

# Latinoamérica como espacio de construcción global en el contexto del proyecto de la Franja y la Ruta de la Seda, China

Latin America as a space for global construction in the context of the Belt and Road project, China

*Aurora Furlong y Zacauala<sup>1</sup>*  
*Raúl Netzahualcoyotzi Luna<sup>2</sup>*  
*Edwin Hernández Herrera<sup>3</sup>*



## Resumen

En el capitalismo global, la disputa entre países por el control de recursos geoestratégicos ha cobrado mayor auge, suprimiendo las fronteras geográficas entre países, para una mayor movilidad del capital y creando una fuerte dependencia de las economías más ricas hacia las más pobres pero poseedoras de grandes recursos naturales. En este contexto la región latinoamericana queda inmersa entre las decisiones económicas y políticas de los países más poderosos, si bien históricamente EUA ha controlado gran parte del continente, ahora China como nuevo actor global erige su poderío sobre esta región con el objetivo de obtener las materias primas necesarias para la continuidad de sus proyectos de la Franja y la Ruta de la Seda

<sup>1</sup> Coord. Centro de Investigación y Estudios de Posgrado de Economía. Facultad de Economía, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Email: zfurauro@yahoo.com.mx

<sup>2</sup> Profesor investigador de la Facultad de Relaciones Internacionales, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Email: raul.netza@gmail.com

<sup>3</sup> Auxiliar de Investigación en la Facultad de Economía, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Email: edwinher\_her@hotmail.com

(FRS). Por lo anterior, el objetivo del presente estudio es analizar la iniciativa de la nueva reconfiguración global que China ha ido instrumentalizando a través de la FRS hacia Latinoamérica y demostrar que pese a no usar la injerencia militar como lo hizo EUA, estamos ante una nueva fase de invasión por parte del país asiático.

**Palabras clave:** comercio, inversión, capital transnacional, recursos.

## Abstract

In global capitalism, the dispute between countries for the control of geostrategic resources has gained a greater boom, suppressing the geographical borders between countries, for greater mobility of capital and creating a strong dependence of the richest economies towards the poorest but possessors of great natural resources. In this context, the Latin American region is immersed in the economic and political decisions of the most powerful countries, although historically the US has controlled a large part of the continent, now China as a new global actor is building its power over this region with the aim of obtaining the materials necessary premiums for the continuity of your Belt and Road (FRS) projects. Therefore, the objective of this study is to analyze the initiative of the new global reconfiguration that China has been instrumentalizing through the FRS towards Latin America and to demonstrate that despite not using military interference as the US did, we are facing a new phase invasion by the Asian country.

**Keywords:** trade, investment, transnational capital, resources

## Introducción

En la nueva fase del capitalismo global, se ha incrementado la tendencia de suprimir las fronteras comerciales y financieras para la libre movilidad del capital internacional, propiciando una mayor dependencia a las economías pobres, sujetas de explotación de sus recursos naturales. Además, se han cambiado las formas de administración de los países, de sus códigos y leyes, así como de la participación de sus aparatos de Estado,

conforme a las crecientes necesidades de la industrialización. En este contexto, China diseñó a partir de las Reformas Económicas (1978) espacios de apertura al exterior que posteriormente fueron Zonas Económicas Especiales (ZEE), en las cuales se impulsó la apertura paulatina, el comercio y captación de IED, convirtiéndose un éxito comercial y económico para el país.

China actualmente es el núcleo comercial de muchos países en Latinoamérica, quien mediante la cooperación y acuerdos comerciales, ha impulsado una nueva configuración en las relaciones internacionales de la región. Con Uruguay, Perú Argentina y Brasil, el presidente Xi Jinping reafirmó su creciente presencia con una inversión de 250 mil md en diez años para la región, además de apoyar proyectos de diversa índole en infraestructura principalmente, de esta forma abarcar otras zonas geográficas para expandir su proyecto de la Franja y la Ruta de la Seda (FRS) en la región.

El presente trabajo de investigación es de tipo documental y se utilizó el método inductivo para el análisis de la iniciativa de la nueva reconfiguración global que China ha ido instrumentando a través de la FRS. En primer término, abordaremos el contexto global y las nuevas tendencias, seguido de la participación de China en el contexto de proyectos geoestratégicos y en seguida la participación y la relación económica de China en Latinoamérica y su intercambio comercial.

## Capitalismo en el contexto global

El capitalismo neoliberal, ha ido incorporando nuevos espacios geográficos para la explotación de recursos necesarios en su industrialización, éstos a su vez se conjuntan en espacios globales de acumulación para el capital transnacional, que reflejan distinciones espaciales, según Robinson (2013:125) se adicionan a un proceso de concentración del capital global, “los patrones regionales de acumulación reflejan ciertas distinciones espaciales, complementarias a una configuración del capitalismo global cada vez más integrado” en esta forma se van explotando territorios de intensa acumulación que se unen a los intereses del capital global y que se encuentran fuera del territorio del país asiático.

Aquellos espacios específicos de los países latinoamericanos junto con sus recursos naturales se van insertando a los procesos del capital a través de acuerdos de libre comercio, de esta manera quedan sujetos a las necesidades del capital transnacional.

Ahora el capital neoliberal impulsa una nueva reconfiguración de la concentración del capital a escala global, pero en forma más agresiva, apoyando las privatizaciones con las fuerzas militares y policiales ante la posible inconformidad de sus procesos de privatización y explotación de recursos naturales.

A través de acuerdos de libre comercio de países latinoamericanos con economías hegemónicas como Estados Unidos, o China, se impulsan los megaproyectos como parte de las relaciones de poder que incorporan lo económico, financiero, tecnológico, cultural y aspectos de securitización, cuyo discurso es el bienestar y desarrollo de los pueblos. Señalamos que representan espacios de poder, porque se extrae riqueza mediando la fuerza, violencia y coacción que intenten detener sus objetivos de explotación, y en esa relación están instancias estatales y gubernamentales que garantizan los intereses del capital transnacional y que muchas ocasiones se disfrazan de un discurso de desarrollo y bienestar.

En esta forma coincidimos con Sandoval (2020: 99) ya que se impulsan mecanismos de dominio político militar a través de cinturones de seguridad y discursos de bienestar, para el control migratorio y el narcotráfico, ante las supuestas amenazas o invasiones e ideologías de izquierda, de ésta forma como ha sucedido con Estados Unidos y los migrantes de Latinoamérica, otras veces justifican su violencia como golpes de estado, corrupción, violación a los derechos humanos, autoritarismo u otros, manteniendo una postura de subordinación a las economías económicamente más débiles a los intereses del capital transnacional, en pro de una supuesta democracia y protección.

