

La Franja y la Ruta : Oportunidad para América Latina y búsqueda de un desarrollo sostenible

One belt, One Road: Opportunity for Latin America and Search for Sustainable Development

Esteban Zottele¹,

Wei Qian²

Resumen:

La iniciativa de la Franja y la Ruta (一帶一路 en chino, OBOR por sus siglas en inglés) genera en China, como en otros países, mucha atención sobre su desarrollo. La Franja y la Ruta es un producto de herencia y extensión de la Ruta de la Seda antigua, que a través del desarrollo y los cambios de los tiempos adquirió un nuevo significado. Es una iniciativa que no sólo se centra en la economía, sino también en una mayor comunicación e intercambio, reflejados en todos los aspectos; tales como la política, la economía y la cultura.

El presente trabajo analiza este magno proyecto desde una perspectiva histórica, para atender a los cuestionamientos sobre la posible inclusión de América Latina al mismo.

En este sentido, los autores puntualizan algunos de los factores que se deberán tener en cuenta para la sustentabilidad de los intercambios y para generar una mejora en la calidad de vida de los pueblos involucrados en esta iniciativa.

Palabras Clave: La Franja y la Ruta, América Latina, Ruta de la Seda, Perspectiva histórica, Calidad de vida de los pueblos.

¹ Profesor de la Universidad de Changzhou (CCZU), Investigador del Centro de Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Changzhou y del CECHIVER-UV. Representante de la Universidad Veracruzana en China, con PhD por la Renmin University.

² Profesora de la Universidad de Changzhou (CCZU), Investigadora del Centro de Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Changzhou y miembro del CECLA. Maestra por la Universidad de Lengua y Cultura de Beijing.

Abstract:

One Belt, One Route initiative (一帶一路), generate that in China and other countries in the world pay close attention to its development. One Belt, One Route is a product of the legacy and extension of the ancient Silk Road, the development and changes of the times gave it a new meaning, since this initiative not only focuses on the economy, but also on a greater communication and exchange reflected in all aspects: such as politics, economics and culture.

In this paper, the initiative is analyzed from a historical perspective, in order to answer why it should cover Latin America.

In accordance with this objective, the authors pay attention in some of the factors that must be taken into account for the sustainability of the exchanges, also for a generation of improvement in the quality of life of the peoples involved in this project.

Key words: One belt, One Road, Latin America, Silk Road, Pacific Silk Road, Peoples' quality of life.

1. Antecedentes

En 1979, durante un diálogo sostenido con Frank Gibney -vicepresidente del Comité de Redacción de la Enciclopedia Británica-, Deng Xiaoping afirmó que puede existir mercado en el socialismo, ya que el mercado no solo pertenece al capitalismo, sino que el socialismo también puede desarrollarlo. Luego, en su visita al Sur de China a principios de 1992, el líder señaló que tanto el mercado, como la planificación, son medios económicos (SANG Baichuan, 2005).

Hasta principios del siglo XIX, China había sido potencia económica debido al impacto de sus productos y su capacidad productiva en la economía mundial; cabe recordar que en 1850 y desde hacía varios siglos, China, tanto por su economía como por el nivel de avance y desarrollo de su sociedad, era la primera potencia mundial (Ríos, 2015). En este marco, uno de los puntos de influencia más grande fue la Ruta de la Seda, que se desarrolló por más de 1500 años conectándolo con parte de Asia y Europa; otro fue lo que Quan Yi, Lin Shang, (2015) llaman la “Ruta de la Seda marítima”, que desarrolló el comercio entre China y América Latina entre 1535 y 1815. Dicha ruta se constituyó como un gran mercado que atravesó distintos países y que generó intercambio entre regiones muy diversas.

La Ruta de la seda, no sólo generó movimientos de mercancías y de personas, sino que fue un gran trasmisor de tecnología, idiomas e intercambios culturales. A lo largo de la historia, China ha mantenido contacto cercano con muchos países de Asia Central, del Sudeste de Asia, de Asia occidental, África y Europa. Pero no fue sino hasta 1877 que el geógrafo alemán Ferdinand von Richthofen propuso por primera vez el concepto de la "Ruta de la Seda", en su libro *China*; aunque muchos investigadores occidentales mencionaron este término permanentemente en sus estudios para referirse a la ruta que partía de China, cruzaba Asia y luego se unía con África y Europa (YANG Jianxin, LU Wei, 1981). La Ruta de la Seda se dividió, en términos generales, en dos tipos; es decir: la terrestre y la marítima.

Antes de la Dinastía Han, ya había surgido el camino que comunicaba Occidente con Oriente, pero a menudo solía ser interrumpido debido a una serie de conflictos y de guerras entre pueblos; complicaciones a las que se sumaban obstáculos como montañas empinadas,

largas distancias y la falta de seguridad en algunas de esas regiones. Debido a la falta de condiciones adecuadas, la comunicación resultaba particularmente difícil; por lo tanto era casi imposible hacer el registro exacto de alguna ruta euroasiática específica. Sin embargo, con el rápido desarrollo económico y el fuerte poder militar de la Dinastía Han, existieron muchos países que estaban dispuestos a realizar negocios con ellos.

En el año 139 A.C., Zhang Qian llevó a cabo una épica exploración en Asia Central; en ese momento la Dinastía Han aplicaba una gestión eficaz en el gobierno de las regiones occidentales para establecer relaciones de amistad con países al oeste del Pamir, lo que permitió a Qian contar con protección para este camino, que atravesaba la parte oeste de Asia y que derivó en una prosperidad sin precedentes (Zhang, 2005).

Desde el viaje de Zhang Qian, durante el gobierno de la Dinastía Han, la prosperidad de la Ruta de la Seda terrestre se extendió hasta principios del siglo XV (YANG Jianxin, LU Wei, 1981). La "Ruta de la Seda Marítima" surgió en el tiempo de las dinastías Qin y Han, época en la que había tres "Rutas de la Seda Marítima" que enlazaban a China con el resto del mundo. Siguiendo la antigua "Ruta de la Seda Marítima", las siete expediciones navales de Zheng He, en la Dinastía Ming, embarcaron en el extremo occidental del Pacífico, transitando los países y regiones del Océano Índico; hecho que profundizó las relaciones de la dinastía Ming con el Sudeste de Asia y África Oriental (YANG You, 2005).

Durante más de XV siglos, la Ruta de la Seda fue el corredor económico más largo del mundo, pasando muchos períodos de desarrollo: desde el final de la Dinastía Han del Oeste hasta la Dinastía Han del Este, las dinastías del Norte y del Sur, Sui, Tang, las Cinco dinastías, Song, Yuan y Ming; convirtiéndose en un puente político, económico y cultural entre Oriente y Occidente.

Durante la Dinastía Ming, hubo otra vez un período de prosperidad y posteriormente, aunque esta ruta no dejó de funcionar, comenzó a decaer por múltiples factores; uno de ellos fue el impacto de la Revolución Industrial, que iniciaba a gestarse en algunos países europeos; otro fue el desarrollo de la marina mercante; por mencionar algunos. La Ruta de la

Seda unió diferentes civilizaciones del mundo, promoviendo el intercambio cultural y la amistad entre China y el resto del mundo; enriqueciendo la influencia de la cultura china y ejerciendo un profundo impacto en la historia de toda la civilización humana.

Sin embargo, aunque la Ruta de la Seda dejó de ser tan prolífica, el capitalismo comercial en Europa Occidental desarrolló el comercio marino; en este largo plazo la ruta comercial con China estuvo bajo control de los árabes, debido a que los occidentales demandaban productos exóticos como la seda, objetos de laca, especias, etcétera -que siempre eran símbolos de status- y ubicaban Asia como una región rica en recursos como el oro; según la descripción en *El libro de Marco Polo*, escrito por el comerciante Marco Polo de Venecia (ZHANG Xinghui, 2013).

En este contexto, con el apoyo de los reyes católicos de España, Cristóbal Colón llegó a América en 1492, bajo la creencia que la Tierra era redonda; pero el destino de su viaje era Asia en vez de América. Los descubrimientos geográficos no sólo provocaron la invasión de América por parte de los colonizadores españoles y portugueses, sino que también abrieron la Ruta del Pacífico; este hecho generó que la Ruta de la Seda Marítima se extendiera hasta América Latina.

