiones de África y Europa. El Canal de Suez es una de las rutas comerciales más utilizadas del mundo y concentra un 10% del comercio marítimo internacional. Inaugurado en 1869, no ha dejado de crecer. La última ampliación de la infraestructura data del 2015, este une el Mar Rojo con el Mediterráneo. En el 2020, casi 19.000 barcos utilizaron el Canal de Suez. Ello ha reportó a Egipto unos ingresos de 4.700 millones de euros (el periódico, 2020).

Otro de los proyectos conjuntos emblemáticos es desarrollo de la Nueva Capital Administrativa (NCA), anunciada en 2016. Esta ciudad se construye en mitad del desierto, a cincuenta kilómetros de El Cairo. El primer ministerio ya está listo, y sesenta mil funcionarios preparan las condiciones. Tras ellos, el Gobierno en pleno, muchas embajadas y agencias internacionales, así como parte de la población con ingresos elevados, deberán trasladarse a esa nueva capital Lidera el proyecto CSCEC, en exclusiva en el distrito de oficinas, junto a las constructoras del ejército. CSCEC es la misma empresa que levantó dos hospitales en Wuhan en diez días, así como nueve de cada diez rascacielos chinos. El posible nombre de la ciudad, Wedian (vaguadas), define la topografía.

China, para esta gran infraestructura ha adelantado 35.000 de los 45.000 millones de dólares presupuestados. Esta inversión deberá contar con cuatro puertos y polos industriales, desde Ain Sojna a Port Said. La nueva capital contará con todo un distrito dedicado a las artes y las ciencias. Más allá de la Gran Ópera, en la que deberá caber Aída (ópera en cuatro actos), contará con teatros, cines y museos. Sus fachadas acogerán también el primer bosque vertical de África, en tres edificios de Stefano Boeri. Las propuestas para la ciudad incluyen viviendas para cinco

millones de personas, más de 1.000 mezquitas, pueblos inteligentes, zonas industriales, un centro de conferencias para 5.000 espectadores y el parque más grande del mundo. Entre los planes, en 2021 se inauguró el Gran Museo Egipcio, en Guiza, así como el Museo de la Nueva Capital Administrativa, con 8.500 metros cuadrados y dos obeliscos, de San Hajar, a modo de pórtico, rodeados de flores de loto y papiro.

China invitó a Egipto a participar en el foro internacional de la Franja y la Ruta que tendría lugar en Pekín a mediados de mayo 2021. Además de las infraestructuras, la cooperación en capacidad productiva también podría convertirse en un punto destacado de la cooperación bilateral en el marco de la BRI. El mayor problema para muchos países en Oriente Medio es el desempleo, sobre todo en Egipto, donde hay una gran población. Una parte clave de la iniciativa china es el ofrecimiento de la construcción de infraestructura y la experiencia, lo que puede traer buenas oportunidades para los jóvenes (sputniknews, 2021).

Egipto figura en la base de datos Refinitiv BRI como el país con el segundo mayor número de proyectos vinculados con la BRI por volumen después de Rusia, con 109 en construcción o en tramitación. También ocupa el séptimo lugar en cuanto al valor acumulado de los proyectos vinculados a la BRI (casi 100.000 millones de dólares) (atalayar, 2020).

Por otro lado, dando continuidad a la integración de los países del Magreb con la Iniciativa de la Franja y la Ruta, está Túnez, uno de los territorios que complementan el Norte de África. En julio de 2018, Túnez y China firmaron un acuerdo de asociación para el desarrollo de la economía digital, durante la conferencia de Economía Digital de la Franja y la Ruta celebrado en Beijing. Este acuerdo ofrece oportunidades para los jóvenes tunecinos, especialmente en telecomunicaciones, fibra óptica, redes informáticas y comercio electrónico. (spanish. peopledaily, 2018).

Túnez se ubica, en términos de innovación, en primer lugar, entre los países de Medio Oriente y Norte de África y en lugar 40 a nivel mundial. El país norteafricano situado en la encrucijada de Europa, el mundo árabe y África, resulta un aliado importante para China, especialmente para impulsar el proyecto de Economía Digital de la Franja y la Ruta.

Entre los proyectos desarrollados destacan un proyecto de un Centro Juvenil con un donativo chino de 104 millones de dinares (36,2 millones de dólares), en 2019. Con una superficie total de 22.000 metros cuadrados, el Centro Cultural y Deportivo Juvenil Ben Arous dispone de piscina, gimnasios, centros deportivos multidisciplinarios, centros de alojamiento, vestidores para canchas al aire libre, edificios administrativos y auditorios.

Adicionalmente, durante décadas se ha mantenido el envío de trabajadores de la salud chinos, quienes han trabajado codo a codo con los doctores tunecinos. En 2020, se establecieron acuerdos sobre la entrega de un nuevo hospital universitario en la provincia de Sfax, en el sureste de Túnez (spanish.peopledaily, 2020).

La BRI y sus perspectivas para África del Norte

En definitiva, la BRI, en relación a la región estudiada, se revela como una notable oportunidad para las naciones interesadas en aprovechar ese ímpetu de lograr ampliar el desarrollo en diversos tipos de infraestructuras, integrando África a las cadenas de valor europeas, asiáticas y hasta latinoamericanas, en un nivel superior que brinde la posibilidad de superar el carácter preferentemente de comercio primarizado de las exportaciones, recordar que todavía los productos básicos representan más del 80% de las ventas de la región a China lo cual puede contribuir a reducir los déficit comerciales, y avanzar hacia un esquema de beneficio mutuo y crecimiento inclusivo.

Por otra parte, no se debe perder de vista el particular momento en la relación bilateral que están atravesando tanto Estados Unidos como Europa con China, lo cual ha derivado en un escenario de guerra comercial. A este proceso se adicionan los impactos de la COVID-19 y lo difícil e incierto que debe resultar la recuperación económica global. En cualquiera de los escenarios, las relaciones con China pueden representar ventanas de oportunidad para los países de la región de África del Norte.

Bibliografía:

- aa.com (2019) Pakistán y China prometen acelerar proyectos de Corredor Económico. <https://www.aa.com.tr/>
- Atalayar (2019a) China impulsa el desarrollo del ferrocarril en África. <https://atalayar.com/>
- Atalayar (2020c) Marruecos apunta a convertirse en el centro de las comunicaciones entre África occidental, Europa y Oriente Medio en: <https://atalayar.com/>
- Cabaleiro_Jesús (2018) El puerto argelino de El Hamdania concluirá sus obras en marzo 2019. <http://laesfera.opennemas.com/>
- Chaziza_Mordechai (2020) La nueva ruta de la seda y la región del Magreb. <https://www.aurora-israel.co.il>
- Cheney, C. (2019). China's Digital Silk Road: strategic technological competition and exporting political illiberalism. *Issues and insights of the PacificForum*, vol. 19, pp. 1-23.
- Diana Andrea Gómez Díaz (2020) China y la construcción de relaciones estratégicas con países de África. <https://revistas.urosario.edu.co/>
- Dinko Hanaan Dinko (2020) La «diplomacia de las mascarillas» de China gana influencia en África durante la pandemia <https://theconversation.com/la-diplomacia-de-las-mascarillas-de-china-gana-influencia-en-africa-durante-la-pandemia-157249>
- De la fuente rodríguez, Juan Ignacio. Director de Proyecto ISCC Kuraymat Iberdrola Ingeniería y Construcción, S.A. Eficiencia del Ciclo Combinado Híbrido – Energética -XXI KuraymatwSiYwstMmF8RNXWbUx13zylIORnkamWsKvd3equejmvw0HMT6C K530.pdf. <http://www.energetica21.com/>
- EFE (2021) Libia y China exploran vías para el regreso de las compañías chinas al país. <https://atalayar.com/>

- El Periodico (2020) El Canal de Suez, eje del comercio mundial.<https://www.elperiodico.com/>
- Fischer, S.C. (2018) Artificial Intelligence: China's high-tech ambitions. CCS Analyses in Security Policy, vol. 220.
- Gharbi Mokhtar (2017) La Ruta de Seda: Marruecos entra en el sueño chino.<https://test.infomarruecos.ma/>
- ICEX (2021) Tánger Med se consolida como el primer puerto de contenedores del Mediterráneo. <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/noticias/tanger-med-consolida-puerto-new202186>
- La Presse de Tunisie. (2019) Túnez, el país con el mejor sistema sanitario del Norte de África. Febrero – 2019. <https://www.icex.es/>
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo (OCDE) (2018). China's Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape. OECD Business and Finance Outlook, 2018.
- Parra Pérez, Águeda (2017). "OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China". Instituto Español de Estudios Estratégicos (iee.es). Documento Opinión.
- Planta de energía solar Kuraymat. <http://www.orascom.com/our-comptibilities/case-studies/kuraimat-solar-power-field/>
- Peregil Francisco (2016) China construirá y gestionará el megapuerto de Argelia.<https://elpais.com/>
- Redondo, Raúl (2019b) Llega la puesta de largo de Tánger Med2. Junio de 2019.<https://atalayar.com/content/llega-la-puesta-de-largo-de-t%c3%a1nger-med-2>
- Romero, Lourdes (2021) Las desigualdades ante el cambio climático en la región MENA. 04 AGO 2021, en: <https://elpais.com/planeta-futuro/2021-08-04/las-desigualdades-ante-el-cambio-climatico-en-la-region-mena.html>
- spanish.peopledaily (2018) Túnez y China firman acuerdo para desarrollar economía digital. <http://spanish.peopledaily.com.cn/>
- spanish.peopledaily (2020) Túnez y China firman acuerdo sobre entrega de nuevo hospital. <http://spanish.peopledaily.com.cn/>
- spanish.xinhua (2019a) .Argelia ratifica acuerdo con China sobre Franja y Ruta. <https://www.spanish.xinhua.net/>
- spanish.xinuanet (2019b). China y Túnez firman acuerdo de cooperación económica y técnica. <http://spanish.xinuanet.com>
- spanish.xinuanet (2019c) Enfoque de China: Iniciativa de Franja y Ruta es plataforma prometedora para cooperación internacional. <http://spanish.xinuanet.com/2019>
- spanish.xinuanet (2016) China y Egipto acuerdan impulsar cooperación dentro de iniciativa de Franja y Ruta. <http://spanish.xinuanet.com>
- sputniknews (2021) China invita a Egipto al foro de Franja y Ruta. <https://mundo.sputniknews.com/>
- Sunamis Fabelo Concepción, et al (2020b). Horizontes de la cooperación en un mundo post Covid-19: Cuba y los referentes asiáticos. 22/10/2020.<https://www.alainet.org/es/articulo/209447>

Vidal Albert (2020) Una Argelia más asertiva. <https://articulo30.org/>
<https://www.google.com/search?q=Una+Argelia+m%C3%A1s+asertiva.+https%20&client=gws-wiz>

Villagrán, Ignacio... [et al.] (2019) China: una nueva estrategia geopolítica global: la iniciativa la Franja y la Ruta / ; compilado por Laura Lucía Bogado Bordazar . <https://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2019/05/libroRutaDeLaSeda2019notas1.pdf>

7

África subsahariana: panorama económico y social

Lic. Rocío Dorado Ortega
Investigadora del CIEM

Resumen: Esta investigación profundiza en el desarrollo socioeconómico de la región de África Subsahariana que destaca por la riqueza de recursos naturales, ostentando el mayor volumen a escala mundial. Pese a ello, el ineficaz manejo de estos y el diseño de políticas que no responden a las necesidades reales de las naciones, ha provocado sostenidos índices de pobreza y atraso económico. Adicionalmente, los créditos recibidos por los organismos internacionales han supuesto elevados niveles de endeudamiento que, en lugar de financiar el desarrollo y progreso de la región, se ha convertido en un factor que agudiza los niveles de endeudamiento y dependencia externa, socavando los intereses y bienestar de la sociedad subsahariana.

Palabras Clave: Recursos naturales, endeudamiento, pobreza y subdesarrollo

Abstract: The research highlights important elements about the Sub-Saharan Africa region that stands out for the wealth of natural resources, boasting the largest volume on a global scale. Despite this, the ineffective management of these and the design of policies that do not respond to the real needs of the nations, has caused sustained rates of poverty and economic backwardness. Additionally, the credits received by international organizations have led to high levels of indebtedness that, instead of financing the development and progress of the region, have become a factor that exacerbates the levels of indebtedness and external dependency, undermining the interests and well-being of the region and the people

Key words: Natural resources, indebtedness, poverty and underdevelopment

Introducción

África Subsahariana (ASS) se encuentra integrada por 49 países y posee una de las más trascendentales reservas a escala mundial de manganeso, cromo, níquel, cobalto, cobre y uranio; igualmente, se erige como la mayor área productora mundial de muchos de estos minerales.

La región cuenta con ríos, tales como el Nilo, Congo, Orange y Níger, de gran potencial en la generación de energía hidroeléctrica; así como bosques, selvas y extensiones de tierras productivas, que proporcionan diversidad de productos agrícolas. A pesar de ello, los Estados no han logrado aprovechar estas ventajas, de forma tal que desencadene un desarrollo socioeconómico que responda a las demandas y exigencias de su sociedad, a la par que garantice el cumplimiento de los objetivos del milenio y su sostenibilidad.

Predominan el bajo nivel de productividad, el desarrollo dispar al interior de la región, la escasez de capital, el bajo crecimiento económico, las transferencias de recursos al exterior, la insuficiente interrelación de los sectores productivos, los ascendentes niveles de desempleo, las elevadas tasas de inflación, la depreciación de las monedas, los saldos deficitarios en balanza de pago, la obstaculización del desarrollo industrial por el escaso desarrollo tecnológico, el desarrollo de la actividad manufacturera en grupo reducido de países, las limitantes en la actividad minera ante el comportamiento inestable de los precios y la volatilidad del tipo de cambio, la profunda inestabilidad política, entre otros.

La economía de la región se caracteriza por la monoproducción y la monoexportación: sus producciones y exportaciones se basan en productos primarios. Tales son los casos de: Botsuana, país que depende de la exportación de diamantes, níquel y cobre; Tanzania, de café, tabaco y minerales preciosos; Angola, de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos; y Zambia, de cobre y cobalto. Estos productos (excepto el petróleo) han exhibido una inestabilidad en sus precios, con tendencia al alza solo en épocas recientes, así como una decreciente demanda mundial, impactando negativamente a estas economías, cuyos ingresos por exportación se ven afectados. Este es un factor altamente influyente en el subdesarrollo de ASS; a ello se adicionan los altos costos a los que se enfrentan, debido a las normas sanitarias y fitosanitarias a las que se encuentran atadas, así como las barreras técnicas.

Por el lado de las importaciones, también se ven altamente desfavorecidos, pues tienden a adquirir artículos industriales a elevados precios, provocando déficit en la balanza comercial y, a su vez, genera crecimientos de la deuda externa.

Los altos niveles de endeudamiento y la elevada dependencia de la ayuda externa sostienen los desequilibrios económicos que encierra ASS e impiden barrer el panorama de subdesarrollo prevaleciente.

Sobresalen en este escenario las guerras civiles protagonizadas por países como Angola, Eritrea, Somalia, Sudán, República Democrática del Congo, Etiopía y Uganda.

Antecedentes y evolución de África subsahariana.

Etapas precapitalista, capitalista y poscapitalista.

Durante la etapa precapitalista, el comportamiento socioeconómico divergió en África Negra: prevalecían sociedades con altos niveles de atraso en el ámbito técnico-económico, y estructuras socioeconómicas y políticas de gran esplendor, que desempeñaban un rol de intermediario en el comercio a larga distancia. De igual modo, se caracterizaba por una gran actividad comercial extrarregional, fundamentalmente hacia el norte de África y a través del Océano Índico, e intrarregional (Álvarez Costa, 2011).

Aunque la historia demuestra que la etapa de colonización se caracterizó por ser un fenómeno tardío y breve respecto al comportamiento en otras regiones, es preciso enfatizar que durante todo su período de vigencia conllevó profundas deformaciones estructurales en las sociedades africanas, quienes eran vistas como

fuentes de materias primas y mano de obra (Varela Barraza, 1993) (Shija, Robert, & Santana, 2013).

Este modelo se cimentó en la instalación de producciones capitalistas para la exportación (aunque se debe mencionar que no ocurrió así en todos los países de la región), cohabitando en forma contradictoria con modos de producción precapitalistas. Esto provocó el surgimiento y desarrollo tardío del capitalismo en África subsahariana, y creó las bases que marcarían de por vida a la economía africana: el fenómeno de la histórica dependencia del mercado externo (Varela Barraza, 1993).

Entre los efectos negativos que propició la colonización se encuentra la deformación de las estructuras tradicionales y una profunda dependencia estructural frente a Occidente. (Varela Barraza, 1993) (Shija, Robert, & Santana, 2013) (Álvarez Costa, 2011).

Los colonizadores europeos percibieron la región como proveedora de mano de obra barata, por lo cual esclavizaron a los habitantes subsaharianos. No obstante, resulta importante destacar que con anterioridad a la colonización existían los esclavos como parte de la comunidad, pero cuya protección como individuos era garantizada, transformándose después con el colonialismo, en un sistema de explotación donde los habitantes eran cosificados y los europeos sus dueños. A partir de este momento se potenció la trata de esclavos entre las metrópolis a lo largo del litoral africano, los cuales eran comercializados en América por ron, azúcar, índigo, café, tejidos, pólvora, armas de fuego y tabaco. (Varela Barraza, 1993) (Álvarez Costa, 2011).

Esto significó para África subsahariana grandes desequilibrios demográficos tras la pérdida de millones de africanos, así como la transformación cultural, serios conflictos internos, inestabilidad social, crecientes migraciones, retroceso de la industria local, deterioro de la relación sociedad-producción-desarrollo, entre otros, y todos estos procesos sentaron las bases para el posterior subdesarrollo de la región. (Álvarez Costa, 2011) (Varela Barraza, 1993).

Al desatarse la primera y segunda guerras mundiales, esta zona africana fue campo de batalla entre las potencias europeas y los africanos conformaron las filas para los enfrentamientos bélicos. Este escenario provocó que en las naciones africanas se profundizaran los rasgos de economías monoproductoras y dependientes del mercado de las metrópolis; fundamentalmente como consecuencia de la agudización de la explotación de la fuerza de trabajo; por la fuerte oleada de migraciones; por la transformación de las producciones y cultivos tradicionales de la región en otras de interés capitalista. (Varela Barraza, 1993) (Álvarez Costa, 2011) (Shija, Robert, & Santana, 2013).

A pesar de que las consecuencias fueron devastadoras, los resultados se diferenciaron: culminada la Primera Guerra Mundial (1914-1918) el proceso de dominio colonial se intensificó; mientras que a raíz de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) y por la influencia del proceso de descolonización en Asia sobre la conciencia de determinados sectores (vinculados a la pequeña y mediana burguesía y los intelectuales), surgieron movimientos y partidos políticos de

liberación nunca antes vistos, expuestos a procesos de gran represión por parte de las metrópolis. (Álvarez Costa, 2011) (Varela Barraza, 1993) (Shija, Robert, & Santana, 2013).

Durante las décadas de los cincuenta y sesenta del siglo XIX, comenzaron a desatarse acciones anticoloniales de tipo moderado, a partir de las cuales nacieron partidos que hacían un llamado al cambio. Estas luchas independentistas, protagonizadas por élites urbanas y activistas rurales, provocaron que las potencias occidentales se retiraran, tomando el poder un grupo de intelectuales que buscaban la creación de un Estado moderno. Para el año 1960, 17 países lograron su independencia. (Álvarez Costa, 2011) (Varela Barraza, 1993) (Shija, Robert, & Santana, 2013).

En las décadas de los años 70, 80 y 90, los movimientos anticolonialistas se caracterizaron por la lucha armada, involucrando a su vez a países de otras regiones como fue el caso de Estados Unidos. (Álvarez Costa, 2011) (Varela Barraza, 1993) (Shija, Robert, & Santana, 2013).

Los colonizadores se aseguraron de que los nuevos gobernantes mantuvieran las relaciones económicas y políticas con Europa. Esta nueva era del Movimiento de Liberación Nacional (MLN) en ASS priorizó los hábitos y costumbres occidentales por encima de la identidad africana, lo que a la larga condujo a una gestión ineficaz de las estructuras de poder y a enfrentamientos de los grupos africanos. (Álvarez Costa, 2011) (Varela Barraza, 1993) (Shija, Robert, & Santana, 2013).

Por otro lado, se acumularon importantes tendencias resultaban muy negativas para las nuevas naciones, entre ellas la construcción de débiles Estados; las ansias por generar un rápido crecimiento económico; la falta de consenso interno; la visión enfascada en superar el yugo colonial al que fueron sometidos; la implementación de modelos de capitalismo, así como modelos de socialismo africano en algunos países que no fueron sostenibles en el tiempo; la escasa o más bien nula industrialización de los procesos productivos; y el desarrollo inexistente de la fuerza de trabajo. Todo ello provocaría la proliferación de conflictos locales y el auge de ejércitos, grupos paramilitares y del armamentismo. De conjunto estos fueron los factores fundamentales que explicaron el fracaso de la región de ASS (Varela Barraza, 1993).

