

## **“Diplomacia china del ferrocarril” en América Latina**

Chen Lan ( 1986-)

Profesora-investigadora del Centro de Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Estudios Internacionales de Zhejiang, Doctoranda en la Facultad de Relaciones Internacionales de la Universidad de Estudios Internacionales de Shanghai. Actualmente es profesora visitante en la UNAM de 2016-2017. Becaria de China Scholarship Council del Ministerio de Educación de China.

Contrato: worldsusana@163.com

Este artículo es financiado por el Fondo del Departamento de Educación de la Provincia de Zhejiang del Año 2015-2017 (Y201534351)

**Resumen:** La “Diplomacia China del Ferrocarril de Alta Velocidad” es una estrategia del país asiático para promover la exportación de su tecnología y estrechar las relaciones económicas con otros países en el mundo. Aunque la relación entre China y América Latina está en su mejor momento, la entrada del ferrocarril de alta velocidad en la región no es nada fácil. En esta

política surgen casos fracasados y pendientes, enfrentando todavía varios retos tanto políticos, geopolíticos como comerciales.

**Palabras clave:** Diplomacia China del Ferrocarril, América Latina, retos, financiamiento

**Abstract:** The "China's High-Speed Rail Diplomacy" is a strategy of the country to promote the export of its technology and strengthen economic relations with other countries in the world. Although the relationship between China and Latin America has entered its prime moment, the entry of high-speed rail in the region is not easy. In this policy failed and pending cases raised, facing political, geopolitical and commercial challenges.

**Key Words:** China's High-Speed Rail Diplomacy, Latin America, Challenges, financing fund

## ***I. Introducción***

Es indudable que China juega un papel cada vez más activo en la arena internacional. Después de la presentación de la “Diplomacia China del Pingpong y Panda”, el gigante asiático tiene una nueva modalidad de estrechar las relaciones diplomáticas con otros países: “Diplomacia China del Ferrocarril”, y sobre todo, del tren de alta velocidad<sup>1</sup>, con la que China entra en una diplomacia económica versión 2.0. El tren de alta velocidad constituye una nueva tarjeta de presentación que tiene múltiples metas: estrechar las relaciones diplomáticas como ya se ha mencionado, sustituir la imagen china de exportación de mercancías baratas y de poca tecnología con un megaproyecto de tecnología sofisticada, lo que impulsará en el futuro el intercambio de productos tecnológicamente innovados, así como impulsar los estándares técnicos y un modelo de financiamiento independiente de los préstamos multilaterales.

El ferrocarril es una gran arteria vial del país. Es un tema de interés estratégico nacional, involucrando la seguridad nacional, desarrollo económico, inclusión social, gestión ambiental etc. Es de mucha sensibilidad política y blanco de la atención y críticas públicas. La

---

<sup>1</sup> Se denomina tren de alta velocidad, tren rápido o tren bala a aquel que alcanza velocidades superiores a 200 km/h sobre líneas existentes actualizadas, y 250 km/h sobre líneas específicamente diseñadas para tal efecto, según la Unión Internacional de Ferrocarriles, que se encarga de la elaboración de normas técnicas internacionales de ferrocarril. Véase en <http://www.uic.org/>.

construcción del ferrocarril por empresas extranjeras acentúa el proteccionismo, nacionalismo y la resistencia debido a los factores geopolíticos. Por eso es imaginable que no sea nada fácil que el ferrocarril chino entre en el mercado latinoamericano. En realidad, han generado mucha incertidumbre los proyectos chinos del ferrocarril en la región. Este artículo pretende analizar las realidades y los retos que enfrenta China a la hora de introducir esa modernización férrea en el mercado latinoamericano.

## ***II. Gran salto ferroviario en China***

No es exagerado decir que las líneas ferroviarias de alta velocidad han transformado China. La construcción de las vías de alta velocidad en ese país empezó durante el periodo del undécimo Plan Quinquenal sobre el Desarrollo Económico y Social del país (2006-2010). En 2004, en la economía china se introdujeron las tecnologías de las empresas de Japón, Canadá, Alemania y Francia para diseñar de forma conjunta los trenes de alta velocidad. Durante este proceso, aprendió y empezó la investigación y desarrollo propio. En agosto de 2008, la primera vía de alta velocidad fue inaugurada donde China posee la completa propiedad intelectual, que conecta a la capital Beijing con Tianjin. Desde entonces, hasta finales de 2015, China ha entrado en una nueva era de diseño y

construcción del tren de alta velocidad con las cuatro líneas verticales y cuatro líneas horizontales construidas. El kilometraje total de líneas ferroviarias chinas de alta velocidad ya ocupó el primer lugar mundial, representando un 60% del kilometraje total mundial de trenes de alta velocidad.<sup>2</sup>

La contribución de tren bala en la economía china generó infraestructuras ferroviarias de nueva generación. Asimismo, el costo y tiempo de la logística de mercancías y movilidad de personas a media y larga distancia se ha reducido de manera sustancial, contribuyendo al gran crecimiento económico chino, el cual llegó a incrementarse en un 10.45% en 2010, 9.3% en 2011, 7.65% en 2012 y 7.7% en 2013<sup>3</sup>. Además, el ferrocarril de alta velocidad se caracteriza por su seguridad, ahorro de energía no renovable y descongestionamiento de las carreteras. El consumo de energía por kilómetro de tren de alta velocidad, automóvil y avión es 1:5.3:5.6:5<sup>4</sup>, que contribuyó al desarrollo sostenible de la economía del país asiático.