En 1565, Miguel López de Legaspi y el “Alférez Mayor”, Andrés de Ibarra, encontraron la ruta correcta entre las Filipinas y América (YANG Jianxin, LU Wei 1981). La ruta China-Filipinas-México enlazó a China con América Latina durante largo tiempo; su creación respondió a las necesidades económicas tanto de China como de España y conectó estrechamente Asia, América y Europa a lo largo de casi dos siglos y medio.

Desde finales del siglo XVI, el comercio entre China y América Latina se volvió muy frecuente -este comercio también es conocido como "Comercio de la Plata y Seda", Nao de China, Galeón de Manila o la Nao de Acapulco- (LIU Wenlong, 1994). Por esta razón, desde 1565 hasta 1815, un gran número de productos como la seda, la porcelana y el té de China, fueron transportados hacia América. Una parte del lote era para las ventas locales en América, y otra se trasladaba a Veracruz, para luego ser llevado, a España; mientras que los españoles ocupaban las Filipinas, ésta servía como estación de tránsito de la seda y la plata

entre China y América. La plata, que era abundante en América Latina, salía del puerto de Acapulco, México, después de un tránsito en Manila y, a través del Pacífico, llegaba al mercado chino (HAN Qi, 2013).

Según indica Mariano Bonialian (2014), la economía de los productos básicos se desarrolló en China, y esta tomaba mayor participación en la economía mundial. La línea comercial del galeón de Manila y del espacio novohispano, logró extenderse hacia Tierra Firme y, por las aguas del Pacífico, al espacio peruano. Pero la dirección hacia el Sur, por el Pacífico, no fue su única rama de amplitud; desde Acapulco se bifurcó un nuevo brazo que transitaba de oeste a este por todo el virreinato de la Nueva España, alcanzando el puerto de San Juan de Ulúa, en Veracruz.

La Ruta de la Seda Marítima entre China y América ha tenido un impacto tanto para China como para el mundo. A través de la Ruta de la Seda Marítima del Pacífico, el comercio del Nao de China estableció conocimiento mutuo con América Latina; su trayectoria conectaba tres continentes: Asia, América y Europa (QUAN Yi, LIN Shang, 2015). China y América Latina se han encontrado conectadas durante siglos; en este sentido, el bloqueo o interrupción de la Ruta de la Seda se puede ver tanto como una coincidencia así como una necesidad histórica, debido a que impulsó de forma indirecta esta relación.

Sin embargo, entre 1815 y 1972 hubo una reducción significativa del intercambio comercial entre China y América Latina. Con el paso del establecimiento masivo de relaciones diplomáticas con muchos países de la región y la reforma y apertura de China, se inició otra vez el intercambio comercial. No obstante, no fue sino hasta la década de 1990, cuando el comercio chino-latinoamericano experimentó un rápido desarrollo, convirtiéndose ambas regiones en socias indispensable entre sí³.

³ En la actualidad es el primer socio comercial de varios países de América Latina y en todos los demás casos ocupa un lugar privilegiado. Además, crece su importancia como fuente de financiamiento a inversiones directas.

Las relaciones con América Latina progresan a pasos agigantados desde la etapa de "acumulación" a la de "salto" en el siglo XXI, lo cual marcó el comienzo de la cooperación general; así como una nueva etapa de cooperación integral, en los campos político, económico, cultural y otros -aunque todavía con muchos aspectos por mejorar y con la falta de un profundo entendimiento mutuo- (Zheng, Sun, & Yue Yunxia).

2. La Franja y la Ruta

En septiembre de 2013, el presidente Xi Jinping hizo un discurso en la Universidad de Nazarbayev, Kazajstán, en el cual propuso construir “la Franja Económica de la Ruta de la Seda” en sinergia con Asia Central. En octubre de ese mismo año, durante la Reunión Informal de Líderes de APEC, Jinping planteó construir la “Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI” con los países de la ASEAN (Zou, 2015).

Este planteamiento de La Franja y la Ruta es de gran importancia; tanto China como otros países en el mundo prestan mucho atención a su desarrollo. La Franja y la Ruta es un producto de herencia y extensión de la Ruta de la Seda antigua; pero el desarrollo y los cambios de los tiempos le dieron un nuevo significado, puesto que esta iniciativa no sólo se centra en la economía, sino también en una mayor comunicación e intercambio, enfoques reflejados en todos los aspectos tales como la política, la economía y la cultura. Por tanto, este producto que ajusta a la tendencia y la encabeza, de acuerdo con la actualidad, en busca de la paz, el desarrollo, la cooperación y el ganar-ganar (LI Guangyu, 2015).

Bajo estas circunstancias, este nuevo proyecto servirá para promover una cooperación más amplia a lo largo de los países y regiones que sean parte de la iniciativa; desarrollando el potencial de sus reservas, promoviendo el desarrollo económico rápido y asegurando el estatus internacional de las áreas mencionadas.

En pocos años, el proyecto ha pasado a la acción: China ha firmado una serie de acuerdos de cooperación con los países a lo largo de la Franja y la Ruta, al tiempo en que proporciona apoyo financiero a dichos países en la construcción de la infraestructura nacional, el desarrollo de recursos y la cooperación industrial, entre otros.

La Franja y la Ruta incluye la construcción de una vía de transporte de carga interconectada, la facilitación en materia de aduanas, un transporte multimodal -que une todas las carreteras de la región-, la mejora de la infraestructura portuaria y de las instalaciones de transporte aéreo civil; así como la conectividad de las redes energéticas transfronterizas y la densificación de redes de fibra óptica (la Ruta de la Seda Informática).⁴

En 2014, China estableció el Fondo de la Ruta de la Seda; en 2015, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, el Ministerio de Comercio y el Ministerio de Asuntos Exteriores emitieron conjuntamente el documento *Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI*; en 2016, China fundó el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB) -organismo que cuenta actualmente con 57 países, incluyendo Brasil, Bolivia, Chile, Perú y Venezuela de América Latina-⁵; en mayo de 2017, el Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional se celebró en Beijing.

Desde entonces, la Franja y la Ruta se ha convertido en el corredor económico más largo del mundo, encadenando a 67 países, cubriendo casi 5000 millones de personas y regiones, ponderando tres aspectos principales: la infraestructura, la velocidad de la industria y el bienestar de vida de la población. Esta iniciativa servirá para fortalecer la comunicación política, el intercambio de tráfico, asegurar la fluidez del comercio, el fortalecimiento de la moneda en circulación, promover la interacción humana; entre otros.

De acuerdo con Rong Wong, en un escenario ideal, los proyectos de OBOR contarían con las siguientes fases de cooperación entre China y los países interesados en participar:

⁴ En fechas recientes el Presidente Xi Jinping ha manifestado que este Proyecto también asignará un interés especial a promover la mejora y la ampliación de la infraestructura relacionada con la educación.

⁵ Argentina ha solicitado la participación como socio del AIIB y está esperando a la brevedad un resultado positivo.

- 1) La cooperación será conducida a través de la construcción conjunta de infraestructura con los países a lo largo de las rutas del OBOR.
- 2) Se promoverá el desarrollo industrial y la mejora de las condiciones de vida de las comunidades donde se desarrollen los proyectos.
- 3) Se acelerará la liberalización comercial y la facilitación de inversiones en estos países.
- 4) Se promoverá la especialización internacional y la cooperación interindustrial e intraindustrial.
- 5) Se mejorará la posición relativa de los participantes en la cadena de generación de valor agregado mundial.
- 6) Se promoverá la integración de los participantes a la cadena de suministro, la cadena industrial y las cadenas de valor.

En este sentido, también se pueden ver como una oportunidad para América Latina, teniendo en cuenta que Beijing defiende una visión propia y deudora de su concepción clásica de las relaciones internacionales, instrumentada en torno a los principios de la coexistencia pacífica (Ríos, 2015).

Además esta oportunidad se ve fortalecida por que, como afirma Ríos, China reivindica una mundialización inclusiva; de igual modo que hoy en día supedita su crecimiento a un modelo que no desprecie el medioambiente o la justicia social (*véase Mapa 1*).