De tal forma, al culminar los años 70 se mostraba un debilitamiento social, político y económico de la región subsahariana poscolonial. (Álvarez Costa, 2011) (Varela Barraza, 1993).

Los años 80 se ven sumidos a la llamada 'crisis de las tenazas', derivada del descenso de los precios de las materias primas (dígase petróleo, minerales, café y cacao) y el alza de los tipos de interés a nivel mundial. De esta forma, las tasas de inversión cayeron de forma abrupta en un 5%, trayendo como consecuencia la descapitalización neta en las economías de la región. Por otro lado, las pocas inversiones llevadas a cabo no logran compensar el deterioro, cada vez mayor, de las infraestructuras; así como la ayuda al desarrollo se orientó en menor medida a la inversión. En este escenario emergieron guerras civiles, golpes de Estado y regímenes antidemocráticos, a lo que se suman la exposición a desastres

climáticos. (Varela Barraza, 1993) (Álvarez Costa, 2011) (Shija, Robert, & Santana, 2013).

Este periodo estará marcado por los temas de endeudamiento externo, el desarrollo del neoliberalismo y la aplicación de los denominados 'Programas de ajuste estructural' por parte del FMI dirigidos a la liberalización y desregulación del mercado, a la par que pretendían generar crecimiento a partir de la promoción de las exportaciones como fuente primaria de ingresos. Lamentablemente, estos programas no lograron los objetivos esperados, sino todo lo contrario: los cambios estructurales no consiguieron erradicar los problemas endógenos de la región; el equilibrio presupuestario no fue alcanzado; no se atendieron las necesidades que la sociedad exigía; la capacidad de gobernar entró en crisis; se agudizaron las contradicciones entre el campo y la ciudad; no se alcanzó el equilibrio entre los sectores agrario e industrial; se exacerbaban los síntomas de corrupción; la vulnerabilidad de los Estados aumentó; los enfrentamientos étnicos se incrementaron; se estimularon los cultivos de exportación en detrimento de los de subsistencia; los niveles de inversión fueron bajos por el incremento de los precios de los bienes importados y de las tasas de interés; ello conllevó desempleos masivos, que a su vez provocaron malnutrición, huelgas de trabajadores y estudiantes, y conflictos civiles; entre otros (Álvarez Costa, 2011).

Todo ello hizo que en los años noventa junto a marcados patrones de globalización y el impacto de la Guerra Fría, se observase la desvalorización de la historia y cultura de África negra, así como se recogiesen los efectos negativos de un fracasado ajuste estructural de las naciones subsaharianas, que desencadenaron la violencia en la región y la deformación más profunda de sus economías al inicio de la década. (Álvarez Costa, 2011) (Varela Barraza, 1993) (Shija, Robert, & Santana, 2013).

Igualmente, durante el período de posguerras, si bien diferentes organizaciones internacionales y empresas transnacionales asistieron y brindaron ayuda financiera a las naciones de la región, este apoyo no se tradujo en un beneficio real sobre los subsaharianos, ya que su accionar no buscaba responder a las necesidades y propuestas de la sociedad africana, sino tributar a los intereses de los donantes por encima de todo. (Álvarez Costa, 2011) (Shija, Robert, & Santana, 2013).

Detrás de este financiamiento, también se escondían otros mecanismos muy negativos para los países, entre ellos las políticas migratorias que propiciaban la fuga de cerebros; la generación de empresas fantasmas, donde subyace la corrupción; el pago de los intereses de la deuda externa, superior en creces al volumen recibido vía ayuda al desarrollo; la fuga de capitales, valorada entre los años 1970 y 2000 en alrededor de 200.000 millones de dólares; la creciente utilización de empresas occidentales de seguridad privada en conflictos africanos; el blanqueo de dinero en paraísos fiscales; y el escaso control del comercio y circulación de armas, por solo citar algunos de los problemas que genera (Mateos Martín, 2012).

Sobre el desempeño económico

Los resultados económicos de ASS reflejaron un moderado crecimiento económico durante el período comprendido entre mediados de los sesenta hasta finales de los setenta. No obstante, la variación media fue inferior al compararla con otras regiones, pero igual e incluso superior a las logradas por diversas naciones en vías de desarrollo de otros territorios. El auge de los precios de los productos básicos y del apoyo externo, provocaron elevadas tasas de crecimiento en la década de los setenta. Asimismo, gran parte de los países subsaharianos indicaron inversiones superiores al 25% del PIB, aunque el ahorro mantuvo saldos deficitarios moderados (Naciones Unidas, 2001).

Según las bases de datos del Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional, desde el punto de vista económico se observa un descenso de un 20% de la producción alimentaria per cápita entre 1960 y finales de los 80. A finales del decenio de 1970 hasta inicios de 1980, se produjo un descenso abrupto del PIB (alrededor de 2 puntos porcentuales). Para 1980, la producción agrícola para exportación representó el 22.8% del Producto Interno Bruto, inferior al 33.4% experimentado en 1970. Las inversiones fueron financiadas, en lo fundamental, a partir de la ayuda externa, la cual conformó, al mismo tiempo, hasta el 90% del gasto público. El volumen de exportaciones descendió un 17% en el año 1980, respecto al generado en 1970. En términos de intercambio intrarregional, se observó una disminución: de un 6.7% en 1970 pasó a un 4.7% en 1980; igualmente, la participación total de la región representó apenas el 1.5% del comercio mundial (Varela Barraza, 1993).

ASS ha ilustrado año tras año insuficiencias del ahorro local, de ahí que la capacidad interna para invertir se vea sostenidamente afectada, a lo que se suma las deficiencias para atraer capitales. Para tener una idea: a finales de los años ochenta, la región atrajo únicamente alrededor del 3% del total de las inversiones privadas con destino a las economías en desarrollo; y la tasa de ahorro interna descendió en la década de 1980, en relación a la de 1970. Respecto al total neto de entradas de capital respecto al Producto Nacional Bruto en ASS, ilustró un moderado ascenso durante los ochenta (Varela Barraza, 1993).

La región a inicios de los 90 continuó con los niveles de estancamiento y recesión que le antecedieron. Para la segunda mitad experimentaba un mayor dinamismo económico respecto a períodos anteriores (superando el 3%). De igual manera, evidenció una tasa media de crecimiento de los ingresos superior a la demográfica durante cuatro años consecutivos; y una subida significativa de los ingresos per cápita por vez primera en muchos años. Aunque, Nigeria mantuvo un crecimiento inferior al del resto de los países de la región, al igual que Sudáfrica con impactos negativos en sus ingresos. Mientras que a finales del decenio, se reflejó una caída generalizada en toda la región (Varela Barraza, 1993).

La década estuvo marcada por una producción alimentaria inferior al crecimiento poblacional; el 30% de la población subsahariana se encuentra viviendo en condiciones de miseria absoluta; persisten elevadas tasas de mortalidad infantil, aunque la región expone la tasa más baja del mundo; y la tasa de crecimiento económico, así como del Producto Nacional Bruto per cápita mostró los índices

más bajos del globo. Otro aspecto a destacar lo constituye que al culminar los noventa, la deuda externa (con un valor equivalente a los 164 mil millones de dólares) se contrajo en un 83% con fuentes públicas, sin embargo, si se compara con el PIB resulta ser la más elevada del mundo, reafirmando de esta forma la profunda pobreza del territorio. Las tasas de ahorro y de inversión alcanzaron variaciones negativas con respecto a las observadas en la década de 1980. En términos de intercambio, la región experimentó un descenso entre el 21% en comparación con los reportados en los primeros años de los setenta (Varela Barraza, 1993).

En cuanto al desarrollo humano, ASS se ha caracterizado por exponer niveles muy bajos. (López Azcúnaga, 2013) (Gómez, 2016).

El siglo XXI recibió una ASS con comportamientos económicos contractivos, que se sostuvieron durante el año 2000 y decayó su tasa de crecimiento a un 2.7%, que difícilmente igualó a la tasa de variación demográfica. Respecto a los niveles alcanzados en la década de los ochenta, descendieron un 10% (Varela Barraza, 1993).

A partir del 2000 y hasta el estallido de la crisis financiera internacional en 2008, se produjo el desarrollo de los hidrocarburos en algunas naciones de la región, lo que determinó, entre otras causas, tasas de crecimiento regional del orden del 7%. (Mateos Martín, 2012). Si embargo, se ha podido observar un crecimiento macroeconómico desigual al interior de la región subsahariana, liderado fundamentalmente por los países exportadores de hidrocarburos. De igual forma, los crecimientos en el nivel de ingresos no han estado aparejados de una justa redistribución socioeconómica, contexto en el cual cabe señalar que según el índice de GINI (herramienta que permite medir las desigualdades internas), la región alberga algunos de los países con mayores desigualdades sociales (entre ellos Sudáfrica, Namibia o Botsuana). En cuanto a los procesos de paz y desarrollo de procesos democráticos, la mayoría de las naciones subsaharianas alcanzaron ciertos niveles de estabilidad política y militar, pero muy pocos progresos desde el punto de vista socioeconómico (Mateos Martín, 2012).

Resulta importante destacar, que desde el año 2000 el territorio del Sur del Sahara ha evidenciado avances en términos de desarrollo humano, sobre todo en países como Tanzania, Ruanda y Angola. Se han observado logros en temas como la enseñanza primaria, la reducción de la mortalidad de los infantes menores de 5 años y el mejoramiento de la salud materna. En relación al primero, datos del Informe de los Objetivos de Desarrollo del Milenio reportan un incremento de la tasa de matriculación en educación primaria, que del 58% expuesto en el año 1990 pasó a un 76% en el 2005, al mismo tiempo aumentó la tasa de alfabetismo en jóvenes, de un 65% a un 71%. La mortalidad infantil reflejó un descenso del 22% desde el año 1990; mientras que el 76% de las mujeres embarazadas recibe atención sanitaria durante el proceso, si bien solo un 46% de estas son atendidas en la etapa de dar a luz (López Azcúnaga, 2013).

Impacto de la crisis de 2008.

La Organización Mundial del Comercio (OMC) reportó en el año 2008 que las naciones de África subsahariana (salvo Sudáfrica) habían sufrido una pérdida de su cuota de mercado, donde las exportaciones e importaciones representaron, cada una, únicamente el 2% del comercio mundial. (Shija, Robert, & Santana, 2013)

Para el año 2009, las exportaciones de productos manufacturados superaron la mitad del volumen de exportaciones mundiales de mercancías, destacando los químicos, equipos de transporte, máquinas de oficina, equipos para telecomunicaciones y maquinarias. Esto atentó contra la región subsahariana, cuya participación fue insignificante (Shija, Robert, & Santana, 2013).

La dinámica del comercio exterior para las naciones de esta región se ha convertido en una significativa barrera para el desarrollo. El principal factor lo constituyen las deformaciones estructurales de esta actividad, que tienen su epicentro en la elevada concentración mercantil y la alta concentración geográfica. El primero, pone en evidencia que la región es altamente dependiente de una reducida cantidad de productos, en lo fundamental de tipo agrícola (como café, algodón, tabaco, cacao, vino y té). A ello se adiciona, que la mayoría de los países se especializan en un mismo grupo de mercancías, de ahí que constituya un obstáculo para el intercambio intrarregional. Este factor tiene un impacto nocivo en dichas economías, derivado de la tendencia negativa de los precios de los productos básicos y las condiciones climáticas (como sequías, inundaciones y tormentas tropicales), lo cual compromete la producción agrícola, y por tanto, sus ingresos. Mientras que, el segundo aspecto agudiza su dependencia desde los puntos de vista económico y político, debido a que el intercambio al interior de la región alcanza alrededor de un 12% de las exportaciones totales, según datos de la OMC. Esto último se deriva de la insuficiente infraestructura y tecnología del territorio y de su ineficaz engranaje con las estructuras de producción y exportación. (Shija, Robert, & Santana, 2013) (Álvarez Costa, 2011) (Naciones Unidas, 2001).

En este contexto, solo aquellos países que han sabido innovar y perfeccionar los procesos productivos, así como adaptarse a las nuevas exigencias tecnológicas, han logrado obtener una posición privilegiada respecto al resto de las naciones del sur del Sahara, en un primer momento, y en comparación con el mercado mundial, en segundo lugar. De ahí que la OMC, ubicase a Sudáfrica y Nigeria en los puestos 38 y 44, respectivamente, dentro de los cincuenta principales países exportadores de mercancías. (Álvarez Costa, 2011) (Shija, Robert, & Santana, 2013) (López Azcúnaga, 2013).

Igualmente, la crisis económica mundial generada por la crisis subprime en Estados Unidos en el año 2008, provocó un deterioro de la relación de intercambio, que ilustró cifras negativas por las deficiencias en las transferencias de recursos desde la región hacia el resto del mundo, lo cual indujo un saldo deficitario en la balanza de pagos. A partir de esto se depauperaron el sistema monetario y fiscal, el empleo, la inversión, la gestión de la política macroeconómica, la capacidad de importación y creció el nivel de incertidumbre con relación al factor comercial. (Shija, Robert, & Santana, 2013) (Naciones Unidas, 2001).

A pesar de los resultados experimentados en los años 2008 y 2009, ASS comienza a reportar un panorama positivo en 2010: el PIB per cápita asciende rápidamente, crecimiento que se sostiene en los próximos cuatro años y decae a partir del año 2014; los flujos comerciales muestran un mayor dinamismo, donde las importaciones y exportaciones presentan una tendencia alcista, aunque luego empiezan a registrar descensos a partir de los años 2011 (las exportaciones) y 2014 (las importaciones). Cabe destacar que el comportamiento a la baja de las exportaciones se debió en gran medida a la caída de los precios del principal rubro a exportar: el petróleo. (Shija, Robert, & Santana, 2013) (López Azcúnaga, 2013) (Mateos Martín, 2012) (Naciones Unidas, 2001).

Impactos de la pandemia COVID-19

Según análisis del Banco Mundial, África subsahariana experimentaba en el 2020 un decrecimiento del 2.4%, lo que significaba que la región entraba en un su primer estado de recesión en 25 años, así como señalaba que gran parte de las economías verían socavados los logros alcanzados en la lucha contra la pobreza. (Banco Mundial, 2020) (Oxford Business Group, 2021) (Mbomio, 2021).

Por otra parte, el Fondo Monetario Internacional reportó que las remesas cayeron un 9% en el 2020, mientras que los ahorros per cápita, un 18%. (Banco Mundial, 2020) (Oxford Business Group, 2021) (Mbomio, 2021).

En este contexto de coronavirus, y a pesar de la rápida intervención de varios países de esta región africana, si bien no ha colapsado el sistema sanitario, sí se han sobrecargado los débiles sistemas de salud instalados, caracterizados por la falta de suministros, equipos médicos y pruebas rápidas para determinar el contagio. A esto último se suma que en muchos centros hospitalarios escasean los profesionales de la salud. Sus principales causas son la emigración y la inadecuada formación de los trabajadores. (Banco Mundial, 2020) (Oxford Business Group, 2021) (Mbomio, 2021).

Las naciones han presenciado trágicas consecuencias desde todas sus aristas, abarcando los derechos humanos, lo económico, social y político, entre otros. (Banco Mundial, 2020) (Oxford Business Group, 2021) (Mbomio, 2021).

Se han visto afectados los programas alimentarios de la población, así como aquellos dirigidos a la supervisión médica de las embarazadas y niños, así como se hace notar la malnutrición de la población africana. (Banco Mundial, 2020) (Oxford Business Group, 2021) (Mbomio, 2021).

Otro grave problema consiste en la inaccesibilidad a agua potable e higienización inadecuada, por insuficiencias en infraestructura. (Banco Mundial, 2020) (Oxford Business Group, 2021) (Mbomio, 2021).

Asimismo, cabe resaltar que los efectos del virus no se han distribuido de forma homogénea al interior de las economías, ha ocurrido todo lo contrario: los barrios marginales nuevamente son los más desfavorecidos, pues se dificulta el cumplimiento de medidas como el distanciamiento social al encontrarse por encima

de la capacidad habitacional. (Banco Mundial, 2020) (Oxford Business Group, 2021) (Mbomio, 2021).

A esto último se suma el freno de investigaciones científicas relacionadas con los tratamientos de las enfermedades que apremiaban estos países. (Banco Mundial, 2020) (Oxford Business Group, 2021) (Mbomio, 2021).

Ello sin mencionar las alarmantes cifras de desempleo reveladas hasta la fecha, sumergiendo a la mayor parte de los países de la región en la pobreza extrema, dado que las medidas de seguridad ante la pandemia, simultáneamente ha ocasionado la pérdida masiva de puestos de trabajo. En África subsahariana la tasa de desempleo ascendió a 6.3% en 2020, según informes de la Organización Internacional del Trabajo (OMT), de ahí que el 85% de los trabajadores de los países de este territorio componen el sector informal del mercado laboral. (Banco Mundial, 2020) (Oxford Business Group, 2021) (Mbomio, 2021).

El desenvolvimiento de las economías del sur del Sahara mostró cierta mejoría en el 2021. Especialmente la inauguración del Tratado de Libre Comercio Africano, el 1ero. de enero, parece haber jugado un papel fundamental en su recuperación. Tratado a través del cual se ha estado trabajando para impulsar la independencia económica del exterior de las naciones africanas. (Soler, 2021) (Otero, 2021).

Lamentablemente, cabe destacar que pese al rápido accionar de las instituciones públicas de la región para combatir las primeras embestidas de la pandemia, la situación sanitaria ha empeorado con los brotes recientes de nuevas cepas, cada vez más transmisibles. De ahí que instituciones como el Fondo Monetario Internacional alcen su voz para hacer un llamado a los países desarrollados y otros organismos en apoyo a las naciones más pobres de la región, con el objetivo de agilizar el proceso de vacunación y con ello aliviar la crisis sanitaria que los azota. En este contexto, la institución financiera ha dado el ejemplo comprometiéndose con todos los países de la región en brindarle asistencia, de forma tal que han incrementado sus préstamos y han propuesto otorgar mayores facilidades en el otorgamiento de préstamos sin tasa de interés alguna. Por otro lado, estima donar alrededor de 23 mil millones de dólares a las naciones del Sur del Sahara (Georgieva, 2021).

La Ruta de la Seda en la perspectiva de desarrollo regional

Como se ha observado, el coronavirus ha sumergido al mundo en una crisis sanitaria y económica donde prima un escenario de vulnerabilidad, inestabilidad e incertidumbre total, afectando en gran medida al país originario del virus: China. Situación que ha debilitado a su vez los proyectos aprobados por la Ruta de la Seda, derivado de la paralización del mundo ante la pandemia y las propias medidas para evitar su propagación implementadas por distintos países, las cuales atentan contra la conexión de las inversiones con los proveedores. Ello ha significado la caída de las inversiones chinas.

En este sentido, el Ministerio de Comercio de China, ha reportado que en los primeros nueve meses del 2020 se redujeron en un 29% la cantidad de contratos nuevos firmados por empresas chinas en 61 países involucrados en la Ruta, en

comparación con igual margen temporal en el 2019. (American Enterprise Institute (AEI), 2021) (Belt and Road Initiative, 2021) (China Africa Research Initiative and Boston University Global Development Policy Center, 2021).

Por otro lado, el Banco de Desarrollo de China y el Banco de Importación y Exportación, decrecieron los nuevos préstamos para el financiamiento de proyectos. (American Enterprise Institute (AEI), 2021) (Belt and Road Initiative, 2021) (China Africa Research Initiative and Boston University Global Development Policy Center, 2021).

A finales de marzo de 2020, los activos pertenecientes a la Ruta de la Seda en la región corresponden a \$199.55 billones. (American Enterprise Institute (AEI), 2021) Según informes del Ministerio de Comercio chino, Zambia se constituyó como el país de la región con mayor número de proyectos ejecutados: un total de siete, valorados en \$5.82 billones. (American Enterprise Institute (AEI), 2021).

Por otra parte, en Nigeria el Proyecto Mambilla Hydropower se puso en marcha con \$6.4 billones y una capacidad de 3.050 MW. (American Enterprise Institute (AEI), 2021).

Sobresale con creces el primer ferrocarril transnacional electrificado de África Addis Abeba-Djibouti, constituyendo el enlace entre Etiopía y Djibouti. Permitió el traslado hacia el interior de Etiopía de más de 1.5 millones de toneladas de productos básicos, equipos de prevención y materias primas industriales. En el 2020 creció un 35% interanual el volumen total de carga transportada, contribuyendo a su vez al movimiento eficaz de mercancías en África Oriental. Igualmente, documentos oficiales muestran que Etiopía proyectó en ese año 13 parques industriales a lo largo del ferrocarril, de estos se han finalizado 10, generando más de 100 mil empleos y favoreciendo el traslado de una parte importante de mercancías al interior de la región. (American Enterprise Institute (AEI), 2021) (Belt and Road Initiative, 2021) (China Africa Research Initiative and Boston University Global Development Policy Center, 2021).

