

Imprimir

El presidente Gustavo Petro anunció el pasado 14 de mayo desde Beijing, capital de la República Popular China, la adhesión de Colombia a la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR), tras varios meses de negociaciones[i]. Esta decisión, que venía gestándose, ha generado reacciones diversas en el ámbito político y económico nacional.

Entre las voces críticas destacan[ii]:

- David Luna, exsenador y aspirante presidencial, quien cuestionó la falta de transparencia en el proceso y afirmó que el gobierno “no ha explicado claramente los términos” de la adhesión.
- José Manuel Restrepo, exministro de Hacienda, quien confundió la iniciativa con un tratado de libre comercio, advirtiendo sobre supuestos “riesgos para la industria nacional”.
- Katherine Miranda, representante a la Cámara, quien exigió que el acuerdo fuera sometido a aprobación del Congreso, aparentemente bajo la misma confusión conceptual.
- Bruce Mac Master, presidente de la ANDI, quien manifestó escepticismo: “Podría tener muchos costos y ningún beneficio. China no tiene interés en comprar productos de valor agregado colombianos”.
- Expresidente Álvaro Uribe: criticó adhesión de Colombia a la Ruta de la Seda afirmando “otro problema que crea el Gobierno Petro”[iii]

Los medios de comunicación han expresado reservas sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR), señalando casos como los de Panamá e Italia, países que la abandonaron, sin embargo, no explicaron las causas reales:

- En el caso panameño, la decisión coincidió con fuertes presiones diplomáticas de Estados Unidos, que llegó a amenazar con revisar los acuerdos bilaterales del Canal si mantenía su participación en la IFR.
- Para Italia, única nación del G7 en adherirse, su salida bajo el gobierno de Meloni (2023) refleja más un alineamiento ideológico con la política exterior estadounidense que una evaluación técnica del proyecto.

Desde Washington, la Oficina de Asuntos del hemisferio occidental advirtió que se opondrá a nuevos desembolsos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y otras instituciones

financieras internacionales hacia empresas estatales chinas que operen en Colombia, alegando razones de seguridad nacional. [iv]

Resulta llamativo que figuras políticas con aspiraciones de gobierno –exministros, congresistas, líderes gremiales y expresidentes–, junto a importantes medios de comunicación, demuestren un conocimiento limitado o una interpretación errónea sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR), lanzada por China en 2013 como un proyecto global abierto a todos los países, incluido Estados Unidos.

Cualquier persona con un seguimiento básico de asuntos internacionales sabe que la IFR es una estrategia china para fortalecer la conectividad global mediante infraestructura, comercio y cooperación cultural entre Asia, Europa, África y América Latina. Se trata de una red de corredores terrestres y marítimos para facilitar la inversión productiva, sin ser un tratado comercial ni imponer obligaciones económicas o políticas. Su objetivo principal es ofrecer acceso a financiamiento, tecnología y desarrollo de infraestructuras que mejoren la productividad y las condiciones para la inversión en los países participantes.

Las críticas que reducen la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR) a un mero *“acuerdo comercial”*, los temores infundados sobre *“amenazas a la industria local”* o la narrativa estadounidense de la *“trampa de la deuda”*[v] parecen ignorar su naturaleza voluntaria y su enfoque en el desarrollo de la economía física. Más que un riesgo, representa una oportunidad estratégica para países en desarrollo como Colombia, siempre que se negocien los proyectos con transparencia, pertinencia y visión de largo plazo.

La Iniciativa de la Franja y la Ruta: una oportunidad para la industrialización

El Ministerio de Relaciones Exteriores del país señaló que la adhesión a la IFR no constituye un tratado internacional, sino un acuerdo para la ejecución de proyectos de interés nacional, cuya viabilidad será analizada individualmente por ambas partes. La cancillería indicó que el gobierno tiene interés de proyectos en las áreas de transición energética justa, agroindustria para la seguridad alimentaria, reindustrialización del sector salud, inteligencia artificial e

infraestructura tecnológica.[vi] Se considera, además, financiamiento en condiciones de concesión y cooperación no reembolsable[vii]. Se observa que las intenciones del gobierno para utilizar el respaldo de China en el contexto de la IFR son relativamente limitadas, por lo cual se debería presentar para consideración de las partes proyectos de mayor alcance, tales como una red ferroviaria de alta velocidad y un canal seco que conecte el Pacífico con el Atlántico, como complemento al Canal de Panamá. Este tipo de proyectos dinamizarían la economía y generarían las condiciones propicias para un desarrollo industrial que permita la producción de bienes de alta calidad que China desea importar desde Colombia, pero que actualmente no se producen, limitando por ahora las exportaciones a frutas tropicales, café y materias primas demandadas por China.