Mapa 1. Los países a lo largo de la Franja y la Ruta



Fuente: Edición propia. Las estadísticas son ordenadas o contadas desde la página:
<https://www.yidaiyilu.gov.cn/>

Tabla 1. La Franja y la Ruta cuenta con 6 corredores y una Ruta de Seda Marítima

Vías	Corredores y ruta marítima
Vía terrestre	1.Nuevo puente de tierra de Eurasia, que va desde el oeste de China a Rusia Occidental.
	2.Corredor Mongolia- China- Rusia, que va desde el norte de China al este de Rusia.
	3.Corredor China-Asia Central-Asia occidental, que va desde el oeste de China hasta Turquía.
	4.Corredor China-Península de Indochina, que va desde el sur de China hasta Singapur.
	5.Corredor Bangladesh-China India-Myanmar , que va desde el sur de China a la India.
	6.Corredor China-Pakistán, que va desde el sudoeste de China hasta

	Pakistán.
Vía Marítima	1.Una Ruta de la Seda Marítima, que va desde la costa china y a través de Singapur pasa al Mediterráneo.

Fuente: <http://finance.sina.com.cn/world/20150601/045922312671.shtml>

3. Situación actual de América Latina

América Latina ha tenido distintas experiencias de gobiernos en los últimos 15 años, algunos otorgaron un énfasis mayor a la reducción de la pobreza y a la búsqueda de la igualdad social; pero los indicadores de la mayoría siguen siendo preocupantes en índice de desarrollo humano del PNUD⁶, pues continúan demostrando la deuda existente con los sectores más desprotegidos de la población. El IDH simplifica y refleja solo una parte de lo que entraña el desarrollo humano, ya que no contempla las desigualdades, la pobreza, la seguridad humana ni el empoderamiento (PNUD, 2017).

Feranti et al. (2003), afirman que desde que se dispone de datos sobre los niveles de vida, América Latina y el Caribe ha sido una de las regiones del mundo que presentan los índices más elevados de desigualdad. Con la excepción de África, al sur del Sahara, esta estadística es válida respecto a casi todos los indicadores concebidos: desde los ingresos o gastos en consumo hasta las mediciones de la influencia y la participación política; así como la mayor parte de los resultados de salud y educación. Los mismos autores afirman, que si bien cuando se habla de desigualdad, se toman en cuenta ciertos indicadores, por lo general, el concepto de desigualdad alude a una medida de dispersión en una distribución.

⁶ El Índice de Desarrollo Humano se creó para hacer hincapié en que las personas y sus capacidades —y no el crecimiento económico por sí solo— deben ser el criterio más importante para evaluar el desarrollo de un país. Este índice también puede analizarse para cuestionar las decisiones normativas nacionales, comparando cómo dos países con el mismo nivel de ingreso nacional bruto (INB) per cápita obtienen resultados diferentes en materia de desarrollo humano. Estos contrastes pueden impulsar el debate sobre las prioridades normativas de los gobiernos.

El ingreso per cápita, el coeficiente Gini, entre otros indicadores, no pueden mostrar una parte de la situación de desigualdad en un país por sí mismos; cada vez más se reconoce que el bienestar tiene múltiples dimensiones y las desigualdades se analizan con respecto a otras variables, como educación, salud, seguridad y acceso a los servicios.

De igual manera, podemos destacar diversos factores que tienen que ver directamente con mejora en la calidad de vida:

1) La mejora en la calidad y alcance de la educación es una variable que repercute directamente sobre la calidad de vida de los pueblos.

2) La mejora en la infraestructura, dado que el papel que juega el desarrollo de la infraestructura económica sobre el crecimiento es significativo. David Aschauer (1989) fue pionero en mostrar sus efectos sobre la productividad total de los factores, mientras que Calderón y Servén (2002) cuantificaron su impacto sobre los países de América Latina y el Caribe. En este sentido, en Rozas y Sánchez (2004) se señala que “la adecuada disponibilidad de obras de infraestructura, así como la prestación eficiente de servicios conexos, permiten a un país atenuar el déficit que pudiera tener en la dotación de determinados recursos naturales”.

3) La mejora en la interconectividad, el acceso a la información entre otros factores, como una variable de acceso a mejor calidad de vida y a una mejor distribución social del conocimiento.

4) La debida atención por parte de los gobiernos a las economías regionales, que permite una mejor distribución regional de la renta y asimismo una mejora en el ingreso de las familias, al verse involucradas las micro, medianas y pequeñas empresa (Mipymes).

Los países latinoamericanos tienen entre ellos diferencias, pero también algunos de ellos tienen similitudes culturales, económicas, lingüísticas e históricas. Aunque China es el segundo socio comercial, inversor y colaborador de la región, actualmente la iniciativa de la Franja y la Ruta no abarca a los países latinoamericanos; no obstante, los presidentes de

Argentina y Chile asistieron al Foro de Cooperación Internacional, mostrando el interés de ambos países hacia esta iniciativa; asimismo otros gobiernos de la región también han manifestado su interés para integrarse desde distintas perspectivas de cooperación.

Es evidente que existe una conexión histórica en esta iniciativa que puede generar grandes beneficios para América Latina, pero hay que considerar cuatro factores anteriormente mencionados variables que influyen de forma directa o indirecta en la calidad de vida de la población: educación, infraestructura, interconectividad y economías regionales.

3.1 Educación

Un factor fundamental a considerar es la educación; sin progreso en el alcance de la educación, la posibilidad de generar una mejora en la calidad de vida no es viable. Según las Naciones Unidas, la educación es un derecho humano fundamental al que todos los niños deberían tener acceso.

De hecho, los recientemente promulgados *Objetivos de Desarrollo Sostenible*, contemplan en el Objetivo 4: “Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos”.

Para Mankiw, Romer y Weil (1992), no es de extrañar esta percepción acerca de la importancia de la educación, ya que existe una amplia evidencia empírica que demuestra que es una variable fundamental para promover el desarrollo y crecimiento económico de los países.

Para Jemio (2014), la educación contribuye a la erradicación de la pobreza, a mejorar la distribución de los ingresos e incrementar la productividad de los trabajadores mediante la acumulación de habilidades y conocimientos (Larrañaga, 1996). Existe una relación directa entre rendimiento laboral, remuneración, valor agregado a la producción y la mejora en los sistemas educativos; dichos elementos, a su vez, contribuirán al crecimiento económico.

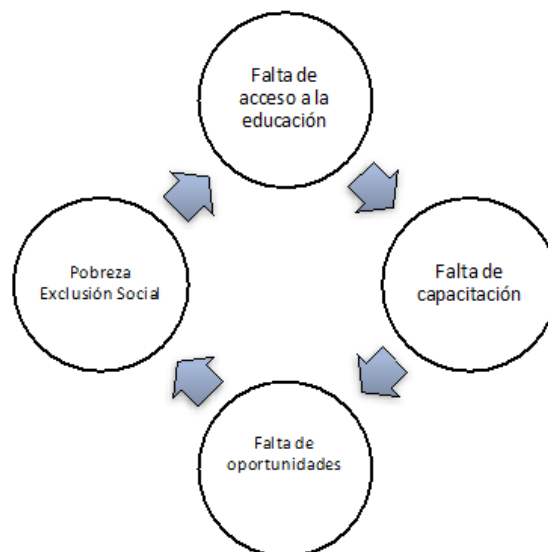
Países que poseen sistemas educativos que no son amplios y que no contemplan el desarrollo de las sociedades, no harán más que generar desigualdad, ya que la educación es

la variable explicativa más importante de las desigualdades en la distribución del ingreso laboral y de los hogares (Likke E. & Jemio, 2016).

América Latina ha vivido esta relación directa entre sistemas educativos obsoletos o con poco alcance a la población y el subdesarrollo, a lo largo de su historia. En este sentido, Oscar Jara, señala que la experiencia latinoamericana requiere que reflexionemos sobre cuáles son los objetivos principales de la educación y qué tipo de conocimientos y habilidades serán necesarios para hacerle frente a los problemas, los desafíos y las nuevas situaciones a nivel local, nacional y global (Jara, 2010). Entonces, ¿cuál es el lugar de lo educativo en este contexto de cambio?

Esta pregunta indica que el progreso de la educación en todos sus niveles, será el factor fundamental para superar la desigualdad y exclusión. A su vez, la educación deberá ser gratuita amplia y atender las necesidades de capacitación de la población, para poder ser inclusiva y romper el círculo de pobreza-no acceso a la educación/no acceso a la educación-pobreza. Para ello el estado deberá tomarla como prioridad; aunque esta toma de responsabilidad no excluye a los actores privados.

Cuadro 1. Falta de acceso a la educación, pobreza y exclusión social



Fuente: Elaboración propia.