En la próxima tabla se relacionan las inversiones y contratos chinos más relevantes en África Subsahariana aprobados en pleno desarrollo del coronavirus, para brindar un panorama de la colaboración entre la región y el país asiático. Estos fueron reportados por el (American Enterprise Institute (AEI), 2021) por un valor total de \$29.89 mil millones, donde los sectores energéticos y del transporte promovieron cifras superiores \$10 billones cada uno, mientras que recibieron menos aportes aquellos relacionados con la salud, la tecnología, la agricultura y la industria química por valores inferiores al billón de dólares cada uno. Por otra parte, mostraron cifras nulas los sectores de logística y el turismo.

Igualmente, se creó en noviembre de 2020 el Marco Común para Tratamientos de la Deuda más allá del DSSI, a partir del cual las naciones cuentan con la posibilidad de solicitar el alivio de la deuda más allá de los términos y condiciones propuestos por el DSSI. Hasta mayo de 2021 solo tres países se acogieron a este marco: Chad, Etiopía y Zambia. (China Africa Research Initiative and Boston University Global Development Policy Center, 2021) (Grupo de Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta, 2021).

A continuación se muestran los datos correspondientes a la reestructuración de la deuda en el período 2020-2021 para algunos países de África Subsahariana, según información proporcionada por el CARI (China Africa Research Initiative-School of Advanced International Studies (CARI-SAIS), 2021):

- Angola (con compromisos de préstamos de financistas chinos del 2000 al 2019 valorados en \$42.6 millones): El Banco de Desarrollo de China (CDB) y el Banco Industrial y Comercial de China (CICB) reestructuraron los plazos de pago a esta nación a mediados de 2020, equivalentes a 6.200 millones de dólares durante los próximos tres años. De igual forma, posee cerca de \$1.5 mil millones de reservas en una cuenta de depósito en garantía con el CDB, que empleará en el pago de intereses a dicho banco en 2020-2022.
- Botswana (con compromisos de préstamos de financistas chinos del 2000 al 2019 valorados en \$931 millones): China derogó en octubre de 2020 la deuda de 2.2 millones de dólares de este país de préstamos sin intereses que vencerían a fin de año.
- Burundi (con compromisos de préstamos de financistas chinos del 2000 al 2019 valorados en \$107 millones): Fue perdonado el préstamo sin intereses que debía vencer a finales de 2020 por \$7 millones en el primer mes de 2021.
- Camerún (con compromisos de préstamos de financistas chinos del 2000 al 2019 valorados en 6200 millones de dólares): En mayo de 2021 se suprimió el préstamo sin intereses que debía vencer a fines de 2020, estimados en 19 millones de dólares.
- Chad (con compromisos de préstamos de financistas chinos del 2000 al 2019 valorados en \$770 millones): En enero de 2021 pidió formar parte del DSSI, convirtiéndose en la primera nación en solicitar la reestructuración de la deuda en el Marco Común del G20.
- República Democrática del Congo (con compromisos de préstamos de financistas chinos del 2000 al 2019 valorados en \$2.7 mil millones): Beijing anuló los préstamos sin intereses con vencimiento a fines de 2020, por \$28 millones.
- Etiopía (con compromisos de préstamos de financistas chinos del 2000 al 2019 valorados en \$13.7 mil millones): En enero de 2021 Etiopía solicitó a China que le aliviara la deuda a algunos de sus proyectos, y para finales de mes la nación etíope anunciaba su plan de reestructuración de deuda sobre el Marco Común del G20.
- Kenia (con compromisos de préstamos de financistas chinos del 2000 al 2019 valorados en \$9.2 mil millones): Los pagos de préstamos de China equivalentes a 378 millones de dólares fueron aplazados, entre ellos el del Banco de Exportación e Importación de China (Eximbank) correspondiente al financiamiento del ferrocarril de ancho estándar y cuyos reembolsos debían ejecutarse en enero de 2021.
- Mozambique (con compromisos de préstamos de financistas chinos del 2000 al 2019 valorados en \$2.3 mil millones): En octubre de 2020 realizó la solicitud para el alivio de la deuda, que podría significar la condonación de \$295 millones en pagos del servicio de la deuda a sus acreedores en el marco de DSSI, lo cual representa el 2% de su PIB. China canceló en el mes de marzo de 2021 \$37.5 millones de los préstamos sin intereses que vencían a fines de 2020.
- Ruanda (con compromisos de préstamos de financistas chinos del 2000 al 2019 valorados en \$415 millones): Durante el mes de febrero de 2021, el país

asiático anuló un préstamo sin intereses de \$6 millones. La nación es elegible para el DSSI, sin embargo no ha decidido participar.

- Tanzania (con compromisos de préstamos de financistas chinos del 2000 al 2019 valorados en \$2.100 millones): El primer mes de 2021 recibió la cancelación de tres deudas de préstamo sin intereses vencidas.
- Zambia (con compromisos de préstamos de financistas chinos del 2000 al 2019 valorados en \$9.9 mil millones): En el 2020 se reprogramó el pago de intereses de un préstamo efectuado por el CDB. Además, en noviembre de ese año se suprimió la deuda con el Eximbank, por un valor de 110 millones de dólares en intereses y pagos de capital vencidos.
- Cabe destacar que la situación se ha revertido en el presente año 2021: la cooperación económica y comercial ha logrado resistir los embates ocasionados por la pandemia. De ahí que solo durante los primeros cinco meses del presente año (2021), China aumentara un 27.4% interanual su comercio exterior con los países de la Franja y la Ruta, equivalente a 4.36 billones de yuanes.

Conclusiones

Sin lugar a dudas, la región de África Subsahariana realza por la riqueza de recursos naturales, ostentando el mayor volumen a escala mundial. Pese a ello, el ineficaz manejo de estos y el diseño de políticas que no responden a las necesidades reales de las naciones, ha provocado sostenidos índices de pobreza y atraso económico.

Los créditos recibidos por los organismos internacionales han supuesto elevados niveles de endeudamiento que en lugar de financiar el desarrollo y progreso de la región, se ha convertido en un factor que agudiza los niveles de endeudamiento y dependencia externa, socavando los intereses y bienestar de la sociedad subsahariana.

La crisis sanitaria del coronavirus ha comprometido el panorama socioeconómico de la región, aunque también es cierto que, según los datos oficiales, no ha registrado los efectos tan desfavorables que pronosticaban las grandes instituciones internacionales al inicio de la pandemia, ya sea por el rápido accionar de los países o la inexistencia de un adecuado sistema de registro sanitario.

La iniciativa de la Ruta de la Seda ha impactado positivamente a la región en el desarrollo de infraestructura, así como en facilitar y garantizar el intercambio tanto al interior del territorio africano como extrarregional, incluso durante el actual período epidémico.

El Gobierno chino, como parte de la iniciativa anterior, ha apoyado a los países subsaharianos con donativos sanitarios para el enfrentamiento del coronavirus, así como ha otorgado moratorias a las deudas contraídas con la nación asiática como parte de la Ruta, así como ha condenado otros compromisos crediticios.

A partir de la investigación realizada sobresale la indudable necesidad de que ASS: 1) diseñe los mecanismos y herramientas que permitan el crecimiento y desarrollo sostenible de los países, siendo capaces de incrementar la productividad en cada uno de los sectores de la economía y de generar empleos de calidad; 2) lleve a cabo un proceso de industrialización, lo que requiere de una elevada

transformación tecnológica, que permita producir de forma competitiva e independizarse del mercado externo; 3) implemente mejoras en términos de infraestructura, que garantice la movilidad de los habitantes, la comunicación entre las zonas productivas y las de venta, promueva el consumo, entre otros efectos, que estimularán las economías y disminuirán los índices de pobreza; y 4) mejore la eficacia, calidad y transparencia de los gobiernos, en respuesta de las exigencias de sus ciudadanos.

Bibliografía

- Álvarez Costa, M. E. (2011). *África Subsahariana: Sistema capitalista y relaciones internacionales* (Vol. Priemra Edición). Buenos Aires: CLACSO.
- American Enterprise Institute (AEI). (12 de Junio de 2021). China Global Investment Tracker. Obtenido de AEI Web Site: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>
- Banco Mundial. (2020). Annual Report 2020. Obtenido de Banco Mundial Sitio Web: <http://www.worldbank.org/en/about/annual-report>
- Banco Mundial. (2021). Doing Business 2020. Region Profile: Sub-Saharan Africa. Washington: Publicaciones Banco Mundial. Obtenido de <https://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Profiles/Regional/DB2020/SSA.pdf>
- Banco Mundial. (2021). Global Economic Prospects. Washington: Publicaciones Banco Mundial. Obtenido de Banco Mundial Sitio Web: <https://www.worldbank.org/en/publication/global-economic-prospects>
- Banco Mundial. (2021). Macro Poverty Outlook: Sub-Saharan Africa. Washington: Publicaciones Banco Mundial.
- Belt and Road Initiative. (26 de Mayo de 2021). Hojas de datos del BRI. Obtenido de Belt and Road Initiative: <https://www.beltroad-initiative.com/factsheets>
- China Africa Research Initiative and Boston University Global Development Policy Center. (2021). Chinese Loans to Africa Database. Version 2.0. Obtenido de <https://chinaafricaloandata.bu.edu/>
- China Africa Research Initiative-School of Advanced International Studies (CARI-SAIS). (2021). Panel de control de alivio de la deuda global. Resumen: Seguimiento del alivio de la deuda global de China en la era del COVID-19. Johns Hopkins University, Washington. Obtenido de <http://www.sais-cari.org>
- Georgieva, K. &. (29 de junio de 2021). África subsahariana: Es necesario actuar ya. Recuperado el 28 de julio de 2021, de Diálogo a fondo: FMI Web Site: <https://blo-dialogoafondo.imf.org/?p=15904>
- Gómez, R. &. (2016). Los desafíos de África. Tesis.
- Grupo de Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta. (24 de Junio de 2021). Presidente chino pide construir asociación más estrecha de Franja y Ruta. Obtenido de Portal de la Franja y la Ruta: <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/noticia/focus/178112.htm>
- López Azcúnaga, I. &. (2013). La pobreza en África subsahariana, una reflexión sobre sus causas. Memorias del Foro Bienal Iberoamericano de Estudios del Desarrollo, Universidad de Santiago de Chile, Santiago de Chile.

- Mateos Martín, O. (marzo-mayo de 2012). ¿Una nueva era para África? Boletín ECOS(18). Obtenido de <http://www.fuhem.es/ecosocial>
- Mbomio, M. (15 de 06 de 2021). El Banco Mundial prevé un crecimiento económico del 2.8% para África subsahariana en 2021. Obtenido de Guinea Info Market Sitio Web: <https://www.guineainfomarket.com/economia/2021/06/15/el-banco-mundial-predice-un-crecimiento-economico-del-28-para-africa-subsahariana-en-2021/>
- Mbomio, M. (05 de 06 de 2021). La covid-19 en África sumió a más de nueve millones de trabajadores en la pobreza. Obtenido de Guinea Info Market Sitio Web: <https://www.guineainfomarket.com/economia/2021/06/05/la-covid-19-sumio-a-mas-de-nueve-millones-mas-de-trabajadores-en-la-pobreza-en-2020/>
- Naciones Unidas. (2001). Desarrollo económico en África: resultados, perspectivas y cuestiones de política. Nueva York y Ginebra: Publicaciones de las Naciones Unidas.
- Otero, N. (13 de 03 de 2021). África traza su hoja de ruta para la recuperación. Obtenido de El País Sitio Web: <https://elpais.com/economia/2021-03-13/africa-traza-su-hoja-de-ruta-para-la-recuperacion.html>
- Oxford Business Group. (10 de 01 de 2021). África: resumen del año económico 2020. Obtenido de Atalayar Sitio Web: <https://atalayar.com/content/%C3%A1frica-resumen-del-a%C3%B1o-econ%C3%B3mico-2020>
- Reuters. (2020). China debe intensificar el alivio de la deuda de África. Londres: Thomson Reuters. Obtenido de Reuters News: <http://www.reuters.es>
- Shija, M., Robert, J., & Santana, V. &. (mayo-agosto de 2013). Inserción de África Subsahariana en el comercio internacional: problemas actuales. Estudios de Asia y África, XLVIII, 411-447. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=58630440004>
- Silk Road Briefing. (03 de Marzo de 2021). China's African Belt & Road Initiative: it's not what you think it is. Obtenido de Silk Road Briefing Web Site: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2021/03/02/chinas-african-belt-road-initiative-its-not-what-yo-think-it-is/>
- Soler, D. (19 de 12 de 2021). África subsahariana en 2021. Obtenido de El Orden Mundial Sitio Web: <https://elordenmundial.com/africa-subsahariana-en-2021/>
- Sousa, C. (1 de 07 de 2021). World Bank Appoints New Country Director for Mali, Burkina Faso, Chad and Niger. Obtenido de Banco Mundial Sitio Web: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2021/07/01/world-bank-appoints-new-country-director-for-mali-burkina-faso-chad-and-niger>
- Varela Barraza, H. (1993). África Sudsahariana en la regionalización de la economía mundial. Política y Cultura(2), 371-391. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=26700216>

8

África del Norte: una mirada al panorama socioeconómico más reciente

Lic. Amelia Cintra Diago
Especialista del CIEM

Resumen: El presente trabajo se propone medir el impacto de la pandemia Covid-19 en el panorama económico y social de África del Norte. A partir del análisis del deterioro más reciente de las principales variables macroeconómicas, se constata el aumento de las debilidades estructurales y las vulnerabilidades externas de los diferentes países de la región junto a la notable reducción de sus amortiguadores externos. Ante los responsables de la formulación de políticas se erige el desafío de tomar medidas para reconstruir sus economías y revertir el deterioro social.

Palabras clave: África del Norte, impacto, socioeconómico, variables macroeconómicas, covid-19, deterioro social

Abstract: This paper aims to measure the impact of the covid-19 pandemic on the economic and social landscape of North Africa. Based on the analysis of the most recent deterioration of the main macroeconomic variables, the increase in structural weaknesses and external vulnerabilities of the different countries of the region is confirmed, together with the notable reduction in their external shock absorbers. Policymakers face the challenge of acting to rebuild their economies and reverse social decline.

Keywords: North Africa, socioeconomic impact, macroeconomic variables, covid-19, social deterioration.

La región de África del Norte o África septentrional está compuesta por seis países: Marruecos, Argelia, Túnez, Libia, Egipto y Sudán, todos ellos clasificados como de ingresos medios –excepto Sudán–, según las cuestionables categorías de países utilizadas por el Banco Mundial.

En una superficie de 6 millones de km² (94% está en ecosistema desértico del Sahara), habitan más de 241 millones de personas, alrededor del 3.14% de la población mundial, siendo la tercera subregión más poblada del continente africano. El 66% de la población es urbana y la edad media es de 25,2 años, una población relativamente joven. Los grupos de población se comportan de la manera siguiente: Bereberes 81% y árabes 19%, estos representan al idioma oficial de la región, además de lenguas extendidas tras las conquistas: árabes, francés, español, inglés y portugués. La principal religión es el islam (musulmanes 91%, cristianos 2% y judíos 1%) (Banco Mundial, 2019).

Los países que integran el norte de África tienen sus diferentes monedas oficiales: Argelia (dinar argelino), Egipto (libra egipcia), Libia (dinar libio), Marruecos (dirhan marroquí), Sudán (libra sudanesa) y Túnez (dinar tunecino). Estos países forman un conjunto heterogéneo con una importancia geopolítica por su proximidad a Europa.

A manera de antecedentes generales

El desierto del Sahara crea una barrera formidable entre las partes norte y sur del continente. El norte de África tomó un camino muy diferente de las regiones del sur. Climáticamente está vinculada al Oriente Medio. Además, las técnicas agrícolas de esa región fueron adoptadas al por mayor. Esto incluyó a diferentes grupos de cultivos, como el trigo, la cebada y uvas. El norte de África también fue bendecido por una de las regiones agrícolas más ricas del mundo en el valle del río Nilo. Esa zona norteña fue central para el comercio de toda la región del Mediterráneo, por esta situación la región se distingue por la agricultura, la pesca, la ganadería y la minería.

Es fácil apreciar que la región de África del Norte está formada por un grupo heterogéneo de países, entre los cuales se incluyen exportadores de petróleo, con ingresos altos, y países con ingresos medios y medios bajos, como Sudán.

En el 2018, la subregión de África del Norte tenía un Producto Interno Bruto (PIB) total de 791,131.41 millones de dólares —equivalente al 4,3% del PIB mundial—, mientras el PIB per cápita ascendía a 3.341 dólares. En ese año, la contribución sectorial al PIB regional se comportaba de la manera siguiente: Agricultura (3.95%) Industria (42.3%) y Servicios (51.2%). Este sector desempeña un papel clave en todos los países, excepto Libia. En 2020, los servicios representaron el 47,4% del PIB en Argelia, 54,4% en Egipto, 49,8% en Mauritania, 57,4% en Marruecos y 63,9% en Túnez (AfDB, 2021).

Según estadísticas del Banco Mundial, en 2018 la población en edad laboral de África del Norte alcanzaba los 160.9 millones de personas y los principales sectores generadores de empleo eran la industria el 26,7%, en la agricultura el 16,8% y en los servicios el 56,6% (Banco Mundial, 2018).

La industria turística —incluidos los establecimientos relacionados como hoteles, restaurantes, bares y lugares de entretenimiento— constituye una de las principales actividades económicas de África del Norte, siendo la tercera fuente más grande de los ingresos externos en la región, solo superado por las remesas y exportaciones no petroleras (UNECA 2020). En particular para países como Egipto, Túnez y Marruecos, su aporte al valor agregado del PIB se estima en 10%, 13,8% y 6,5% respectivamente (AfDB, 2021).

En el mix energético regional prevalece el petróleo, su aporte al PIB es muy importante para la mayoría de las economías de la región (ver tabla 1), además representa entre el 45% y el 85% del consumo final en todo el Norte de África. Este no es solo para satisfacer las crecientes necesidades de transporte: en Marruecos, por ejemplo, una quinta parte del consumo corresponde al sector residencial, donde se utiliza gas licuado de petróleo para cocinar. Aunque la región ha dado grandes

pasos para garantizar el acceso a energías más limpias y modernas, la biomasa tradicional sigue desempeñando un papel importante en la cocina en países como Argelia y Marruecos (donde el 1,5% de la población usa biomasa como principal combustible para cocinar).

Tabla 1. Contribución del sector petrolero al PIB

País	Aporte al PIB (% 2018)
Argelia	15,8
Egipto	5,3
Libia	42,2
Sudán	6,4
Túnez	2,6

Fuente: Banco Mundial (2018-2019)

La electricidad desempeña un papel relativamente marginal en los seis países, salvo en Egipto (donde representa una quinta parte del consumo final). Si la comparamos con el promedio mundial, del 18,9%, esa cifra representa una gran oportunidad para los países que quieren transitar hacia un futuro energético más seguro y sostenible (AIE, 2021).

Una inquietud que predomina en la región de África del Norte es la fuerte y creciente dependencia de los mercados internacionales para adquirir productos alimentarios básicos, en particular el trigo que representa un porcentaje alto de la ingesta de calorías de la población y alrededor del 60% de las necesidades de importación –se importaron alrededor de 48 millones de toneladas entre los años 2018-2019. Se prevé que esta subregión seguirá estando entre los mayores importadores de alimentos, con un 40% del total mundial (Banco Mundial, 2018).

Al ser una de las regiones con mayor importación neta de alimentos del mundo, África del Norte afronta considerables incertidumbres, tanto del lado de la oferta como del lado de la demanda. Estas importaciones representan de entrada enormes limitaciones para la base de la producción y su sostenibilidad. Algunas de las inquietudes del lado de la demanda son el impacto del continuo conflicto geopolítico, la inestabilidad de los mercados mundiales del petróleo, producto que aporta la fuente primaria de riqueza económica de la región y los crecientes dilemas relacionados con la dieta y la nutrición.

Asimismo, la región se vio afectada por la sequía y el elevado crecimiento demográfico, superior a la producción nacional de alimentos, lo que da lugar a insuficiencias alimentarias, y abre las puertas a las importaciones masivas de alimentos (FAO, 2020). Estas importaciones en aumento constituyen una inmensa fuga de divisas, las que han sido generadas en su mayor parte por las ventas de combustibles fósiles.

Todo ello se agrava con la aplicación de un conjunto de políticas que parecen notablemente inadecuadas a la luz de los recursos de la región. Por ejemplo, el

80% de los recursos disponibles se consumen en la agricultura, y ello se agrava por los impactos del cambio climático y la erosión de los suelos. Sólo el 4% de las tierras se consideran adecuadas y el 55% son inadecuadas para el cultivo de secano. Una de las características que inciden en la zona es la baja calidad de los suelos desérticos, son suelos improductivos que no retienen el agua, son desiertos arenosos (FAO, 2019).

Si bien África del Norte es una de las regiones con mayores limitaciones en términos de tierra y agua del planeta, posee las tarifas más bajas del mundo para este líquido y brinda un fuerte subsidio al consumo de agua, con cerca de 2% de su PIB. Como resultado, la productividad en el uso del agua es apenas la mitad del promedio mundial (Banco Mundial, 2018).

