

EL FRAGMENTADO ESTABLECIMIENTO DE LA INICIATIVA FRANJA Y RUTA EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Andrei Guerrero*

Desde su primera presentación explícita en 2013, oficiada por Xi Jinping en Kazajistán, la Iniciativa Franja y Ruta (FyR) se ha extendido exponencialmente alrededor del mundo. Actualmente, participan en ella más de 100 países que firmaron aproximadamente 197 acuerdos formales (Munguía, 2020; Ramírez, 2020). Además, sus alcances son aplicables incluso a la región Ártica (Myers, 2018). Si bien, en un principio las metas de la FyR se basaban principalmente en la construcción de infraestructura, a lo largo de su trayectoria ha adquirido matices diversos, involucrando a importantes instituciones como la Administración Estatal de Divisas (SAFE), la *China Investment Corporation* (CIC), el *Export-Import Bank of China* (Eximbank) y el Banco de Desarrollo de China (CDB, todas ellas por sus siglas en inglés), así como objetivos políticos, comerciales, culturales y diplomáticos. Su relevancia para el gobierno chino es tal, que ha sido incluida en la Constitución de ese país.

Lo anterior, además de destacar su importancia a nivel internacional, permite vislumbrar que estudiar a la FyR a partir de un marco analítico estandarizado es prácticamente imposible, dado su carácter intangible y a que con frecuencia es difícil

* Estudia el Doctorado en Ciencias Administrativas en la Facultad de Contaduría y Administración de la Universidad Autónoma de Baja California. Estudió el *Seminario-Taller La Nueva Ruta de la Seda: el proyecto del siglo XXI. Segunda Edición* en el Programa Universitario de Estudios sobre Asia y África de la Universidad Nacional Autónoma de México. andrei.guerrero@uabc.edu.mx

diferenciarla de la política exterior china. En el aspecto cualitativo, por ejemplo, Serrano *et al.* (2020) señalan que, el estudio de la FyR debe ir más allá de la “pertenencia o no” e identificar los niveles de participación de los países involucrados. Herreros (2018), entretanto, admite que el contenido mismo de la FyR no se conoce aún con precisión y que esta incertidumbre tal vez se mantenga por décadas debido a los extensos plazos para su concreción. Asimismo, muchos proyectos se han implementado antes de la presentación formal de la FyR, pero con frecuencia figuran asociados a la misma. Por si fuera poco, han surgido desarrollos adicionales dentro de la FyR como las rutas de la seda “digital”, de “exploración espacial” o “de la salud”. Por tanto, la iniciativa no solo se limita a infraestructura, sino que, también abarca normas, estándares, aduanas, tribunales y hasta comercio electrónico, lo que amplía sus implicaciones y ángulos de estudio.

En cuanto a sus características cuantitativas, Munguía (2020) reconoce que incluso las cifras económicas que envuelven a la iniciativa son difusas y que los datos más confiables son quizás los que anuncian los mismos organismos chinos. Casas *et al.* (2020), en concordancia, reiteran la carencia de información clara respecto al monto de los préstamos otorgados. Con estos razonamientos en mente, la FyR plantea una amplia gama de preguntas, especialmente en regiones atrasadas como América Latina y el Caribe (ALC), donde impera un incipiente rezago de infraestructura, pero no todos los países se han sumado. Entonces, ¿Cuáles son los alcances reales de la FyR? ¿Cómo ha sido su establecimiento en la región?, ¿Qué tan exitosa ha sido? Sobre todo, ¿por qué si hay países latinoamericanos que ostentan lazos diplomáticos y comerciales sólidos con China, no parecen estar inscritos oficialmente en la FyR, mientras que otros no figuran en absoluto?