Según indica José Dias Sobrinho, al ser pública, la educación tiene que ser de calidad para todos. Por ello, son beneficiosos los mecanismos que cumplan con las funciones de promover y asegurar la calidad de las Instituciones de Educación Superior (IES) de acuerdo con las demandas prioritarias de la sociedad (Dias Sobrinho, 2008).

En este sentido las universidades juegan y jugarán un rol muy importante en el desarrollo de las sociedades de América Latina; no sólo en el ámbito de enseñanza, sino también en el ámbito de investigación y en la coordinación entre los sectores productivos y el estado hacia la búsqueda de estrategias de desarrollo.

Las universidades públicas podrán generar discusiones y llegar hasta ámbitos donde las instituciones privadas no podrán hacerlo; por lo tanto fomentar y apoyar a las universidades públicas, deberá ser prioridad para los gobiernos, ya que estas permiten el acceso a la educación superior de los sectores de clase media y algunos de clase baja, la distribución social del conocimiento y el fortalecimiento de la cohesión social.

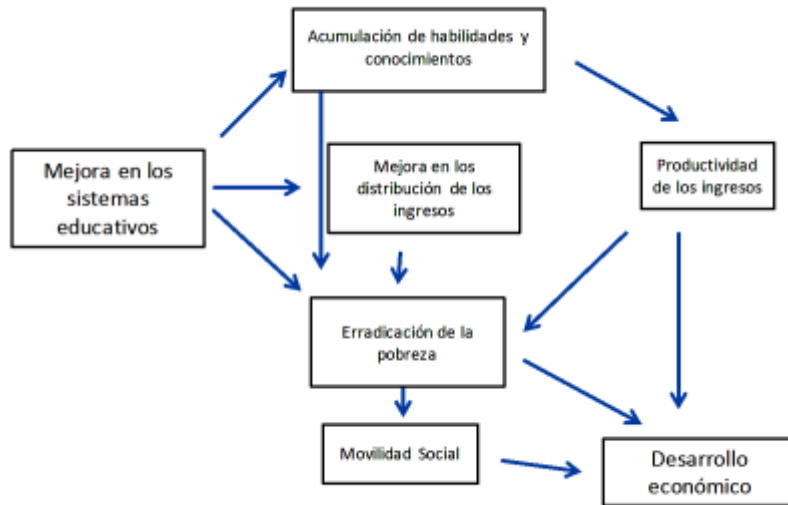
Según Moreno-Brid y Ruiz-Nápoles, la contribución de las universidades públicas al desarrollo en América Latina engloba una amplia gama de funciones de carácter social, cultural y político que no puede ser evaluada exclusivamente en términos de su impacto (Moreno-Brid & Ruiz-Nápoles). El desarrollo es un tema prominente de la sociedad contemporánea, pero es una paradoja que su concepto casi no sea puesto en discusión.

La educación superior está estrechamente asociada a ideas y expectativas de desarrollo desde múltiples sentidos: económico, social, cultural, científico, etcétera. Por ello, “el concepto de desarrollo debe pasar por la criba de la crítica universitaria” (Dias Sobrinho, 2008).

De acuerdo con este objetivo, deberá mejorarse la cantidad y calidad de las investigaciones, pero también deberán asociarse a las necesidades de la sociedad latinoamericana, conforme a su dinamismo y al entendimiento de las nuevas necesidades que van surgiendo; la cultura del conocimiento requiere de instituciones a la altura en diversos temas y en particular en ciencia y tecnología.

Las universidades además deben trabajar en investigaciones basadas en las necesidades de las Mipymes y de las familias, para poder disminuir la brecha que existe entre la investigación y los problemas que enfrentan los actores de la sociedad.

Cuadro 2. Mejora en los sistemas educativos y su relación con el desarrollo económico



Fuente: Elaboración propia (2017).

3.2 Falta de infraestructura

Otro factor determinante, que puede contribuir con el desarrollo de las naciones, es la infraestructura, definida por el Banco Interamericano de Desarrollo (2000) como “el conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones de larga vida útil que constituyen la base sobre la cual se produce la prestación de servicios considerados necesarios para el desarrollo de fines productivos, políticos, sociales y personales”.

Los países desarrollados poseen una infraestructura acorde con su estructura productiva ya que la infraestructura económica constituye una herramienta de alto impacto en la reducción de la pobreza y el logro del desarrollo económico sostenido (Perrotti & Sánchez, 2011). América Latina muestra índices de desarrollo humano muy bajos, esta problemática

está relacionada, entre otros aspectos, con la falta de infraestructura o infraestructura deficiente.

En América Latina y el Caribe, los últimos años han mostrado una disminución en las inversiones destinadas con este fin, lo que ocasionó un distanciamiento entre los requerimientos de infraestructura y la provisión efectiva de la misma (Perrotti & Sánchez, 2011). Esta disminución impactó en la productividad nacional y en la generación de empleos; es por ello que este factor se relaciona directamente con un escaso crecimiento económico - tanto en parte central, como en las economías regionales-, por lo tanto afecta directamente en la falta de desarrollo.

Por otra parte, la infraestructura vial y logística de América Latina y el Caribe está al borde del colapso, situación que amenaza las exportaciones de recursos naturales y encarece las importaciones; “los temas de la infraestructura para los recursos naturales han estado muy escondidos dentro de la agenda política”, señala Gabriel Pérez, de la división de Recursos Naturales e Infraestructura de la Comisión Económica Para América Latina y el Caribe (CEPAL).

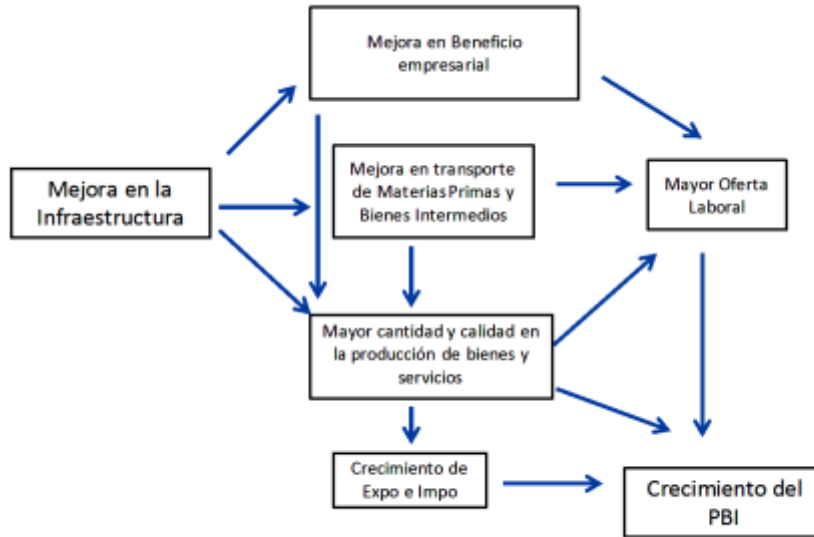
Los efectos que ejercen la infraestructura y sus servicios derivados sobre la economía y la sociedad son sustantivos y repercuten en la calidad de vida diaria de los habitantes (Perrotti & Sánchez, 2011). La falta de infraestructura puede generar problemas graves, como la falta de acceso a la comunicación, la deficiencia en la formación de estudiantes -debido a la falta de acceso a internet-, situaciones relacionadas con la salud, la falta de agua potable, la lejanía de hospitales, el poco acceso a centros urbanos; dificultades que repercuten en la falta de oportunidades laborales, y producen pobreza y marginación.

Como parte de esta lógica, en América Latina existen muchos problemas asociados a la falta de infraestructura o infraestructura deficiente; a su vez, la falta de conectividad entre regiones y países significa un obstáculo para el desarrollo del comercio y para la competitividad de las economías regionales.

Por tanto una mejora en la infraestructura derivaría en la mejora del transporte de materias primas, en una mayor cantidad y calidad en la producción de bienes y servicios, y en el beneficio a las empresas; así como en un crecimiento de las exportaciones e

importaciones. Todos estos cambios contribuirían a generar una mayor oferta laboral y al crecimiento del PBI.