Adicionalmente, los modelos regionales de cultivo son también difíciles de conciliar con el grado de escasez de agua. Aunque tanto las frutas como las verduras consumen menos agua y brindan mayores rendimientos económicos por gota, cerca de 60% de las tierras cultivadas siguen dedicadas a cereales que requieren agua, pese a que la mayoría de los países de la región tienen una ventaja comparativa en la exportación de frutas y verduras. Una de las principales razones de la aparente incongruencia entre las políticas públicas y la escasez de agua es la visión de la seguridad alimentaria que apunta, supuestamente, a reducir la dependencia de importaciones, sobre todo en el caso de los cereales.

La indiscriminada actividad económica extractiva y depredadora del medio ambiente, tiende al agotamiento acelerado de ciertos recursos naturales de la región.

Todo ello ha tenido su correlato en términos de la alimentación de estos países de África, por ejemplo, las afectaciones por los elevados precios de los alimentos han generado dificultades en el acceso a los productos básicos por parte de la mayoría de la población pobre y vulnerable. En el período 2016 – 2017 en África del Norte se mantuvieron precios elevados en el 26.32% de los productos alimentarios y moderados 15.79%. En el caso de África Subsahariana fueron 24.39% para y moderados 17.07%. Investigaciones en este campo revelan que la inversión en la agricultura es una forma de prevenir la inestabilidad en los precios además de aliviar la importación, por otra parte, los precios de los productos básicos son elementos importantes en la estabilidad social (FAO, 2018 – 2019).

Por otra parte, la mayor parte de los países de la región dedican más del 1% del PIB a la enseñanza superior, y muchos de ellos cuentan con elevadas tasas brutas de matriculación en educación superior en ambos sexos (UNESCO, 2020). En términos generales, sin embargo, no han conseguido generar oportunidades económicas a una escala suficiente para absorber la creciente cantera de jóvenes.

A excepción de los países exportadores de petróleo con excedente de capital, las economías al norte de África no han experimentado una expansión rápida y sostenida. Las reducidas tasas de participación económica (sobre todo entre las mujeres) y el elevado índice de desempleo (sobre todo entre los jóvenes) se han exacerbado en la mayoría de los países desde 2008. Los eventos ocurridos desde

2011 (la llamada Primavera árabe) fueron tanto una reacción a la frustración económica, como a una gestión deficiente.

La agitación política de los últimos años y el aumento concomitante de grupos terroristas oportunistas han obligado a muchos gobiernos a desviar recursos adicionales para financiar el gasto militar.

La intensidad de I + D se ha mantenido en niveles reducidos en la mayor parte de los países, sobre todo en las economías de renta petrolera, en las que el elevado PIB dificulta un aumento de la intensidad. La relación GBID/PIB en Marruecos y Túnez (aproximadamente del 0,7%) se acerca al promedio de las economías de ingresos medianos altos (UNESCO, 2020).

Además, esta relación aumentó en Egipto, el país de la región con mayor población, del 0,43% (2009) al 0,68% del PIB (2013); el gobierno ha optado por encaminar el país hacia una economía del conocimiento, con la perspectiva de generar fuentes de ingresos más diversificadas (UNESCO, 2020).

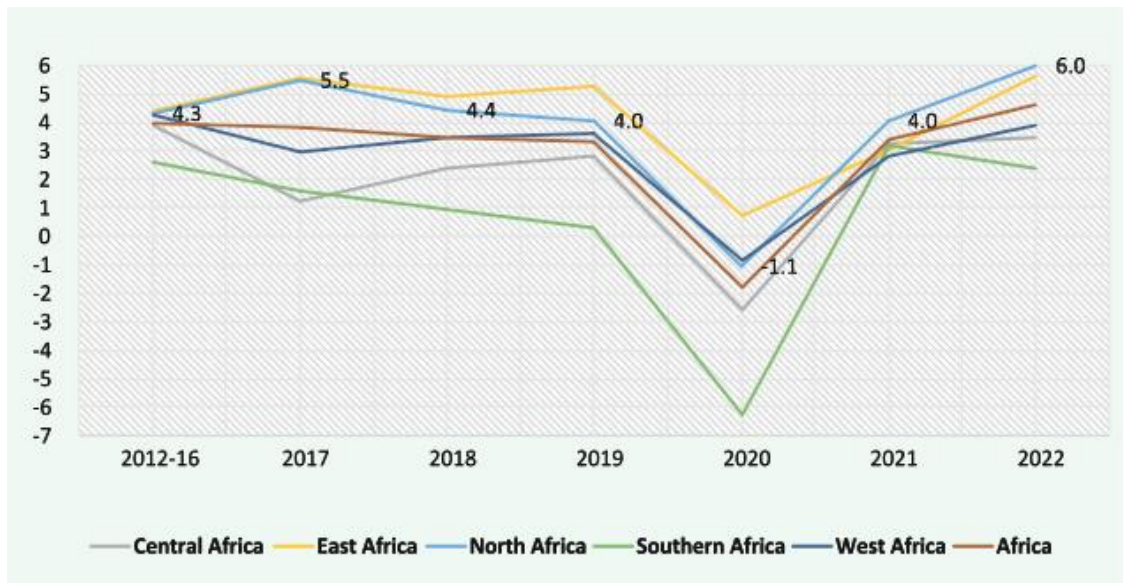
Los gobiernos dependientes tanto de las exportaciones de petróleo (Argelia) como de las importaciones de petróleo (Marruecos y Túnez) están fomentando también el desarrollo de economías del conocimiento. Una amplia variedad de iniciativas recientes aprovechan la CTI para el desarrollo socioeconómico, a menudo en el ámbito de la energía. Algunos ejemplos son la reactivación del proyecto de la Ciudad Zewail de la Ciencia y la Tecnología en Egipto. Marruecos inauguró el parque eólico más grande de África en 2014 y está desarrollando el que podría convertirse en el parque solar más grande del continente (UNESCO, 2020).

Midiendo el impacto macroeconómico de la Covid-19

Antes de la pandemia, la situación económica de África del Norte era relativamente favorable, el crecimiento regional anual del PIB promedió 4,6% en 2017-19 (gráfico 1). A mediados de febrero de 2020, la COVID-19 golpeó a Egipto y se extendió como pólvora por toda la región. La pérdida de vidas humanas y medios de subsistencia, la fuerte caída de los precios del petróleo y de otras materias primas, y el colapso del turismo asestaron un duro golpe a las economías de la región.

No obstante, la contracción del 1,1% del PIB de África del Norte en 2020 fue sustancialmente menor que el promedio del continente africano (1,8%; véase el gráfico 1), gracias al relativo éxito en contener los daños de la pandemia.

Gráfico 1. Crecimiento del PIB en África del Norte comparado con otras regiones, 2012-2022 (%)



Fuente: African Development Bank (AfDB), 2021. North Africa Economic Outlook 2021. Debt dynamics: The path to post-COVID recovery, en www.afdb.org

Se estima que en el 2021, el crecimiento del PIB de África del Norte estuvo en torno al 4.0%, el mismo nivel que en 2019, y que aumentaría a 6.0% en 2022. Esta recuperación proyectada compara favorablemente con todas las demás regiones de África (AfDB, 2021).

Los seis países del Norte de África han aplicado confinamientos y restricciones a la movilidad que afectan a sus economías. Los servicios gastronómicos, el turismo y la industria, los sectores que más aportan a la economía regional, se han visto gravemente afectados por las restricciones.

La disminución de los servicios fue notable, reflejado en el colapso del turismo y el transporte por carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, los puertos fueron cerrados y se prohibieron los cruces fronterizos. La disminución de los servicios enmascara la heterogeneidad en subsectores. Mientras el turismo –la mayor fuente de servicios– y el transporte recesaron; las telecomunicaciones, bancos y proveedores de seguros se han mantenido activos durante la pandemia.

En marzo de 2020, el número de llegadas de turistas al norte de África se redujo 18% en relación con marzo de 2019, lo que equivale aproximadamente a 900.000 personas (UNECA, 2020). El gobierno egipcio estimó que los ingresos por turismo se redujeron en alrededor de mil millones de dólares por mes durante el primer semestre de 2020. Las cancelaciones turísticas superaron el 80% a mediados de marzo, poniendo en riesgo 138.000 puestos de trabajo. Se estima que la caída de los puestos de trabajo en el turismo afectó al menos a otros 1,4 millones de personas en 2020. Tal declive representaría el 10 % del empleo (UNECA, 2020).

Los ingresos por exportaciones relacionados con los servicios turísticos se vieron muy afectados por la pandemia. Entre enero y octubre de 2020, las llegadas internacionales al norte de África se desplomaron 76% (OMT, 2020). Con el cierre

de fronteras, aeropuertos y puertos, la implementación de las restricciones de viajes, y las grandes pérdidas de empleo de los norteafricanos que trabajan en el extranjero a tiempo completo y parcial, el fuerte deterioro de los ingresos por turismo redujo los saldos de los servicios y de cuenta corriente.

Asimismo, las remesas representan como promedio alrededor del 6% del PIB regional, pero oscila entre alrededor del 1% en Argelia y Mauritania al 5% en Túnez, 6% en Marruecos y más del 8% en Egipto (AfDB, 2021). La mayoría de los marroquíes y los inmigrantes tunecinos se encuentran en países europeos (Francia, Alemania, Italia y España, países muy afectados por COVID-19).

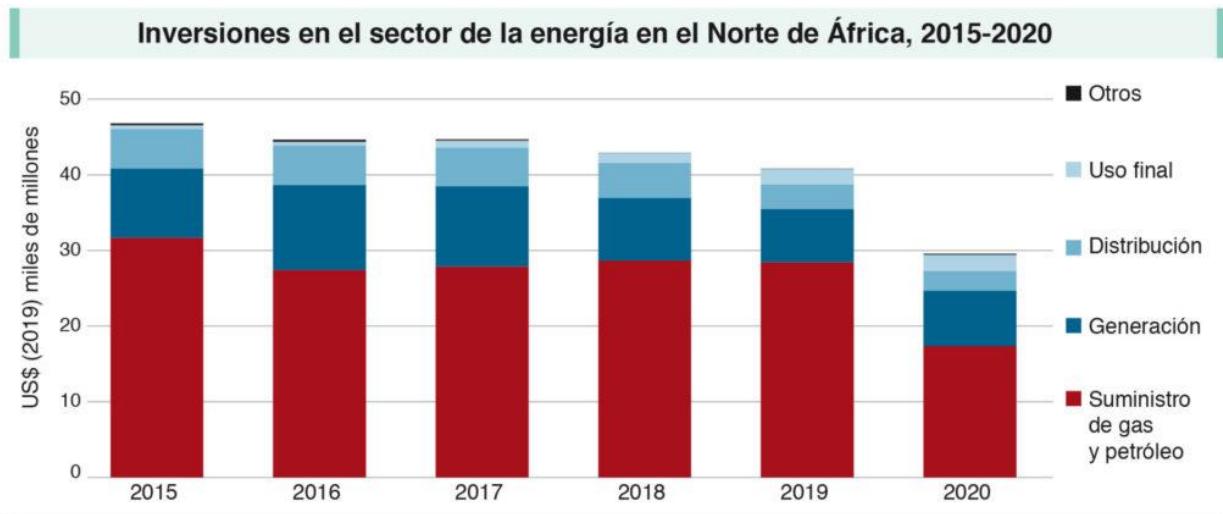
En 2020, las remesas experimentaron una fuerte caída en Argelia, con una disminución de 104 millones de dólares (una caída del 5,8 % con respecto a 2019), y Mauritania, en 3 millones de dólares (caída del 4,9 %). Pero en otros países las remesas en realidad aumentaron.

La aguda contracción inducida por la pandemia se vio impulsada en gran medida por la disminución de la inversión fija y las exportaciones netas, en contraste con el aumento del consumo del gobierno y los hogares. Los impulsores del crecimiento en el norte de África se revirtieron en 2020. En 2019, por primera vez en una década, la inversión contribuyó más (1,7 puntos porcentuales) al crecimiento del PIB regional (4.0 por ciento) en comparación el consumo total (1,2 puntos). Pero en 2020 la contribución del consumo total (2,3 puntos porcentuales) al crecimiento del PIB fue superior – en 2,3 puntos en Argelia, 5,7 puntos en Egipto, 4,3 puntos en Mauritania, -2,9 puntos en Marruecos y 0,1 puntos en Túnez (AfDB, 2021).

Por su parte, la inversión representó -2,3 puntos porcentuales de la disminución de -1,1% de tasa de crecimiento del PIB de África del Norte en 2020. La caída de la inversión fue severa: en Argelia representó -6,0 puntos de la tasa de crecimiento del PIB del -4,6% y en Túnez -5,1 puntos de la tasa de -7,3 % (AfDB, 2021).

El sector energético se ha visto afectado por la caída de la demanda, pues la población se recluyó y los restaurantes, centros comerciales y –en algunos países– las manufacturas cerraron para evitar la propagación del virus (ver gráfico 2). Países como Egipto y Marruecos atestiguaron una caída en el consumo eléctrico – en Egipto descendió 12% y en Marruecos 14%– desplazándose la demanda principalmente hacia el uso residencial. En general, los sistemas energéticos de la región han resistido estos embates, pero se han enfrentado a la presión operativa impuesta por la capacidad de generación de excedentes energéticos. Por otra parte, la crisis económica hizo que algunos abonados se encontraran con problemas para abonar las facturas, lo que, a su vez, redujo los ingresos de los servicios públicos (AIE, 2021).

La crisis actual plantea a los países norteafricanos la necesidad, cada vez más urgente, de reevaluar sus estrategias energéticas y de acelerar la transición hacia una energía limpia y sostenible.

Gráfico 2. Inversiones en el sector de la energía en el Norte de África

Fuente: AIE (2020a) World Energy Investment 2020. Gráfico: Adriana Exeni.

Fuente: Agencia Internacional de la Energía (AIE), 29 de abril de 2021 Transición hacia una energía limpia en el Norte de África, en <https://www.politicaexterior.com/articulo/transicion-hacia-una-energia-limpia-en-el-norte-de-africa/>

El endeudamiento externo

El fuerte deterioro del desempeño fiscal de África del Norte, se ha traducido en un aumento significativo de la deuda externa de la región y su servicio. Entre 2000 y 2019, la deuda externa pública regional creció de manera vertiginosa, excepto en Argelia, que se encuentra entre los diez países menos endeudados del mundo, con un volumen de deuda externa de solo 5.500 millones de dólares en 2019, es decir, el 3.3% del PIB (Toussaint et al, 2021). Entre 2015 y 2020, la deuda externa de África del Norte aumentó más de 14 puntos porcentuales del 17,9 % del PIB al 32,0 % (AfDB, 2021).

En esos 20 años, el 60% de los países de la región han recurrido al Fondo Monetario Internacional (FMI). Tomaron prestados 35 mil millones de dólares y han reembolsado apenas 13 mil millones, de los cuales el 15% constituyen cargas e intereses. Entre los países más golpeados por la intervención del FMI y sus políticas de austeridad, destacan Egipto y Túnez (Toussaint et al, 2021).

Esta es una seria preocupación, en la medida en que la carga de la deuda tiende a desplazar los recursos necesarios para apoyar la atención médica y la recuperación económica. En el lapso de veinte años, el servicio de la deuda de la región casi se ha duplicado, de 15.120 millones a 28.650 millones de dólares (Toussaint et al, 2021). En 2006, hubo un pico. Aprovechando la subida de los precios del petróleo, está vinculado a los reembolsos anticipados efectuados por Argelia a sus acreedores reunidos en el Club de París. El fuerte aumento del servicio de la deuda

a partir de 2018 se debe en gran medida a Egipto y a un préstamo condicional de 12.000 millones de dólares firmado con el FMI en 2016. En 2019, el 60% de los países de la región dedicaron más recursos al servicio de la deuda que al gasto en salud (Egipto, Marruecos y Túnez). El servicio de la deuda de estos 4 países absorbió entre el 10,6% y el 41,2% de los ingresos del Estado (Toussaint et al, 2021).

Un número creciente de países, evidenció un cambio en la estructura de la deuda de los acreedores multilaterales a privados, lo cual elevó los costos del servicio de la deuda. Sin embargo, en Egipto y Marruecos, la dependencia de los mercados de capitales podría implicar una caída en los costos del servicio de la deuda.

No todos los países del norte de África enfrentan situaciones de deuda similares. En 2020 los dos principales exportadores de petróleo de la región, Argelia y Libia, estaban casi libres de deuda externa. Pero la pesada carga de la deuda externa (público y privado) permaneció en Túnez (97,2 % del PIB) y Mauritania (62,6 % del PIB). La deuda externa de Marruecos es modesta con un 39,2 % del PIB (AfDB, 2021).

COVID provocó la caída de las subvenciones y ayudas internacionales al norte de África porque los donantes también se vieron afectados por las dificultades de la deuda. Donantes clave, como el Reino Unido, recortaron los presupuestos de ayuda exterior. Entre 2019 y 2020 bilateral los donantes recortaron los compromisos de ayuda en un 17 por ciento, incluida una disminución del 5 por ciento en los compromisos de desarrollo oficial (AfDB, 2021).

La escala de estos recortes en un momento en el que la ayuda bilateral está disminuyendo para determinados sectores puede empezar a cambiar la naturaleza de la estructura de financiación utilizada para apoyar la entrega de desarrollo humano crítico recursos, especialmente servicios de capital humano.

Los servicios representan la mayor parte del empleo, tanto en el sector formal como informal de África del Norte. El sector también domina a nivel de las pequeñas y medianas empresas así como de los negocios familiares y autónomos.

Agravamiento de la situación social

Como es obvio, los más graves impactos de la pandemia recayeron sobre los grupos vulnerables, incluidos las mujeres, los jóvenes, los pobres y el sector informal trabajadores.

La persistencia de tasas de desempleo elevadas entre los jóvenes (en edades de entre 15 y 24 años) es un grave problema, en tanto esta es la población más activa. La subregión contempla una población extraordinariamente joven, con el 70% con menos de 30 años y un 30% con menos de 15 años. Por tanto, hay una tendencia al aumento exponencial en edad de trabajar, y, sin embargo, estos jóvenes tienen 3,5 veces más probabilidades que los adultos, de estar desempleados (Banco Mundial, 2018).

Las mujeres también sufren en su mayoría el desempleo y la discriminación. Hasta el cierre del 2018 el desempleo femenino adulto se mantenía en 20,7% y el desempleo adulto masculino en 9,0%, lo que refleja una seria discriminación en temas de género, independiente de otros factores (Banco Mundial 2018).

Si bien las mujeres tienen más probabilidades de estar desempleadas, lo cierto es, que, en estos países, la participación real de las mujeres en el mercado laboral representa una pequeña fracción de la población femenina. De hecho, cerca de 62 millones, el 77% de los 80 millones de mujeres en edad de trabajar en la subregión están fuera del mercado laboral. Ya para las que entran en este mercado, el 41 % están desempleadas, pese a representar menos del 24 % de la fuerza de trabajo subregional (FMI, 2018).

Obviamente, con la pandemia, el desempleo se ha intensificado: en Argelia, el desempleo aumentó del 11,4% en 2019 al 13,7% en 2020, en Marruecos del 9,2 % al 12,5%, y en Túnez del 14,9 al 17,4% (IMF, 2020). En consecuencia, la pobreza aumentó.

De ahí que el impacto más severo de COVID-19 haya sido el significativo aumento de la pobreza en la región debido a la pérdida de puestos de trabajo, el cierre de empresas, las interrupciones en los servicios gubernamentales y la inseguridad alimentaria. En virtud de que los países del norte de África son clasificados como de ingresos medios-bajos, lo apropiado es utilizar la línea de pobreza de \$ 3.50 por día para la medición. La línea de la pobreza de \$ 5,50 al día aumenta significativamente las tasas de pobreza porque la mayor parte de la población de la región vive con un ingreso diario de entre \$ 3,50 y \$ 5,50 (AfDB, 2020). Al aplicar esta medición y comparar los niveles de pobreza (como porcentaje de la población) antes y durante la COVID se evidencia un aumento de la pobreza en Túnez (aunque desde una base baja), desde 2,4% a 4,2%, seguido de Argelia (2,2% al 3,3%) y Marruecos (del 4,9% al 6,2%). Egipto es único en el norte de África, con un alto índice de pobreza que aumentó del 24,1% al 30,5% (AfDB, 2020).

En relación a este tema se observó que África del Norte tiene más de 20 millones de personas en situación de pobreza:

- Se registran niños menores de cinco años afectados por retraso en el crecimiento (baja altura para la edad): 21.1 %.
- Se observan en la región una situación de niños menores de cinco años afectados por emaciación (bajo peso para la estatura):8.7 %.
- También hay presentes niños menores de cinco años afectados con sobrepeso (alto peso para la estatura): 9.1 % (FAO 2019).