Responder a esas preguntas es el propósito del presente ensayo, el cual plantea que, el establecimiento de la FyR en la región ha sido fragmentado, especialmente por controversias sobre impactos ecológicos, problemas de corrupción y la calidad de las relaciones bilaterales con China. Se sugerirá además que la adhesión y evaluación a la iniciativa en ALC debería estar supeditada explícitamente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y al Acuerdo de París,

a través de comités integrados por representantes de los sectores público, privado, académico y la sociedad civil organizada.

Para ello, buscando un sustento analítico apropiado, se construyó un marco conceptual y descriptivo a partir del análisis de literatura referente al tema (Anexo 1). Asimismo, se revisa el porcentaje participativo de ALC en la iniciativa y se compara con el nivel de participación internacional, destacándose la subregión de Sudamérica, tanto por la cantidad como por el monto invertido en proyectos de infraestructura, dirigidos principalmente a Venezuela, Ecuador y Bolivia, quienes parecen contar con un especial interés debido a sus recursos naturales. Además, en esta misma subregión se identifica una afinidad política con China que figura como factor clave para la implementación de la FyR, mientras que en otros países como México, la proximidad con Estados Unidos (geográfica, política, social, etc.) pudiera ser crucial para obstaculizar su participación.

A pesar de que la República Popular China (RPCCh) se comprometió con el Acuerdo de París y los Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), los cuales pretenden reducir las emisiones de carbono a nivel industrial, estimular la generación de energía limpia y promover la producción y el consumo responsables, las labores de la FyR en ALC se distinguen por la extracción de petróleo (en Ecuador y Venezuela, principalmente), al igual que de recursos no renovables como el hierro (que representó más del 70% de las exportaciones en la región en 2018, con Brasil Perú y Chile que abrcaron el 98%) y el cobre (Chile, 66%, Perú, 24%, México, 6% y Brasil 3%). Para complementar lo anterior, en ese mismo año el principal foco de atención para las fusiones y adquisiciones relacionadas con las empresas chinas en la FyR de ALC fue el sector energético, que en aquel año concentró 49% del monto total asignado a estas actividades, con apenas un 12% en energías renovables (Crivelli y Lo Brutto, 2020). Por tal motivo, como sostiene Liu y Zhu (2019), si la RPCCh ajustara verdaderamente a la FyR con los ODS, sería más atractiva no solo para la región, sino para el mundo entero.

Por otra parte, además de la corrupción interna que se ha identificado en algunos países receptores, también hay reportes sobre corrupción por parte de las empresas chinas involucradas en la FyR. Como ejemplo de ello, la multinacional estatal *China Communications Construction Company* (CCCC), a cargo del Tren Maya en México y que es responsable de más de 10 proyectos de infraestructura en la región, donde participan Panamá, Brasil, Colombia, Guyana, Jamaica, Cuba, Ecuador y Bolivia, ha sido denunciada por prácticas corruptas alrededor del mundo (Casado y Andrioni, 2021; Hernández, 2020); incluso el Banco Mundial inhabilitó a la compañía en 2009 por un fraude en un proyecto de carreteras de Filipinas (World Bank, 2011). La entrada de ésta y otras empresas en los proyectos de FyR, a su vez, no es muy atractiva para los países receptores, cuyas pequeñas y medianas empresas (Pymes) podrían tener una participación más activa (Zottele, 2021) y aprovechar así la iniciativa para que la región promueva un desarrollo económico sostenible (Myers, 2018).

Desde luego, la infraestructura es un componente esencial para cualquier país. Impacta en la productividad nacional, en los índices de empleo y en la calidad de los servicios básicos. En este contexto, ALC posee un déficit dramático, lo cual afecta su participación en la economía mundial (Herrerros, 2018). Por tal motivo, la FyR representa una valiosa oportunidad con enormes retos por delante. No obstante, hay naciones que se mantienen al margen. La explicación más obvia quizás podría deberse a que ALC no es considerada por diversos autores como una prioridad desde los inicios del megaproyecto (Munguía, 2020; Herrerros, 2018; Grefi, 2019). Y es que en 2020, según el reporte sobre Inversiones de la Iniciativa de la Franja y Ruta del Centro de Financiamiento y Desarrollo Verde, la participación de América del Sur representó apenas 8.86 por ciento del total mundial invertido por China, mientras que otras regiones como Asia del Este, Asia Occidental y África Sub-Sahariana abarcaron el 37%, 17% y 15%, respectivamente, concentrando las mayores inversiones en proyectos de infraestructura (Nedopil, 2021). Sin embargo, la publicación de los *Libros Blancos* sobre cooperación con ALC o los foros CELAC-China, han contribuido a que hasta el día de hoy 19 países de la región firmaran memorandos de entendimiento (MoU, por sus siglas en inglés) y otros más se