La coerción de corte militar en la región, esta disfrazada de acuerdos para el control del narcotráfico como sucede con Centroamérica y México con el país del norte, y cuya proclividad a ceder la soberanía, se vuelven cómplices con el acrecentamiento de los intereses del capital transnacional.

En esta forma el sector minero energético es diseñado para su explotación y extracción de recursos necesarios para mantener la competitividad con los países más desarrollados económicamente, nos referimos concretamente a China y Estados Unidos. Estos países bajo sus grandes inversiones protegen su poderío industrial y tecnológico, por un lado, al contar con reservas de recursos naturales de zonas ubicadas en Latinoamérica y por el otro, protegiéndose por medio de políticas castrenses (Estados

Unidos) de posibles agresiones externas diseñando estrategias que beneficien y protejan sus intereses (Iniciativa Regional Centroamericana, Iniciativa Mérida y Plan Colombia).

China al respecto ha ido manejando otra forma de relaciones internacionales, con una concepción de justicia y novedosos conceptos de gobernanza global de mejorar el desarrollo y construir una nueva civilización con una óptica más equitativa, racional, y sostenible. Según su política es la búsqueda de beneficios compartidos, sin embargo vemos que las mineras chinas, no tienen la mínima preocupación por los impactos negativos que puedan generarse sobre poblaciones como el desplazamiento forzado, o afectaciones en la salud o el cuidado de trabajadores en las empresas provenientes de ese país o del medio ambiente.

En algunos países de Latinoamérica se han ido creando ejércitos, batallones energéticos, y vialidades de infraestructura con el fin de que la dinámica del comercio no sea frenada. Por otro lado, se utiliza la violencia en ocasiones exacerbada en contra de la población y a favor de inversiones extranjeras y megaproyectos de infraestructura disfrazadas de desarrollo con la justificación del control de grupos delincuenciales que actúan en contra de las comunidades que a su vez son afectadas por el desplazamiento forzado.

Bajo la perspectiva global y su interpretación del capitalismo de Robinson (2013), existen zonas estratégicas regionales que van siendo incorporadas a un proceso de acumulación global, supeditando Estados, empresas nacionales a corporaciones financieras, que van conformando una oligarquía internacional representada en lo que este autor señala como la formación de un Estado Transnacional, que a su vez representan los intereses de una Clase Capitalista Transnacional, mismos que, identifican zonas con abundantes recursos naturales como agua, minerales, hidrocarburos y tierras raras (escandio, atrio, cerio, lantano neodimio prometió, samario, litio, europio, terbio, disprosio, holmio entre otros) necesarios para el desarrollo de tecnología de punta y requerida para los procesos de producción cada vez más sofisticados en las nuevas industrias.

Este proceso de acumulación cada vez más transnacionalizada, se presenta en forma extensiva debido a la mercantilización constante, abarcando todas las economías y a nuevas áreas que antes estuvieron fuera del sistema de producción de mercancías tradicionales, ya que requiere de otros espacios territoriales,

pero también es intensiva por los procesos extractivistas, obedeciendo a procesos de explotación cada vez más acelerados, complejos y con gran densidad de trabajo calificado.

La globalización marca una fase transnacional en el desarrollo del capitalismo (Robinson 2013) ésta denota la ampliación extensiva del mismo para expandirse por medio de la mercantilización no solo de las mercancías sino de las relaciones sociales debido a ello, intensifica el establecimiento de la economía lineal en un mayor número de territorios, conformando un escenario favorable para que los procesos de producción y de consumo sean en menor tiempo, con mayor frecuencia y dinamismo.

### China en el contexto global

China debido a su enorme superávit comercial en los últimos años, es el mayor exportador mundial y el segundo mayor importador del mundo. A pesar de sus estrictas políticas, el país está abierto al comercio exterior, que representó 35,7% del PIB en 2019 (SantanderTrade, 2021). Con el diseño de apertura paulatina en las ZEE este país se ha posicionado como una economía altamente exportadora y competitiva de tecnología de punta, aplicada en el arsenal de mercancías de todo tipo, principalmente automóviles, aparatos electrónicos, de telecomunicación, medicina, vigilancia, de la industria del espacio entre otras, es decir posee una apertura omnidireccional con plataformas de comercio dinámicas para que la mayoría de las empresas participen en su mercado, de esta forma se ha ido construyendo como uno de los ejes principales de la economía global.

Las principales exportaciones de China incluyen aparatos de transmisión para radiotelefonía (9%), máquinas y unidades automáticas de procesamiento de datos (5,9%), circuitos integrados electrónicos y micro ensamblajes (4,1%) y aceites de petróleo (1,5%). (SantanderTrade, 2021).

China importa principalmente circuitos integrados electrónicos y microestructuras (14,8%), aceites de petróleo (11,5%), minerales de hierro (4,8%), gas de petróleo (2,5%) y vehículos motorizados (2,3%). Al respecto el FMI, proyecta un repunte de 7,8% en el volumen de exportación de bienes y servicios para el país en 2021, tras un aumento nulo (0%) en 2020, y un salto de 10% de sus importaciones, tras una caída de 2,7% en 2020 (SantanderTrade, 2021).

El 15 de noviembre de 2020, China firmó la Asociación Económica Integral Regional (RCEP, por sus siglas en inglés) con otros 14 países del Indo-Pacífico, este acuerdo de libre comercio es el tratado más amplio en la historia: cubre 30% de la economía global, e incluye a las Asociaciones de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN: Brunéi, Camboya, Indonesia, Laos, Malasia, Myanmar, Filipinas, Singapur, Tailandia y Vietnam) y a los socios de acuerdos de libre comercio de la ASEAN (Australia, China, India, Japón, Nueva Zelanda y Corea del Sur) (SantanderTrade, 2021).

El comercio se ha convertido en una parte cada vez más importante de la economía general de China, según la OMC en 2020, la exportación de bienes en 2019 fue de 2.499,4 mil md, mientras que las exportaciones e importaciones de servicios en 2019 llegaron a 281.600 md USD y 497 mil millones USD respectivamente. China señaló un aumento global de 19,5% en exportaciones y 18,7% en importaciones en 2019. Según datos del Banco Mundial de 2019, el superávit comercial de bienes de China fue de 425.200 millones USD, lo que representa un aumento con respecto a los 395.100 millones USD de 2018. La balanza comercial general (incluyendo los servicios) fue de 164.100 millones USD en 2019, en comparación con 103 mil millones el año anterior (SantanderTrade, 2021).