Existe un conjunto de factores que explican el gran aumento de la pobreza. En primer lugar, el dualismo económico está muy extendido en el norte de África, lo cual se refleja en los sectores formal e informal. Los ocupados en el sector formal, generalmente empleados del gobierno y las empresas estatales, tienen trabajos mejor pagados que los ocupados en el sector informal. Además, el trabajo en este último sector informal ofrece poca seguridad laboral y prácticamente ninguna protección social. En términos del porcentaje de la fuerza laboral que no contribuye a la seguridad social, las tasas de informalidad alcanzan el 31,5 % en Libia, 44,9 %

en Egipto, 51,4 % en Túnez, 63,3 % en Argelia y el 76,2 % en Marruecos (Gatti y otros 2014). En segundo lugar, la falta de acceso a medicamentos, atención médica y a los alimentos aumentó la probabilidad de mala nutrición e infección (AfDB, 2021).

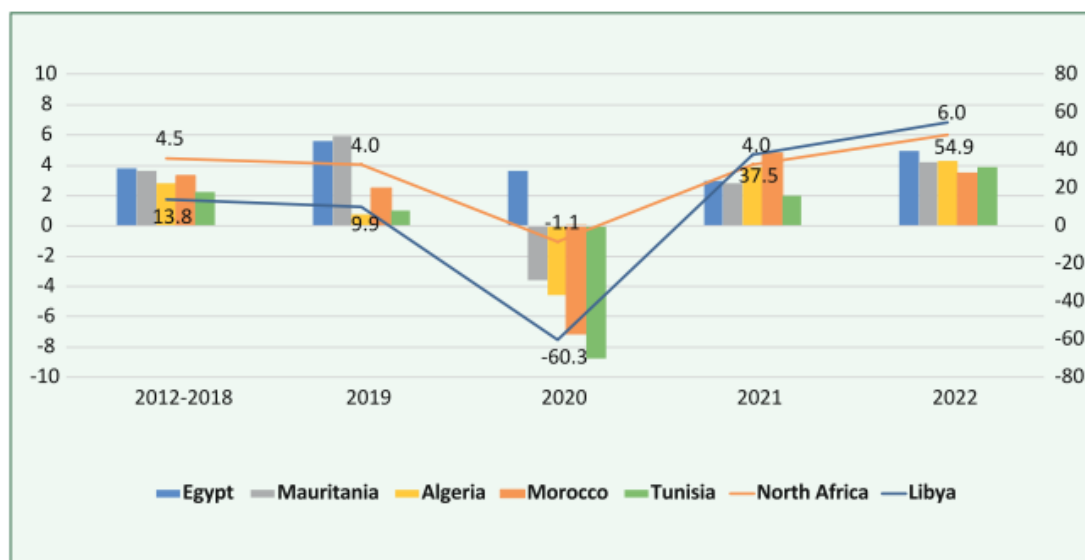
En tercer lugar, las personas pobres tienen más probabilidades de tener problemas de salud preexistentes y, por lo general, residen en entornos abarrotados (por ejemplo, con dos o tres generaciones bajo el mismo techo), haciendo más probable la transmisión del virus (OCDE, 2020).

Como consecuencia de todos los elementos abordados, la región experimenta un notable flujo migratorio en busca de mejores oportunidades para aliviar la pobreza. Además de trasladarse a otros países, existe también la migración rural, impulsada por la desigualdad de oportunidades combinadas con las presiones demográficas y la migración forzada. También la población se ve obligada a irse de sus comunidades nativas producto de las guerras, por consiguiente, se registra una vulnerabilidad económica y los conflictos religiosos, característicos de la región.

Efectos diferenciados entre los países

Los países más afectados por la pandemia han sido Argelia, Libia, Marruecos y Túnez; en contraste con Egipto y Mauritania donde el impacto ha sido moderado (grafico 2). Además de la caída de los ingresos por turismo, el colapso de la demanda y los precios del petróleo tuvieron un efecto dominó fiscal en los tres países exportadores de la región: Libia, Argelia y Egipto, en orden descendente.

Grafico 3. Crecimiento del PIB en África del Norte por países, 2012-2022 (%)



Fuente: African Development Bank (ADB), 2021. North Africa Economic Outlook 2021. Debt dynamics: The path to post-COVID recovery, en www.afdb.org

Países de impacto severo

Según el Banco Mundial (2020d) el colapso de los precios del petróleo habría reducido los ingresos del gobierno en el Medio Oriente y África del Norte en 116 mil millones de dólares en el año 2020, lo que implicó un daño económico sustancial para Argelia y Libia.

La pandemia, en combinación con la significativa disminución de las exportaciones de hidrocarburos, conmocionó a la economía argelina y provocó una contracción del 4,6% del PIB real del país en 2020 (en comparación con una tasa positiva del 0,8% en 2019), una caída cuatro veces mayor que el promedio regional. Ello se debió al colapso de los ingresos por exportación de combustibles, que en 2019 representó más del 96% de las exportaciones de mercancías.

Como resultado, Argelia reflejó importantes déficits fiscal y en cuenta corriente. El déficit fiscal más que se duplicó, al pasar de $-5,6\%$ del PIB en 2019 a un $-12,6\%$ estimado en 2020. El saldo de la cuenta corriente (incluidas las subvenciones) aumentó de $-10,0\%$ del PIB a $-14,8\%$. La necesidad del financiamiento de estos déficits aumentó la vulnerabilidad externa del país. Las reservas internacionales brutas en poder del Banco Central de Argelia cayeron de más de \$ 61.5 mil millones en 2019 a \$ 44.6 mil millones en 2020 y \$ 21,9 mil millones en 2021.

En 2020, Argelia tomó medidas para controlar los efectos fiscales adversos de la crisis. La Ley de Financiamiento Adicional, emitida en junio de 2020, destinado a impulsar la inversión extranjera directa. El Gobierno también anunció reformas estructurales para alejarse de dependencia de los productos básicos (un modelo económico de búsqueda de rentas) y hacia una economía diversificada y autosuficiente que sea Se espera que atraiga inversores extranjeros (Haraun y Djerba 2020).

A medida que se recuperan la demanda y los precios del petróleo, el crecimiento económico de Argelia se pronostica que se recuperará al 3,9 por ciento en 2021 y al 4,3 por ciento en 2022. El principal impulsor del crecimiento económico será la subvención recuperaciones importantes en el gasto de inversión y en hidrocarburos producción y exportaciones.

Además de la pandemia, en 2020 Libia sufrió varias conmociones simultáneamente, una verdadera tormenta perfecta, que provocó una caída de $-60,3\%$ del PIB del país (BAfD, 2021). A los efectos nocivos del shock en el sector petrolero, se sumaron los serios impedimentos relacionados con el conflicto civil y un bloqueo de nueve meses desde enero, que redujeron la producción de petróleo a 228.000 barriles por día en el 2020 (World Bank, 2021). Las exportaciones del país, principalmente petróleo crudo, productos refinados del petróleo, gas natural y químicos, cayeron más del 80% en el año indicado. La dependencia del petróleo, se tradujo en una enorme volatilidad en los precios de exportación y demanda. Por ejemplo, el precio del crudo Brent cayó a 22,58 dólares el barril a finales de marzo de 2020, el nivel más bajo desde 2002.

Su moneda sigue sufriendo en el mercado paralelo debido a la incertidumbre política y la inestabilidad macroeconómica.

A mediados de diciembre de 2020, Libia devaluó su moneda por primera vez en cinco años, disminuyendo su valor de 1 dinar libio (LYD) a 0.5175 Derecha de dibujo especial (SDR) a LYD 1 a DEG 0,156 (tasa equivalente al USD de LYD 4,48), a partir del 3 de enero de 2021 (Reuters, 16 de diciembre de 2020).

La extrema volatilidad e imprevisibilidad que rodea el entorno económico, hacen poco fiables las previsiones en el mediano y largo plazos (World Bank, 2021).

No obstante, el reciente progreso en las negociaciones de paz libias y la rápida apertura de los campos petroleros, en combinación con el aumento de los precios del petróleo, hace posible esperar una más rápida recuperación. El Banco Africano de Desarrollo (BAfD, 2021), proyecta un crecimiento del PIB del 37,5% en 2021 y del 54,9% en 2022 basado en el supuesto de una recuperación posconflicto e importantes entradas de capital. Tal crecimiento contribuiría a compensar más de la mitad de la pérdida de producción en 2020.

Asimismo, la caída de los precios y la demanda de productos básicos no petroleros (roca de fosfato, urea, mineral de manganeso) redujo los ingresos en Mauritania, Marruecos y Túnez. El desempleo –ya elevado antes de COVID19– empeoró, agravando la pobreza y la desigualdad.

La pandemia afectó gravemente la economía marroquí al punto de lanzarla abruptamente a una severa recesión por primera vez desde 1995. El bajo rendimiento del sector agrícola debido a un invierno inusualmente seco, agravó los choques de oferta y demanda desencadenados por la pandemia, provocando una contracción de 7,1% del PIB del país en 2020 (World Bank, 2021a).

El desempleo aumentó de 9.2% en 2019 a 12.5% en 2020, y en el 2021 se estima alcanzó su nivel más alto desde 2001 (AfDB, 2021).

Además, la IED disminuyó, de 29,4 mil millones de dirhams marroquíes (MAD) en 2019 a MAD 24.4 mil millones en 2020 (desde aproximadamente 267 millones de dólares a 222 millones (World Bank, 2020).

Se estima que el crecimiento del PIB de Marruecos repuntó a 4.8% en 2021 y crezca 3.5 % en 2022, lo que facilitaría la reducción de los déficits fiscal y de cuenta corriente (AfDB, 2021).

En octubre de 2020 el rey Mohammed VI anunció una hoja de ruta para la recuperación de la economía complementada por un importante programa de seguridad social universal (Abouzzohour 2020). Las autoridades también se han centrado en cómo reactivar y priorizar sectores clave, como el turismo, el transporte, la hostelería y el sector privado, que se vieron gravemente afectados en 2020. El nuevo modelo de desarrollo para Marruecos, lanzado en junio de 2021, proporciona una nueva visión para 2035 con el objetivo de lograr el desarrollo de capacidades, justicia social y crecimiento sostenible (AfDB, 2021).

El gasto adicional de 2.6 mil millones de dólares para mitigar los estragos de la pandemia, se reflejó en el empeoramiento del saldo fiscal de Marruecos, que pasó

del -4,1% del PIB en 2019 a -7,7 % en 2020. Junto con la recesión, esto aumentó sustancialmente la relación deuda / PIB, de 33,1% en 2019 a 39,2 % en 2020 (AfDB, 2021).

Una interrupción en las cadenas de suministro afectó a la mayoría de los principales sectores de exportación, incluyendo la industria automotriz, la aeronáutica y la textil. Sin embargo, en 2020 el déficit en cuenta corriente mejoró en 2,2 puntos porcentuales del PIB para alcanzar el -1,5% del PIB, respaldado por una disminución de las importaciones que superó la caída de las exportaciones, así como subvenciones de la Unión Europea (AfDB, 2021).

El sector automotriz, que representa 27% de las exportaciones y concentra el 97% de sus ventas en el mercado europeo, fue el más afectado por la fuerte caída en las exportaciones de Marruecos. La disminución de la demanda y los precios internacionales del fosfato y sus derivados, que representan el 17% de las exportaciones, condujeron a una caída de 40,1% en sus exportaciones en el primer trimestre de 2020 (High Commission for Planning, 2021).

La pandemia golpeó a una históricamente débil economía tunecina y el PIB del país se contrajo aproximadamente -8,8% en 2020. En el segundo trimestre del año, el PIB se contrajo -21% debido a que los cierres suprimieron la oferta y demanda internas. La elevación del desempleo no se hizo esperar: del 14,9 % a finales de 2019 saltó al 18% en el segundo trimestre de 2020, un nivel alcanzado por última vez durante la revolución de 2011 (World Bank, 2021b).

Se espera que el crecimiento del PIB rebote al 2,0% en 2021 y al 3,9% en 2022 (AfDB, 2021).

La persistente inestabilidad política del país ha minado la confianza de los inversores externos. Aproximadamente el 60% de los ingresos por exportaciones de Túnez proceden de Francia, Alemania e Italia. En 2020, las exportaciones cayeron 18,7 % y las importaciones 11,7%. Aunque la afectación se extendió a todos los subsectores dedicados al comercio exterior, las mayores caídas se registraron en prendas de vestir y textiles (45%), y mecánicos e industrias eléctricas (34%). Otras industrias manufactureras se redujeron 30%, la energía 12% y la minería, fosfatos y derivados 17,5 % (IFPRI, 2020).

Con la recuperación de las industrias de exportación, se espera que el déficit por cuenta corriente de Túnez mejore aunque a un ritmo lento, dado la persistencia de limitaciones estructurales e incertidumbres políticas.

En virtud de las actuales reformas estructurales –que afectan a las empresas estatales, la pensión sistema, subsidios alimentarios y energéticos, y el sector informal– la situación macroeconómica del país pudiera mejorar significativamente hacia el 2022.

Impacto moderado

En Egipto, el primer país africano del continente en ser afectado por COVID 19, la crisis canceló el regreso del país a un entorno macroeconómico más estable,

caracterizado por un fuerte crecimiento, mejores cuentas fiscales, y un nivel cómodo de reservas de divisas. Con todo, Egipto logró un crecimiento del PIB de 3,6% en 2020: un resultado mejor que la mayoría de los países alrededor del mundo (AfDB, 2021).

Gracias al compromiso de continuar con las reformas estructurales impuestas por el Fondo Monetario Internacional (FMI, 2021a), Egipto pudo movilizar suficiente financiamiento externo. Esto incluyó 2.8 mil millones de dólares bajo el instrumento de Financiamiento Rápido del FMI, un Acuerdo Stand-by de 5.2 mil millones de dólares, 5 mil millones de dólares de Eurobonos soberanos, un bono "verde" soberano de 0,75 mil millones de dólares, y un préstamo de 2 mil millones de un Consorcio de bancos comerciales liderado por Emiratos Árabes (Banco Mundial 2020g). En consecuencia, las reservas de divisas del país estaban en un cómodo nivel de 40 mil millones de dólares a partir de febrero de 2021 (Trading Economics, 2021).

Se prevé que el crecimiento de Egipto sea del 3,2% en 2021 y 4,7% en 2022 (AfDB, 2021). En el mediano plazo, las perspectivas dependen del progreso de las actuales reformas, el fortalecimiento del sector privado y la continuidad del estímulo a la economía.

La suerte de la economía de Mauritania está atada en buena medida al comportamiento de la economía China, su principal socio comercial. Cuando esta se contrajo en el primer semestre de 2020, la demanda de exportaciones mauritanas se desplomó. Adicionalmente, la pandemia redujo la inversión extranjera directa en el país norafricano. Las medidas de distanciamiento social y el cierre de la frontera, restaurantes, y mercados, junto a la persistente incertidumbre condujo a una fuerte reducción en el consumo (World Bank, 2021c). Como resultado, el crecimiento del PIB de Mauritania cayó del 5,9 % en 2019 a -3,6 % en 2020.

Las fuertes presiones fiscales aumentaron el riesgo de la angustia de la deuda. A medida que empeoraba la recesión del país, tanto a nivel nacional como internacional, los ingresos tributarios nacionales continuaron disminuyendo, mientras que el gasto aumentó significativamente a medida que el gobierno aumentó las transferencias sociales para proteger hogares vulnerables y otorgar exenciones de impuestos para empresas, particularmente pequeñas y medianas que atraviesan dificultades financieras. Como consecuencia, se estima que el déficit fiscal alcanzó el 4,1 % del PIB, el nivel más alto registrado desde 2005 (AfDB, 2021).

En correspondencia con las grandes necesidades de financiamiento, la deuda pública de Mauritania aumentó del 56,7 % del PIB en 2019 al 62,6 % en 2020, exacerbando el ya alto riesgo de endeudamiento del país (con un promedio del 63% del PIB durante 2015-18) (AfDB, 2021).

Las perspectivas económicas de Mauritania dependen en parte de la capacidad del gobierno para detener la crisis actual. Se espera que la sólida recuperación de China conduzca a una reanudación en la demanda de las exportaciones de

Mauritania, y ello se traduzca en un crecimiento de 2,8 % en 2021 y 4,2 % en 2022 (AfDB, 2021).

Conclusiones

En los últimos dos años, las economías de África del Norte han experimentado el azote de tres shocks combinados: la pandemia de la Covid-19, el colapso de los precios del petróleo, y la profunda caída del turismo. El crecimiento también se ha visto interrumpido, en parte, por las fuertes contracciones de los principales socios comerciales europeos de la región.

Aun así, las pérdidas de producción han sido menos severas de lo proyectado gracias a las rápidas intervenciones de los gobiernos para mitigar los impactos de la pandemia.

Aunque el comportamiento varía entre los diferentes países, en general, las variables macroeconómicas de África del Norte se han deteriorado, en particular el déficit fiscal, el déficit en cuenta corriente y la deuda externa.

El espacio fiscal se ha erosionado significativamente. En medio de las perspectivas de una recuperación prolongada de las principales fuentes de ingresos de la región (petróleo y turismo), los exportadores de petróleo han enfrentado un doble impacto provocado por los bloqueos y las severas fluctuaciones del mercado petrolero. Los países frágiles o en situaciones posteriores a un conflicto, como Libia, han experimentado impactos económicos más severos.

La deuda externa de los países del norte de África se ha acumulado muy rápidamente desde 2010. Egipto, Marruecos y Túnez han dependido cada vez más de los mercados soberanos de eurobonos para satisfacer sus necesidades de financiación externa. Otros países de la región han dependido de la deuda interna (Argelia, Libia) o de la asistencia oficial para el desarrollo (Mauritania) para este fin. Si la pandemia continúa en 2022 y más allá, es probable que algunos países enfrenten problemas de liquidez en el servicio de los pagos de la deuda. No existe ningún mecanismo internacional para hacer frente a los arreglos de la deuda de los países de ingresos medianos bajos, aunque el Banco Africano de Desarrollo ha propuesto uno para los países africanos: el Mecanismo Africano de Estabilidad Financiera, que ayudaría a evitar crisis de liquidez.

Al propio tiempo, la pandemia ha exacerbado varias debilidades estructurales en el panorama social y económico de África del Norte. En Argelia, Libia y Mauritania, estos incluyen un modelo de crecimiento impulsado por productos básicos, una fuerte dependencia de la extracción de recursos naturales, actividades económicas no diversificadas y concentración del comercio exterior. En todos los países del norte de África, los problemas estructurales abarcan el desempleo de larga duración, la informalidad generalizada, los desajustes de competencias y las deficiencias en la gestión fiscal y financiera.

La pandemia también ha afectado de manera desproporcionada a los pobres, revirtiendo el progreso de la región logrado con tanto esfuerzo en la reducción de la

pobreza y la desigualdad, y probablemente poniendo fuera de alcance el objetivo de 2030 de eliminar la pobreza extrema.

En dependencia de los riesgos e incertidumbres globales, se espera que la región regrese rápidamente a sus niveles prepandémicos. El Banco Africano de Desarrollo (2021) proyecta que el crecimiento alcanzará el 6% en 2022. La velocidad de la recuperación provendría en parte del repunte de los precios del petróleo (Argelia, Libia) y del turismo (Egipto, Marruecos y Túnez).

A medida que los países de la región comiencen a reabrir, los responsables de la formulación de políticas tendrán la tarea de mitigar la amenaza actual para la salud pública y, al mismo tiempo, tomar medidas para reconstruir sus economías y garantizar que existan redes de seguridad social adecuadas. Se estima que durante 2021-23, las necesidades de financiación del norte de África superarán los 180.000 millones de dólares para responder adecuadamente a la crisis y apoyar la recuperación (AfDB, 2021). Dado que las posiciones fiscales débiles limitan gravemente las medidas de apoyo del gobierno en muchos países, se hará mucho más hincapié en la necesidad de reformas ambiciosas para reavivar un crecimiento sólido, sostenible y equitativo y evitar un mayor deterioro de la situación fiscal y de la deuda.

Bibliografía

UNESCO, 2020. Informe de la UNESCO sobre la ciencia. Hacia 2030, en

African Development Bank (AfDB), 2021. North Africa Economic Outlook 2021. Debt dynamics: The path to post-COVID recovery, en www.afdb.org

Agencia Internacional de la Energía (AIE), 29 de abril de 2021. Transición hacia una energía limpia en el Norte de África, en <https://www.politicaexterior.com/articulo/transicion-hacia-una-energia-limpia-en-el-norte-de-africa/>

Haraun, Mehdi, and Nora Djeraba. 2020. "Algeria: Opportunity in Crisis." *African Law & Business*, November 18. <https://iclg.com/alb/14238-algeria-opportunity-in-crisis>.

Toussaint Eric, Aziki Omar, y Rivié Milan, 2021. África del Norte y Oriente Medio: nueva ola de endeudamiento, en <https://www.cadtm.org/Africa-del-Norte-y-Oriente-Medio-nueva-ola-de-endeudamiento>

Trading Economics, 2021. "Rating for Egypt." New York. <https://tradingeconomics.com/egypt/rating>.

UNECA (United Nations Economic Commission for Africa). 2020. COVID-19 Crisis in North Africa: The Impact and Mitigation Responses. Addis Ababa: United Nations. <https://www.uneca.org/covid-19-crisis-north-africa-impact-and-mitigationresponses>.

IMF, 2020. World Economic Outlook: A Long and Difficult Ascent. Washington, D.C. <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/09/30/world-economic-outlook-october-2020>.