agregaran sin la firma de dichos acuerdos a la FyR (Zottele, 2020). Los países con mayor participación han sido Venezuela, que de 2014 a 2016 figura con 7 proyectos y un monto total de más de 6 mil millones de dólares (mmdd); Ecuador, que de 2014 a 2019 reporta 10, con 2.7 mmdd; y Bolivia, que de 2013 a 2018 registra 17 y un total de 4.8 mmdd (CGIT, 2021). Argentina y Brasil, por su parte, representaron 23 y 11 de los 92 proyectos de infraestructura en la región durante el periodo 2015-2020 (Dussel Peters, 2021).

Como puede apreciarse, la mayor concentración de la iniciativa en la región se localiza en Sudamérica. Al respecto, Herreros (2018) indica que 80% de la inversión directa de China hacia ALC, así como 80% de la construcción de infraestructura, se ubica en esta zona debido a su riqueza en materias primas. Pero, esta abundancia no explica del todo el fenómeno, pues falta considerar otro factor crucial: la afinidad política. Mientras que funcionarios de alto nivel estadounidenses y otros gobiernos alineados con la potencia norteamericana reprueban la FyR y la califican como una “trampa de deuda” (Dussel Peters, 2021; Gelpert et al., 2021), el ex presidente de Bolivia, Evo Morales, por ejemplo, simpatiza con la RPCh y considera que los proyectos de la FyR son una oportunidad de desarrollo “incondicional” que no se contraponen a su ideología ni constituyen riesgos comprometedores (Zapata, 2019). Lo mismo puede decirse de Ecuador, cuyo presidente en el periodo 2007-2017, Rafael Correa, estableció buenas relaciones con el gigante asiático, reconociéndolo como un valioso aliado; al grado que en 2007 se distinguió como el país con más financiamiento chino y firmó 14 acuerdos de infraestructura (Castro, 2019). Otro ejemplo similar es Argentina, que ha encontrado apoyo en China al no hallar financiamiento en los mercados internacionales regulares. Tan solo en 2018, su deuda externa con la potencia asiática ascendió a 275.5 mdd (Stanley, 2019). Ciertamente, el desarrollo de la FyR a nivel bilateral es por lo general producto de buenas relaciones diplomáticas. Dicho esto, cabe mencionar que en Sudamérica muchos gobiernos como los citados, incluyendo también a Perú, han llegado en algún momento de su historia a adoptar una postura crítica ante el orden establecido por Estados Unidos y sus intenciones de controlar

la región, lo cual parece ser un factor clave para estrechar aún más sus lazos con el gigante asiático.

En contraste, también hay otros casos en ALC como México o Colombia, apegados a la ideología estadounidense del “mundo libre” e influenciados por ese país; igualmente, hay naciones que carecen de relaciones diplomáticas con China como El Salvador, Nicaragua, Honduras, Haití, Guatemala y Paraguay (Quian y Zottele, 2017). Incluso este último, al igual que otros Estados de Centroamérica y del Caribe, no reconocen a la RPCh (Herreros, 2018). Evidentemente, la participación de todos ellos en la FyR, es nula o mucho menor que en los países sudamericanos mencionados, aunque su estatus podría cambiar de un periodo presidencial a otro.