---

<sup>2</sup> El kilometraje total de líneas ferroviarias chinas de alta velocidad supera a 19,000 km, Agencia Xinhua, 6, julio 2016. Véase en [http://news.xinhuanet.com/legal/2016-07/06/c\\_129119403.htm](http://news.xinhuanet.com/legal/2016-07/06/c_129119403.htm)

<sup>3</sup> Buró de Estadísticas de China

<sup>4</sup> Wei, Aimiao. Alemania: Ferrocarril entre ciudades, ahorro de energía, Diario Económico: Observación y Lecciones, 8 de julio, 2008, p11.

### ***III. Características de la “Diplomacia China del Ferrocarril”***

#### **a) Promoción directa por los altos líderes chinos**

Desde hace años, los líderes chinos vienen promocionando la exportación de productos de alta tecnología para dejar atrás la imagen del exportador de mercancías baratas y de mala calidad. El tren bala ha sido un instrumento supremo para este fin porque China ya posee la propiedad intelectual completa de esta alta tecnología y su seguridad ha sido probada con tanta movilidad de personas en China. En 2013, el presidente chino, Xi Jinping propuso en Kazajistán la “Iniciativa de la Franja y la Ruta”, que engloba la “Franja Económica de la Ruta de la Seda” y la “Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI”. Esta iniciativa acentúa la construcción de infraestructura para conectar los países de Asia, África y Europa a través de redes terrestres y marítimas. Sin duda, la propuesta del ferrocarril de alta velocidad constituye un elemento clave para este proyecto.

Además, el primer ministro Li Keqiang es considerado como un gran promotor de ferrocarril. El mismo afirmó:

*“Durante cada una de mis visitas al exterior, vendo las tecnologías chinas. Cuando vendo el ferrocarril de*

*alta velocidad, siento más orgullo y auto-confianza”*<sup>5</sup>.

Ejemplo de ello, el 25 de noviembre de 2015, el primer ministro invitó a los 16 líderes principales de Europa Central y Oriental a experimentar un viaje en el tren de alta velocidad de Suzhou a Shanghai, aprovechando la ocasión de la Cuarta Reunión de líderes de China y de países de Europa Central y Oriental que tuvo lugar en China.<sup>6</sup>

### **Algunos Proyectos chinos de ferrocarril en el exterior**

<b>Asia</b>	
<b>Malasia</b>	En noviembre de 2016, el primer ministro chino Li Keqiang y el primer ministro malayo, Jiaojian, firmaron como testigos el contrato de ferrocarril con la empresa ferroviaria de Malasia por 74,500 millones de RMB.

---

<sup>5</sup> Li Keqiang afirmó: “Cuando vengo en el ferrocarril de alta velocidad, siento más orgullo y auto-confianza”, Agencia Xinhua, 24 de agosto de 2014. Véase en [http://news.xinhuanet.com/politics/2014-08/24/c\\_1112201246.htm](http://news.xinhuanet.com/politics/2014-08/24/c_1112201246.htm).

<sup>6</sup> Yang Fang, Zhao Minghao. Diplomacia del Ferrocarril de alta velocidad: Li Keqiang invita a los 16 líderes de Europa Central y Oriental a experimentar un viaje en el tren de alta velocidad, Diario del Pueblo, 25 de noviembre de 2015, véase en <http://politics.people.com.cn/n/2015/1125/c1001-27855041.html>.

<b>Tailandia</b>	En diciembre de 2015, dio inicio la primera etapa del proyecto de construcción ferroviaria China- Tailandia. Se estima la terminación de la primera etapa en 2019. El ferrocarril tiene 867 km y el gobierno tailandés reintegrará la inversión china con 1 millón de toneladas de arroz.
<b>India</b>	En mayo de 2015, China e India firmaron un convenio de cooperación en ferrocarril. En septiembre de 2015, la asociación de empresas chinas ganó el concurso para hacer un estudio de factibilidad de líneas ferroviarias de alta velocidad de New Delhi y Mumbai.
<b>Indonesia</b>	En octubre de 2015, China e Indonesia firmaron el proyecto del ferrocarril de alta velocidad entre Jakarta y Bandung.
<b>Laos</b>	En noviembre, 2015, China y Laos firmaron un convenio para construir un ferrocarril de longitud de 418 km.
<b>Irán</b>	En 2012, China firmó con Irán un convenio de construcción de ferrocarril que une Teherán con Mashhad, y posteriormente se expandirá a la ciudad de Urumuqi de China. Este proyecto



	inició la construcción el 15 de febrero de 2016.
<b>Europa</b>	
<b>Turquía</b>	La línea Estambul-Ankara con 159 km cuyo costo total de 1.270 millones de dólares fue concluida por China en julio de 2014.
<b>Rusia</b>	En octubre de 2014, el Ministerio de Transporte ruso, la compañía Ferrocarriles de Rusia, la empresa Ferrocarriles de China y el Comité Estatal para Desarrollo y Reforma suscribieron un memorando para la construcción de una línea para trenes de alta velocidad entre Moscú y Pekín, que incluirá el tramo Moscú-Kazán.  El ferrocarril tendrá un costo estimado de 242.000 millones de dólares con una longitud global de 7.000 kilómetros
<b>Serbia</b>	En Noviembre de 2015, China firmó con Serbia la construcción de la línea ferroviaria Budapest-Belgrade de 350 km con USD 2.890 millones de dólares cuyo 85% será financiado por China.