AfDB (African Development Bank). 2020. North Africa Economic Outlook 2020: Coping with the COVID-19 Pandemic. Abidjan. <https://www.afdb.org/en/documents/north-africa-economic-outlook-2020-coping-covid-19-pandemic>

OECD, 2020. "COVID-19 and Africa: Socio-economic Implications and Policy Responses." Paris. <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/covid-19-and-africa-socio-economic-implications-and-policy-responses-96e1b282/>

Haraun, Mehdi, and Nora Djeraba. 2020. "Algeria: Opportunity in Crisis." African Law & Business, November 18. <https://iclg.com/alb/14238-algeria-opportunity-in-crisis>.

World Bank. 2021. "World Bank Economic Update on Libya." Washington, D.C.

World Bank, 2020. The Social and Economic Impact of the Covid-19 Crisis in Morocco. Washington, D.C

High Commission for Planning. 2021. Statistical database. Rabat. <https://www.hcp.ma/>

World Bank 2021a. "World Bank in Morocco: Overview." Washington, D.C

World Bank, 2021b. "World Bank Economic Update on Tunisia." Washington, D.C.

IFPRI (International Food Policy and Research Institute). 2020. "Middle East and North Africa Region: The Impact of COVID-19 on Tunisia's Economy, Agri-food System, and Households." Regional Policy Note 05. Washington, D.C

World Bank, 2021c. "World Bank Economic Update on Mauritania". Washington, D.C.

9

Algunas consideraciones sobre temas monetarios en el Capital de Carlos Marx

Lic. Francisco Soberón Valdés
Colaborador del CIEM

Octubre 13, 2021

Alguien dijo en cierta ocasión que La riqueza de las naciones de Adam Smith, El Capital de Carlos Marx y la Biblia, son los tres libros “que los eruditos de pacotilla creen tener derecho a citar sin haber leído.” (Galbraith, (1991: 75).

Más allá del humor contenido en ese comentario, en el caso de El Capital, (prescindiendo de las razones de carácter político que han restringido durante siglo y medio su divulgación) esta tendencia es hasta cierto punto comprensible, si se tiene en cuenta que su trascendencia histórica y la abundancia de sus párrafos que encierran ideas brillantes, provocan citarlos aun cuando no se haya leído todo el texto del libro. No se debe desconocer que estamos ante la obra de la vida de un genio que penetró con inusitada lucidez en los aspectos más profundos y complejos de las relaciones económicas y sociales.

Pudieran mencionarse numerosas valoraciones de importantes personalidades que nos dan una idea de la grandeza y la genialidad de Marx, pero hay dos que merece la pena citar por provenir de notables economistas que han sido críticos acerbos de sus doctrinas. La primera de John Kenneth Galbraith quien afirmó: “Otros autores (.....) dieron forma a la historia de la economía y a la noción del orden económico y social pero Karl Marx dio forma a la historia del mundo”. (Galbraith, 1991: 41) Y la segunda de J.A. Schumpeter quien lo califica de erudito, genio y profeta y lo define como “una persona que con una ojeada abarcaba civilizaciones enteras y acontecimientos seculares” y “llegaba siempre al fondo de cada cuestión.” (Schumpeter, 1955: 37),

Habría que agregar algunos aspectos específicos con relación al lapso y las circunstancias en que se escribió El Capital que vistos en su conjunto hacen que su lectura requiera una gran capacidad de concentración, disciplina y tenacidad. Entre otros pudiéramos mencionar los siguientes:

- Su extensión, pues estamos hablando de tres tomos que exceden las 2 000 páginas. Otras obras de un alcance menor pero trascendentales para el estudio de la economía como la Investigación de la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones de Adam Smith, tiene alrededor de 800 páginas y la Teoría General de la ocupación, el interés y el dinero de John Maynard Keynes, menos de 400.
- El largo período que tomó su elaboración (alrededor de 35 años) lo que tiene que haber conspirado contra la posibilidad de darle el ordenamiento temático

más conveniente y mantener la secuencia y la articulación adecuadas de las ideas centrales expuestas desde el primer capítulo del tomo1 hasta el último capítulo del tomo 3.

- El hecho de que los tomos 2 y 3 hayan sido preparados y publicados por Engels en un período de 11 años posteriores a la muerte de Marx, el Tomo 2 en 1885 y el Tomo 3 en 1894. Engels, tuvo que afrontar, según sus propias palabras, inmensas dificultades como resultado del gran número de versiones elaboradas por Marx, de su estilo familiar, salpicado de giros de crudo humorismo y de términos técnicos que empleaba indistintamente en idiomas inglés o francés; cuadernos donde se abordaban los temas en detalles y otros donde solo se esbozaban, múltiples materiales no ordenados; la forma abrupta en que a veces terminaba un capítulo en la impaciencia para pasar al siguiente y lo que Engels llama “la consabida letra (de Marx) que a veces ni el propio autor era capaz de descifrar”. (Marx, 1965: Tomo 2 – 7)
- La extrema laboriosidad de Marx al recorrer minuciosamente las distintas hipótesis que pudieran considerarse en el análisis de cada problema específico, para llegar en cada caso a una conclusión científicamente argumentada e irrefutable dentro de los límites de los conocimientos acumulados hasta entonces. Esto, le confiere a la obra un notable valor científico, pero en determinados momentos tiene el resultado de agotar al lector y se requiere de un particular interés y tenacidad para seguir desde el principio hasta el final las líneas de sus razonamientos.
- El gran número de notas a pie de página y las largas citas que aparecen en el texto, incluyendo extensas referencias a publicaciones de la época, informes de personalidades públicas, comparecencias de banqueros ante el parlamento británico, etc. Estas sirven de sustento a sus análisis y tienen una gran importancia histórica, pero en muchas ocasiones hacen difícil seguir la idea central en el hilo de la exposición del autor
- El método analítico empleado por Marx que según el mismo expresa “hace que la lectura de los primeros capítulos resulte bastante penosa” sobre lo cual advierte: “Yo no puedo hacer otra cosa que señalar de antemano este peligro. (...) En la ciencia no hay calzadas reales y quien aspire a remontar sus luminosas cumbres tiene que estar dispuesto a escalar la montaña por senderos escabrosos.” (Marx, 1965: Tomo 1 – XXXIII).

Todos estos aspectos están relacionados fundamentalmente con la forma en que fue concebida, desarrollada y publicada esta obra. Sin embargo, existe una cuestión que no debe obviarse al acometer su lectura. Aunque en *El Capital* se estudia la historia económica de la humanidad desde la épocas más remotas hasta la segunda mitad del siglo XIX, pudiera afirmarse que el sistema monetario que regía en el período en que se escribió, sobre todo en Inglaterra, es objeto de especial atención. No debe olvidarse que Marx residió los últimos 34 años de su vida (1849-1883) en ese país teniendo en cuenta “la situación tan favorable que ofrece Londres para la observación de la sociedad burguesa” (Marx, 1973: 15).

A partir de estos razonamientos, a los efectos de una mejor comprensión de los planteamientos de temas monetarios contenidos El Capital, resulta de utilidad un análisis sobre las diferencias entre la situación prevaleciente en esta esfera por aquella época y la que hoy predomina.

Desde luego, una revisión a fondo de los cambios que han tenido lugar en los últimos 150 años en el ámbito monetario internacional requeriría el concurso de investigadores en varias disciplinas y tomaría un tiempo considerable. Sin embargo, existen determinados aspectos relacionados con la evolución que ha tenido lugar en ese lapso a nivel mundial, sobre los cuales valdría la pena resumir algunas consideraciones.

La institucionalidad del sistema monetario

El patrón oro que era el régimen monetario que reinó durante todo el tiempo de vida de Marx (1818-1883) no era el resultado de un acuerdo internacional escrito ni tenía un esquema institucional que controlara su funcionamiento. Como sucede con otras manifestaciones del quehacer humano, era el corolario de una práctica que se forjó durante siglos y terminó por consolidarse como con normas generalmente aceptadas. En el momento de su colapso en 1914 existían 59 países clasificados como adscriptos al patrón oro, prácticamente toda Europa, Canadá, Estados Unidos, gran parte de América del Sur y la mayoría de los países de Asia con la notable excepción de China, que se mantuvo en el patrón plata hasta 1935. (Ver: Kemmerer, 1947: 134)

Aunque Inglaterra se consideraba como centro del sistema debido a su importancia económica y política en el siglo XIX, este era un régimen que no requería de un ente rector, en tanto contaba con mecanismos de auto regulación y en cualquier caso la intervención de las autoridades monetarias ante desequilibrios persistentes debía ir dirigida a acelerar el proceso de ajuste.

En 1898 apareció en la India el llamado patrón cambio oro. Bajo esta variante rigen los mismos principios del patrón oro clásico pero la autoridad monetaria no tiene la obligación de vender oro y los billetes en circulación no son convertibles en oro. La moneda nacional representa una cantidad específica de este metal; lo sustituye totalmente para las transacciones domésticas y las reservas internacionales pueden acumularse no solamente en oro, sino también en divisas de amplia aceptación a nivel mundial. El banco central queda obligado a cambiar la moneda local (a la tasa de cambio establecida) por una divisa de amplia aceptación internacional, que debe ser convertible en oro a un precio fijo, de manera que el acceso al oro con la moneda local se logra a través de esa vía. A partir de las funciones que asumen las divisas de uso más difundido en esas condiciones –no solamente como moneda de reserva, sino también en la ejecución de las transacciones financieras y mercantiles internacionales- el papel principal lo desempeñan estas monedas y no el oro, como sucedió con la libra esterlina hasta la primera mitad del siglo pasado y el dólar estadounidense posteriormente. No es difícil comprender que bajo esta fórmula, el oro se ve desplazado por la divisa que predomine internacionalmente, y el país que la emite se coloca en una situación privilegiada con relación al resto de las naciones.

En el año 1922 se celebró la Conferencia de Génova con el fin de analizar los problemas monetarios y financieros existentes después de la I Guerra Mundial. En esta se tomó el acuerdo de recomendar la adopción del patrón cambio-oro a escala internacional. (Rueff, 1967: 92-93).

Este fue un antecedente que sirvió como base para poner en práctica años después el patrón dólar oro en la Conferencia de Bretton Woods en 1944, de la cual surgió también el acuerdo constitutivo de la institución que debía regir el funcionamiento del sistema acordado: el Fondo Monetario Internacional (FMI). Este acuerdo, con sus ulteriores enmiendas, es el documento que norma el funcionamiento del sistema monetario internacional desde entonces hasta la fecha.

Actualmente 190 países forman parte del FMI, Estados Unidos mantiene más del 16 % de poder de voto en esta organización, y las principales decisiones deben tomarse con más de un 85 %, lo cual le concede un derecho de veto en las decisiones que afecten el funcionamiento del sistema monetario internacional.

Como parte de las bases de este sistema, Estados Unidos se comprometía a cambiar los dólares por oro de manera ilimitada a un precio fijo de 35 dólares la onza. En 1971 el Presidente Nixon canceló unilateralmente esta obligación de manera que a partir de ese momento Estados Unidos ha ostentado un absoluto poder de mando en el sistema, sin tener una contrapartida en términos de responsabilidades y obligaciones para velar por su solidez y funcionalidad (Ver: Nixon, 1971).

Esta es una coyuntura muy distinta a la prevaleciente en la segunda mitad del siglo XIX en tanto el sistema monetario actual no cuenta con mecanismos de auto regulación y permite que un país, Estados Unidos, pueda mantener un desequilibrio crónico en sus cuentas externas por la vía de los déficits persistentes de su balanza de pagos, los cuales, a su vez, generan superávits perpetuos en las naciones que los financian.

Esto ha propiciado la creación de descomunales niveles de liquidez en las finanzas internacionales, lo cual ha estado presente en el surgimiento y desarrollo de numerosas perturbaciones que han tenido lugar en los últimos años en el sistema financiero internacional, En este sentido pudieran mencionarse las turbulencias financieras de 1997 cuyo origen estaba asociado al movimiento a corto plazo de colosales montos de dinero hacia países del sudeste asiático y el reflujo desenfrenado de dólares a los Estados Unidos durante los diez años siguientes, que se utilizaron en buena medida para otorgar créditos que no tenían posibilidad de ser reembolsados, como el conocido caso de las hipotecas sub-prime, que fueron el detonante de la crisis global de 2008. Como estos niveles de liquidez siguen estando fuera de control y dependiendo en lo sustancial de decisiones de política interna de los Estados Unidos, es de esperar que continúen contribuyendo a la generación de futuras crisis.

La reacción ante las crisis de liquidez

Bajo las condiciones del patrón oro, solamente podían circular con curso forzoso monedas de oro acuñadas por el gobierno o papel moneda, convertible en oro a una tasa fija.

El gobierno asumía la obligación de comprar y vender oro a un precio fijo. El público podía llevar oro (usualmente en forma de lingotes o monedas extranjeras) a la entidad oficial de la moneda en cantidades ilimitadas y exigir que se le acuñara en monedas locales de curso forzoso. Igualmente podía comprar oro en barras con sus monedas de oro o con papel moneda al precio establecido. No existía ninguna restricción en la tenencia ni en el comercio interno o externo del oro.

Dentro de las reglas del patrón oro clásico, todo déficit sostenido en la balanza de pagos de un país debía saldarse con envíos de ese metal y traía como resultado la salida de oro hacia el extranjero, con la consiguiente disminución en las reservas oficiales del país deficitario y todo superávit generaba una entrada de oro procedente del exterior, lo que originaba un aumento de las reservas (Ver: Bordo, 1981).

Según la teoría sobre el mecanismo “flujo especie-dinero” o “flujo especie-precio” del filósofo escocés David Hume- estos flujos servían para corregir el desequilibrio en las cuentas externas, pues al estar la emisión monetaria determinada por los niveles de las reservas de oro, se asumía que si se producía un flujo continuo de salida de ese metal, el dinero en circulación disminuía, los precios bajaban y las exportaciones se hacían más competitivas en los mercados internacionales. La tendencia era entonces a incrementar las exportaciones y reducir las importaciones, lo que traía como resultado el restablecimiento del equilibrio en la balanza de pagos. Cuando se trataba de un flujo de entrada de oro, sucedía exactamente lo contrario: las reservas aumentaban, se expandía la emisión monetaria, subían los precios y las exportaciones se hacían menos competitivas.

Como parte de este mecanismo, le correspondía a la entidad oficial a cargo de la actividad monetaria acelerar el proceso de ajuste y cuando se producía una salida persistente de oro debido a un déficit en las cuentas externas, se debía incrementar las tasas de interés con el doble propósito de contraer el crédito y captar recursos líquidos del exterior. Téngase en cuenta que dentro de este sistema el objetivo prioritario era mantener la convertibilidad en oro de la moneda a la tasa de cambio fija establecida. (Ver: Shannon, 1964: 4 y 5; Le Roy, 1992: 589 – 592; Officer, 2008: 9-10; Ricardo, s/f: 335-353 y Green, 1983: 21).

Dando testimonio de esta práctica, Marx apunta que “el tipo máximo de interés hasta llegar a un nivel usurario se da en los períodos de crisis” (Marx, 1965: Tomo 3 – 381) y advierte en más de una ocasión que esta política de contracción del crédito mediante el incremento de las tasas de interés en los momentos de crisis era insostenible. Al respecto señala que en un sistema de producción en que el proceso de reproducción descansa sobre el crédito, “cuando este cesa repentinamente (...) tiene que producirse inmediatamente una crisis, una demanda violenta y en masa de medios de pago. Por eso, a primera vista, la crisis aparece como una simple crisis de crédito y de dinero.” (Marx, 1965: Tomo 3, 505) Más adelante insiste en la

grave situación que se crea cuando el Banco de Inglaterra, en momentos de crisis “aprieta las tuercas, como suele decirse, es decir, eleva todavía más el tipo de interés, superior ya a la media” (Marx 1965: Tomo 3 - 559) Marx se refiere al hecho de que al ser el Banco de Inglaterra una entidad privada (aunque con vínculos muy particulares con el gobierno) tenía fines de lucro y veía con agrado la existencia de altas tasas de interés.

En cuanto a las limitaciones de emisión monetaria sujeta a las reservas metálicas de los bancos centrales o entidad emisora, Marx explica cómo esta norma constituía un limitante para el desarrollo del capitalismo. Tomando como ejemplo el caso de Inglaterra relata cómo durante las crisis desaparecían los billetes de banco, se esfumaban los descontadores de letras y los compradores de mercancías y el Banco de Inglaterra tenía que intervenir para remediar estos males pero sus fuerzas se agotaban enseguida, pues la ley le obligaba a restringir su circulación de billetes de banco al límite de sus reservas, precisamente en los momentos en que todo el mundo clamaba por estos. (Marx, 1965: Tomo 3, 543) Insistía en que esta política lejos de impedir las crisis lo que hacía era fomentarlas hasta un punto en que tenía que hundirse todo el mundo industrial o tenía que irse a pique la ley bancaria vigente y para sustentar su razonamiento cita dos ejemplos: “Por dos veces, el 25 de Octubre de 1847 y el 12 de Noviembre de 1857, llegó la crisis a este extremo; en vista de ello, el gobierno eximió al Banco de la restricción de su emisión de billetes declarando en suspenso la ley de 1844, lo cual bastó en ambas ocasiones para conjurar la crisis (Marx, 1965: Tomo 3, 571).

Marx expresa en varias partes de *El Capital* las insuficiencias de esa ley --a la que enjuicia con palabras muy críticas- afirmando que “una legislación bancaria ignorante y absurda, como la de 1844-45, puede contribuir a acentuar todavía más la crisis” (Marx, 1965: Tomo 3, 505).

La situación es ahora totalmente distinta pues contrariamente a lo que ocurría en el siglo XIX, en el presente las tasas de interés se reducen en momentos de crisis a fin de propiciar la expansión del crédito y por tanto de la oferta monetaria con el mismo fin. Además, al desarrollarse la actividad de los bancos centrales, estos se convirtieron oficialmente en prestamistas de último recurso de los bancos comerciales, lo cual les provee de un manto institucional que les hace posible intervenir con el fin de evitar una crisis de liquidez. Esta función de los bancos centrales, constituye un paliativo que les ofrece la posibilidad de proveer liquidez al sistema bancario en los momentos de crisis, para evitar efectos aún más desastrosos durante el proceso en que estas toman fuerza.

Está suficientemente probado que cualquier medida que implique una contracción de la liquidez en momentos de crisis constituye un modo seguro de acelerarla. Los sucesos del año 1929 en Estados Unidos son un ejemplo que sustenta este principio. Autores que mantienen puntos de vistas discrepantes sobre temas económicos fundamentales, coinciden en esta conclusión (Ver:Friedman, 1987: 118 y Galbraith, 1989:196).

Por supuesto, el incremento de liquidez, no es por si solo la solución definitiva a una crisis, pues estas obedecen a razones de carácter estructural directamente asociadas a las condiciones en que opera el capitalismo. Sin embargo, tomadas

oportunamente, las decisiones de política monetaria tendientes a incrementar la oferta monetaria según se requiera, pueden atenuar los efectos de las crisis y proveer un margen de tiempo para tomar otras medidas dirigidas a revertir la fase recesiva.

Se debe resaltar que Marx tuvo la agudeza y la visión para comprender que como parte de las contradicciones del propio capitalismo, el sistema de crédito desbordaría los límites de una emisión monetaria basada en un respaldo metálico, y concluía: “al desarrollarse el sistema de crédito, la producción capitalista tiende a suprimir continuamente este límite metálico, a la par material y fantástico, de la riqueza y de su movimiento, pero rompiéndose sin cesar la cabeza contra él.” (Marx, 1965 Tomo 3: 588 y 589).

Resumiendo, en nuestros días, ante la amenaza y ocurrencia de una crisis, la acción por parte del banco central es rebajar las tasas de interés a fin de expandir el crédito e incrementar la liquidez en la medida que resulte necesario para tratar de evitar la agudización de la crisis. O sea, las medidas son de carácter anti cíclico: se trata de revertir el ciclo de contracción económica; mientras que dentro de las normas del patrón oro se emprendían acciones pro cíclicas: se trataba de acelerar el ajuste necesario hasta restablecer el normal funcionamiento de la economía. Esto no quiere decir que los bancos centrales hayan encontrado una fórmula mágica para evitar o resolver las crisis, pues como afirmaba Keynes, si una baja de la tasa de interés fuera capaz de proveer un remedio efectivo se podría alcanzar la recuperación en un corto tiempo y por medios más o menos directamente bajo el control de la autoridad monetaria (Keynes, 1984: 282) No, obstante como ya se ha indicado, esta política -bien manejada- contribuye a atenuar los efectos de las crisis y resulta de utilidad para evitar males mayores.

