

Retos actuales para la inversión china en infraestructura en México: hacia una posible incorporación a la Iniciativa del Cinturón y la Ruta de la Seda

Current Challenges for Chinese Investment in Infrastructure in Mexico: Towards a Possible Incorporation to the Belt and Silk Road Initiative

ANTONIO FAVILA TELLO* Y AMÉRICA IVONNE ZAMORA TORRES**

Fecha de recepción: 24/05/2019 Fecha de aceptación: 19/09/2019

La Iniciativa del Cinturón y Ruta de la Seda pretende realizar inversiones históricas en materia de infraestructura en diversos países alrededor del mundo. En este escenario, cabe preguntarse si México cuenta con las precondiciones necesarias para una eventual incorporación a dicha iniciativa y qué factores constituyen obstáculos para ello. Con este objetivo, se plantea la cuestión desde una perspectiva cualitativa que busca sistematizar la información contenida en las opiniones de los expertos del tema, las notas periodísticas y los artículos académicos sobre la materia. Los resultados sugieren la incidencia de los siguientes obstáculos: las incipientes relaciones de negocios entre México y China, la dificultad para abordar canales clave, las debilidades institucionales, la existencia de riesgos políticos, los riesgos sociales y las disparidades en las capacidades de los recursos.

Palabras clave: China, inversión, infraestructura, México, BRI

The Belt and Road Initiative aims to make historic investments in infrastructure in various countries around the world. In this scenario, it is worth asking whether Mexico has the necessary preconditions to join this initiative, and reflect on those factors that may be obstacles to it. With this objective, the topic is approached from a qualitative perspective by systematizing information from expert opinions, journalistic notes and academic articles. The results suggest the incidence of the following obstacles: the incipience of business relations between Mexico and China, the difficulty in addressing key channels, institutional weaknesses, the existence of political risks, social risks, and disparities in the capacities of the invested resources.

Keywords: China, investment, infrastructure, Mexico, BRI

* Profesor investigador adscrito al Instituto de Investigaciones Económicas y Empresariales de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

** Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

INTRODUCCIÓN

La infraestructura eficiente es un aspecto fundamental para el bienestar económico de las naciones; de la infraestructura adecuada dependen aspectos tales como la competitividad, la especialización productiva, la democratización del acceso a las oportunidades, la prestación eficiente de los servicios públicos y la superación de las barreras geográficas (Rozas y Sánchez, 2004; Gómez y González, 2016). Los países en vías de desarrollo a menudo encuentran dificultades para financiar la infraestructura física que requieren, lo cual los inserta en una dinámica de círculo vicioso en la cual la falta de infraestructura coadyuva a que se perpetúen sus carencias sociales. Un ejemplo de lo anterior puede encontrarse en América Latina y el Caribe; de acuerdo con estimaciones de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), la región requiere de una inversión anual promedio del orden del 6.2 % de su Producto Interno Bruto (PIB) para afrontar de manera eficiente las necesidades de infraestructura de su población. Sin embargo, en la realidad esta inversión alcanza sólo el 2.7 % del PIB, situación que afecta la productividad y competitividad de los agentes económicos y limita seriamente el avance de los países latinoamericanos hacia sus objetivos de desarrollo (Cipolletta, 2015).

En este escenario, la Iniciativa del Cinturón y la Ruta de la Seda (abreviada como BRI por sus siglas en inglés)¹ ha llamado la atención de los analistas en años recientes. La iniciativa consiste en un proyecto de cooperación mega regional, instrumentado por la República Popular China desde el año 2013, que plantea la construcción de infraestructura física para la mejora de la conectividad entre Asia, Europa y África, a través de la construcción, adaptación y remodelación de instalaciones como puertos, caminos, puentes, gasoductos, vías férreas y plantas de energía, entre otras. China ha participado en diferentes proyectos con un carácter similar desde principios de los años noventa, en asociación con Japón, Corea y la Unión Europea; sin embargo, la BRI excede a todos aquellos proyectos en profundidad y alcance (Rocha, 2016; Huang, 2017).