Fuente: Según las noticias en Agencia Xinhua, Diario del Pueblo y CCTV

**b). La modalidad de cooperación: infraestructura con financiamiento.**

Los proyectos de tren de alta velocidad son costosos, por eso, el financiamiento es imprescindible. Hay diversos modos de financiamiento chinos. La primera línea que China construyó en un mercado extranjero fue concluida en julio de 2014 en Turquía, que une Estambul con Ankara. Este proyecto tiene un costo total de 1.270 millones de dólares, el cual, 720 millones es financiado por los bancos chinos. El proyecto de ferrocarril firmado con Tailandia también es financiado por los bancos chinos y Tailandia comprometió amortizar el financiamiento chino con arroz. En el caso de Venezuela, la construcción del ferrocarril está dentro de la canasta de proyectos del Fondo Conjunto Chino-Venezolano, cuyo financiamiento será amortizado por la parte venezolana con su petróleo.

Además de los préstamos bilaterales, en los últimos años, los fondos multilaterales auspiciados por China empiezan a jugar un papel cada vez más relevante. Bajo el impulso del gobierno chino, el Fondo de Ruta y Franja y el Banco de Inversión en Infraestructuras de Asia se establecieron en 2014 y 2015 respectivamente. Al inicio, las dos instituciones cuentan con un capital total de 140.000 millones de dólares para dar apoyo financiero a los países a lo largo

de la Ruta y Franja que necesiten la inversión en infraestructura. Otro banco multilateral es el Nuevo Banco de Desarrollo fundado por el grupo BRICS, compuesto por Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica, que también está interesado en financiar los proyectos de ferrocarril en ultramar, como el ruso Moscú-Kazán<sup>7</sup>. Con la región latinoamericana, China ha creado mecanismos específicos de financiamiento como el Fondo de Cooperación China - América Latina y el Caribe con capital inicial de 1.000 millones de dólares; el Crédito Especial para la Infraestructura China - América Latina y el Caribe que tiene línea de crédito total de 2.000 millones de dólares y el Fondo de Inversión para la Cooperación en Capacidad Productiva China-América Latina con capital inicial de 1.000 millones de dólares. En este sentido China se encuentra dispuesta a financiar los proyectos de ferrocarril en América Latina.

#### ***IV. Ferrocarril chino en América Latina: Realidades***

En contraste con China, la mayoría de los ferrocarriles construidos en América Latina fueron del siglo XIX, los que aunque hicieron gran contribución al crecimiento económico de aquella época, a mediados del siglo XX las carreteras fueron sustituyendo al

---

<sup>7</sup> El Nuevo Banco de Desarrollo del BRICS plantea invertir en el Ferrocarril Moscú-Kazán <http://finance.huanqiu.com/cjrd/2016-09/9395159.html>

ferrocarril y hoy en día muchos tramos se quedaron abandonados y muy pocos proyectos de nuevas vías férreas están en ejecución. Con el *Boom* de exportación de *Commodities* y apertura comercial que experimenta América Latina en los últimos años, el ferrocarril ha presentado un vigoroso repunte debido a su ventaja como un medio de transporte masivo de larga distancia. Tomando a México como ejemplo, durante 1991-2002, las unidades de demanda atendidas por el ferrocarril presentan una tendencia al crecimiento como lo reflejan los indicadores operativos de toneladas-kilometro. En este período las toneladas proyectan una tasa de crecimiento media anual de 5.1%, mayor que la tasa de crecimiento toneladas-kilometro, que fue de 4.2% para dicho periodo. El repunte se aprecia mejor a partir del proceso de apertura, tan solo entre 1997 y 1998, las toneladas-kilometro crecieron 10,4% y las toneladas 23,1%<sup>8</sup>.

Los gobiernos latinoamericanos notaron que la insuficiencia de capacidad de infraestructura en América Latina en general se ha convertido en un obstáculo para el desarrollo. Hay urgente necesidad de mejorarla. En 2015, la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) en su Propuesta de Agenda 2020, propuso cinco ejes de objetivos, entre los cuales está el de

---

<sup>8</sup> Marco Antonio López Castro, Salvador Hernández García, Guillermo Torres Vargas (2004).

Evaluación económica de las actuales condiciones de competencia y complementariedad entre el ferrocarril y el autotransporte, Secretaría De Comunicaciones Y Transportes, Instituto Mexicano Del Transporte, 2004. p56.

Infraestructura y Conectividad con meta de aumentar la inversión al 5.5% del PIB anual regional en infraestructura de transporte, energía, telecomunicaciones, agua y saneamiento<sup>9</sup>.