Por otro lado, aun en los países con menor participación como México, se han planteado proyectos de infraestructura chinos, pero hasta ahora permanecen cancelados, no se han consolidado o han fracasado, lo cual nos lleva a cuestionar otra de las presuntas causas acerca de su escasa adhesión a la FyR: el Tratado Comercial entre México, Estados Unidos y Canadá (TMEC). Según Casas *et al.* (2020), este acuerdo, en su cláusula 32.10, impide a cualquiera de los tres socios establecer acuerdos de libre comercio con economías ajenas al tratado. Así, parece que la influencia política de Estados Unidos obstaculiza acercamientos más acentuados entre México y la RPCh.

Sin embargo, aunque no se descarta que el TMEC ejerza influencia en las relaciones sino-mexicanas, a pesar de ello y de que el país no cuenta con tratados de libre comercio con la RPCh como Chile, Costa Rica y Perú, México se ha destacado como la primera nación latinoamericana exportadora de productos manufactureros a China (material eléctrico, automóviles, maquinaria y equipos mecánicos, principalmente). Asimismo, la RPCh ha desplazado gradualmente a Estados Unidos como socio comercial en México (Arévalo y Marzábal, 2019). Aunado a esto, en 2017 México, junto con Colombia y Perú, ocupó los primeros lugares en recepción de IED (Dussel Peters, 2021). Además, se han propuesto cinco proyectos de infraestructura china en el país. Los tres primeros, Dragon Mart,

el tren de alta velocidad México-Querétaro y la planta eléctrica de Chicoasén II (Zottele, 2021), que han sido cancelados por razones diversas como problemas medioambientales, pugnas internas e incluso escándalos relacionados con corrupción. En lo relativo a los otros dos proyectos, el Tren Maya y la modernización de la Línea 1 del Metro, aún están en ciernes y no tienen fecha de conclusión. En este tenor, Ping (2018) describe que los fracasos en proyectos de infraestructura en ALC son comunes por el largo período de aprobación y toma de decisiones, los cuales por lo regular no son transparentes y a veces están involucrados con problemas de corrupción. Sumado a ello, el estilo burocrático y otros factores hacen que los procedimientos de aprobación sean demasiado complejos. El entorno político también influye, pues generalmente hay lucha entre diferentes partidos políticos o discrepancia de intereses entre el gobierno federal y los gobiernos locales. Este comportamiento, en conjunto, parece constituir una razón de mayor peso para el fracaso de la FyR en México que el TMEC o la influencia de Estados Unidos ejerce. Asimismo, incide con Zottele y Zottele (2020), para quienes el éxito de la iniciativa en la región no depende solo de los consensos entre los gobiernos, sino que debe considerar la multiplicidad de actores involucrados, sus rasgos sociales, históricos y políticos, así como su interdependencia y necesidades locales de cada país. Por lo tanto, ALC tiene un rol determinado y particular en la FyR que lo distingue de otras regiones (Grefi, 2019) y China, así como los países que integran la región, deben ser conscientes de ello.

Finalmente, en la FyR y las relaciones comerciales en general con China dentro de ALC se distingue una marcada desigualdad, donde la región exporta recursos naturales no renovables y la RPCh responde exportando tecnología de alto valor agregado. Consecuentemente, la FyR pierde un valioso atractivo que podría cambiar si en esta se establecieran regulaciones adecuadas, se preparara una fuerza laboral especializada que modificara los patrones comerciales y se crearan condiciones adecuadas para impulsar a las Mipymes locales (micros, pequeñas y medianas empresas). Por supuesto, esto también involucra implementar normas laborales justas y equitativas, como sugiere Zottele (2021).