De acuerdo con el informe anual Credit Suisse Wealth Report del (2019), China ha tenido una creciente prosperidad en su economía y expansión de la clase media. La riqueza promedio de este grupo es de 33, 530 dólares (anuales) un poco menos de la mitad del nivel de riqueza promedio mundial, pero por encima de la riqueza promedio de la mayoría de los países miembros.

China es el claro ejemplo de como el capital transnacional, ha originado la descentralización e integración funcional a escala mundial de cadenas de producción y distribución; con ello se agiliza el movimiento de valores entre los países (Sin Permiso, 2007). En esta forma las empresas transnacionales favorecen y dinamizan los procesos de producción y comercialización, permitiendo un ahorro en los costos y que el producto final llegue a más lugares para la formación de cadenas de valor controladas por ellas, en donde las relaciones entre los socios y proveedores son sumamente importantes para la circulación de las mercancías en los mercados mundiales. (Romero y Vera, 2014).

En esta forma el capital transnacional, va cobrando espacios territoriales y decisiones de comercio sobre la economía y decisiones del Estado, disminuyendo su autonomía frente al poder transnacional, que se expande a nuevos territorios, buscando su rápida instalación logrando el dominio de un sistema autoritario mundial.

China ha incursionado en la colocación de un arsenal de mercancías a través de un poder blando que va adquiriendo cada vez más poder comercial y financiero, sobre todo en ZEE como Shanghái y Shenzhen, que son zonas de alta captación de IED y de desarrollo tecnológico de punta, además con la firma de los Tratados de libre comercio, asegura la venta de mercancías excedentarias que en otra forma le crearían una crisis de sobreproducción a su economía.

### La presencia de China en Latinoamérica

Latinoamérica está posicionada en el mercado mundial como un gran oferente de materias primas, ya sea de minerales recursos naturales y de productos agrícolas y ganaderos. Por el lado de la demanda, China se sitúa con una enorme potencia global, ya que en estos momentos el país asiático, es el tercer consumidor mundial de gas, el segundo de petróleo y el sólo concentra más del 30% de la demanda mundial (Santos, 2020) de materias primas tales como el cobre, la soja, el hierro o el acero. Es decir, actualmente se trata de un socio comercial imprescindible para Latinoamérica, ya que los mercados están inundados de mercancías de procedencia china, incluso de mercancías de alto valor agregado.

El volumen del comercio bilateral entre China y América Latina alcanzó un récord de 307.400 millones de dólares en 2018, con un aumento del 18,9 por ciento respecto al año anterior, según los datos recién publicados por la Administración General de Aduanas (AGA) de China (Xinhua, 2019).

Las cifras anteriores suponen que las importaciones y exportaciones de la región con China hayan aumentado respectivamente en un 24,1% y un 13,7% anual o que las transacciones comerciales hayan crecido 20 veces en relación con los volúmenes existentes en el año 2000. (Santos, 2020).

Esta dinámica en Latinoamérica muestra una creciente dependencia con respecto al mercado chino, si bien es cierto que esta es muy dispar entre los distintos países de la región, el



país más dependiente es Chile, que exporta alrededor del 25% de sus ventas totales al gigante asiático, mientras que, en un segundo lugar se situarían los casos de Brasil, Perú, Venezuela y Uruguay en los que las ventas a China suponen entre el 15 y el 20% de sus exportaciones (Santos, 2020).

Una consecuencia negativa de este patrón comercial, en el que América Latina exporta a China materias primas e importa manufacturas medias o media-altas, es el perjuicio notable al incipiente desarrollo manufacturero latinoamericano de diferentes sectores, en algunos países, lo mismo podemos señalar de las mercancías con alto contenido de valor agregado impactan en forma negativa a estos países.

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) publicó un informe en octubre de 2018 en el que declara que China, es el socio comercial más importante de la región latinoamericana y caribeña (Xinhua, 2019).

Con la promoción de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en América Latina (FRS), China intenta aumentar la cuota de sus productos en el mercado latinoamericano a través de la inversión industrial y financiación de infraestructuras, así como las fusiones y adquisiciones con empresas sean latinas o extranjeras. Al cierre de 2018, un total de 16 países latinoamericanos y caribeños, incluidos Uruguay, Costa Rica, Chile y Ecuador, habían firmado memorándums de entendimiento con China para construir conjuntamente infraestructura para este proyecto de gran envergadura (Xinhua, 2019).

El proceso de industrialización de China, le ha llevado a tener una gran avidez por los recursos naturales y energéticos, echando mano de su desarrollo tecnológico y uso intensivo de mano de obra, para proseguir su industrialización, su interés se centra principalmente por los recursos energéticos y mineros, de los cuales ya se han consumido la mitad las reservas totales de combustibles fósiles del mundo, cuando el consumo promedio es de 23 mil millones de barriles aunque se descubren 7 millones anualmente, vemos como se consume tres veces más que lo descubierto.

Aunque el umbral de agotamiento fue en el año 2000, y se supone que las reservas totales se habrán agotado para el 2050, los países que prosigan con ese consumo ya están considerando nuevas fuentes y los países que más consumen ese recurso son precisamente Estados Unidos y China, éste último es el segun-

do consumidor e importador mundial de hidrocarburos con 6.3 millones de barriles de petróleo, representando el 8 por ciento del consumo global, lo cual indica un factor determinante de en el alza de los precios del petróleo.

Influye también el desarrollo y nuevos estilos de consumo en las ZEE, como la utilización del automóvil en Beijing, Guangdong Shanghái, que tradicionalmente habían utilizado bicicletas, sin embargo en las últimas décadas han ido adquiriendo automóviles y los vehículos eléctricos representan el 15% o más del mercado en 2025. Es importante señalar que los vehículos eléctricos puros e híbridos enchufables, han aumentado sus ventas en un 68% hasta las 138.000 unidades, un récord en los últimos años, afectando el medio ambiente no solo del territorio sino a nivel global.

Por otra parte, China cuenta con el mayor mercado automotriz global de vehículos eléctricos, por el apoyo del gobierno a fabricantes domésticos BYD, Beijing Auto o Roewe, sobre todo con la utilización de nuevas energías, debido a ello se ha buscado contar con la utilización y desarrollo de nuevas tecnologías, previendo que para el 2025, tengan ventas anuales de 130 mil millones de euros, de acuerdo con la Red de Oficinas Económicas y Comerciales de España en el Exterior, es producción de la más alta tecnología incluida en estos vehículos que en el mediano plazo, será casi imposible la competitividad de otras empresas con la calidad de mercancías alcanzadas en ese sector.