Por otro lado, aunque América Latina no pertenece al proyecto de “una ruta y una franja”, China sigue concediendo mucha importancia a esta región. En la última década, los intercambios comerciales entre China y Latinoamérica se multiplicaron por 22 veces. En Plan de Cooperación de los Estados Latinoamericanos y Caribeños que se publicó en el marco del Primer Foro entre China y CELAC en 2015, China plantea:

*"Trabajar en conjunto para incrementar el comercio en ambos sentidos entre China y la región y de forma balanceada y mutuamente beneficiosa, a los 500 mil millones de dólares y elevar el stock de las inversiones recíprocas por lo menos a los 250 mil millones de dólares durante los próximos diez años. En cuanto al stock de las inversiones de la CELAC, se pone especial énfasis en las áreas de alta tecnología y la producción de bienes de valor agregado."*<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Propuesta Agenda 2020, <http://www.cepal.org/deype/ceacepal/2015-CE14/PPT/CE14-CELAC-Agenda-2020.pdf>

<sup>10</sup> Plan de Cooperación de los Estados Latinoamericanos y Caribeños - China (2015-2019), disponible en [http://www.chinacelacforum.org/esp/zywj\\_4/t1230945.htm](http://www.chinacelacforum.org/esp/zywj_4/t1230945.htm)

A pesar de la correspondencia de la demanda por la región y oferta china, hasta ahora, los proyectos chinos de ferrocarril en América Latina tienen más contratiempo que éxitos. A continuación se exponen algunos casos.

### **Tren Tinaco- Anaco en Venezuela**

El Sistema Ferroviario Nacional de Venezuela, tal y como lo establece la Constitución de 1999, es prioridad de la nación en su ejecución y materialización. Según el Plan Ferroviario Nacional, Venezuela constituirá más de 13 mil 665 kilómetros de vía férrea para 2030 y tendrá capacidad para transportar 240 millones de personas al año. El expresidente de Venezuela Hugo Chávez lo consideraba como propulsor del socialismo. Él afirmó que:

*"El ferrocarril va conquistando territorio, es un transformador socialista. No podemos limitarnos a hacer la línea, montar el ferrocarril y alargarlo, sino que esta obra sirva para transformar integralmente lo que bordea la línea férrea."<sup>11</sup>*

---

<sup>11</sup> Plan Ferroviario Nacional tendrá más de 13 mil 665 km de vía férrea para el 2030 , <http://www.psuve.org.ve/temas/noticias/Plan-Ferroviario-Nacional-tendra-mas-de-13-mil-665-km-de-via-ferrea-para-el-2030/#.WCo5K9J97IU>, 23, mayo,2010

Bajo este contexto, el 22 de marzo de 2009, durante el mandato del expresidente Hugo Chávez, inició la construcción del proyecto de ferrocarril de alta velocidad entre Tinaco y Anaco de longitud total de 472 km y con una velocidad máxima de 220 kilómetros por hora, que se estimaba terminar en 2012. Ahora esta línea ferroviaria ha quedado prácticamente abandonada. Las empresas chinas ya se retiraron de Venezuela después de la crisis política, aunque los trabajadores venezolanos que se han esforzado mucho en este proyecto, todavía tienen la ilusión de verlo concluido algún día.

El derrumbe del proyecto es consecuencia de la recesión de la economía y la inestabilidad política venezolana. La economía de Venezuela fue afectada por la crisis financiera mundial en 2009. Según CEPAL, en 2009 y 2010, el crecimiento económico del país fue -4.7% y -2.9% respectivamente. En 2013 la economía venezolana entró en recesión de nuevo con -5.1% y -6.9% de crecimiento anual en 2014 y 2015<sup>12</sup>. Con el bajo precio de petróleo, el gobierno venezolano no podía pagar el costo de la construcción de dicha línea. En una entrevista con la cadena Televen de junio de 2013, el Director del Servicio de ferrocarriles estatales admitió que se le debían 400 millones de dólares a China<sup>13</sup>. Además, a medida

---

<sup>12</sup> CEPALSTAT, 2016

<sup>13</sup> Descarrila proyecto de tren bala chino en Venezuela, <https://noticias.terra.com.mx/mundo/descarrila-proyecto-de-tren-bala-chino-en-venezuela,2b555d9e0ad297288a8bf17aa840e737uya1ikqz.html>, 14, mayo, 2016

que crecían los conflictos entre el gobierno del presidente Nicolás Maduro y la oposición, las empresas chinas se vieron obligadas a abandonar el país en virtud de la inestable situación que impedía las operaciones de empresas extranjeras en esa economía.