Cuadro 3. Mejora en la infraestructura y su relación con el crecimiento económico



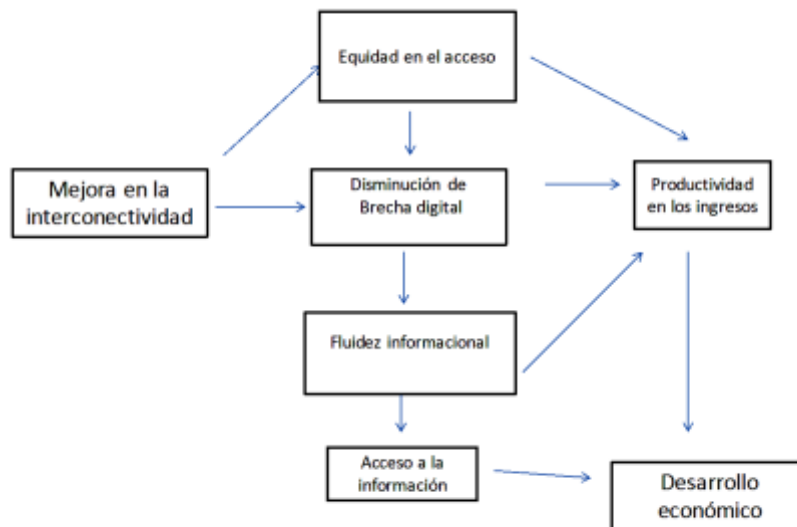
Fuente: Elaboración propia.

3.3 Necesidad de inter-conectividad.

La distribución social del desarrollo de las nuevas tecnologías y el incremento en la participación de la sociedad en el acceso a la información, resultan también una base fundamental para el avance de nuestras sociedades. Pero en América Latina, lejos de fomentarse la equidad en el acceso a la información -y, por ende, mejorar la situación económica, social y cultural de las personas-, la trayectoria y el desarrollo de las nuevas tecnologías están agravando la situación de pobreza, aislamiento y de desigualdad; pues como señala Carlos Eduardo Cortés, “la posibilidad de que un individuo desarrolle fluidez informacional, disminuye a medida en que se reducen los ingresos económicos individuales y familiares” (Cortés, 2006).

El mismo autor afirma el aspecto más problemático de la llamada “Brecha digital”: el tener o no acceso a las mediaciones tecnológicas favorece o no al desarrollo individual y grupal de la fluidez informacional. Estas distancias se están ampliando también dentro de las sociedades, pues los nuevo medios y servicios digitales tienden a basarse en modelos de negocio por suscripción; de manera que los usuarios suelen ser únicamente miembros de las capas socioeconómicas más pudientes. Incluso la interconectividad en América Latina ha crecido; pero existen grandes diferencias entre los países. Por tanto, se ha formado una gran brecha en la conectividad entre los países de Sudamérica y Centroamérica.

Cuadro 4. Mejora en la interconectividad y su relación con el desarrollo económico



Fuente: Elaboración propia.

3.4 Economías regionales

La consolidación de economías regionales genera una mejor distribución económica. En América Latina, donde la mayoría de los países basan gran parte de sus exportaciones en la agricultura y la agroindustria, el impacto e importancia de dichas economías es aún mayor. En esta zona, las economías regionales han sido afectadas por políticas neoliberales que propician importaciones desmesuradas en desmedro de las industrias nacionales y que afectan particularmente a las MIPYMEs -representadas por pequeños productores que a su

vez representan a familias, que ante falta de oportunidades inmigran a ciudades donde se generan focos de pobreza y de marginalidad extrema. En este sentido, el apoyo a las economías regionales no es más que un apoyo directo a las MIPYMEs, consideradas como un factor esencial para alcanzar los beneficios del comercio para todos los actores de la sociedad. Si las MIPYMEs se convierten en participantes fuertes y activos en el comercio internacional, se lograrán dos puntos positivos:

- 1) Mejor distribución de ingresos, generación de empleo y participación en los beneficios para más emprendedores.
- 2) Apoyo a los equilibrios regionales, ya que las MIPYMEs son la base de negocios para las regiones más lejanas y vulnerables.

Las MIPYMEs representan más del 90% de las empresas en la mayoría de los países de América Latina. Si el intercambio con China persiste en los términos desiguales -en cuanto a la composición del valor añadido de las exportaciones y las importaciones-, el comercio beneficiará en mayor medida a los pequeños grupos de exportadores -excluyendo a las MIPYMEs-; esta baja participación en el comercio internacional con China, especialmente en las exportaciones, afectará negativamente a la distribución social de los ingresos.

Es una gran oportunidad para que las MIPYMEs latinoamericanas participen en el mercado chino, para llevar a cabo inversiones en conjunto. Por lo tanto, es realmente importante avanzar hacia el proceso de diversificación de la oferta de productos que se exportan a China.

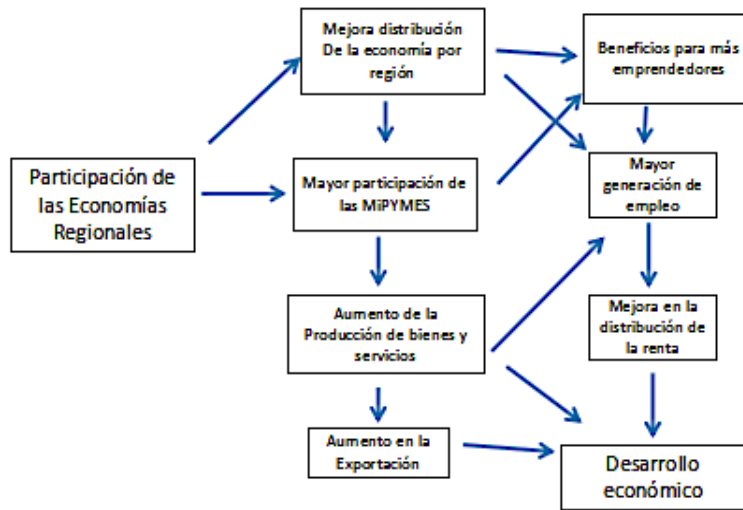
Para las MIPYMEs chinas, sería una ventaja estar asociada a las contrapartes latinoamericanas, principalmente por dos razones: la primera es lograr el desarrollo de sus sistemas comerciales de exportaciones e importaciones; la segunda se relaciona con el acceso a estos mercados.

En Argentina, el Ministerio de la Producción dio a conocer que el Banco de Inversión y Comercio Exterior (BICE) acordó avanzar en un financiamiento con el Banco de Desarrollo

de China (BDC) por un total de 150 millones de dólares, que serán destinados a financiar proyectos de inversión a desarrollarse en este país. Según la misiva, los fondos serán aplicados a préstamos para proyectos de inversión de largo plazo, especialmente para Pymes. La línea de crédito tendrá múltiples destinos en cuanto al financiamiento de inversiones productivas: tales como proyectos de Pymes, iniciativas de generación de energías renovables, infraestructura energética y manufacturas agrícolas; entre otras.

Los gobiernos de ambos países deberán incentivar este tipo de proyectos e impulsar a las Instituciones Educativas -especialmente a las Universidades- para que profundicen esta rama de investigación y se vuelvan protagonistas de la inclusión de las Pymes en el comercio entre ambas regiones.

Cuadro 5. Participación de las economías regionales



Fuente: Elaboración propia.

4. Desafíos para América Latina

A menudo se indica la importancia de la ecuación ganar-ganar en las relaciones económicas entre los países, refiriéndose a las dos partes interesadas en relación con los beneficios del comercio y del negocio conjunto.

Pero el verdadero desafío es cómo el encuentro entre estas sociedades, América Latina y China, puede mejorar la distribución de los ingresos y de esta manera, aumentar el poder adquisitivo de los asalariados para todos los sectores, propiciando la consecuente expansión de los respectivos mercados nacionales.

La gran diferencia entre esta iniciativa y proyectos mega-regionales como el PPT, es que la iniciativa de la Franja y la Ruta no condiciona ningún aspecto de las políticas macroeconómicas, ni impone exigencias respecto a las orientaciones económicas de cada país.

Los principales mecanismos asociados a la distribución de los ingresos son:

- 1) La productividad de la fuerza de trabajo, de esa manera valor agregado generan salarios más altos. El poder de negociación de los trabajadores para su participación en el ingreso nacional.
- 2) La sensibilidad de los gobiernos en términos de política de ingresos y gasto público.
- 3) La importancia asignada a la estrategia de sustentar una política de crecimiento basada en un mercado interno próspero (Zottele, Li, & Santiago, 2017).