Tasas de cambio y dinero mundial

De acuerdo con las normas predominantes en el patrón oro, las monedas tenían un contenido fijo de este metal y por lo tanto un tipo de cambio fijo entre ellas. La libra esterlina tuvo un contenido fijo en oro de 7,33 gramos desde 1816 hasta 1914; el del franco francés permaneció sin alteración desde 1803 hasta 1928. En el siglo XIX todos sabían que una libra esterlina era equivalente a aproximadamente veinticinco francos franceses, diez marcos alemanes o cinco dólares estadounidenses y nadie pensaba que había una razón por la cual esto podía cambiar en el futuro. (Piketty, 2014: 104-105 y Greenspan, 2008: 542-543). Esto significa que durante todo el tiempo de vida de Marx (1818-1883) no se produjo ninguna alteración en el contenido de oro de las principales monedas y se mantuvieron tasas de cambio fijas entre ellas.

Lo anterior no guarda semejanza alguna con la situación actual, en tanto las monedas no tienen un respaldo metálico, sus paridades son flotantes, varían por minutos de acuerdo con la oferta y la demanda en los mercados de divisas y pueden llegar a tener un alto nivel de volatilidad en determinadas circunstancias, tanto por razones relacionadas con el comportamiento de la economía real como por motivos puramente especulativos.

En cuanto, a la utilización del oro como dinero mundial que predominaba en aquel entonces, en el tomo 1 Marx expone que el oro en su papel de dinero mundial funcionaba como “medio general de pago, como medio general de compra y como materialización social absoluta de la riqueza general (Universal wealth). Su función de medio de pago, para nivelar los saldos internacionales, es la predominante.” (Marx, 1965: Tomo 1, 107) En el Tomo 3 agrega: “(...) el dinero en su función de medio internacional de pago, es el oro en su corporeidad metálica, como sustancia de valor por sí, como masa de valor” (Marx, 1965: Tomo 3, 479). En *Contribución a la crítica de la Economía Política* resume la secuencia mediante la cual el oro se convierte en dinero y franqueando las barreras de la circulación interior, desempeña en el mundo de las mercancías la función de equivalente general. Y concluye “De este modo llega a ser el dinero mundial” (Marx, 1973: 179).

La situación actual es bien distinta. Como parte de su estrategia política y económica, Estados Unidos lanzó una verdadera cruzada anti-oro durante la década de los 70 del siglo XX, tratando por todos los medios de consolidar la hegemonía del dólar y de blindarse contra toda posibilidad de que el oro pudiera ocupar nuevamente el centro del sistema monetario internacional.

Como culminación de sus acciones, en la reunión del FMI efectuada en Jamaica en 1976, logró imponer la Segunda Enmienda del Acuerdo Constitutivo del FMI, que entró en vigor en 1978, dando así el paso final para despojar al oro de toda función en el sistema monetario mundial.

La citada enmienda excluye la posibilidad de fijar el valor de una moneda tomando el oro como referencia. Si un país determina establecer una paridad fija de su signo monetario, podría hacerlo vinculándola a los Derechos especial de Giro (DEG), a otra moneda o a otra unidad de cuenta, pero no al oro. Se abolió cualquier noción de un precio oficial para el oro y se derogó toda obligación de los países miembros de hacer pagos al FMI en oro. Asimismo, se decidió que el FMI debía seguir una política dirigida a asegurar que los mercados de oro no estuviesen sujetos a manipulación (léase regulación estatal) y que no se estableciera un precio fijo. (FMI, 2016)

Hoy puede decirse que el dólar conquistó en la práctica las funciones monetarias del oro a nivel internacional. El oro no es considerado como dinero mundial y ha quedado simplemente como un producto bursátil más, con la característica peculiar de que es la única mercancía que se acepta como parte de las reservas internacionales de los países y se le considera una inversión segura, sobre todo en momentos de crisis.

Surgimiento de los mercados de divisas

Las operaciones de intercambio de divisas en las condiciones del patrón oro que ya se han explicado, estaban asociadas al movimiento físico de metales o papeles, (en este último caso principalmente letras de cambio) lo cual influía en el ritmo y magnitud de las operaciones. Los saldos resultantes de los desequilibrios finales en la balanza de pago de los países, requerían del movimiento físico de los metales preciosos. No existía nada que guarde semejanza con los actuales mercados de divisas globalizados que operan las 24 horas del día y mueven en cinco días sumas

superiores al total de las exportaciones de bienes que se realizan a nivel mundial en un año (BIP, 2019).

En virtud de la actual interconexión de los mercados de divisas, un comprador japonés que demanda libras esterlinas para hacer un pago en Gran Bretaña, no necesita comerciar con letras de cambio, ni transportar físicamente papel moneda, ni barras o monedas metálicas. Puede comprar las libras esterlinas que requiera en los mercados de divisas a la tasa de cambio del momento y el vendedor se las coloca de inmediato en el banco que se le indique, transmitiendo la orden correspondiente a través de los medios de comunicación vía satélite y la red de cables de fibra óptica que hoy cubren el planeta.

La forma de ejecutar la transacción es simplemente mediante anotaciones electrónicas en las cuentas del comprador y el vendedor que se ejecutan al unísono. Además, el objeto de compra venta –la divisa de que se trate- puede ser revendida en el momento si así lo decide el comprador, pues se considera el mercado más líquido del mundo en el caso de las principales monedas que se operan en los mercados de divisas, (siempre hay un comprador o un vendedor dispuesto a hacer la transacción) y no existe ninguna restricción legal o práctica para transferirlas libremente hacia o desde cualquier parte del planeta.

En relación con estos temas, resulta de interés la cita que aparece en el Tomo 3 de El Capital referida a la obra “The History and Principles of Banking, de J. W. Gilbart, publicada en 1834 en la cual de cierta manera se anticipaba la evolución del sistema monetario “El sistema de depósitos podría, pues, por medio de la transferencia, desarrollarse hasta el punto de desplazar totalmente el empleo del dinero metálico. Si todo el mundo tuviese una cuenta en un banco o hiciese todos sus pagos por medio de cheques, estos cheques serían el único medio circulante.” (Marx, 1965: Tomo 3, p 425)

Por supuesto con la aparición de las transacciones electrónicas, la magnitud y dinamismo de las operaciones bancarias han llegado un punto imposible de imaginar incluso por las mentes más brillantes en aquella época y le imprimen un ritmo vertiginoso a los mercados financieros de manera que en nuestros días los procesos que en el pasado tomaban meses para evolucionar, pueden desatarse en pocos días e incluso en horas.

Centralización de la emisión monetaria

Los estudios de Marx sobre el crédito, la circulación monetaria, el capital ficticio y cuestiones relacionadas, están muy argumentados con documentos relativos al desenvolvimiento del sistema bancario en Gran Bretaña.

Al analizar estos temas, debe tenerse en cuenta que hasta el año 1844 era común en Gran Bretaña que los bancos comerciales emitieran billetes. A partir de ese año en Inglaterra y Gales la autoridad de emitir billetes de banco se centró en el Banco de Inglaterra (que era aún un banco privado pero estrechamente vinculado con el gobierno) aunque los bancos escoceses mantuvieron su prerrogativa de continuar emitiendo sus propios billetes.

En otros países la centralización de la emisión monetaria ocurrió incluso muchos años después. Antes de la unificación de Alemania y en el momento de la fundación de su banco central en 1875, existían 31 bancos privados de emisión (notenbank) y cada estado independiente emitía su propia moneda. En Estados Unidos en 1833 fracasó el segundo proyecto de un banco central (que era un banco privado con un vínculo estrecho con el gobierno al igual que Inglaterra) y el actual banco central, (la Reserva Federal) fue creado en 1913, de manera que transcurrieron 80 años a partir de 1833, sin que los Estados Unidos contasen con una institución de ese tipo. En este lapso, circulaban billetes emitidos por los bancos privados de los distintos estados. Al comienzo de la Guerra Civil, un estimado de 7 000 diferentes billetes de banco estaban en un menor o mayor grado de circulación, emitidos por 1 600 bancos estatales. (Galbraith, 1989: 98) En Japón, el banco central se estableció en 1871 y solo obtuvo el monopolio de la emisión monetaria en 1882.

El primer tomo del *Capital* se publicó en 1867 y el tercero en 1894, de manera que cuando Marx habla de billetes de banco o de circulación monetaria no se refiere necesariamente a una emisión bajo el control de la autoridad monetaria nacional, sino que incluye la emisión de los bancos privados; además del hecho de que en países importantes no existían bancos centrales y en otros donde si existían, se trataba de instituciones privadas vinculadas con el gobierno. Hay casos donde queda claro que se está refiriendo a la emisión monetaria de los bancos privados, como puede apreciarse en los siguientes ejemplos:

“(....) en la mayoría de los países los bancos principales que emiten billetes de banco son una especie de combinación especial de bancos nacionales y bancos privados y como tales se hallan en realidad respaldados por el crédito nacional y sus billetes constituyen, en mayor o menor medida, medios legales de pago” (Marx, 1965: Tomo 3, 424).

“En los bancos privados que emiten billetes existe la diferencia de que caso de que sus billetes no permanezcan en la circulación local ni vuelvan a sus manos en forma de depósitos o para el pago de las letras vencidas, estos billetes van a parar a manos de gentes a las cuales tienen que cambiárselos por el oro o billetes del Banco de Inglaterra” (Marx, 1965: Tomo 3, 476).

Sin embargo, en otras partes Marx habla de billetes de banco de manera genérica, lo que puede prestarse a confusiones si no se tiene en cuenta tal característica de la época.

A partir de estos antecedentes, queda claro que en la actualidad la emisión monetaria es una actividad mucho más centralizada, los bancos comerciales no emiten billetes, y aunque pueden incrementar la emisión monetaria mediante el otorgamiento de créditos (emisión secundaria) los bancos centrales disponen de mecanismos para controlar esta facultad. En consecuencia los bancos centrales tienen hoy mayores posibilidades de diseñar y ejecutar centralmente sus políticas, las cuales de estar correctamente diseñadas pueden coadyuvar al normal funcionamiento de la economía pero cualquier error en su concepción o aplicación puede tener muy graves consecuencias.

La especulación

La especulación en el comercio y las finanzas ha existido desde tiempos remotos. En *La Política*, Aristóteles narra cómo Tales de Mileto deduciendo por sus conocimientos de las estrellas que habría una buena cosecha de aceitunas cuando era todavía invierno y él tenía algún dinero; lo utilizó para realizar pagos por adelantado en todas las prensas de aceite en Mileto y Chios. Cuando llegó el momento de la cosecha, hubo una demanda súbita y simultánea de estas prensas y él pudo entonces contratar al precio que quiso, las prensas que ya tenía alquiladas (Steinherr, 1998: 7).

En cuanto a las características y el alcance de la especulación en el siglo XIX, debe tenerse en cuenta que en esa época estaba en pleno auge lo que se llamó segunda revolución industrial caracterizada por grandes inversiones en la economía real y aun cuando existía la especulación financiera, no es nada que pueda compararse con su proporción actual, en tanto lo predominante era la especulación asociada a la inversión productiva. Además, los niveles de especulación financiera estaban limitados por el incipiente desarrollo de las bolsas de valores. Hasta la primera mitad del siglo XIX la actividad de las bolsas de valores se desarrollaba fundamentalmente en Europa y Estados Unidos. La bolsa de China fue fundada en 1860; la Australia en 1861; la de Japón en 1878; y la de Brasil, en 1890.

Son diversas las referencias de Marx a distintos tipos de actividades especulativas. Como, por ejemplo, las siguientes:

“Una de las grandes ramas industriales de Londres afectadas por la catástrofe fue la de la construcción de buques de hierro. Durante la época de las grandes especulaciones, los magnates de esta industria, no sólo habían rebasado desmedidamente los límites de su producción, sino que además habían firmado numerosos contratos de suministro, contando con que las fuentes del crédito iban a seguir manando con la misma abundancia.” (Marx, 1965: Tomo 1, 611).

“Hoy ninguna empresa de construcción puede vivir sin dedicarse a la especulación, y además en gran escala” (Marx, 1965 Tomo 2 p 220).

“...ciertos industriales y comerciantes lanzan a especulaciones ferroviarias, etc. el capital dinero necesario para la explotación de industrias o negocios, reponiéndolo en el mercado de dinero por medio de empréstitos” (Marx, 1965: tomo 2, 299). “

Los anteriores son solo algunos ejemplos pues las alusiones de Marx a la actividad especulativa son muy numerosas, pero lo más común es que se trata de especulación con inversiones en la esfera de la economía real y los ejemplos de especulación puramente financiera se refieren principalmente a transacciones con acciones o letras de cambio.

Esto no guarda similitud con el panorama actual. Por supuesto, existe una cierta cantidad de operaciones especulativas que tienen como base grandes inversiones en la economía real. Pero nada que pueda compararse con el nivel de especulación puramente financiera totalmente desconectada de la economía real. En este

sentido, existen, entre otros, tres factores que hacen que la situación actual sea distinta a cualquier época pasada: el crecimiento de la actividad de los inversores institucionales y de la industria de administración de fondos; el desarrollo y sofisticación de los derivados financieros, los avances en la computación y las telecomunicaciones y el surgimiento del sistema bancario a la sombra. En consecuencia, la dinámica y magnitud de la especulación financiera en estos momentos, hace que su impacto en el funcionamiento de la economía y su capacidad de provocar grandes turbulencias y crisis, es hoy muy superior a cualquier época anterior.

El concepto de dinero

Uno de los temas tratados minuciosamente en *El Capital* es el análisis del desenvolvimiento histórico del dinero y sus funciones. De su lectura se desprende que en el momento en que Marx lo escribió, las funciones de dinero correspondían a los metales preciosos (en monedas o barras), a los billetes que los representaban y a lo que él llamó dinero-crédito que “brota directamente de la función del dinero como medio de pago, al ponerse en circulación certificados de deuda representativos de las mercancías vendidas y como medio de traspaso de los créditos” (Marx, 1965: tomo 1 – 103).

El escenario con respecto a esta materia es ahora más confuso. En primer lugar, como se explicó en un acápite anterior, los metales preciosos ya no se consideran dinero, y en virtud del nivel de desarrollo de la banca, el surgimiento de un sistema bancario a la sombra –mucho menos regulado que los bancos tradicionales- y la vertiginosa evolución de las innovaciones financieras, en la economía moderna es difícil precisar con absoluta certeza que es dinero y más difícil aún resulta medirlo con exactitud (Kodres, 2013; Gallin, 2013 y Parramon Jiménez, 2014).

El efectivo y las cuentas contra las cuales se pueden emitir cheques son dinero y son fáciles de medir. Pero las cosas se complican cuando se trata de calcular la capacidad adquisitiva de las tarjetas de crédito, los distintos tipos de líneas de crédito que pueden o no utilizarse, o los saldos de las cuentas de ahorro que pueden transferirse a las cuentas de cheques, (ver: Galbraith, 1991: 298) sin mencionar el surgimiento de la criptomoneda que es un tema incipiente y habrá que esperar para tener una idea clara de su repercusión en el sistema monetario internacional. En resumen, en “las economías modernas, no es fácil trazar una clara línea divisoria entre los activos que pueden llamarse “dinero y los demás. Las monedas que llevamos en el bolsillo forman parte claramente de la cantidad de dinero y un rascacielos claramente no, pero hay muchos activos que se encuentran entre estos extremos en los que la decisión es menos clara. Por lo tanto en nuestra economía (Nota: La de Estados Unidos) existen varias medidas de la cantidad de dinero” (Mankiw, 1998: 555).

La medida más utilizada para cuantificar el dinero (denominada M-2) incluye efectivo, cheques de viaje, depósitos a la vista, depósitos de ahorro, depósitos a plazo de poca cuantía, fondos de inversión en el mercado monetario y otras categorías de menor importancia (BCE, 2017).

Estas circunstancias, le añaden gran complejidad a las variables monetarias y hace mucho menos transparente su análisis, control y manejo por las autoridades monetarias.

Concentración de recursos financieros y papel de los bancos

En el capítulo XXV titulado “Crédito y Capital Ficticio” Marx se refiere a la función de los bancos como entidades que concentran en grandes masas el capital-dinero prestable, lo que significa que en vez del prestamista individual es el banquero el que aparece como representante de todos los prestamistas de dinero frente a los capitalistas individuales y los comerciales y al respecto expone:

“El banquero se convierte en el administrador general del capital dinero. (...) Un banco representa en una parte la centralización del capital-dinero de los prestamistas y de la otra parte la centralización de los prestatarios.” (...) “Con el desarrollo del sistema bancario, sobre todo a partir del momento en que los bancos empiezan a pagar intereses por el dinero depositado, afluyen también a sus cajas los ahorros de dinero y el dinero momentáneamente inactivo de todas las clases. Pequeñas sumas incapaces cada una de por sí de funcionar como capital dinero se funden en grandes masas y forman así un poder monetario. Esta acumulación de pequeñas cantidades debe distinguirse como un resultado especial del sistema bancario, del papel de intermediario que los bancos asumen entre los verdaderos capitalistas de dinero y los prestatarios (Marx, 1965: Tomo 3, 423).

Este proceso de concentración de los recursos financieros se ha mantenido y ha alcanzado niveles muy superiores pero la actividad de los bancos como intermediarios financieros a nivel mundial se ha visto modificada por varios factores.

- El desarrollo de los sistemas bancarios no ha sido homogéneo. Existen modelos como el de Alemania donde los bancos no solo son prestamistas, sino que además tienen participaciones considerables en importantes empresas industriales y forman parte de sus juntas directivas. A diferencia de este modelo, tenemos el caso de Estados Unidos e Inglaterra donde los bancos se concentran en su función de intermediarios financieros y no es común que sean accionistas de empresas industriales. En algunos países el Estado cuenta con entidades bancarias que realizan funciones similares a los bancos comerciales privados. Esto le da mayores posibilidades de incidir directamente en el desarrollo de la actividad económica. Un ejemplo lo constituyen Alemania y Japón donde los bancos y otras entidades financieras estatales controlan alrededor del 25 al 40 % de los activos financieros. (Ver: Huffner, 2010; (Hilferding, 1973: 343-344 y Vitols, 2001 y 2011)
- Han surgido los bancos de inversiones, que radican principalmente en los países con los mayores y más sofisticados sistemas financieros. La especialidad de estos bancos es la obtención de financiación en los mercados de capitales para clientes que la requieren con fines de inversiones, ampliaciones de capital u otros de similar naturaleza. Entre sus principales actividades se ocupan de organizar la salida de empresas a bolsa, diseñar y ejecutar ofertas públicas de adquisición de compañías,

fusiones, ventas de divisiones enteras entre empresas, emisión de bonos y, en general operaciones financieras de gran volumen. No tienen redes de sucursales para la atención al público, sino oficinas de gran tamaño y con personal altamente calificado, que se relacionan esencialmente con sujetos del sector corporativo y financiero. Por las características de la actividad que realizan, estos bancos tienen vínculos muy estrechos con las bolsas y los gobiernos, e influyen por distintas vías en las principales decisiones sobre temas políticos y económicos.

- Se ha consolidado una poderosa industria de administración de fondos que concentra montos gigantescos de recursos financieros, en la que toman parte los inversores institucionales en general, tales como compañías de seguros, fondos mutualistas, fondos de pensiones, fondos de cobertura y otras similares que manejan sus recursos valiéndose de todas las innovaciones financieras que se han desarrollado en las últimas décadas, con el fin de optimizar su rendimiento.
- Ha cobrado fuerza el llamado sistema bancario a la sombra, que son entidades que logran evadir la clasificación de “banco” y se valen de todas las posibilidades que le brindan los vacíos en la legislación vigente, para realizar funciones muy similares a las de los bancos, pero con un menor grado de supervisión y niveles inferiores de respaldo de capital propio que los que se exigen a los bancos.

Todo lo anterior ha marcado una diferencia en el papel que desempeñan los bancos, según las peculiaridades del país en que operan, de manera que no se puede hablar de los sistemas bancarios como un todo con iguales características, sino que debe analizarse cada caso teniendo en cuenta sus particularidades.

Fuentes de financiamiento de los bancos

En las alusiones que hace Marx a los bancos, se aprecia que su fuente de financiación externa su “capital prestable” se concentraba en sus manos en primer lugar “por ser los bancos los cajeros de los capitalistas industriales. (.....) Su capital prestable se forma en segundo lugar a base de depósitos hechos en los bancos por los capitalistas dueños del dinero (...) Con el desarrollo del sistema bancario, sobre todo a partir del momento en que los bancos empiezan a pagar intereses por el dinero depositado, afluyen también a sus cajas los ahorros de dinero y el dinero momentáneamente inactivo de todas las clases.” (Marx, 1965: Tomo 3, 423) Marx señala con acierto que los depósitos “no son en realidad más que un modo distinto de denominar los préstamos que el público hace a los bancos.” (Marx, 1965: Tomo 3, 488).

Sin embargo, uno de los grandes elementos de complejidad actual, es que una buena parte de la financiación externa que utilizan los bancos en sus funciones de intermediación financiera no proviene de esos préstamos del público que aún reciben el nombre de depósitos, sino de emisiones de bonos u otras obligaciones que los grandes bancos colocan en los mercados de capital.

En el pasado, la amenaza de quiebra de un banco traía como resultado lo que se denominaba una corrida bancaria: los depositantes se presentaban en masa a retirar sus depósitos lo que aceleraba el proceso de quiebra. Este problema se ha reducido sustancialmente a partir del surgimiento de las entidades de seguro a los depósitos, principalmente en los países de mayor importancia económica. Estas entidades garantizan el reembolso de los depósitos dentro de ciertos rangos, en caso de liquidación de un banco. Esa es la razón por la cual en la crisis de 2007 no se vieron como norma grandes colas de depositantes ante las puertas de los bancos esperando para retirar sus depósitos, como sucedió en la depresión de los años 30 del pasado siglo.