CONCLUSIONES

El establecimiento de la FyR en ALC enfrenta serios desafíos y su concentración se ubica principalmente en la zona sur de la región. Al revisar la literatura sobre el tema (Anexo 1), se descubrió que los estudios analizados abordaban individualmente dichos retos y causas por las cuales algunos países latinoamericanos no participan, lo han hecho de forma mínima o sus proyectos han fracasado y/o no se han consolidado. Sin embargo, el presente ensayo aporta al estudio sobre la iniciativa en ALC al compendiar todas estas perspectivas, destacando las que se consideran de mayor relevancia y debatiendo algunas que no parecen ser cruciales (como el TMEC para México o que la mayor participación de Sudamérica se debe exclusivamente a su riqueza en materias primas).

En lo relativo a la RPCh, una y otra vez ha extendido su invitación a ALC para sumarse a la FyR a través de los foros CELAC-China y reuniones bilaterales. No obstante, si China realmente pretende que la iniciativa sea atractiva, debe esforzarse más porque sus proyectos estén realmente enfocados en desarrollar impactos positivos en los Estados receptores. Para ello, una buena oportunidad es ceñirse al Acuerdo de París y a los ODS. De igual manera, es indispensable que ponga más atención a las prácticas de sus empresas asociadas, así como buscar relacionarse mejor bilateralmente con los países que no cuentan con relaciones diplomáticas o cuya política es afín a Estados Unidos, estimulando otro tipo de lazos que vayan más allá de lo económico, como ayudarlos en casos de emergencia y promover diversidad de acercamientos culturales o sociales a nivel local, lo cual ayudaría a que China se familiarizara con las circunstancias de cada caso en particular, conociera a los actores involucrados y las necesidades del país. Dichas propuestas, evidentemente, podrían cambiar la percepción hacia la FyR, aunque a largo plazo.

En lo relativo a las naciones de ALC, de poco o nada sirve acordar proyectos de infraestructura con la potencia asiática si estos no se enfocan en generar impactos positivos sociales que impulsen un desarrollo económico sostenible. La idea de asociarse a la FyR debería ser mejorar y no acentuar el estancamiento. Por

ello, se propone que los países que deseen agregarse conformen comisiones o comités enfocados exclusivamente en la iniciativa con una adecuada representación institucional y basados en un modelo de cuádruple hélice como el que plantea Leydesdorff (2012), donde se integre la participación de los sectores público (ministerios, gobiernos locales, etc.), privado (empresas), académico (universidades y centros de investigación) y a las comunidades locales involucradas en calidad de “sociedad organizada”. Dichos comités o comisiones, no solo deben buscar incluir a las Mipymes, evaluar minuciosamente a las corporaciones a cargo de los proyectos y modificar los patrones desiguales de comercio, sino también deben velar por el medio ambiente e impulsar la educación, el crecimiento científico, la innovación tecnológica y mejorar las condiciones de la población. De esta manera, la pluralidad de opiniones podría consensuarse con mayor facilidad y se simplificaría la aprobación e implementación de los proyectos, al tiempo que podrían evitarse prácticas corruptas.

Por último, la RPCh no es la panacea para ALC y la FyR no tiene que ser la única solución para generar crecimiento y condiciones de desarrollo, sino un apoyo con miras a lograrlo. Por tal motivo, los países que componen la región harían bien en promulgar regulaciones, normas y procedimientos adecuados que enfatizen incrementar la calidad de vida en la sociedad a la que sirven y que puedan ajustarse a la FyR, metas que también podrían alcanzarse por medio de los comités o las comisiones propuestas.