4.1 Interrogantes de la Franja y la Ruta

¿Puede América Latina ser partícipe de la iniciativa de la Franja y la ruta? Para resolver esta pregunta hay que considerar algunos factores que atentan contra una integración más trascendente:

1.- De orden regional

a) En el pasado, las iniciativas latinoamericanas de unificación del comercio no cumplieron con las expectativas. Varias estructuras mega-regionales que operan en ALC han tenido coyunturas favorables para avanzar en proyectos conjuntos (ALADI, Mercosur, ODESUR), pero por diversas cuestiones -algunas relacionadas con los desequilibrios económicos e institucionales de los países miembros-, estas estructuras no han sostenido acuerdos consistentes a largo plazo y son un antecedente negativo.

b) En los últimos años, la región ha experimentado cambios frecuentes. En pocos años, gobiernos de izquierda y derecha -proteccionistas y neoliberales-, se han disputado el poder, generando incertidumbre.

c) Por la inconsistencia citada y por la contracción del mercado interno entre los principales factores se observa una débil IED en sectores productivos; si se evalúa con lo que demanda ALC, en función del volumen y de la diversidad de los recursos disponibles.

2.- De la relación China-ALC

a) Oposición de los medios. Varios medios en ALC, critican el proyecto y promueven la idea de los peligros que supone una mayor cooperación con China. También estos medios de comunicación utilizan las agencias internacionales -especialmente de origen norteamericano- para mostrar noticias que perjudican la promoción de la relación entre China y América Latina.

b) Falta de confianza hacia China en algunos sectores políticos y económicos de ALC, ocasionada por tres cuestiones: primero, cuando China irrumpió en el mercado mundial -en los albores de este siglo-, desplazó de la competencia a productores de varios países de ALC; segundo, la escasa tolerancia y comprensión de la diversidad cultural e institucional en líderes de ALC, y finalmente, la necesidad de encontrar un sistema que supere los intercambios que por ahora favorecen a la industria de China. Por ello, el comercio demanda una reorientación hacia una mayor complejidad y diversificación, para trascender a un modelo basado en el consumo de las materias primas de ALC por parte de China. Por otra parte, algunos países latinoamericanos no tienen relaciones diplomáticas con China; tal el caso El Salvador, Nicaragua, Honduras, Haití, Guatemala, Paraguay.

c) Cambio de dirección de Estados Unidos. En los últimos meses se expresan voces discordantes, que generan incertidumbre sobre el futuro del comercio entre Estados Unidos y Latinoamérica. Los acuerdos de América Latina deben renovarse y modernizarse, pero también existe la obligación de diversificar el comercio y de buscar nuevas oportunidades y mercados. América Latina recibe mucha influencia de EE.UU y

ha sido considerada tradicionalmente como el “patio trasero” de este país; su economía depende en gran medida de la de EE.UU. La relación entre EE.UU. y América Latina ha estado en un “ajuste dinámico” (SUN Hongbo, 2014).

En 2015, Donald Trump fue elegido presidente de EE.UU. y desde que asumió esa responsabilidad remodeló algunas políticas que habían sido centrales en el discurso de las administraciones anteriores. Además está variando el comercio con ALC, suscitando ajustes importantes en los temas migratorios y comerciales; como han sido la denuncia del Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP), las restricciones a la inmigración y la comentada, pero difícilmente concretada, construcción de un muro en la frontera Sur. Otros cambios relevantes son la renegociación del TLCAN -con el propósito de imponer aranceles sobre los productos procedentes de México-, la reinstalación de empresas industriales y la menor tolerancia a las políticas económicas respecto a Cuba; entre otros. Estos fenómenos han generado una gran preocupación en los países de ALC, causando un impacto negativo en su economía, alterando los términos de la relación ALC-EEUU.

Por último, las políticas de proteccionismo comercial de un país altamente desarrollado como EE.UU., altera las posibilidades de los países en vías de desarrollo -como es el caso de las naciones de ALC-, estimulando la necesidad de que reestructuren sus economías a través del fortalecimiento de su mercado interno y de la diversificación de la cooperación externa; ampliando la asociación comercial con los países asiáticos y mejorando el ambiente de inversión, impulsando de esta manera el atractivo para los inversores extranjeros (ZHOU Zhiwei, 2017).

4.2 Experiencias de FTA China–América Latina

Algunos de los países latinoamericanos ya tienen TLC con China, por ejemplo, Chile (2006), Perú (2010) y Costa Rica (2011), etcétera. La evolución del TLC en el marco de las relaciones entre China y estos tres países latinoamericanos implica la realización de una estrategia de mayor dimensión -no estrictamente limitada al acceso preferencial a los mercados o la diversificación de los embarques-, que propicien una mayor interacción empresarial y nuevas

formas de producción. El volumen total del comercio entre China y América Latina en 2016 alcanzó los 216,6 mil millones de dólares; dicha cifra aumentó en 16 veces en comparación con el año 2000. La proporción en el comercio exterior total de China se elevó de 2,7% a 6% (GAO Chunyu, 2017).

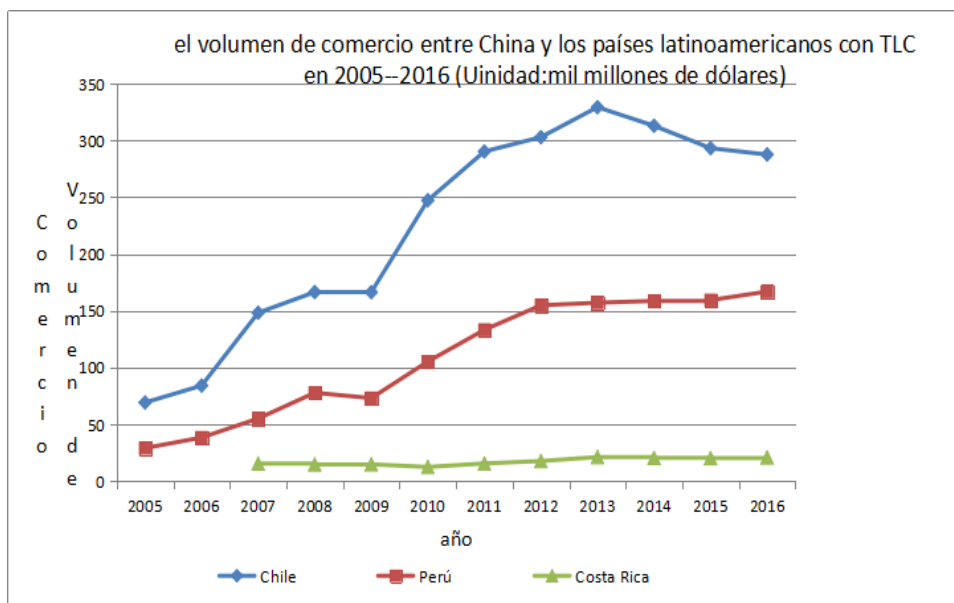
El objetivo del Tratado de Libre Comercio (TLC) es alcanzar un acuerdo sobre la liberalización del comercio y las cuestiones relacionadas con una combinación de forma voluntaria entre los organismos independientes de impuestos; su fin es promover la integración económica. Otra de sus metas es eliminar las barreras comerciales, permitiendo que la relación producto-servicio fluya entre países (LI Junmin, BI Yawei, 2012).

En la actualidad, China ha firmado los 14 tratados de libre comercio con 22 países y regiones. Chile firmó el TLC con China el 18 de noviembre de 2005, siendo el primer país en firmar el TLC con China. Además, entre los países latinoamericanos, Perú y Costa Rica también firmaron el TLC con China en 2009 y 2010, respectivamente.

De acuerdo con la tabla de abajo sobre el volumen de comercio entre China y los países latinoamericanos con TLC en 2005-2016, el volumen de comercio bilateral entre China y Chile, Perú y Costa Rica aumentó 315%, 58,4% y 33,8%, respectivamente. La evolución del TLC en el marco de las relaciones entre China y estas tres naciones implica el diseño de una estrategia de mayor dimensión; que no se limite estrictamente al acceso preferencial a los mercados o la diversificación de los envíos, sino a una mayor interacción de negocios y a la configuración de nuevas formas de producción (*véase Cuadro 6*).

También se está llevando a cabo la negociación del TLC con Colombia; además Uruguay ha expresado su voluntad para constituir un TLC con China. El desarrollo económico entre China y estos países de América Latina y las altas complementariedades están contribuyendo directamente al rápido crecimiento del comercio entre estas dos zonas.