La iniciativa implica compromisos de inversión que podrían alcanzar los 5 trillones de dólares, canalizables a un plazo de entre 30 y 40 años, de los cuales 1 trillón podría movilizarse dentro de los primeros 10 años de la iniciativa. Mucho de este financiamiento se movilizará en forma de créditos preferenciales, aunque una parte sustancial también será Inversión Extranjera Directa (IED). En 2016 se estimaba que la iniciativa tocaría a 65 países, que en su conjunto concentraban a 4.4 billones de personas y a un 30 % de la economía mundial (PwC, 2016). Sin embargo, estimaciones de enero de 2021 afirman que son 140 países los que han firmado memorándums de

¹ OBOR fue la sigla inicial, pero ya no es utilizada debido a la controversia y expansión de la misma iniciativa. Actualmente, sólo se usa BRI.

entendimiento con el gobierno chino para participar en la BRI, lo que ampliaría significativamente su influencia; de estos países, 18 se encuentran en América Latina y el Caribe, sin que México se encuentre en dicha lista (Nedopil, 2021). De esta manera, China plantea una arquitectura alterna de organización global a través del Banco Asiático de Infraestructura e Inversión (AIIB), el Banco de Desarrollo de China, el Grupo Internacional de Shanghái y el Fondo de la BRI, instituciones que gestionarán prioritariamente el financiamiento de la iniciativa (Oropeza et al., 2018).

La implementación de la iniciativa incluye a su vez a múltiples instituciones; el organismo supervisor de la BRI es la Oficina del Grupo Líder para la Promoción de la Implementación de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, la cual depende de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma del Gobierno Chino (NDRC). El grupo líder es el encargado de orientar y coordinar el trabajo relacionado con la iniciativa. Otro papel importante en la implementación de la BRI lo desempeña la Agencia Estatal de Cooperación para el Desarrollo Internacional de China (SIDCA), la cual será responsable de los lineamientos estratégicos y de las políticas de ayuda exterior de la BRI (Ibold, 2018). Otras agencias gubernamentales chinas están involucradas en la formulación e implementación de la BRI, incluidas la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (NDRC), el Ministerio de Comercio (MOFCOM), el Ministerio de Relaciones Exteriores (MOFA) y el Ministerio de Cultura (MoC). Para complementar el modelo de la BRI, casi todas las provincias de China han elaborado planes de implementación propios. Además, la iniciativa involucra a al menos a 12 mecanismos de cooperación multilateral y 12 *think tanks* (Ibold, 2018).

La BRI se encuentra integrada por seis grandes corredores económicos, que en su conjunto formarán dos grandes corredores logísticos: uno que conectará por tierra a la ciudad china de Xi'an con ciudades europeas como Rotterdam, Venecia, Lyon y Madrid, y otro marítimo que conectará la ciudad china de Fuzhou con Venecia, cruzando por el mar de China, el océano Índico, el mar Rojo y el mar Mediterráneo. Estos seis grandes corredores son: China-Mongolia-Russia Economic Corridor (CMREC); New Eurasian Land Bridge (NELB); China-Central and West Asia Economic Corridor (CCWAEC); China-Indochina Peninsula Economic Corridor (CICPEC); China Pakistan-Economic Corridor (CPEC); y Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor (BCIMEC). También se encuentra en planificación un séptimo corredor que atravesaría desde China hasta Europa a través del mar del Norte. Actualmente se desarrollan los primeros trabajos de la BRI en países como Angola, Bangladesh, Camboya, Chad, Indonesia, Kazajistán, Malasia y Pakistán, incluyendo la habilitación de presas, parques solares, plantas de generación y líneas de conducción de electricidad, carreteras, infraestructura portuaria, vías férreas y gasoductos (OBOR watch, 2018).