ANEXO 1

Literatura sobre la iniciativa Franja y Ruta

Autor/Fecha	País/Región (analizado)	Nivel de análisis	Hallazgos	Tipo de investigación	Conceptos
Munguía et al. (2020).	Sudeste Asiático, Asia-Pacífico, Europa Occidental.	Infraestructura en transporte	Los proyectos enfocados en transporte son la base para el desarrollo de otras actividades económicas en la iniciativa FR	Análisis estadístico	Elementos de infraestructura "dura" (física) y "blanda" (arreglos institucionales)
Casas <i>et al.</i> , 2020.	ALC y México	Relaciones China-México/comercio	China ha logrado colocar inversiones y proyectos asociados a la FR en diversos países de ALC, pero en México esto no ha sido tan intenso por la influencia geopolítica de EU, quien impide mayores acercamientos, principalmente a través del TMEC	Ensayo	En este ensayo no se encontraron conceptos
Zottele, 2021.	México	Pymes	México debería aprovechar la FR desde la construcción de planes de desarrollo inclusivo con sus Pymes, fomentando un desarrollo amplio y equitativo, en lugar de consolidar los desequilibrios agudos actuales	Análisis político, institucional, económico y estadístico	Micro, pequeñas y medianas empresas (Mipymes): entidades independientes que persiguen participar en la producción, transformación y provisión de servicios que satisfagan necesidades específicas en la sociedad. Las microempresas tienen una plantilla de 2 a 10 trabajadores, las pequeñas empresas de 11 a 50 y las medianas empresas entre 31 a 250 trabajadores. Se desenvuelven en sectores de comercio, servicios y manufactura
Zottele y Zottele, 2020.	ALC	La FJ en ALC	ALC no es homogénea. Además, hay pluralidad de percepciones respecto a la FR. Por ello, la iniciativa tiene mayores perspectivas a corto plazo y el consenso entre los gobiernos puede ser insuficiente sino se considera la multiplicidad de actores involucrados, sus rasgos sociales, históricos, sociales y políticos, así como su interdependencia y necesidades locales de cada país	Análisis descriptivo	Los 5 elementos que componen la estrategia de la FR: 1) Coordinación de las políticas, 2) infraestructura, 3) comercio, 4) financiamiento y 5) intercambio de personas

Autor/Fecha	País/Región (analizado)	Nivel de análisis	Hallazgos	Tipo de investigación	Conceptos
Grefi, 2019.	ALC	ALC en la FJ	La FR tiene un rol determinado y particular en ALC que va más allá de los vínculos económicos-comerciales, abarcando espacios cada vez más amplios y variados en materia política, social, cultural, académica y ambiental	Análisis descriptivo con estudios de caso	En este análisis descriptivo no se encontraron conceptos
Herreros, 2018.	ALC	La FJ en ALC	El intercambio China-ALC genera preocupación por el riesgo de desindustrialización asociado a la competencia manufacturera y los precios que favorecen la especialización en materias primas. Por tanto, la FR es también una oportunidad para diversificar las relaciones comerciales con China e incursionar con más fuerza en los servicios. Pero aprovecharla no solo requiere infraestructura, sino también regulaciones adecuadas y una fuerza laboral preparada	Análisis descriptivo.	Contratos de construcción de infraestructura "llave en mano", asignados a empresas chinas en el extranjero
Ping, 2018.	ALC	Infraestructura	Los fracasos en proyectos de infraestructura en ALC son comunes por el largo período de aprobación y toma de decisiones, los cuales por lo regular no son transparentes. Además, el estilo burocrático y otros factores hacen que el procedimiento de aprobación de proyectos sea demasiado complejo. Los factores políticos también influyen, pues generalmente hay lucha entre diferentes partidos políticos o discrepancia de intereses entre el gobierno federal y los gobiernos locales	Análisis descriptivo y exploratorio	En este análisis no se encontraron conceptos