## **Tren Atlántico-Pacífico**

En 2015, el Primer Ministro Li Keqiang y la ex Presidenta brasileña Dilma Rousseff acordaron construir el tren Atlántico-Pacífico que tendría un recorrido de más de 5.000 kilómetros y atravesaría el Amazonas y los Andes, transitando a más de 2.500 metros sobre el nivel del mar. El análisis de su viabilidad debería estar completo en mayo de 2016. Sin embargo, hasta ahora todavía no ha logrado un gran avance. Los elementos que han impedido este proyecto son varios: En el área política, por el cambio presidencial que ha experimentado Brasil, todavía queda pendiente el pronunciamiento de Michel Temer, nuevo presidente brasileño al respecto<sup>14</sup>. En cuanto al costo y financiamiento, el vicepresidente y ministro de Transportes de Perú, Martín Vizcarra se quejaba durante la visita de estado del presidente de Perú Pedro Pablo Kuczynski a China de que el corredor que supone una inversión cercana a los 60 mil

---

<sup>14</sup> Brasil aún no se pronunció acerca del tren bioceánico, [http://www.eldiario.net/noticias/2016/2016\\_11/nt161107/principal.php?n=60&-brasil-aun-no-se-pronuncio-acerca-del-tren-bioceanico](http://www.eldiario.net/noticias/2016/2016_11/nt161107/principal.php?n=60&-brasil-aun-no-se-pronuncio-acerca-del-tren-bioceanico), 7 de noviembre de 2016



millones de dólares, es demasiado caro y que con este dinero se podía realizar otros proyectos de bienestar social de carácter prioritario.<sup>15</sup> En la cuestión medioambiental, ámbito más complicado para estos megaproyectos, los detractores están preocupados porque el plan traería aparejada una deforestación a gran escala y trastornos para las comunidades originarias que viven en la zona en un aislamiento voluntario.

### **Tren interurbano en México**

En 2014, el consorcio encabezado por China Railway Construction Corporation (CRCC) en conjunto con otras empresas mexicanas había ganado la licitación de la obra que conectaría la terminal de Buenavista en el Distrito Federal con Querétaro, comunicación férrea que viajaría a una velocidad máxima de 300 kilómetros por hora, proyecto de más de 58 mil 951 millones de pesos<sup>16</sup>. Sin embargo, tiempo después, el presidente de México Peña Nieto invalidó el resultado porque el proceso contó con un solo participante, el consorcio Chino CRCC. Al respecto, el Secretario de Hacienda, Luis Videgaray anunció la suspensión indefinida por un

---

<sup>15</sup> EFE. Tren que uniría a Perú y Brasil es caro, <http://www.laprensa.com.ni/2016/09/16/economia/2101040-tren-que-uniria-a-peru-y-brasil-es-car0>, 16,septiembre,2016/09/16

<sup>16</sup> Cancelan licitación de tren a Querétaro: se busca más transparencia y legitimidad: SCT <http://www.excelsior.com.mx/nacional/2014/11/07/991062>, 7, noviembre, 2014

recorte del gasto público, atribuido a la dificultad de obtener financiación en un entorno de caída del precio del petróleo y altas tasas de interés.<sup>17</sup> Los medios también revelan que una de las causas de la cancelación del proyecto se debía a las críticas públicas de corrupción por la cercanía del Presidente, Enrique Peña Nieto y Carlos Salinas de Gortari con las empresas mexicanas que integran el consorcio chino.

De ahí, podemos apuntar que el proyecto de ferrocarril no es un puro acto comercial, donde se entremezclan una complejidad de intereses políticos y económicos, tal como Evan Ellis confirma:

“Aunque los gobiernos de México, Perú y Colombia quieren atraer capital chino, están atrapados en la madeja de intereses nacionales en competencia, que pueden beneficiarse de tales inversiones o verse perjudicados por ellas.”<sup>18</sup>

### ***V. Retos que enfrenta la “Diplomacia China del Ferrocarril” en América Latina***

---

<sup>17</sup> EFE México. México suspende el proyecto de tren de alta velocidad por recorte del gasto , [http://cincodias.com/cincodias/2015/01/31/empresas/1422704148\\_902243.html](http://cincodias.com/cincodias/2015/01/31/empresas/1422704148_902243.html)

<sup>18</sup> Evan Ellis, Robert (2014): *China on the Ground in Latin America. Challenges for the Chinese and Impacts on the Region*, Nueva York, Palgrave Macmillan, 2014, p. 9.

### a) Retos políticos y geopolíticos

La inversión en el ferrocarril no es pura cuestión económica. El ingreso del ferrocarril chino en América Latina enfrenta, en primer lugar, complejos retos geopolíticos. Halford J. Mackinder en su época ya prevía la importancia de ferrocarril y que la extensa zona de Eurasia cubierta por una red de ferrocarriles será región pivote del mundo<sup>19</sup>. El surgimiento de nueva tecnología en los medios de transporte (en este caso el ferrocarril) que destaca el poder terrestre sobre el poder marítimo, originaría una revolución geopolítica con el surgimiento de nuevas potencias. En los últimos 30 años, el transporte por vía marítima es el modo más importante de comercio internacional. La construcción de ferrocarriles continentales no sólo reivindica el poder sobre la tierra, sino también contrarresta el poder marítimo que tiene EU, lo que formaría un nuevo mapa geopolítico. Por lo tanto, la principal economía del mundo no estaría negligente en ello. Los medios occidentales tienen agudos comentarios al respecto. Al plantear la iniciativa de "una ruta y una franja", los medios occidentales ya comenzaron a llamarla como el Plan

---

<sup>19</sup> .....los ferrocarriles transcontinentales están ahora modificando las condiciones del poder terrestre.... ¿No es la “región pivote” (pivot area) de la política mundial esa extensa zona de Eurasia que es inaccesible a los buques, pero que antiguamente estaba abierta a los jinetes nómadas, y está hoy a punto de ser cubierta por una red de ferrocarriles? ver MACKINDER, Halford J. The geographical pivot of history (1904), The Geographical Journal, vol. 23, n°. 4, p.434