La coyuntura de la BRI genera una multitud de preguntas sobre su conveniencia y sus implicaciones sociales, económicas, políticas, ambientales, geoestratégicas y culturales. La BRI ha despertado tanto opiniones positivas como negativas. En opinión de la consultora PricewaterhouseCoopers (2016) la iniciativa generará oportunidades clave para las empresas que operan en las regiones intervenidas, especialmente aquellas interesadas en ingresar al mercado chino o en financiar partes de los proyectos para las que aún se están buscando inversionistas. Adicionalmente se espera que las inversiones de la BRI generen miles de empleos en sus regiones de influencia, agilicen los flujos de comercio e inversión (particularmente entre China y Europa Occidental), creen nuevas redes entre clientes y proveedores internacionales, y consoliden oportunidades en sectores específicos tales como el del acero, el cemento, el aluminio, la proveeduría de materias primas, la prestación de servicios de logística e ingeniería y los servicios tecnológicos y de propiedad intelectual (Gulliver, 2018).

Otras voces han señalado las dificultades e inconvenientes de la iniciativa, la cual ya ha comenzado a generar fricciones en sus zonas de influencia. El Banco Mundial (2018) se ha pronunciado a favor de la iniciativa por su potencial para disminuir los tiempos y costos del transporte de mercancías entre China y Europa, aunque también ha sido enfático sobre los grandes retos económicos, regulatorios y políticos que la iniciativa plantea y que no se resolverán de manera automática. Entre estos retos se encuentran las pronunciadas diferencias regionales en materia de regulaciones comerciales, de fortaleza institucional y del entorno de negocios. Asimismo, el Banco Mundial (2018) señala la necesidad de que los países participantes adapten sus políticas locales para disminuir las externalidades negativas que podrían surgir en el ámbito fiscal, social y ambiental, así como las derivadas de una exposición mayor de las empresas nacionales a la competencia asiática.

Una visión similar fue manifestada por Estados Unidos y Japón, países que en 2013 expresaron su descontento con la BRI por considerarla contraria a sus objetivos geopolíticos. En junio de 2017, Japón cambió de opinión y declaró su voluntad de incorporarse a la BRI, situación que podría haberse relacionado con la carencia de una política clara de Estados Unidos en su relación con los países asiáticos, a partir del comienzo del periodo presidencial de Donald Trump (Parra, 2017). La preocupación estadounidense se ha profundizado desde entonces a partir de la expansión de las instalaciones militares chinas en regiones involucradas en la BRI, tales como Pakistán (un país en el que la BRI recibió una buena acogida y con el cual China comparte intereses estratégicos) y Yibuti (un país ubicado en una zona estratégica para la BRI, entre el golfo de Adén y el mar Rojo) (Haas, 2017), así como por la presunta contratación de servicios militares

privados para la realización de labores de entrenamiento y seguridad en la región china de Yunnan (Horton, 2017).

India, por su parte, ha manifestado (con respaldo estadounidense) su oposición a participar en la BRI y su preocupación al respecto, dado que se contempla que el Corredor Económico China-Pakistán pasará por su territorio. Esta situación ha sido vista como una amenaza para su soberanía y como una maniobra de empoderamiento por parte de sus vecinos (Pakistán y China), con los cuales históricamente ha tenido tensiones importantes. Estas fricciones podrían alcanzar a otros países, como Nepal, el cual tradicionalmente ha sufrido intervenciones externas (tanto de China como de la India) que podrían intensificarse con el avance de las obras (Jaishankar, 2018).

La BRI implica incluso un alto riesgo para la propia China. En el marco de la BRI, China canalizará préstamos por enormes cantidades de dinero hacia países sumamente diversos en cuanto a sus condiciones económicas se refiere; se trata en muchos casos de naciones con bajos niveles de desarrollo y una disminuida capacidad de pago, sumamente sensibles a los altibajos de la economía mundial, y que históricamente han sido dependientes de lo que ocurre en otras naciones. Estas condiciones implican el riesgo de que algunos países incumplan sus obligaciones de deuda, situación que podría llevar a un aletargamiento de la economía china, en vez de a su dinamización (Eisenman y Stewart, 2017).