Cuadro 6. El volumen de Comercio entre China y los países latinoamericanos con TLCC en 2005-2016 (Unidad: Mil millones de dólares)*



Fuente : Edición propia. Las estadísticas son ordenadas o contadas desde la página <http://countryreport.mofcom.gov.cn/default.asp>

***Nota :** China y Costa Rica establecieron las relaciones diplomáticas desde el año 2007, por eso las estadísticas se inician en dicho año.

Por otra parte, esta iniciativa debe ser el principio de una mejor distribución de los ingresos, de la reducción de la pobreza, la mejor distribución de las economías regionales y de una mejor calidad de vida para la mayoría de la población.

4.3 Ganar –Ganar. Mejorar los términos de intercambios (valor agregado)

ALC cuenta con ricos recursos naturales y favorables condiciones geográficas; por ello posee una gran ventaja en cuanto a su agricultura, ganadería, y sus recursos minerales. Históricamente, esta zona ha experimentado modelos de desarrollo como el de las exportaciones de productos de materia prima y el de la industrialización sustitutiva de importaciones, y el nuevo modelo de desarrollo orientado a la exportación; por eso la

estructura de exportación de sus países se ha caracterizado por productos de materias primas y los de procesamiento intensivo de recursos (ZHAO Xuemei, 2010).

Durante muchos años, China ha sido el principal importador de minerales, energía, soja y azúcar y otros productos de América Latina, y un socio importante en materia de energía y comercio. China se ha convertido en el mayor socio comercial de varios países de la región. Además, la inversión financiera de China juega un papel vital en el desarrollo de infraestructura en América Latina y otras áreas. Como zona en desarrollo, las exportaciones de América Latina son relativamente simples, principalmente en minerales, petróleo, productos agrícolas y otros productos de bajo valor agregado, por eso la importación y exportación tienen restricciones significativas.

El área de inversiones de China no se limita a los sectores tradicionales de minerales energéticos e infraestructura; sino que se extendió a la agricultura, la industria manufacturera, la informática, los servicios, el comercio electrónico, el transporte aéreo y otras áreas. Con la reestructuración económica de China, América Latina también debería impulsar de nuevo la fabricación multinacional, promoviendo que el comercio se reajuste con principios de sincronía, optimización y modernización.

4.4 Modelo de la investigación

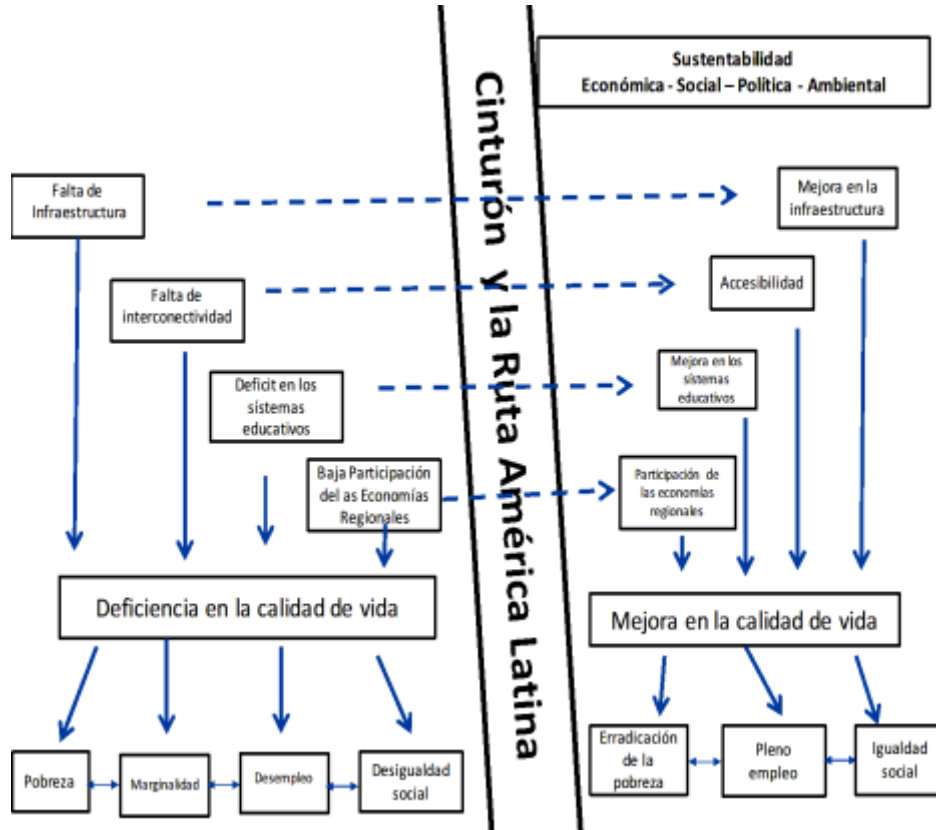
Es esencial que los países aumenten su capacidad intelectual y aumenten sus niveles de ingresos mediante el establecimiento de actividades productivas que requieran un nivel más alto de educación y aplicación científica. Este desarrollo interno, en el comercio internacional, supone una demanda más sofisticada de bienes y servicios calificados en ambas direcciones (Zottele, Li, & Santiago, 2017).

América Latina enfrenta problemas de desigualdad social, marginalidad, pobreza y desempleo. Esta deficiencia en la calidad de vida está directamente relacionado con la falta de infraestructura, falta de interconectividad, déficit en los sistemas educativos y la baja participación de las economías regionales.

La Franja y la Ruta es una iniciativa que no pretende imponer políticas a los gobiernos locales, sino que generará oportunidades para diversas sociedades en el marco de una

cooperación integral. La sustentabilidad a largo plazo de esta iniciativa dependerá de varios factores y todos ellos asociados a la posibilidad de lograr una mejora en la calidad de vida de las regiones que abarque, generando así un desarrollo sustentable a nivel social, político, económico y ambiental.

Cuadro 7. La Franja y la Ruta-América Latina



Fuente: Elaboración propia.

5. Conclusiones

Los acuerdos de cooperación entre países deberían ser un medio para el crecimiento, pero deben existir normas claras que establezcan un beneficio para ambas partes; no sólo para los más desarrollados. Una cooperación más profunda necesita desarrollarse entre los países

latinoamericanos, por la sencilla razón de que esta región muestra un desarrollo conjunto - mientras que otras regiones están en crisis, y en algunos casos, poseen una estructura de producción similar. Se necesita establecer más acuerdos comerciales en la región, así como unificar las economías, a través de estrategias de cooperación y asistencia mutua para avanzar juntos hacia el progreso. Este proceso también debe ocurrir en la cooperación con China.

La Franja y la Ruta es una gran oportunidad para América Latina; por este motivo, es muy importante para el desarrollo de los países latinoamericanos establecer cooperación más profunda con China y crear de nuevas iniciativas en conjunto. Existe un antecedente histórico que es la llamada “Ruta de la Seda Marítima”, o Nao de China, que existió durante más de 250 años, uniendo el sur de China con diversas regiones de América Latina; fue además una ruta que conectó tres continentes y funcionó como un gran nexo de comercio y cultura entre ellos.

La Franja y la Ruta no pretende inmiscuirse en la toma de decisiones políticas internas; es una plataforma esencialmente de cooperación. Asimismo, las iniciativas deben generar una mejor distribución de los ingresos, la reducción de la pobreza, la reducción de la marginalidad, el aumento del empleo y una mejor distribución de las economías regionales; derivando en una mejor calidad de vida para la mayoría de la población. Un factor que puede contribuir a lograr este propósito es incorporar las MIPYMES en el comercio entre los países latinoamericanos y China.

Es importante resaltar que América Latina ha tenido distintas experiencias de gobiernos en los últimos 15 años -con diferente orientación ideológica-, cuyos resultados han sido deficientes en cuanto a la reducción de la pobreza, el alcance de la educación, la salud, la distribución de la renta y otros factores que deberían verse reflejados en una mejora en la calidad de vida.

La iniciativa de la Franja y la Ruta podría contribuir a mejorar esta situación, al enfatizar en la mejora de la infraestructura, factor que podría reforzar un mejor sistema educativo, más amplio e inclusivo; ya que la educación es la primer gran herramienta que puede transformar la realidad de los pueblos; deparando en un beneficio sustantivo de la calidad de vida y en la profundización de la relación comercial entre países.