Marshall de China. Las palabras como "neocolonialismo", "amenaza del dragón del oriente" son frecuentadas en las noticias occidentales. Estas voces también aumentan la inquietud de los países latinoamericanos. El gran desfase entre la fuerte voluntad de cooperación y la falta de comprensión mutua es cada vez notorio<sup>20</sup>. Aunque los líderes chinos han reiterado en múltiples ocasiones que lo que China quiere promover es una relación en la que todos ganan. El modelo de relaciones pragmáticas es el que presenta China al mundo latinoamericano, definiendo como base de sus relaciones con el mundo el respeto mutuo, con la firme decisión de honrar las decisiones internas y privadas que tomen los países en desarrollo y sus gobiernos y esperando el mismo trato de vuelta<sup>21</sup>. Ejemplo de ello, el Presidente Xi Jinping afirmó en las oficinas centrales de la UNESCO en París: "una flor no puede representar la primavera."<sup>22</sup>

En cuanto a los retos políticos internos, la construcción de megaproyectos como el ferrocarril que necesita gran financiamiento y lleva tiempo, requiere una gran decisión política, consistencia con la planificación y un consenso amplio entre los diversos sectores

---

20 Yang shouguo, La relación China-América Latina: mayores retos y oportunidades en la nueva era, Orientando, 2013(2), p25

21 Jofre Leal, Pablo China: Política, comercio y protagonismo en Latinoamérica. <http://www.telesurtv.net/bloggers/China-Politica-comercio-y-protagonismo-en-Latinoamerica-20161201-0002.html>

22 En chino “一花独放不是春,百花齐放春满园。” Véase el Discurso de Xi Jinping en UNESCO, Agencia Xinhua, 28 de marzo de 2014. Disponible en [http://news.xinhuanet.com/world/2014-03/28/c\\_119982831.htm](http://news.xinhuanet.com/world/2014-03/28/c_119982831.htm)

internos. Sin ellos, es imposible hacer planificación y estudios completos e ingenierías que materializaran los proyectos. El primer ferrocarril chino en el mercado extranjero que ya se puso en uso en Turquía lleva 8 años su construcción. Así, es crucial que el país se mantenga en una estabilidad política por largo tiempo. Sin embargo, bajo los contextos nacionales e internacionales complejos, es difícil lograrlo en los países latinoamericanos y caribeños. Igual que el proyecto de ferrocarril a cambio de arroz con Tailandia, que se interrumpió debido al golpe de Estado y la destitución de Yingluck Shinawatra, el corredor bioceánico que conecta Perú, Bolivia y Brasil ha enfrentado incertidumbre proveniente del proceso de destitución en contra de Dilma Rousseff y el posterior cambio presidencial brasileño. En el caso de Venezuela, la crisis política, el confrontamiento entre el chavismo y la oposición, que provocó la inestabilidad social, también impidió la ejecución normal de la construcción de la línea ferroviaria. En caso de la futura operación del posible ferrocarril bioceánico, se necesita la cooperación entre diferentes países y establecer regulaciones uniformes de seguridad industrial, lo que supone un gran desafío para los gobiernos latinoamericanos.

#### **b) Retos económicos y comerciales.**

El tren de alta velocidad chino tiene ventajas en cuanto al precio. Según el informe de análisis de costos de construcción, lanzado por la oficina acreditada en Beijing del Banco Mundial<sup>23</sup>, los trenes de alta velocidad de China, con una velocidad máxima de 350 km / h tiene el costo unitario de alrededor de US \$ 17-21 millones por km, con una alta proporción de viaductos y túneles, en comparación de 25 a 39 millones de dólares de costo por empresas de E.U. Es evidente que el costo de construcción de los ferrocarriles de alta velocidad en China es significativamente menor que el de los listados en Europa, aunque la comparación es, en el mejor de los casos, aproximada, considerando la diferencia en los procedimientos contables y de costos.

A pesar de la ventaja en el costo, el ferrocarril sigue siendo un megaproyecto con gran volumen de financiamiento que no recupera la inversión a corto plazo, en comparación de otros proyectos hidráulicos y de vivienda cuyos beneficios son más visibles a corto plazo. Incluso en China, un país de mucha población y movilidad de cargas, la línea que conecta Beijing y Shanghai es la única que es rentable durante los últimos 5 años si solo se toma en cuenta el

---

<sup>23</sup> Ollivier Gerald, Sondhi Jitendra y Nanyan Zhou. High-Speed Railways in China: A Look at Construction Costs, China Transport Topics No. 9, July 2014, disponible en <http://documents.worldbank.org/curated/en/695111468024545450/pdf/892000BRI0Box3000china0transport09.pdf>

ingreso por pasajes.<sup>24</sup> Sin embargo, el ferrocarril es un bien semi-público<sup>25</sup> con mucha externalidad y efecto de derrame, cuyo rentabilidad no se puede medir directamente con su ingreso relativo al transporte de carga o de personas. En este sentido, el investigador chino Xu Fei plantea una alternativa, que es construir un ferrocarril relativamente rápido en lugar de alta velocidad, que corra con una velocidad más alta que el tren normal para obtener más alto ratio rendimiento- costo<sup>26</sup>.