Autor/Fecha	País/Región (analizado)	Nivel de análisis	Hallazgos	Tipo de investigación	Conceptos
Qian y Zottele, 2017.	ALC	La FJ en ALC	El comercio con china en el marco de la FR debe reorientarse y diversificarse para trascender a un modelo basado en el consumo de las materias primas de la región por parte de China. Además, el desarrollo de la FR es difícil en algunos países latinoamericanos como El Salvador, Nicaragua, Honduras, Haití, Guatemala, pues carecen de relaciones diplomáticas con el país asiático	Análisis descriptivo y exploratorio	En este análisis no se encontraron conceptos
Myers, 2018.	ALC	La FJ en ALC	Para beneficiarse de la FR, los países de AL deben crear las condiciones necesarias para atraer inversores chinos, así como garantizar que los proyectos estén impulsados por la demanda y promuevan un crecimiento económico sostenible, responsable y a largo plazo	Ensayo	En este documento no se encontraron conceptos
Serrano et al., 2020.	ALC	Las relaciones diplomáticas y económicas de los países de ALC implicadas en la FR	La implementación de una política FR generalizada en ALC no sería aconsejable. Además; su alcance en la región puede ser bastante problemático en la región debido al hecho de que esta última no fue inicialmente un participante.	Investigación (con revisión de documentos oficiales y literatura)	No se encontraron conceptos
Li y Zhu, 2019.	ALC	La agenda de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la FR en ALC	Aunque China y ALC tienen fuertes relaciones políticas, económicas y comerciales, deben profundizar en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU, pues estos podrían impulsar la FR en la región	Análisis descriptivo	No se encontraron conceptos

Fuente: elaboración propia.

FUENTES DE CONSULTA

- Arévalo, J. y Marzábal, Ó. (2019). La inserción comercial de china en Latinoamérica. *Investigación Económica*, 78(310), 137-167. [Doi:10.2307/26796726](https://doi.org/10.2307/26796726)
- Casado, L. y Andreoni, M. (2021) CCCC expande sus dominios en América Latina. *Diálogo Chino*. Recuperado el 8 de junio de 2021 de: <https://dialogochino.net/es/infraestructura-es/cccc-expande-sus-dominios-en-america-latina/>
- Casas, I., Díaz, E. y Tehunen, M-L. (2020). México y la iniciativa de la Ruta de la Seda. *Revista Dilemas Contemporáneos: Educación, Política y Valores*, 1. Recuperado el 2 de octubre de 2021 de: <http://www.dilemascontemporaneoseducacionpoliticayvalores.com/>
- Castro, D. (2019). Chinese financing in Ecuador. En E. Dussel Peters (ed.), 295-320. *China's financing in Latin America and the Caribbean*. Ciudad de México: UNAM, Facultad de Economía. Recuperado el 14 de octubre de 2021 de: <https://www.dusselpeters.com/146.pdf>
- CGIT. (2021). China Global Investment Tracker. Recuperado el 13 de octubre de 2021 de: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>
- Crivelli, E. y Lo Brutto, G. (2020). La cooperación de China en América Latina: tensiones en la protección del medio ambiente y los recursos naturales. En Y. Trápaga (Coord.). *América Latina y el Caribe—China. Recursos naturales y medio ambiente 2019*, 39-56. Ciudad de México: Unión de Universidades de América Latina y el Caribe.
- Dussel Peters, E. (2018). Chinese infrastructure projects in Mexico. General Context and Two Case Studies. En E. Dussel Peters, A. Armony y S. Cui (Eds.). *Building development for a new era. China's infrastructure projects in Latin America and the Caribbean*, 58-76. University of Pittsburgh; Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China.
- Dussel Peters, E. (2021). *Monitor de la infraestructura china en América Latina y el Caribe 2020*. Red ALC-China.