China se abastece de Medio Oriente y Rusia, sin embargo, el gigante asiático, se ha acercado a Venezuela exportando 690.323 barriles por día de crudo y combustibles el año anterior pero tuvo una caída de 14,5% con respecto a los 808.000 bpd enviado en marzo de 2020 (Parraga y Guanipa, 2021) el comercio con China no es tan exagerado, aunque se tiene considerado un oleoducto de Venezuela a Panamá para ir al Pacífico, otro es acordar un oleoducto vía Colombia para impulsar el comercio sinovenezolano.

China ha considerado invertir en Colombia, Ecuador, Perú y acuerdos con Bolivia para la extracción de hidrocarburos y gas, aunque existen proyectos para la extracción conjunta de litio, pero también de alimentos y granos como la soya, arroz, trigo y bebidas espirituosas.

Por lo que respecta al litio, al industrializarse podría ser un puntal del desarrollo tecnológico de punta o ser proveedor de

la industrialización de algunos países como: Argentina Chile y Bolivia (Triangulo de litio) los cuales cuentan con más de 21 millones de toneladas un cuarto de todos los recursos mundiales. México, cuenta además con una de las mayores reservas de litio en Sonora, pero es igual que sus homólogos, aun sin explotación y desarrollo de tecnología de punta para su beneficio, por ello el país asiático está interesado en proporcionar la tecnología que se requiere para su explotación, en supuesto beneficio para ambos.

Tradicionalmente Latinoamérica, exportaba productos manufacturados a Europa y Estados Unidos, en la actualidad el comercio se ha ido orientando a China y Asia Oriental, aunque sigue manteniendo el esquema de exportación de productos primarios, sin incluir mercancías de elevado valor agregado, sigue reproduciendo el esquema de exportación tradicional solo que, reorientado a otra zona de comercio, aunque la importación de mercancías de elevada competitividad sigue su curso.

Para China, la industrialización es imparable, internamente ha dado lugar a presiones migratorias del campo a la ciudad a partir del proceso acelerado de desarrollo industrial lo que ha ido acrecentando la urbanización, con ello ha ampliado el consumo de bienes y servicios en las ciudades, más del 57% de su población pertenece a la clase media (se prevé que alcance 67% para 2030) y genera 82% de su producción económica (Ellen Macarthur Foundation, 2018).

Los cambios de ingreso en la sociedad china, han producido nuevas demandas y tipos de consumo, entrar en la modernidad, es satisfacer nuevas necesidades esenciales en la vida que no cambia en lo cualitativo, pero si en lo cuantitativo, cuyo propósito del conjunto social pasa de ser una necesidad vital a existencial, la idea de desear o poseer, tiende a ser creada por la comercialización de los productos y el estímulo mercantil del propio capital, en esta forma el consumo representa una necesidad creciente, y que da status (Posadas, 2013), por ello existe una demanda cada vez más amplia de mercancías antes no consideradas por la sociedad, principalmente de los jóvenes chinos.

El crecimiento poblacional, la apertura y el mejoramiento de los ingresos, ha sido notable de las personas migrantes hacia zonas urbanas y es que la diferencia salarial en éstas, con respecto a las rurales es notable, hecho que ha provocado restricciones campo-ciudad por parte del gobierno, además la clase

media, tiene una mayor demanda de mercancías y alimentos que anteriormente no existía.

Lo anterior ha llevado a este país a la industrialización exacerbada y a tener mayores niveles de contaminación, por esto suponemos que el capitalismo en su carácter extensivo, le impone expandir la explotación de recursos a otras latitudes en este caso a Latinoamérica, para la explotación de los recursos naturales y de la fuerza de trabajo, incluso trasladando fuerza de trabajo china a otras zonas geográficas como Latinoamérica, África, Rusia y otros países, con tal de continuar la reproducción del capital y colocar mercancías que en otro caso le provocarían crisis de sobreproducción.

China en la actualidad se ha colocado como la fábrica tecnológica del mundo, por la incorporación de mayor valor agregado a las mercancías, sin embargo, enfrenta retos como la elevada contaminación, además de los niveles que ya posee, se encuentra ahora disponiendo de amplios territorios de otros países como Latinoamérica, debido a ello es demandante de alimentos que no puede producir en su territorio, y oferente de nuevas mercancías lo que provoca que sectores industriales no se desarrollen en otros países, debido entre otras cosas a los acuerdos comerciales.

Buscar acuerdos de libre comercio con países de Latinoamérica no solo es parte de la FRS sino representan un espacio del cual echar mano de sus recursos globales y de que le sean provistos a bajo costo.

Al respecto Latinoamérica, demanda productos provenientes de Asia, de alta tecnología y productos industriales. Actualmente los países con mayor comercio con China son Argentina, Brasil, Chile y Perú, con una inversión de 5 mil millones en la industria petrolera argentina, para exploración de hidrocarburos.

En la medida que el país asiático eleve su PIB, seguirá demandando más materias primas de Latinoamérica y de otros países, principalmente minerales, Chile exporta más del 70% de cobre a ese país, a su vez importa, productos electrónicos, calzado, juguetes, y desde 2005 China firmo un acuerdo de libre comercio con Chile, que fue el primero en Latinoamérica en noviembre de 2017, en México la industria del juguete y calzado, quebraron debido a las importaciones y bajos costos provenientes de mercancías chinas.

En el comercio, Brasil exporta acero, hierro, soya representando el 70 por ciento de su producción y compra carbón del país asiático, China tiene que importar alimentos también ya que la superficie productiva apenas alcanza el 11 por ciento, debido a la desertificación que sufren los suelos que además no son aptos para la agricultura debido a la densidad poblacional, deforestación, industrialización acelerada y calentamiento global.

Este auge de la industrialización representa tres desafíos (Netzahualcoyotzi, 2010):

1. La escasez de recursos; al ser China un país con más 9.5 millones km<sup>2</sup> y cerca de 1,400 millones de habitantes, y desde su apertura comercial debe de satisfacer su demanda interna, así como externa, se ha convertido en un importante exportador mundial desde la ampliación de sus relaciones económicas al ingreso de la Organización Mundial del Comercio en el año 2001.
2. La problemática ambiental es un obstáculo para el desarrollo sustentable, debido a que el carbón sigue siendo su principal fuente de energía para la industria. La contaminación ha tenido repercusiones en la salud de la población, la calidad del aire y del agua.
3. El país ha implementado estrategias para monitorear las condiciones ambientales, registrar e imponer multas para la protección ambiental. Esto aún es un problema muy grande, pero China que continúa esforzándose para la creación de una civilización ecológica para contrarrestar el impacto ambiental de los proyectos industriales.
4. La falta de coordinación entre el desarrollo económico y social, genera una brecha de desigualdad. Un ejemplo de ello, fueron las Zonas Económicas Especiales (ZEE), quienes han sido receptoras de tecnología y de grandes inversiones tanto internas como externas, por lo cual se concentró un desarrollo económico y se asentó la modernización en estas zonas con mayor relación con el exterior.

