

TRANSPORTE TERRESTRE CHINO EN AMÉRICA LATINA

Carlos de León¹, OBELA²

En el Observatorio Económico Latinoamericano se ha hablado de la presencia china en energías renovables, banca y transporte marítimo. La región juega un papel clave en la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda. El transporte de mercancías es muy importante para los planes de China en Latinoamérica y su continua expansión mundial. En este artículo revisaremos algunos de los proyectos chinos de carreteras y vías en la región y sus implicaciones.

El transporte terrestre es vital para un proyecto tan ambicioso como la Nueva Ruta de la Seda, que busca hacer crecer el comercio mundial con China en el centro. Conectar las ciudades y puertos latinoamericanas con puertos chinos es fundamental para la circulación de productos chinos y de materias primas. En un contexto de disputa comercial y territorial con EUA, China busca controlar más vías terrestres de Sudamérica para mover sus mercancías con mayor facilidad.

Hasta el momento, para estos proyectos destacan los préstamos otorgados a la región orientados a la construcción de carreteras y vías de trenes. Los préstamos han sido otorgados por el Banco de Exportación e Importación de China y el Banco de Desarrollo de China (CDB, por sus siglas en inglés). Éstos ya le habían prestado a la región un poco más de \$122 mil millones de dólares (MMD), de 2005 a 2019, para inversiones en energía, infraestructura, minería, entre otros. El total de préstamos en infraestructura, que incluye carreteras y vías ferroviarias, suma \$25 MMD.

En 2010, CDB le prestó \$10 MMD a Argentina. De este monto, se destinaron \$2.5 MMD para la reparación de 1300 km de dos líneas ferroviarias; \$1.85 MMD para la modernización de la línea General Belgrano, que pasa por 14 provincias y es una línea importante para el transporte de productos agrícolas; y \$1.8 MMD destinados a 4 líneas del metro de Córdoba. En 2020, se destinaron otros \$388 millones de dólares a la empresa Belgrano Cargas. La empresa China Machinery Engineering Corporation renovará 100 km de vías. Adicionalmente destaca la reactivación de la línea General San Martín, con una inversión de \$2.6 MMD por parte de la empresa China Railway Construction Corporation.

¹ Posgrado Facultad de Economía, UNAM, miembro del obela.org.

² Observatorio Económico Latinoamericano. Oscar Ugarteche (Coord), Armando Negrete, Bertin Acosta, Jorge Zavaleta, Hiromi Iijima.

En el resto de la región también hay una gran participación de la inversión china. En el Perú, la empresa China Railway empezó, desde 2018, la remodelación y mantenimiento de la carretera Huánuco–La Unión–Huallanca como proyecto del Ministerio de Transportes con una inversión de \$450 MDD. En Colombia, en 2019, la empresa China Civil Engineering Construction Corporation ganó el contrato de construcción del tren de pasajeros de Bogotá a Facatativá con una inversión de \$3.6 MMD. Ese mismo año, se anunció que una subsidiaria colombiana de la empresa China Construction America construirá la carretera Santana-Mocoa-Neiva, al sur del país, con una extensión de 456 km. En México, en 2020, se firmó un contrato a 19 años para que la empresa CRRC Zhuzhou Locomotive modernice y controle la línea 1 del metro de la Ciudad de México.

Bolivia es el territorio con más autopistas en construcción por parte de empresas chinas. En 2019, la empresa China Water Resources & Electric Power Corp comenzó la construcción de una carretera de San Ignacio de Moxos a Trinidad. Ese mismo año, Railway Construction Corporation empezó una autopista de 508 km, con una inversión de un poco más de \$500 MDD en la Amazonía boliviana. Otro proyecto es la carretera Chimoré-Villa Tunai en Cochamba, uno de los lugares con mayor producción de gas natural.

Han habido otros proyectos que no se concretaron por razones ajenas al financiamiento de la economía asiática. Por ejemplo, en México, el plan del tren CDMX – Querétaro a cargo de la empresa China Railway Construction Corporation fue cancelado por corrupción del Estado mexicano. La empresa china reclamó una reparación de \$600 MDD, se pagaron sólo \$16. Otra iniciativa cancelada por la dinámica interna de los países latinoamericanos es la ferrovía transcontinental Brasil – Perú. Éste fue propuesto en 2008 y con interés de empresas chinas por construirlo desde 2014, pero nunca se concretó, porque el gobierno brasileño exigió la fabricación de los vagones a lo que el gobierno chino no aprobó. Encima, los grupos ambientalistas protestan por el inmenso daño ambiental de los diversos proyectos chinos.

La presión estadounidense es igualmente un factor para el freno de muchos proyectos. El terror de la deuda externa china y la desconfianza por parte del gobierno Biden de la Nueva Ruta de La Seda, promovidos desde anteriores gobiernos, coaccionan a los gobiernos latinoamericanos. Como se aprecia en las declaraciones de Claver-Carone en el Financial Times. Éste menciona que China obtiene los contratos de construcción financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo para proyectos de infraestructura, del cual EUA es principal accionista. Con esto, la presencia china encendido las alarmas en Washington y varios legisladores han opinado al respecto. La región es un territorio de

disputa que EUA necesita controlar la región para proteger “su seguridad nacional y el futuro de su economía”, según su gobierno. En realidad, es un intento del gobierno estadounidense para reafirmar su liderazgo mundial.

Esta situación es un ejemplo más del enfrentamiento entre los intereses chinos y estadounidenses sobre Latinoamérica. Parece que China busca un proceso de integración en Sudamérica para su beneficio. Una vez integrada la región con infraestructura, el comercio será mas sencillo y la influencia china, más fuerte. EUA no soltará la región tan fácilmente y las presiones políticas continuaran. Con esto, la región estará atravesada por tensiones geopolíticas y conflictos económicos. La decisión de los gobiernos de la región será entre un buen proyecto a crédito barato, de China, y un mal proyecto con crédito caro, de EUA. Así, la disputa se ve reflejada en los bancos de desarrollo financiados por cada superpotencia y su porcentaje de participación en las futuras construcciones.