Además, China sigue enfrentando feroz competencia que proviene de las empresas de países tradicionalmente más innovados como Alemania, Canadá y España. En el mercado latinoamericano, donde se aplica principalmente las normas tecnológicas europeas, la tecnología asiática sigue siendo de desconfianza mientras que las tecnologías europeas gozan de mejor renombre. En muchos casos, los países latinoamericanos exigen la certificación de los equipos y procesos técnicos según las normas europeas, lo que disminuirá la ventaja de precio que tiene la tecnología china. En el ámbito ambiental, la construcción del ferrocarril implica cambios en la geología de la zona. Aunque el gobierno chino está esforzándose

---

<sup>24</sup> El tren de alta velocidad entre Beijing y Shanghai es la única línea rentable en el año pasado, con ganancia de 650 millones de yuanes, Agencia Xinhua, 20 de julio de 2016. disponible en [http://news.xinhuanet.com/politics/2016-07/20/c\\_129160778.htm](http://news.xinhuanet.com/politics/2016-07/20/c_129160778.htm)

<sup>25</sup> Li, Jihong. Oportunidad y retos del ferrocarril de alta velocidad chino, *Practice in Foreign Economic Relations and Trade*, 2015(1), pp74-77.

<sup>26</sup> Xu, Fei. Diez desafíos y soluciones en el proceso de salir al país del tren de alta velocidad china, *Frontiers* Julio de 2016 (2).

por promover el paradigma de sustentabilidad porque desea ser percibido como un actor responsable en el escenario global y fortalecer la competitividad de las empresas y los bancos chinos a través la promulgación de una serie los estándares sociales y ambientales como el Lineamiento de Protección Ambiental en la Inversión y Cooperación en el Exterior<sup>27</sup> y Lineamiento de Crédito Verde<sup>28</sup>, etc. China ha dejado al mundo una imagen de severos problemas internos de contaminación, el cual ha sido resistido por algunos sectores de los países latinoamericanos.

## ***VI. Conclusión***

En este estudio, hemos analizando la estrategia china de la Diplomacia del Ferrocarril en el mundo, particularmente en América Latina. Con los retos geopolíticos, políticos y comerciales que enfrenta, la entrada del ferrocarril chino en el mercado latinoamericano será un proceso paulatino. El tren interurbano en México estaba cancelado. El tren en Venezuela se encuentra suspendido. El tren bioceánico necesita un estudio de factibilidad más detallada cuya ejecución tiene un largo camino que recorrer. A

---

<sup>27</sup> Título en chino: 对外投资合作环境保护指南. Puede consultar la versión en chino en [http://www.gov.cn/gongbao/content/2013/content\\_2427290.htm](http://www.gov.cn/gongbao/content/2013/content_2427290.htm)

<sup>28</sup> Título en chino: 绿色信贷指引. Puede consultar la versión en chino en [http://www.cbrc.gov.cn/chinese/home/docDOC\\_ReadView/127DE230BC31468B9329EFB01AF78BD4.html](http://www.cbrc.gov.cn/chinese/home/docDOC_ReadView/127DE230BC31468B9329EFB01AF78BD4.html)



pesar de tantos contratiempos, este proyecto chino corresponde la demanda de los países latinoamericanos para la modernización del país. Para lo tanto, la confianza y aprendizaje mutuo son elementos imprescindibles para llevar adelante la cooperación de ferrocarril entre China y América Latina.

## **Bibliografía**

### **Libros y revistas:**

1. Wei, Aímiao. Alemania: Ferrocarril entre ciudades, ahorro de energía, Diario Económico: Observación y Lecciones, 8 de julio, 2008, p11. Internet
2. Marco Antonio López Castro, Salvador Hernández García, Guillermo Torres Vargas (2004). Evaluación económica de las actuales condiciones de competencia y complementariedad entre el ferrocarril y el autotransporte, Secretaría De Comunicaciones Y Transportes, Instituto Mexicano Del Transporte, 2004. p56.
3. Evan Ellis, Robert (2014): China on the Ground in Latin America. Challenges for the Chinese and Impacts on the Region, Nueva York, Palgrave Macmillan, 2014, p. 9.
4. MACKINDER, Halford J. The geographical pivot of history (1904), The Geographical Journal, vol. 23, n°. 4, p.434

5. Yang shouguo, La relación China-América Latina: mayores retos y oportunidades en la nueva era, *Orientando*, 2013(2), p25
6. Li, Jihong. Oportunidad y retos del ferrocarril de alta velocidad chino, *Practice in Foreign Economic Relations and Trade*, 2015(1), pp74-77.
7. Xu, Fei. Diez desafíos y soluciones en el proceso de salir al país del tren de alta velocidad china, *Frontiers* Julio de 2016 (2).