Podríamos agregar un desafío más, entre otros y es que el desarrollo alcanzado en las ZEE y el de las poblaciones rurales, han acentuado las diferencias con la vida urbana, causando problemas migratorios al interior del país, en donde parte de la población se vuelve ilegal en su propio país.

Lo anterior es parte del dilema sobre un mayor desarrollo, a través de la industrialización y el problema del cuidado al medio ambiente, no solo del territorio chino sino del planeta, al respecto se han implementado algunas estrategias como la siembra de árboles para combatir los problemas de contaminación, resolviendo la escasez de los recursos, mejorando la eficiencia en el uso energético y reduciendo el consumo de estos, además del diseño de las ciudades verdes en donde se ocupan hasta pequeños espacios para sembrar.

China y el Proyecto de la FRS ha ido adquiriendo cada vez mayor presencia en Latinoamérica, no solo en el comercio sino en los múltiples proyectos de infraestructura, tecnología, finanzas y cultura, las plataformas económicas iniciadas, posibilitan que cualquier país pueda tener acceso a su comercio y redes, al respecto el presidente Xi Jinping, ha señalado en diferentes foros que es impensable que Latinoamérica este desligada de China.

El proyecto de la FRS se ha convertido en maniobra ambiciosa que resguarda características interesantes para el análisis financiero económico y que paulatinamente podría transformar el orden global.

El capitalismo chino requiere de desarrollo tecnológico y nuevos materiales, es así como la relación con países de Latinoamérica resulta atractiva por los recursos naturales y los minerales para el desarrollo económico y su abastecimiento, la presencia creciente de China a través de IED y cooperación en proyectos tecnológicos e infraestructura es inminente y no da cabida a retroceder.

Obviamente que la acentuada mercantilización ha permitido que China, abra nuevos patrones de acumulación, y en este proceso la relación capital-trabajo es marcado por la precarización como poder del capital global sobre el trabajo global, es decir la subsunción del capital sobre el trabajo.

La competencia exige que las empresas establezcan mercados globales, en oposición a mercados nacionales o regionales, en esta dimensión, este país es un fuerte competidor de Estados Unidos y los procesos de segmentación y descentralización de los procesos de producción a través de nuevos territorios, que llevan en si la concepción de la propiedad y el control sobre los recursos y los medios de producción globales, así como la centralización del manejo de la producción global que está en

manos de corporativos chinos ya presentes en Latinoamérica y otros continentes como Latinoamérica, África y Asia.

La transformación de China emprendida por Xi Jinping en 2012, abrió la etapa de modernización contemporánea con el objetivo de culminar el proceso modernizador tan anhelado desde el siglo XIX. Lo que ha sugerido un mayor impulso económico demostrando fuerza y poder por recuperar su posición en el sistema internacional, de tal manera que el proyecto de la FRS, se ha convertido en maniobra ambiciosa que resguarda características interesantes para el análisis financiero-económico del país y en el cual muchas empresas y gobiernos ya están participando.

Desde 2003 China es el segundo socio comercial en importancia para América Latina y el Caribe (ALC); es el primer socio comercial de Brasil, Chile y Perú, y el segundo socio en importancia de México y Argentina (Ortiz y Dussel, 2016).

Los proyectos de infraestructura dentro de ALC en los que han participado las empresas chinas son muy diversos, ya que se encuentran en varios sectores desde construcción, energía, telecomunicaciones, transporte, acueductos, minería, seguridad, salud, aeropuertos, puertos principalmente.

**Tabla 1.** Acuerdos comerciales dentro de América Latina y el Caribe

País, región, u organismo	Tipo de acuerdo	Entrada en vigor
Alianza del Pacífico	Protocolo Comercial	Mayo 1, 2016.
Chile-Argentina	Acuerdo Comercial.	Mayo 2, 2019.
Bolivia-Chile	Acuerdo de Complementación Económica	Abril 6, 1993.
Chile-Uruguay	Acuerdo de Libre Comercio	Diciembre 13, 2018.
Chile-Hong Kong, China	Tratado de libre Comercio	Noviembre 29, 2014.
Costa Rica-China	Zona de Libre Comercio	Agosto 1, 2011.
Perú-China	Tratado de Libre Comercio	Marzo 1, 2010
Canadá-Estados Unidos-México (T-MEC)	Tratado de Libre Comercio	Julio 1, 2020.
Chile-China	Tratado de Libre Comercio	Octubre 1, 2006
Canadá-Unión Europea	Acuerdo Comercial.	Septiembre 21, 2017.
Colombia-Israel	Tratado de Libre Comercio	Agosto 11, 2020.
Ecuador-Asociación Europea de Libre Comercio (AELC)	Acuerdo de Asociación Económico Inclusivo	Noviembre 1, 2020.

**Fuente:** Elaboración propia con datos del Sistema de Información sobre Comercio Exterior, (SICE). Última consulta, 30/06/2021. [http://www.sice.oas.org/agreements\\_s.asp](http://www.sice.oas.org/agreements_s.asp)

Como observamos en la tabla anterior (Tabla 1) los acuerdos comerciales dentro de ALC son muy variados, desde tratados y zonas de libre comercio, complementación económica, inversiones y ayudas entre otros. La gran mayoría de los proyectos de infraestructura dentro de Latinoamérica por parte de empresas chinas se han realizado en torno a la conectividad dentro de la región, y posiblemente motiva a una interconexión posterior para la colocación de mercancías e impulso del desarrollo de la FRS en la región, pues obviamente el que está invirtiendo más es el propio país asiático para su beneficio.

De acuerdo con los datos de la *“Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China (RED ALC-CHINA) y documento;*



*Monitor de la infraestructura china en América Latina y el Caribe 2021*”, podemos determinar que, debido a que 61 de los 138 proyectos realizados desde el 2005 al 2020, pertenecen a este rubro, el 44% de éstos es de infraestructura los cuales se establecieron dentro del marco de la conectividad de la región (Dussel, 2021).