- Gelpern, A., Horn, S., Morris, S., Parks, B. y Trebesch, C. (2021). *How China Lends: A Rare Look into 100 Debt Contracts with Foreign Governments*. Peterson Institute for International Economics, Kiel Institute for the World Economy, Center for Global Development, and AidData at William & Mary.B
- Grefi. (2019). El rol de América Latina y el Caribe en la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Y la estrategia política de China hacia la región. Perú: Grupo Regional sobre Financiamiento e Infraestructura (Grefi).
- Hernández, P. (2020). *La empresa china a cargo del tren maya tiene historial de corrupción*. Diálogo Chino. Recuperado el 9 de junio de 2021 de: <https://dialogochino.net/es/infraestructura-es/36609-la-empresa-china-a-cargo-del-tren-maya-tiene-un-historial-de-corrupcion-a-nivel-internacional/>.
- Herreros, S. (2018). La Franja y la Ruta: algunas reflexiones desde América Latina. México: UNAM. Recuperado el 16 de septiembre de 2021 de: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/12/5550/11.pdf>
- Li, Y. y Zhu, X. (2019) The 2030 Agenda for Sustainable Development and China's Belt and Road Initiative in Latin America and the Caribbean. *Sustainability*, 11(8). Doi: <https://doi.org/10.3390/su11082297>
- Leydesdorff, L. (2012). The Triple Helix of University-Industry-Government Relations. *SSRN Electronic Journal*. Doi: <https://doi.org/10.2139/ssrn.1996760>
- Munguía V., Gabriela, B., Prosper M. y Becerril-Torres, O. (2020). Inversión en infraestructura del transporte: base para la implementación de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. *México y la cuenca del pacífico*, 9(26), 21-39. Doi: <https://doi.org/10.32870/mycp.v9i26.657>
- Myers, M. (2018). China's Belt and Road Initiative: What Role for Latin America? *Journal of Latin American Geography*, 17(2), 239-243. [Doi:10.1353/lag.2018.0037](https://doi.org/10.1353/lag.2018.0037).
- Nedopil, C. (2021) Investment in the Belt and Road Initiative; Shanghai, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University. Recuperado el 22 de

octubre de 2021 de: https://greenfdc.org/wp-content/uploads/2021/07/21_07_22_BRI-Investment-Report-H1-2021.pdf

- Ping, W. (2018). Situación de la Infraestructura en América Latina: oportunidades y retos de la cooperación sino-latinoamericana. En J. Shixue y F. Mallmaci (Comps.). *La franja y la ruta. Iniciativa china de cooperación con América Latina y Caribe*, 97-111. Argentina: Docuprint.
- Qian, W. y Zottele, E. (2017). La Franja y la Ruta : Oportunidad para América Latina y búsqueda de un desarrollo sostenible. Orientando. *Temas de Asia Oriental, Sociedad, Cultura y Economía*. Veracruz: Universidad Veracruzana.
- Ramírez, D. (2020). América Latina y el Caribe su vinculación a la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Ciudad de México: Programa de Becas para Investigadores sobre China del Centro de Estudios China-México 2019, UNAM.
- Serrano, M., Telias D. y Urdinez, F. (2020). Deconstructing the Belt and Road Initiative in Latin America. *Asian Education and Development Studies*. <https://doi.org/10.1108/AEDS-01-2020-0021>
- Stanley, L. (2019). China's financing in Argentina. En E. Dussel Peters (Ed.), 193-208. *China's financing in Latin America and the Caribbean*. Ciudad de México: UNAM, Facultad de Economía. Recuperado el 15 de octubre de 2021 de: <https://www.dusselpeters.com/146.pdf>
- World Bank. (2011). World Bank Applies 2009 Debarment to China Communications Construction Company Limited for Fraud in Philippines Road Project. Recuperado el 22 de octubre de 2021 en: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2011/07/29/world-bank-applies-2009-debarment-to-china-communications-construction-company-limited-for-fraud-in-philippines-roads-project>
- Zapata, A. (2019). China's financing to Bolivia. Evolution, characteristics and perspectives. En E. Dussel Peters (Ed.), 271-293. *China's financing in Latin America and the Caribbean*. Ciudad de México: UNAM, Facultad de Economía. Recuperado el 14 de octubre de 2021 en:

<https://www.dusselpeters.com/146.pdf>

Zottele, A. (2021). Integración de las PYMES mexicanas en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. En L. Yihai y A. Zottele (Coords.). *Un Nuevo Océano Azul. Perspectivas para las PYMES de América Latina en la Iniciativa de la Franja y la Ruta*, 117-145. México: Bubok Publishing S.L.

Zottele, E. y Zottele, A. (2020). Aproximaciones a la Franja y la Ruta. México: Centro de Estudios China-Veracruz