Hoy el problema que se presenta es distinto. Ante la amenaza de colapso de un banco, los inversores que adquirieron las emisiones de bonos de ese banco, tratan de deshacerse de estos y provocan una baja sustancial de su precio que influye también en la cotización de sus acciones si se trata de bancos listados públicamente. Al banco que confronta tales problemas le resulta muy difícil hacer nuevas emisiones de bonos o acciones, para continuar con su dinámica normal de operaciones. Cuando esta situación se generaliza en épocas de crisis, se crea una presión a la baja en las bolsas, que se hace más pronunciada cuando las agencias calificadoras de riesgo intervienen y le rebajan la calidad crediticia de esos títulos, con el consiguiente efecto en los estados de ánimo de los inversores. Todo un círculo vicioso cuyo desarrollo se pudo apreciar con claridad en la referida crisis de 2007.

Las cosas son aún más complicadas, teniendo en cuenta el surgimiento de los instrumentos de titularización de deuda que se han desarrollado en los últimos años, como los denominados CDO por sus siglas en inglés (Collateralized debt obligations) Mediante este mecanismo, un banco agrupa varios préstamos bilaterales, los traspasa a una nueva entidad creada solamente con ese propósito, llamada SPV – por ser las iniciales en idioma inglés de “special purpose vehicle” (en español vehículo de propósitos especiales); esa entidad emite bonos respaldados por las sumas a cobrar provenientes de esos préstamos; obtiene para estos una alta calificación por parte de las agencias calificadoras de riesgo; los coloca en los mercados internacionales y estos bonos son adquiridos por una gran cantidad de inversores en numerosos países.

Mientras todo funciona correctamente esta es una manera de acceder a los más diversos mercados financieros prácticamente sin límites geográficos. Pero cuando se produce una situación de impagos, se crea entonces un efecto contagio de tal dispersión y con tan poca transparencia, que hace que sea muy difícil precisar con exactitud las magnitudes y alcance de las pérdidas, lo cual genera un pánico muy dañino para el normal funcionamiento de las mercados. Esto fue exactamente lo que sucedió con los impagos de los préstamos hipotecarios en los Estados Unidos, que fueron el detonante de la crisis global de 2007.

En síntesis: la interconexión entre la actividad bancaria, las bolsas de valores y los mercados financieros internacionales en general es en el presente muchísimo más estrecha que nunca antes y se han introducido nuevos y complejos resortes en el financiamiento de los sistemas bancarios y en su interrelación con los mercados

financieros mundiales. todo lo cual crea riesgos de contagio mayores y más impredecibles que los que pudieran haber existido en el siglo XIX.
Comentarios generales.

Marx analizó las características del sistema monetario, dentro de los límites que le imponían las condiciones históricas prevalecientes en el siglo XIX, las cuales eran muy distintas a las que se desarrollaron posteriormente, sobre todo después de la II Guerra Mundial. Existen grandes diferencias en cuanto al funcionamiento del sistema monetario actual con respecto al prevaleciente en el siglo XIX, entre otras:

1. El sistema monetario internacional no cuenta con mecanismos de auto regulación
2. La emisión monetaria no está limitada por una obligación de mantener un respaldo en oro u otro activo físico, y en la práctica esta se encuentra determinada por factores de carácter político y económico.
3. No existen paridades fijas entre las monedas. Los tipos de cambio se determinan de acuerdo con la oferta y la demanda en los mercados de divisas
4. El oro no es el dinero mundial ni realiza funciones monetarias a nivel nacional o internacional. Ha quedado simplemente como un producto bursátil más, con la peculiaridad de que es la única mercancía que se acepta como parte de las reservas internacionales de los países
5. Los bancos centrales no operan con fines de lucro. Son entidades oficiales cuyo objetivo es velar por la estabilidad económica y es usual que en tiempos de crisis pongan en práctica una política monetaria expansiva mediante reducciones en las tasas de interés
6. El sistema monetario internacional está sustentado en un esquema institucional que otorga a una potencia hegemónica (los Estados Unidos) el privilegio de vetar cualquier decisión sobre su funcionamiento que contravenga sus intereses nacionales, con independencia de las secuelas que esto pueda traer para el resto de las naciones.
7. El mayor volumen de las operaciones especulativas se concentra por gran diferencia en los mercados financieros, alcanzando niveles inusitados especialmente en los mercados de divisas globalizados.
8. A partir del desarrollo de la banca, del surgimiento del sistema bancario a la sombra y de la vertiginosa evolución de las innovaciones financieras; en la economía moderna es difícil precisar con certeza qué es dinero y más difícil aún medirlo.
9. La emisión monetaria está concentrada en los bancos centrales. Los bancos privados no emiten billetes, aunque pueden incrementar la emisión monetaria mediante el otorgamiento de créditos (emisión secundaria)

10. Se consolidó la función de prestamista de último recurso de los bancos centrales y se han creado instituciones de seguro a los depósitos lo cual contribuye a evitar las peligrosas corridas bancarias que originan los colapsos de los bancos e incrementan los riesgos sistémicos. .
11. El proceso de concentración de recursos financieros alcanza extremos excepcionales, pero la actividad de los bancos como intermediarios financieros a nivel mundial es hoy más diversa y sofisticada por varias razones, tales como: las características particulares del desarrollo del sistema bancario en distintos países; la mayor o menor intervención del estado como propietario de bancos comerciales; el surgimiento de la banca de inversiones y de la industria de administración de fondos; y el desarrollo de una amplia gama de instituciones financieras que no clasifican como bancos pero que pueden realizar prácticamente todas las funciones tradicionales de estos.
12. Los bancos comerciales se financian a gran escala no solo mediante la captación de depósitos sino a través de emisión de bonos y acciones que colocan en los mercados financieros, lo cual acentúa la interdependencia entre la banca y las bolsas de valores.

Como resultado de estos y otros cambios, en la actividad monetaria y financiera en general se dan situaciones distintas a las que podían percibirse en la segunda mitad del siglo XIX.

El actual sistema monetario cuenta con un alto nivel de institucionalización que pudiera usarse en función de enfrentar las crisis y atenuar sus consecuencias. Estas posibilidades se ven constantemente limitadas y muchas veces impedidas por el hecho de que Estados Unidos ostenta el control del sistema y trata de priorizar la protección de sus intereses nacionales.

Al no contar el sistema monetario internacional con mecanismos de auto regulación, se generan desequilibrios perpetuos en las cuentas externas de los países, principalmente de aquellos cuya importancia resulta determinante en el funcionamiento de la economía internacional. Tales desbalances repercuten negativamente en la estabilidad y funcionamiento de la economía mundial, sin que existan mecanismos para su auto-corrección.

En las actuales circunstancias, en que el dólar despojó al oro de su papel de centro del sistema monetario internacional, la liquidez mundial depende en lo esencial de la política interna de una sola nación, lo cual constituye en sí un nuevo factor de perenne desasosiego para la marcha de la economía internacional.

El desarrollo de los bancos centrales como entidades sin fines de lucro, la centralización de la emisión monetaria en estos y el predominio del papel moneda sin respaldo metálico, ofrecen nuevos instrumentos en cuanto al control de la oferta monetaria, principalmente a través de operaciones de mercado abierto, de manera que existen medios para contrarrestar los períodos de contracción del crédito y falta de liquidez que aparecen en las crisis. Sin embargo, a pesar de la experiencia acumulada, y de las nuevas herramientas con que se cuenta en términos de política

monetaria, los gobiernos están hoy más expuestos que nunca al influjo de factores externos que pueden afectar seriamente la marcha de las economías nacionales. Además, las dificultades que surgen en la economía moderna para definir el concepto de dinero y medirlo con precisión añaden complejidad al manejo de las variables macroeconómicas vinculadas con la emisión monetaria.

La actividad especulativa en los mercados financieros y muy en particular en los mercados de divisas, introduce un elemento que no está bajo el control de las autoridades monetarias nacionales y puede crear problemas cambiarios que impidan tomar las acciones de política monetaria más convenientes en tales circunstancias. Esto puede provocar graves trastornos en la marcha de la economía, aún en los períodos en que no se está en presencia de una crisis cíclica.

La volatilidad de las tasas de cambio a partir de la no existencia de tasas de cambio fijas y del surgimiento de los mercados globales de divisas, introduce un factor adicional de incertidumbre en el comercio y la actividad económica en general, que dentro del carácter estructural de las crisis, crean focos de perturbaciones algunas veces muy severas que aceleran y magnifican sus consecuencias. Esto era algo desconocido en el siglo XIX. La palabra volatilidad ni siquiera está mencionada en las más de 2 000 páginas del texto de *El Capital*.

La creación de las instituciones de seguro a los depósitos contribuye a evitar situaciones de pánico por parte de los depositantes en los momentos de crisis, con lo cual se ha resuelto en gran medida un problema que las aceleraba y agudizaba. En igual dirección se manifiesta el efecto de la consolidación de las funciones de prestamista de último recurso de los bancos centrales, que les permite facilitar liquidez a los bancos comerciales en momentos de crisis. Como un efecto no deseado de este último paso de avance, se confronta actualmente un aumento del llamado riesgo moral que lleva a los bancos a tomar riesgos muy por encima de lo que la prudencia aconsejaría, partiendo de la base de que si las cosas van mal, el banco central irá a su rescate.

Ha tenido lugar un importante cambio en el patrón de financiación de los bancos comerciales, que ahora dependen en buena parte la colocación de acciones, bonos y otros títulos en los mercados de capital, con lo cual se ha creado un vínculo mucho más directo entre las bolsas de valores y el sistema bancario que hace que aquellas sufran con inmediatez y severidad cualquier problema de magnitud que se presente en las instituciones bancarias que se cotizan públicamente.

Finalmente, puede afirmarse que los acontecimientos que han tenido lugar durante los últimos 120 años confirman las percepciones de Marx sobre los aspectos esenciales del funcionamiento de la economía capitalista y muy en particular su carácter cíclico y la aparición recurrente de las crisis que le son inherentes. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que en ese lapso han surgido cambios de gran alcance en el sistema monetario internacional, que condicionan nuevos niveles de complejidad en el funcionamiento de las relaciones económicas internacionales. Resulta por tanto imprescindible profundizar en el análisis de estos cambios, a los efectos de facilitar el estudio y divulgación de la genial obra de Marx y poder utilizarla con la máxima precisión como una importante herramienta en la búsqueda

de soluciones a los actuales problemas del sistema monetario y financiero internacional.

Bibliografía

- Ashworth, William(1958): Breve historia de la economía internacional 1850-1950, Fondo de Cultura Económica, México
- Badia, Gilbert (1966): Historia de la Alemania contemporánea, Editora Política, La Habana
- Banco Central Europeo (BCE) junio 20, 2017): ¿Qué es el dinero? Fráncfort del Meno
-(julio 10, 2015): ¿Qué es un banco central? , Fráncfort del Meno
- Banco de Inglaterra (BDI) 2018): Our history, Londres
- Banco de Pagos Internacionales (BPI) (julio, 2019) Triennial Central Bank Survey, Basilea
- BBVA (2015) : Como crean el dinero los bancos centrales, Madrid
- Bergsten, C. Fred (1975) : The Dilemmas of the Dollar,New York University Press, Nueva York
- Birbaum, Eugene A. (1967): Changing the United States Commitment Gold,
- Bordo, Michael David (1981): The Classical Gold Standard: Some Lessons for Today, Federal Reserve Bank, St. Louis
- Borio, Claudio (agosto 2014): The international monetary and financial system: its Achilles heel and what to do about it, BIS Working Papers No 456, Basilea,
- Buira, Ariel (1994): Reflexiones sobre el sistema monetario internacional, CEMLA, México
- Cecco, Marcello de (1984): The International Gold Standard, Frances Pinter (Publishers), Londres
- Dawnay, Kit (octubre 8, 2001): A History of Sterling, The Telegraph, Londres
- Dornbusch, Rudiger y Stanley Fischer (1985): Macroeconomía, Ediciones La Colina, Madrid
- Eichengreen, Barry y Nathan Sussman (2000): The Internacional Monetary System in the (Very) Long Run, Fondo Monetario Internacional, Washington
- Einzig, Paul (1970): Foreign Exchange Crises, MacMillan St Martí's Press, Nueva York
- Federal Reserve (febrero 4, 2014): What is the Purpose of the Federal Reserve System? Washington
- of Cleveland (BRFC) (enero 1, 2007): A Brief History of Central Banks, Cleveland
-Board of Governors (1974). The Federal Reserve System: Purposes and Functions, Washington.
- Ffrench-Davis, Ricardo (diciembre de 2010): Macroeconomía para el desarrollo desde el «financierismo» al «productivismo», Revista CEPAL, No. 102, Santiago de Chile
- Ferguson, Niall (2008): The Ascent of Money, The Penguin Press, Nueva York
- Fischer, Stanley (noviembre 9, 1998): Reforming the International Monetary System, FMI, Melbourne
- Fondo Monetario Internacional (FMI) (1994): Fifty Years After Bretton Woods: The Future of the IMF and the World Bank, Madrid
-El oro del FMI (abril 2016); Washington

- Foreman-Peck, James (1998): Historia económica mundial, Prentice Hall, Hertfordshire,
- Friedman, Milton (1964): y Anna Jacobson Schwartz: A Monetary History of the United States 1867-1960, Princeton University Press, Princeton
-y Rose Friedman (1987): Libertad de elegir, Grijalbo, Barcelona
- Fuentevilla, Alberto (1955): Texto íntegro del Acuerdo sobre el Fondo Monetario Internacional, firmado el día 31 de Diciembre de 1945, publicado en la Gaceta Oficial de la República de Cuba del 16 de Mayo de 1946, Editorial Lex, La Habana
- Galbraith, John Kenneth (1991): Historia de la Economía, Editorial Ariel, S.A., Barcelona
- _____ (1989): Money: Whence It Came, Where It Went, Penguin Books, Londres,
- Gallin, Joshua (2013): Shadow Banking and the Funding of the Nonfinancial Sector, Federal Reserve, Washington
- Gilbert, Milton (abril, 1966): Problems of the International Monetary System, Princeton University
- Green, Timothy (1983): El nuevo mundo del oro, Editorial Planeta, S. A., Barcelona
- Greenspan, Alan (2008): La era de las turbulencias, Ediciones B, S.A., Barcelona
- Guttman, Robert (1988): The International Monetary System in Transition, ecorpg@Hofstra. edu. Nueva York
- Hilferding, Rudolf (1973): El capital financiero, Editorial Tecnos, Madrid
- Hogarth, Glen, Alistair Milne y Geoffrey Wood (1998) : Alternative Routes to Banking Stability: A Comparison of UK and German Banking Systems, Banco de Inglaterra, Londres,
- Huffner, Felix (julio, 2010): The German Banking System: Lessons from the Financial Crisis, Economics Department Working Papers, No. 788, OECD,
- Humphrey, Thomas y Robert Keleher (1984): The Lender of Last Resort, Richmond
- Kemmerer, Edwin Walter (1947): Oro y Patrón Oro, Editorial Sudamericana, Buenos Aires
- Keynes, John Maynard (1984): Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero, Fondo de Cultura Económica, México
- _____ (1932): Essays in Persuasion, Harcourt, Brace and Company, Nueva York,
- Klopstock, Fred H. (1957): The International Status of the Dollar, Federal Reserve Bank of New York, Nueva York
- Kodres, Laura E (junio, 2013): "What Is Shadow Banking?", Finance & Development, vol. 50, no. 2, IMF, Washington
-(1967): Gold: Barbarous Relic or Useful instrument? Princeton University
- LeRoy Miller, Roger y Robert W. Pulsinelli (1992): Moneda y Banca, McGraw Hill, Bogotá.
- Levy, Yeyati E, y otros (2007): A reappraisal of state-owned banks, Economía,
- Loong, Lee Hsien (2000): Measures to Separate Financial and Non-Financial Activities of Banking Groups, Autoridad Monetaria de Singapur.
- Lowther, Ed (febrero 14, 2014): A short history of the pound, BBC, Londres

- McLeay, M.; A. Radia y R. Thomas (2015). "La creación de dinero en la economía moderna", *Revista de Economía Institucional* [http:// dx. doi. org/ 10.18601/ 01245996. v17n33.16](http://dx.doi.org/10.18601/01245996.v17n33.16)
- Mankiw, Gregory N (1998): *Principles of Economics*, The Dryden Press, Orlando
- Marx, Carlos (1965): *El Capital*, Ediciones Venceremos, La Habana,
_____ (1973): *Contribución a la crítica de la Economía Política*, Editorial Pueblo y Educación, La Habana
- Matziorinis, Kenneth (2006): *A brief history of the International Monetary System*, McGill University, Montreal
- Mikesell, Raymond F. (1994): *The Bretton Woods Debates: a Memoir*, Department of Economics, Princeton University
- Miller, Merton H. (1991): *Financial Innovations and Market Volatility*, Blackwell, Massachusetts
- Mises, Ludwig von (s/f): *The Theory of Money and Credit*, Library of Economics and Liberty
- Mishkin, Frederic S. (2008): *Moneda, banca y mercados financieros*, Pearson, México
- Mundell, Robert (2009): *Financial Crises and the International Monetary System*, Universidad de Columbia, Nueva York
_____ (31 de marzo de 2011): *International Monetary Reform 2011*, Columbia University, China G-20 Seminar, Nanjing
- Nixon, Richard (agosto 15, 1971): *Address to the Nation Outlining a New Economic Policy: "The Challenge of Peace"* <http://www.imf.org/>, Washington
- Officer, Lawrence H. (2008) : *Gold Standard*, University of Illinois, (EH.Net Encyclopedia) edited by Robert Whaples, Chicago
- Organización de las Naciones Unidas (ONU) (septiembre 21, 2009): *Report of the Commission of Experts of the President of the United Nations General Assembly on Reforms of the International Monetary System and Financial System*, Nueva York
- Outing, Roger (2018): *An introduction to English banking history*, Museo Británico, Londres
- Parramón Jiménez, Esther (2014): "Claves para entender la banca en la sombra", *Análisis Financiero*, no. 125, Madrid
- Piketty, Thomas (2014): *Capital in the Twenty-First Century*, Harvard College, Harvard
- Pilbeam, Keith (1998): *Finance and Financial Markets*, MacMillan Press, Ltd., Londres,
- Pringle, Robert (1993): *The Changing Monetary Role of Gold*, WGC,
- Rallo, Juan Ramón (noviembre 15, 2012): *Los grandes debates monetarios en la Inglaterra del s. XIX*, Madrid
- Ricardo, David (s/f): *Principios de Economía Política y de Tributación*, M. Aguilar, Madrid
- Roubini, Nouriel y Stephen Mihm (2010): *Cómo salimos de esta*, Ediciones Destino, Barcelona
- Rueff, Jacques (1967): *La época de la inflación*, Ediciones Guadarrama, Madrid
- Schumpeter, J. A. (1955): *Diez grandes economistas, de Marx a Keynes*, José M. Bosch, Barcelona
- Schuler, Kurt and Andrew Rosenberg (2012): *The Bretton Woods Transcripts*, Center for Financial Stability, Nueva York

- Shannon, Ian (1964): *International Liquidity*, F. W. Cheshire Pty Ltd., Melbourne.
- Smith, Adam (1956): *Investigación de la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones*, Aguilar, Madrid
- Soberón, Francisco (2009): *Finanzas internacionales y crisis global*, Editorial José Martí, La Habana
- _____ (2010): *Oro, dólar e imperio*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana,
- _____ (2012): *El laberinto monetario global*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana.
-(2015): *Diccionario de términos e instituciones del sistema financiero internacional*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana
-(2019) *Historia del dinero*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana
- Steinherr, Alfred (1998): *Derivatives, The Wild Beast of Finance*, John Wiley, Chichester
- Strange, Susan (1997): *Casino Capitalism*, Manchester University Press, Manchester
- Sweezy, Paul M. (1975): *Teoría del desarrollo capitalista*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana
- Trace, Keith (2001): *Evolution of the International Monetary System*, Clayton, Australia,
- Triffin, Robert (1961): *El caos monetario*, Fondo de Cultura Económica, México
- Van Dormael, Armand (1978): *The Bretton Woods Conference: Birth of a Monetary System*, Fondo Monetario Internacional, Washington
- Vitols, Sigurt (2001): *The Origins of Bank-Based and Market-Based Financial Systems: Germany, Japan and the United States*, Wissenschaftszentrum für Sozialforschung, Berlin
-(diciembre 2011): *Germany: Technical Note on Banking Sector Structure*, Fondo Monetario Internacional, Washington
- Ware, Dick (1998): *The IMF and Gold*, World Gold Council, Washington
- Weber, Max (1987) : *Historia económica general*, Fondo de Cultura Económica, México,
- Wonnacot, Paul y Ronald (1988).: *Economía*, McGraw Hill, México