De los 61 proyectos que empezaron su construcción desde el 2002, los primeros no se terminaron hasta el año 2010 y otros más culminaron el año 2020, esto nos habla de la presencia china por casi dos décadas en Latinoamérica y el Caribe (Dussel, 2021), podemos considerar que este tipo de planes no solo significan un desarrollo económico cuando culminan, sino la derrama económica que conllevan, que representan un beneficio para los lugares donde se desarrollan y además, es claro que el país que mejores beneficios tendrá es el país asiático, ya que solamente está creando espacios conectados a través de infraestructura para el futuro priorizando sus intereses.

En la tabla 2 se observan solo unos cuantos proyectos donde la tasa de empleo fue alta, como se espera después de dos décadas de trabajo, hay proyectos que generaron cero empleos o muy pocos, y esto se debe a que estos fueron cancelados durante su construcción o no pasaron de la fase de planeación por diversos problemas.

**Tabla 2.** Los 5 proyectos con menor y mayor generación de empleos en América Latina y el Caribe.

Sector de proyecto	Nombre del proyecto	Año	País	Compañía	Total, de empleos
Transporte	Highway: Huanuco-la unión-huallanca-desvío Antiamina	2018	Peru	China Railway Construction Corporation (CRCC)	12
Transporte	Acceso a Quito desde los Valles Orientales y Construcción del Puente Guayasamin	2016	Ecuador	China Communications Construction Company (CCCC)	46
Puerto	Ampliación del muelle San Antonio Terminal Internacional (STI)	2016	Chile	China Communications Construction Company (CCCC)	70
Telecomunicaciones	Satélite Túpac Katari	2013	Bolivia	China Aerospace Science and Technology Corporation (CASC)	78
Energía	Parque eólico Loma Blanca I, II, III y IV	2016	Argentina	Power Construction Corporation of China (Powerchina) y Xinjiang Goldwind Science & Technology	100
Otros	Centro de Convenciones Amador, Panamá capital	2019	Panamá	China State Construction Engineering (CSCEC)	100
Energía	Central Hidroeléctrica Coca-Codo Sinclair	2010	Ecuador	Power Construction Corporation of China (Powerchina)	22,739
Energía	Southeast Northeast Interconnection Gas Pipeline (GASENE)	2010	Brazil	China Petroleum & Chemical Corporation (Sinopec)	30,000
Transporte	Midwest Integration Railway (FICO)	2020	Brazil	China Railway Engineering Corporation (CRECG)	46,122
Transporte	Metro de Bogotá	2019	Colombia	China Communications Construction Company (CCCC)	60,000
Transporte	Tramo 1 del Tren Maya	2020	Mexico	China Communications Construction Company (CCCC)	80,000

**Fuente:** Elaboración propia. Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China y Monitor de la OFDI en América Latina y el Caribe (2021). Última consulta 30/06/2021. <https://www.redalc-china.org/monitor/>

Según los datos proporcionados por la Dussel (2021) de los 138 proyectos establecidos (aunque hayan culminado o fueran cancelados) hubo en promedio la creación de 4,516 empleos por proyecto.

Estos empleos son los que se crearon de forma directa, porque no debemos de olvidar los otros posibles empleos, que se pudieron crear de forma indirecta, lo que al final termina reduciendo en la economía local en donde se haya establecido el objetivo.

Los países que han obtenido más proyectos de infraestructura por parte de China han sido Argentina y Brasil con ocho cada uno, los cuales siete son de transporte y un puerto para cada país, en el 2016 para Argentina y 2019 para Brasil.

El gobierno de China y su iniciativa privada buscan el desarrollo de infraestructura, debido a que esto facilitaría sus exportaciones, con el objetivo de tener un tránsito más efectivo y dinámico con un menor tiempo y que les represente menores costos de transporte para sus propias compañías en el presente y futuro. Además proporcionan un comercio más fluido y colocan más mercancías en el menor tiempo.

La construcción de nuevos puertos o en algunos casos la modernización de otros, a las compañías chinas les genera un menor costo de transporte de mercancías, por la vía marítima que por la aérea, además de tener el puerto más importante del mundo (el Puerto de Shanghái) le otorga la facilidad de un mejor alcance de barcos y contenedores.

La compañía China Communications Construction Company, ltd. (CCCC) es una empresa multinacional de ingeniería y construcción de propiedad estatal que cotiza en bolsa y se dedica principalmente al diseño, la construcción y la operación de activos de infraestructura, incluidas carreteras, puentes, túneles, ferrocarriles, subterráneos, aeropuertos, plataformas petrolíferas y puertos marítimos, ha sido la encargada de la gran mayoría de los proyectos de infraestructura en cuanto a puertos, con seis de los diez que se han realizado por parte de otras compañías de origen chino, cinco de manera individual y uno en conjunto con la compañía China Railway Construction Corporation Limited (CRCC), esta información se observa en la siguiente tabla 3.

**Tabla 3.** Puertos desarrollados en América Latina y el Caribe, por empresas chinas, 2014-2019.

Sector del Proyecto	Nombre del proyecto	Año	País	Compañía
Puerto	Modernización y ampliación del puerto de Santiago	2014	Cuba	China Communications Construction Company (CCCC)
Puerto	Puerto de transbordo y puerto seco de La Brea	2014	Trinidad-Tobago	China Communications Construction Company (CCCC)
Puerto	Modernización Puerto de St. John	2014	Antigua and Barbuda	China Railway Construction Corporation (CRCC)
Puerto	Ampliación de San Vicente Terminal Internacional (SVTI)	2015	Chile	China Communications Construction Company (CCCC)
Puerto	Ampliación del muelle San Antonio Terminal Internacional (STI)	2016	Chile	China Communications Construction Company (CCCC)
Puerto	Puerto Gran Rosario	2016	Argentina	COFCO International
Puerto	Modernización del puerto de St. John	2018	Antigua and Barbuda	China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC)
Puerto	Puerto de Panamá Panamá Colon Container Port	2018	Panamá	Landbridge Group Co Ltd
Puerto	Abaco port project	2019	Bahamas	China Communications Construction Company (CCCC)
Puerto	Porto Sul, Fiol, and the Pedra de Ferro mining project	2019	Brazil	China Communications Construction Company (CCCC) & China Railway Construction Corporation Limited (CRCC)

**Fuente:** Elaboración propia. Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China y Monitor de la OFDI en América Latina y el Caribe (2021). Última consulta 30/06/2021. <https://www.redalc-china.org/monitor/>

Como se puede observar en la tabla anterior, vemos que los puertos construidos en la región son muy recientes, siendo el de Cuba finalizado en el 2014, el Puerto de transbordo y Puerto Seco de La Brea, el más antiguo de los once presentados en la tabla anterior, mientras que el más novedoso fue terminado en el 2019, siendo el Porto Sul, Fiol, and the Pedra de Ferro Mining Project en Brasil.