**Recursos en Internet:**

1. Unión Internacional de Ferrocarriles: <http://www.uic.org/>.
2. Buro de Estadísticas de China.
3. Li Keqiang afirmó: “Cuando vendo el ferrocarril de alta velocidad, siento más orgullo y auto- confianza”, Agencia Xinhua, 24 de agosto de 2014. Véase en [http://news.xinhuanet.com/politics/2014-08/24/c\\_1112201246.htm](http://news.xinhuanet.com/politics/2014-08/24/c_1112201246.htm),
4. El kilometraje total de líneas ferroviarias chinas de alta velocidad supera a 19,000 km, Agencia Xinhua, 6, julio 2016. Véase en [http://news.xinhuanet.com/legal/2016-07/06/c\\_129119403.htm](http://news.xinhuanet.com/legal/2016-07/06/c_129119403.htm)
5. Yang Fang, Zhao Minghao. Diplomacia del Ferrocarril de alta velocidad: Li Keqiang invita a los 16 líderes de Europa Central y Oriental a experimentar un viaje en el tren de alta velocidad, *Diario del Pueblo*, 25 de noviembre de 2015, véase en <http://politics.people.com.cn/n/2015/1125/c1001-27855041.html>.

6. El Nuevo Banco de Desarrollo del BRICS plantea invertir en el Ferrocarril Moscú-Kazán <http://finance.huanqiu.com/cjrd/2016-09/9395159.html>
7. Propuesta Agenda 2020, <http://www.cepal.org/deype/ceacepal/2015-CE14/PPT/CE14-CELAC-Agenda-2020.pdf>
8. Plan de Cooperación de los Estados Latinoamericanos y Caribeños - China (2015-2019), disponible en [http://www.chinacelacforum.org/esp/zywj\\_4/t1230945.htm](http://www.chinacelacforum.org/esp/zywj_4/t1230945.htm)
9. Plan Ferroviario Nacional tendrá más de 13 mil 665 km de vía férrea para el 2030 , <http://www.psuv.org.ve/temas/noticias/Plan-Ferroviario-Nacional-tendra-mas-de-13-mil-665-km-de-via-ferrea-para-el-2030/#.WCo5K9J97IU>, 23, mayo,2010
10. CEPALSTAT
11. Descarrila proyecto de tren bala chino en venezuela, <https://noticias.terra.com.mx/mundo/descarrila-proyecto-de-tren-bala-chino-en-venezuela,2b555d9e0ad297288a8bf17aa840e737uya1ikqz.html>, 14, mayo, 2016
12. Brasil aún no se pronunció acerca del tren bioceánico, [http://www.eldiario.net/noticias/2016/2016\\_11/nt161107/principal.php?n=60&-brasil-aun-no-se-pronuncio-acerca-del-tren-bioceanico](http://www.eldiario.net/noticias/2016/2016_11/nt161107/principal.php?n=60&-brasil-aun-no-se-pronuncio-acerca-del-tren-bioceanico), 7 de noviembre de 2016
13. EFE. Tren que uniría a Perú y Brasil es caro,

<http://www.laprensa.com.ni/2016/09/16/economia/2101040-tren-que-uniria-a-peru-y-brasil-es-caro>, 16,septiembre,2016/09/16

14. Cancelan licitación de tren a Querétaro: se busca más transparencia y legitimidad: SCT

<http://www.excelsior.com.mx/nacional/2014/11/07/991062>, 7, noviembre, 2014

15. EFE México. México suspende el proyecto de tren de alta velocidad por recorte del gasto, [http://cincodias.com/cincodias/2015/01/31/empresas/1422704148\\_902243.html](http://cincodias.com/cincodias/2015/01/31/empresas/1422704148_902243.html)

16. Jofre Leal, Pablo China: Política, comercio y protagonismo en Latinoamérica. <http://www.telesurtv.net/bloggers/China-Politica-comercio-y-protagonismo-en-Latinoamerica-20161201-0002.html>

17. Discurso de Xi Jinping en UNESCO, Agencia Xinhua, 28 de marzo de 2014. Disponible en [http://news.xinhuanet.com/world/2014-03/28/c\\_119982831.htm](http://news.xinhuanet.com/world/2014-03/28/c_119982831.htm)

18. Ollivier Gerald, Sondhi Jitendra y Nanyan Zhou. High-Speed Railways in China: A Look at Construction Costs, China Transport Topics No. 9, July 2014, disponible en <http://documents.worldbank.org/curated/en/695111468024545450/pdf/892000BRI0Box3000china0transport09.pdf>

19. El tren de alta velocidad entre Beijing y Shanghai es la única línea rentable en el año pasado, con ganancia de 650 millones de yuanes,

Agencia Xinhua, 20 de julio de 2016. Disponible en [http://news.xinhuanet.com/politics/2016-07/20/c\\_129160778.htm](http://news.xinhuanet.com/politics/2016-07/20/c_129160778.htm)

20. Lineamiento de protección ambiental en la inversión y cooperación en el exterior, [http://www.gov.cn/gongbao/content/2013/content\\_2427290.htm](http://www.gov.cn/gongbao/content/2013/content_2427290.htm)

21. Lineamiento de Crédito Verde, [http://www.cbrc.gov.cn/chinese/home/docDOC\\_ReadView/127DE230BC31468B9329EFB01AF78BD4.html](http://www.cbrc.gov.cn/chinese/home/docDOC_ReadView/127DE230BC31468B9329EFB01AF78BD4.html)