Cuando el sabio señala la luna, el necio mira el dedo

Se atribuye a un antiguo proverbio chino la frase: «*Cuando el sabio señala la luna, el necio mira el dedo*». Su moraleja subraya que, con frecuencia, perdemos de vista lo esencial y nos enfocamos en lo superficial o accesorio. Así, la expresión sirve como un recordatorio atemporal: no confundas el medio con el fin, ni el mensaje con la herramienta que lo transmite. Los críticos de la adhesión colombiana a la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR) parecen concentrarse en aspectos superficiales del acuerdo, perdiendo de vista su potencial estratégico. Como en el antiguo proverbio oriental, mientras el sabio señala la luna (la oportunidad para desarrollar infraestructura y conectividad global), algunos insisten en mirar únicamente el dedo (discusiones reduccionistas sobre supuestos riesgos).

China se consolida hoy como la principal economía mundial en paridad de poder adquisitivo, gracias a un modelo de desarrollo que ha logrado sacar de la pobreza a más de 850 millones de personas en cuatro décadas. Este éxito se sustenta en una combinación estratégica de masivas inversiones en infraestructura y un firme impulso a la innovación tecnológica, lo que ha permitido el surgimiento de una clase media de 400 millones de personas y un crecimiento salarial sostenido que supera el promedio del G20, incluso durante la contracción global de 2022.[viii] Este dinamismo económico ha convertido a China en un referente para el mundo en desarrollo.

La Iniciativa de la Franja y la Ruta, con 154 países participantes y 32 organizaciones internacionales involucradas, ha movilizado cerca de un billón de dólares en inversiones, ejecutado más de 3,000 proyectos y creado 420,000 empleos. Su impacto trasciende lo económico, habiendo contribuido a sacar a 40 millones de personas de la pobreza en los países socios, demostrando cómo la cooperación en infraestructura e integración comercial puede convertirse en un motor para el desarrollo global.

Algunos de los proyectos clave de la Iniciativa de la Franja y la Ruta

1. Puerto de Chancay (Perú)- Mega-puerto en construcción por COSCO Shipping, con inversión china de \$3,500 millones. Será el primer puerto de Sudamérica con capacidad para megabuques (24 m de calado), potenciando el comercio Asia-América.[ix]
2. Central Atucha III (Argentina). Planta nuclear Hualong One (1,200 MWe) con tecnología china CNNC. Proyecto de \$8,000 millones, que tuvo algunas dificultades con el gobierno de Milei, pero sigue avanzando.[x]
3. Siderúrgica Mutún (Bolivia). Complejo financiado por China (\$546 millones) para producir 200,000 toneladas anuales de acero, reduciendo importaciones bolivianas en 50%.[xi]
4. Corredor China-Pakistán (CPEC). Incluye centrales eléctricas, autopistas y el puerto Gwadar. Proyecto emblemático con \$62,000 millones invertidos, aunque enfrenta tensiones geopolíticas.[xii]
5. Nuevo Puente Terrestre de Eurasia. Conexión ferroviaria China-Europa que reduce tiempo de transporte a 12 días vs. 45 por mar. Clave para comercio intracontinental.[xiii]
6. Corredor China-Mongolia-Rusia. Enfoque en energía (gasoductos) y minería. Mongolia exporta carbón a China mediante esta ruta, mejorando su conectividad.
7. Corredor China-Península Indochina. Red ferroviaria (5,000 km planeados) que conecta Nanning (China) con Singapur, pasando por Vietnam, Laos y Tailandia.
8. Corredor China-Asia Central-Asia Occidental. Gasoductos y ferrocarriles que vinculan Xinjiang (China) con Irán y Turquía, evitando rutas marítimas estratégicas.
9. Puerto de Lekki (Nigeria): Construido por China Harbour Engineering Company (CHEC), con una inversión de \$1.5 mil millones. Es el puerto de aguas profundas más grande de África Occidental y opera bajo un contrato de concesión de 16 años.