Además, la mayoría de los proyectos son modernizaciones o modificaciones de un puerto en algún país de la región, con el objetivo de volverlos más atractivos para empresas transnacionales, que realizan envíos de forma marítima, como también el que facilite el recibimiento y transportación de las mismas mercancías.

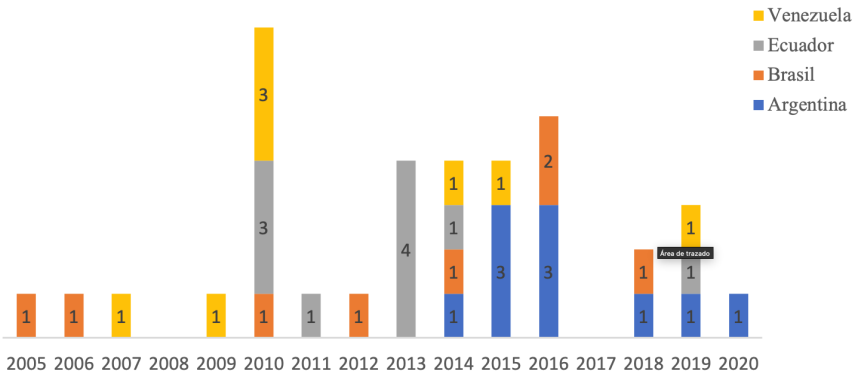
Los proyectos de tipo energético van desde plantas solares, centrales hidroeléctricas, plantas nucleares, centrales termoeléctricas, parques eólicos, éstos se dividen en creación, renovación, cierre o modernización, de estas mismas. Estos proyectos en la región en quince años (2005 al 2020), ya que de 45 de los 53 proyectos energéticos fueron financiados por el gobierno federal de cada país, siete fueron por la iniciativa privada, y solamente uno fue con financiamiento municipal y el 85 por el gobierno federal.

Dentro de estos 45 proyectos Argentina y Ecuador son los dos países que realizaron el mayor número fueron diez respectivamente, siguieron Brasil y Venezuela con ocho, sumando un total de 36, es decir los gobiernos federales de estos países, son los estados que más han invertido en el sector energético.

En 2014 Argentina, Brasil, Ecuador y Venezuela, tuvieron un proyecto cada uno. Para el 2015, fueron tres proyectos para Argentina y uno solo para Venezuela, en el 2016 nuevamente fueron tres para Argentina y dos para Brasil.

Para el 2018 al 2020, pero en 2017 no hubo ningún proyecto para estos países solo hubo dos para cada año (Grafico 1). En el sector energético, los gobiernos federales de ALC han confiado en el capital chino y en sus empresas estatales, la gran inversión de las empresas chinas no lo realizan únicamente en forma monetaria, también son conocimientos que sus compañías comparten en el momento de realizar estos proyectos, debido a que las mismas empresas dan la oportunidad de que la población en donde se instale éste, adquiera los conocimientos necesarios para la implementación y operación de estos.

**Gráfico 1.** Proyectos energéticos financiados por el gobierno federal del 2005 al 2020.



**Fuente:** Elaboración propia. Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China y Monitor de la OFDI en América Latina y el Caribe (2021). Fecha de consulta 5 de julio 2021.

Argentina es uno de los cuatro países que más han invertido en el sector energético, también es el que posee el proyecto de mayor inversión con La Central Nuclear Atucha III. El Complejo Nuclear Atucha, es un centro argentino donde funcionan las centrales nucleares Atucha I y II realizada en el 2015, con una inversión de \$ 7,900 md, que genero un total de cinco mil empleos, la empresa responsable de este gran proyecto fue; China National Nuclear Corporation (CNNC), la CNNC es una corporación de propiedad estatal, no un organismo administrativo del gobierno y supervisa todos los aspectos de los programas nucleares civiles y militares de China.

Para China y las empresas del mismo origen no les interesa que las empresas con que se fusionan sean privadas o públicas de Latinoamérica u otras regiones, mantienen el mismo objetivo, facilitar la entrada de sus mercancías a sus regiones.

A través de su proyecto de FRS, ha ido colaborando aún más en el desarrollo de regiones menos desarrolladas para cumplir sus objetivos comerciales, debido a que el gobierno admite que no tiene ningún beneficio plantear acuerdos comerciales o zonas de libre comercio, en diferentes partes del mundo, si sus mercancías no se van a poder transportar tan fácilmente debido a ello la preocupación del desarrollo de infraestructura fuera de su región.

China está buscando su hegemonía comercial a través de proyectos de infraestructura dentro de las fronteras de sus aliados comerciales en este caso Latinoamérica, no solo para la colocación de mercancías sino para ir afianzando su proyecto FRS, al estilo de Batú Kan conquistar hasta el último mar y apoderarse de los recursos que no posee en su región, así apuntalarse como único país hegemónico.

## Conclusiones

América Latina es una reserva de recursos naturales que se podrían aprovechar para el país asiático, sobre todo si consideramos que EU, tiene cercado en cierta medida al gigante a través de acuerdos de tipo económico y militar con los países asiáticos cercanos (Trans-Pacific Partnership (TPP)).

Las inversiones de China obedecen, a un proyecto geoestratégico y geopolítico, que se proyecta a través del desarrollo de infraestructura que va desde el puerto de Perú, así como un cable de fibra óptica entre China y Chile, lo cual ha culminado con echar a andar en Latinoamérica el proyecto de inclusión en ingeniería geopolítica en la FRS. Desde el 2018 el desarrollo de infraestructura y mayores niveles de inversión denotan interés del proyecto en la región latinoamericana.

China pretende tener ejes dinamizadores por región, en tanto que es parte de la naturaleza del proyecto global, pues a través de un mercado más integrado, con amplias conexiones de diversa naturaleza, podrá colocar mejor el arsenal de mercancías de su superávit industrial, así como el impulso definitivo de su moneda en el contexto internacional que pudiese desplazar al euro y dólar, es decir, se considera incluso que la reestructura del sistema internacional este más acorde a sus intereses y requerimientos.

Las relaciones económicas financieras y diplomáticas de China, se pondrán a prueba ya que los participantes requieren de credibilidad y respeto en tanto que la FRS atravesara con algunas dificultades y retos de enorme magnitud y serán de impacto global en todos los ámbitos.