La Franja y la Ruta podría generar un gran cambio en la infraestructura actual de América Latina, que respecto a la infraestructura de transporte, podría solventar su insuficiencia interna y amplificar la comunicación con otros países; mejorando simultáneamente la infraestructura portuaria, aérea y en general, el estado del transporte multimodal. Una de sus apuestas debe ser que esta infraestructura abarque también las economías regionales, un factor fundamental para que exista una mejor distribución de la renta en los países de América Latina.

En cuanto a la interconectividad, resulta fundamental crear redes que puedan abarcar un mayor número de población, evitando así el gap existente entre países -pero también hacia el interior. Estos cuatro factores no solo están interconectados, sino que resultan fundamentales para el desarrollo a largo plazo de los países de América Latina y conllevan a una mejora en la calidad de vida; pero además, impactan en una sustentabilidad económica, social, política y ambiental, que podría producir estabilidad en la región y, por supuesto, estabilidad en la relación con China.

El resultado directo de estas transformaciones sería la consolidación de un círculo virtuoso entre China y los países de la región, que propicie una relación más profunda entre ambas zonas, territorios que comparten un pasado en común y que auspician un futuro de prosperidad y armonía en materia de relaciones internacionales.

6. Investigaciones futuras

Esta investigación propone aspectos que se deberían tomar en cuenta para que la iniciativa de la Franja y la Ruta genere en América Latina, una sustentabilidad social, económica, política y ambiental a largo plazo; pero no realiza una definición, país por país, de cuáles son las necesidades en cada caso en particular; tampoco genera una propuesta concreta de ciertas áreas y proyectos que se deberían realizar para que la iniciativa se lleve a cabo en la región.

En este sentido, resultará fundamental la elaboración de investigaciones de las Universidades y Centros de Estudios específicos, para trabajar en dicha planificación, en conjunto con los gobiernos, conservando una sensibilidad especial para comprender las necesidades de los actores que estarían involucrados en esta iniciativa.

Definir una vía más concreta de cómo se podría desarrollar la Franja y la Ruta en América Latina, es factible si se consideran los siguientes elementos:

6.1 Coordinación de políticas

El fortalecimiento de la coordinación de políticas es una garantía importante para la implementación de la iniciativa en América Latina, Con el objetivo de aumentar la confianza política mutua y alcanzar un nuevo consenso de cooperación.

6.2 Conectividad de las instalaciones

La conectividad de las instalaciones es un área prioritaria para la implementación de la iniciativa al interior de los países de América Latina, como en las zonas de contacto entre ellos; pues su mejora eliminaría las dificultades en el transporte de los bienes.

6.3 Comercio

La inversión y la cooperación comercial son una tarea importante en la construcción de la Franja y la Ruta. Por ello, los gobiernos deben esforzarse para mejorar la inversión y la viabilidad del comercio, en términos de ganar-ganar para todos los actores sociales.

6.4 Integración financiera

La integración financiera es una base importante para la implementación de la iniciativa. Por tanto, es necesario profundizar la cooperación financiera, en aras de construir un sistema de estabilidad monetaria, un sistema de inversión y financiación y un sistema de información de crédito en América Latina.

6.5 Movilidad

Facilitar y fomentar la movilidad internacional de la población es parte fundamental del proyecto, pues este tipo de convivencia entre países afianza los planes de trabajo y la amistad entre América Latina y China.

Por último, cabe señalar que actualmente existe una Alianza Universitaria conformada por universidades de algunos países que investigan la Franja y la Ruta; esta alianza universitaria, que inicialmente se estableció por la Xian Jiaotong University, es una organización no gubernamental que tiene como objetivo promover la cooperación y el crecimiento económico de los países que pertenecen a esta iniciativa.

Hoy en día no existe ninguna universidad de América Latina que esté incorporada a este proyecto, y sería importante para el futuro de la iniciativa en América Latina, que algunas de las universidades esta región se sumen.

7. Bibliografía

- Cortés, C. E. (marzo de 2006). La fluidez de la información en la era digital. *Revista Latinoamericana de Comunicación CHASQUI*(093).
- Dias Sobrinho, J. (2008). Calidad, pertinencia y responsabilidad social de la universidad latinoamericana y caribeña. *Tendencias de Educación Superior de América Latina y el Caribe. Conferencia Regional de Educación Superior en América Latina y el Caribe (CRES)*. Cartagena de Indias, Colombia.
- Jara, O. (2010). Educación Popular y cambio social en América Latina. *Community Development Journal*, 1-11.
- Larrañaga, O. (1996). Educación y superación de la pobreza en América Latina. Versión final. Documento preparado para el proyecto “Mitigación de la Pobreza y Desarrollo Social” del PNUD.
- Latina, L. e. (Serie Estudios y Perspectivas 106). *Comisión Económica para América Latina y el Caribe*. Obtenido de Comisión Económica para América Latina y el Caribe: http://www.eclac.org/publicaciones/xml/5/35095/Serie_106.pdf
- Likke E., A., & Jemio, L. C. (2016). Decentralization and poverty reduction in Bolivia: Challenges and opportunities,. *Development Research Working Paper Series*.
- Moreno-Brid, J. C., & Ruiz-Nápoles, P. (s.f.). La educación superior y el desarrollo económico en América Latina. *Serie Estudios y Perspectivas*(106).
- Perrotti, D. E., & Sánchez, R. (2011). La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe. *Serie Recursos Naturales e Infraestructura*(153).
- PNUD. (2017). *Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)*. Obtenido de <http://www.mx.undp.org>
- Ríos, X. (2015). El XIII Plan: antecedentes, contexto, contenidos y expectativas. *Simposio Electrónico Internacional sobre Política China*.
- Zhang, Y. (2005). *Story of the Silk Road*. (Z. Jia, Trad.) China: China Intercontinental Press.
- Zheng, B., Sun, H., & Yue Yunxia. (s.f.). Ascenso a una altura estratégica. *China hoy*, L(10), 16-20.
- Zottele, A., Li, Y., & Santiago, M. A. (2017). *Las Pymes mexicanas y chinas ante el crecimiento acelerado de las relaciones económicas entre ambas naciones*. Xalapa, México: Universidad Veracruzana.
- 高春雨(Gao Chunyu), (2017), *中拉贸易调整中保持稳定发展势头*, 新华社
- 韩琦(Han Qi), (2013), *马尼拉大帆船贸易对明王朝的影响*, 北京: 社会科学文献出版社

- 李广宇(Li Guangyu), (2015), *启航“一带一路”*, 上海: 上海交通大学出版社
- 李军民(Li Junmin)、毕亚伟(Bi Yawei), (2012), *多国争相与中国签署FTA 相关企业应及早关注*, 中国检验检疫
- 刘文龙(Liu Wenlong), (1994), *马尼拉帆船贸易——太平洋丝绸之路*, 复旦学报(社会科学版)
- 全毅(Quan Yi)、林裳(Lin Shang), (2015), *漳州月港与大帆船贸易时代的中国海上丝绸之路*, 福建行政学院学报
- 桑百川(Sang Baichuan), (2005), *中国市场经济理论研究*, 北京: 对外经济贸易大学出版社
- 盛邦和 (Sheng Banghe), (2006), *亚细亚生产方式理论与中国*, 中州学刊
- 孙洪波(Sun Hongbo), (2014), *拉美外交, 在变化与调整中*, 新华月报
- 杨建新(Yang Jianxin)、卢苇(Lu Wei), (1981), *丝绸之路*, 兰州: 甘肃人民出版社
- 杨樵(Yang You), (2007), *郑和下西洋史探*, 上海: 上海交通大学出版社
- 张兴慧(Zhang Xinghui), (2013), *马歇尔尼与“中国梦”*, 中国青年报
- 赵雪梅(Zhao Xuemei), (2010), *拉丁美洲经济概论*, 对外经贸大学出版社
- 郑秉文(Zheng Bingwen)、孙洪波(Sun Hongbo)、岳云霞(Yue Yunxia), (2009), *中国与拉美关系60年: 总结与思考*, 拉丁美洲研究
- 周志伟(Zhou Zhiwei), (2017), *“特朗普冲击波”下的拉美政策应对*, 当代世界
- 邹磊(Zou Lei), (2015), *中国“一带一路”战略的政治经济学*, 上海: 上海人民出版社