10. Puerto de Doraleh (Yibuti): Desarrollado por China Merchants Group. Incluye una base naval china (la primera en África) y es clave para el control de rutas marítimas.
11. Ferrocarril Adís Abeba-Yibuti: Construido por China Railway Group (\$4 mil millones). Conecta Etiopía con el mar, reduciendo tiempos de transporte en 90%.
12. Línea Lagos-Kano (Nigeria): Rehabilitación de 1,315 km por \$8.3 mil millones, parte del plan de modernización ferroviaria.
13. Ferrocarril Mombasa-Nairobi (Kenia): Financiado por China Exim Bank (\$3.8 mil millones), ha promovido el desarrollo económico de Kenia y ha dado paso a una nueva era de desarrollo en el país.[xiv]

Estos proyectos representan solo una muestra de los más de 3,000 iniciativas desarrolladas por China bajo la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Sin embargo, el verdadero potencial transformador radica en lo que está por venir: el Tren Bioceánico, obra estratégica que conectará los océanos Atlántico (Brasil) y Pacífico (Perú), integrando las economías de Brasil, Bolivia y Perú. Al articularse con el mega puerto de Chancay —el hub logístico más moderno de Sudamérica—, esta red ferroviaria posicionará a la región como un corredor clave para el comercio con Asia, reduciendo costos logísticos en hasta un 40% según estimaciones de la CEPAL.

La soberanía nacional es un principio irrenunciable

En las relaciones internacionales, como en las humanas, debemos actuar con respeto mutuo y sentido cooperativo, nunca con confrontación. Colombia no puede ceder ante presiones externas que vulneren su soberanía, porque la dignidad nacional es un principio irrenunciable. Lamentablemente, parte de la dirigencia política y gremial del país sigue prefiriendo las migajas de un orden colonial antes que el desarrollo autónomo.

Si Estados Unidos pretende sancionar a los 154 países que comercian con China bajo la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR), debería comenzar por sancionarse a sí mismo y a sus aliados europeos, todos socios comerciales activos de Beijing. La IFR no es un proyecto contra nadie: es una oportunidad para diversificar relaciones económicas, superar el atraso heredado de siglos de asimetrías y romper con los lastres del control político colonial.

Tenemos profundo respeto por Estados Unidos, pero como nación exigimos reciprocidad. La historia enseña que ningún pueblo llega lejos de rodillas; el progreso se construye erguido, en cooperación horizontal con todas las naciones. Esa es precisamente la invitación que China ha extendido al mundo, incluido Occidente: entender que la era del dominio unilateral y las imposiciones debe dar paso a un nuevo paradigma de multilateralismo. El legado colonial no tiene cabida en el siglo XXI.

---

[i]  
<https://www.infobae.com/colombia/2025/05/14/que-es-la-ruta-de-la-seda-paises-que-han-salido-de-la-alianza-internacional-a-la-que-ingreso-colombia-con-el-regimen-chino/>

[ii]  
<https://www.infobae.com/colombia/2025/05/14/colombia-firmo-la-ruta-de-la-seda-con-el-regimen-de-china-xi-jinping-aseguro-que-esta-dispuesta-a-importar-mas-productos-colombianos/#:~:text=Colombia%20y%20China%20firmaron%20la,Europa%2C%20%C3%81frica%20y%20Am%C3%A9rica%20Latina.>

[iii]  
<https://www.infobae.com/colombia/2025/05/16/expresidente-alvaro-uribe-critico-adhesion-de-colombia-a-la-ruta-de-la-seda-otro-problema-que-crea-el-gobierno-petro/>

[iv]  
<https://www.infobae.com/colombia/2025/05/15/estados-unidos-toma-distancia-de-proyectos-con-participacion-china-en-colombia-tras-adhesion-a-la-ruta-de-la-seda/>

[v] Según datos del Banco Mundial (2023), menos del 5% de los 3,000 proyectos de la IFR han requerido reestructuración de deuda. La deuda, cuando se destina a financiar proyectos productivos con tasas preferenciales —como ocurre en el 78% de los créditos otorgados por China a América Latina—, se convierte en una herramienta de desarrollo y no en un lastre, ya que los propios retornos del proyecto permiten asumir su costo. El concepto de “trampa de la



[xii] <https://www-britannica-com.translate.google.com/topic/China-Pakistan-Economic-Corridor>

[xiii] [https://en.wikipedia.org/wiki/China-Indochina\\_Peninsula\\_economic\\_corridor](https://en.wikipedia.org/wiki/China-Indochina_Peninsula_economic_corridor)

[xiv]

<https://m.mofcom.gov.cn/article/beltandroad/ke/esindex.shtml#:~:text=El%20ferrocarril%20Mombasa%2DNairobi%20ha%20promovido%20el%20desarrollo%20econ%C3%B3mico%20de%20la%20escuela%20de%20negocios.&text=El%20desarrollo%20del%20ferrocarril%20Mombasa,futuro%20de%20esperanza%20y%20prosperidad.>

Carlos Julio Díaz Lotero

Foto tomada de: Zona Cero