Para Latinoamérica es imperante la relación comercial con China, el desarrollo de rutas marítimas y terrestres, así como el poder paulatino que ejerce el país asiático a través del comercio y actos de generosidad, como préstamos a países más pobres de

la región son temas preocupantes para el futuro inmediato. Por otro lado, el capital transnacional en el que participa este país ha ido avanzando, y los proyectos geoestratégicos de privatización de recursos naturales (privatización de mantos acuíferos, tierra, minería a cielo abierto, cambio de cultivos tradicionales por otros más rentables) a partir de la firma de acuerdos comerciales afectan en forma negativa al medio ambiente no solo porque representan despojos y afectaciones a la salud de pueblos originarios, sino porque impactan directamente al medio ambiente.

Otra de las preocupaciones son las cadenas de suministro para algunos países y la creciente demanda de productos en sectores clave como alimentos y energía. Por otro lado, se está incrementando la dependencia de algunos países hacia China, lo que está provocando que empresas domésticas estén quebrando hecho agudizado por el C19 y que el país asiático no está considerando.

La FRS emerge como un proyecto nuevo y estratégico de China, sin embargo, hay que considerar que algunas economías, aunque sostienen relaciones comerciales y tienen proyectos de infraestructura, aún no han firmado su compromiso ni sumado a este gran proyecto que representa el presidente Xi Jinping, a pesar de la generación de empleos, infraestructura e inversiones chinas, las asimetrías con cualquier país de ALC son abismales y de naturaleza asimétrica.

Consideramos que si bien China, representa una oportunidad de desarrollo industrial, comercio, infraestructura y servicios para la región latinoamericana, hay que tener presente el tema de derechos humanos, y cuidado del medio ambiente, así como la protección de áreas ricas en recursos naturales en donde habitan la mayoría de población originaria.



## Bibliografía

- Credit Suisse Research Institute, (2019). Global Wealth Report 2019: Global wealth rises by 2.6% driven by US & China, despite trade tensions. Credit Suisse. <https://www.credit-suisse.com/about-us-news/en/articles/media-releases/global-wealth-report-2019--global-wealth-rises-by-2-6--driven-by-201910.html>
- Dussel Peters, E. (2021). *Monitor de la infraestructura china en América Latina y el Caribe 2021*. Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China (RED ALC-CHINA). [https://www.redalc-china.org/monitor/images/pdfs/menuprincipal/DusselPeters\\_Monitor\\_Infraestructura\\_2021\\_ESP.pdf](https://www.redalc-china.org/monitor/images/pdfs/menuprincipal/DusselPeters_Monitor_Infraestructura_2021_ESP.pdf)
- Ellen MacArthur Foundation (2018). *The circular economy opportunity for urban & industrial innovation in China*. Ellen Macarthur Foundation. <https://www.ellenmacarthurfoundation.org/publications/chinareport>
- Netzahualcoyotzi, R. (2010). América Latina y alimentos: perspectiva frente a China. En A. Furlong (Coord.) *Crisis Económica y Desequilibrios Sociales* (pp. 69-107). Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- Ortiz, S. y Dussel, E. (2016). La nueva relación comercial entre América Latina y el Caribe y China: ¿promueve la integración o desintegración comercial? En *La nueva relación comercial entre América Latina y el Caribe-China: ¿integración o desintegración regional?* Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China. UNAM.
- Parraga y Guanipa (2021). Más crudo a China ayudó a Venezuela a sostener exportaciones en marzo: datos. *Portal Reuters*, abril 06. <https://www.reuters.com/article/venezuela-petroleo-exportaciones-idLTAKBN2BT2PT>
- Posadas Velázquez, R. (2013). La vida de consumo o la vida social que se consume: apreciaciones sobre la tipología ideal del consumismo de Zygmunt Bauman. *Estudios Políticos* (UNAM), (29), 115-127. [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0185-16162013000200006](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-16162013000200006)
- RED ALC-CHINA (2021). Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China y Monitor de la OFDI en América Latina y el Caribe. <https://www.redalc-china.org/monitor/>
- Robinson, W. I. (2013). *Una teoría sobre el capitalismo global*. Siglo XXI.
- Romero, A., y Vera, M. A. (2014). Las empresas transnacionales y los países en desarrollo. *TENDENCIAS, Revista de la Facultad de Ciencias*, 15(2), 58-89.

- Sandoval, J. M. (2020). El espacio global para la expansión del capital transnacional de la frontera México Estados Unidos y el complejo industrial - militar en la era de Donald Trump. En Sandoval Juan Manuel, Porto Jadson, Furlong Aurora, Netzahualcoyotzi Raúl (Coods). *Espacios globales para la expansión del capital transnacional en el continente americano* (pp. 99-103).
- SantanderTrade (2021). Santander Trade Markets, Cifras del comercio exterior en China. Portal Santander México. [https://santandertrade.com/es/portal/analizar-mercados/china/cifras-comercio-exterior#classification\\_by\\_country](https://santandertrade.com/es/portal/analizar-mercados/china/cifras-comercio-exterior#classification_by_country)
- Santos, M. (2020). La creciente interdependencia entre China y América Latina. *Revista Forbes México*. <https://www.forbes.com.mx/la-creciente-interdependencia-entre-china-y-america-latina/>
- SICE (2021). Sistema de información sobre comercio exterior. [http://www.sice.oas.org/agreements\\_s.asp](http://www.sice.oas.org/agreements_s.asp)
- Sin Permiso, (2007). Capitalismo transnacional. Entrevista a William Robinson. Portal Sin Permiso. <https://www.sinpermiso.info/textos/capitalismo-transnacional-entrevista#:~:text=El%20capital%20transnacional%20intenta%20convertir,trav%C3%A9s%20de%20este%20aparato%20transnacional.>
- Trade Map (2021). Estadísticas del comercio para el desarrollo internacional de las empresas, Datos comerciales mensuales, trimestrales y anuales. Comercio entre China y América Latina y el Caribe. International Trade Center. [https://www.trademap.org/Product\\_SelCountry\\_TS.aspx?nvpm=3%7c156%7c%7c%7c%7c85%7c%7c%7c4%7c1%7c1%7c2%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1](https://www.trademap.org/Product_SelCountry_TS.aspx?nvpm=3%7c156%7c%7c%7c%7c85%7c%7c%7c4%7c1%7c1%7c2%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1)
- Xinhua (2019). Volumen de comercio China-América Latina supera 300.000 millones de dólares en 2018. Xinhua en Español. [http://spanish.xinhuanet.com/2019-02/01/c\\_137792833.htm](http://spanish.xinhuanet.com/2019-02/01/c_137792833.htm)

**Fecha de recepción:** 11 de agosto de 2021

**Fecha de aprobación:** 4 de septiembre de 2021