En el caso de América Latina, el arribo formal de la BRI a la región quedó manifestado en la llamada Declaración de Santiago, en enero de 2018. Esto ocurrió en un momento coyuntural coincidente con el retroceso de Estados Unidos en su papel hegemónico en la región. El mayor acercamiento entre China y América Latina ha generado resultados diversos; por ejemplo, países exportadores de materias primas, energía y productos agropecuarios, como Brasil y Chile, se han visto beneficiados, mientras otros se han visto perjudicados por la creciente competencia en manufacturas y productos secundarios (Oropeza et al., 2018). En este complejo escenario, es prudente reflexionar sobre el papel que México podría desempeñar en la iniciativa durante los próximos años, y cuestionar si la BRI puede ser considerada como una oportunidad para financiar las obras necesarias para impulsar la economía del país.

Las relaciones de negocios entre China y México, si bien han crecido aceleradamente en los últimos años, son relativamente recientes. Este relativo retraso y la distancia geográfica existente entre ambos países, aunados a la baja prioridad que el gobierno mexicano históricamente ha brindado a la integración sur-sur, explican parcialmente las limitaciones que ha experimentado la inversión china en México (Creutzfeldt, 2018). Cabe resaltar que México y China comparten un historial reciente de proyectos conjuntos no exitosos, que han puesto de manifiesto la falta

de pericia y entendimiento entre las partes; sin embargo, las relaciones entre México y China han mostrado cierta mejoría desde la asignación de diversos campos petroleros a empresas chinas en 2016, y ante el distanciamiento entre el gobierno mexicano y la administración de Donald Trump (Oropeza et al., 2018).

Por lo anterior, el presente trabajo plantea como su objetivo identificar cuáles son los retos que México enfrenta para incorporarse a la BRI y beneficiarse de ella, utilizando para lo anterior una revisión de la literatura del tema y buscando la sistematización de la información obtenida. El documento comenzará exponiendo el contexto de la BRI en el caso mexicano y analizando tres casos que ejemplifican cuán complejas han sido algunas experiencias recientes de inversiones chinas en infraestructura en México. Posteriormente, se revisarán diferentes trabajos sobre el tema con el fin de sistematizar sus ideas y hallazgos principales, para después cerrar con las conclusiones del texto.

MÉXICO EN LA BRI

Si bien México no forma parte de la BRI en este momento, una incorporación futura a la iniciativa es una posibilidad. China ha expresado abiertamente su interés en incorporar a América Latina a la BRI, ya que se considera, en palabras del Ministro del Exterior Chino Wang Yi, “una región que encaja de manera natural en la iniciativa” (Cambero y Sherwood, 2018). Por su parte, México envió al Foro de Cooperación Internacional “Un Cinturón, Una Ruta”, celebrado en Beijing los días 14 y 15 de mayo de 2017, a dos representantes: el Coordinador General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y el Embajador de México en China. Cabe mencionar que, en dicha ocasión, México fue el único país latinoamericano que participó en la mesa temática sobre infraestructura. Tras el foro, la Secretaría de Economía de México declaró: “México da la bienvenida a todas aquellas iniciativas que busquen construir puentes entre las naciones y generar beneficios para nuestros pueblos”, agregando que “México sigue con atención esta iniciativa y advierte el potencial que ofrece para complementar esfuerzos nacionales y regionales de desarrollo” (Secretaría de Economía, 2017). Otro avance en la formalización de estas intenciones llegó con la firma de la Declaración de Santiago, durante la Segunda Reunión del Foro CELAC-China, el 22 de enero de 2018. En este acto, la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC), de la cual México forma parte, declaró la necesidad de “considerar que la BRI constituye una importante oportunidad para el fortalecimiento de la cooperación para el desarrollo de los países involucrados” (CELAC,

2018), con lo que se expresó un mensaje positivo acerca de una mayor participación de América Latina en la BRI.

Pese a los pronunciamientos anteriores y al interés manifiesto de México por atraer mayores inversiones desde China, éstas han sido relativamente menores en los últimos años, incluso comparables con las recibidas por países económicamente más pequeños, como Panamá o Colombia. De acuerdo con datos del *China Global Investment Tracker*, México recibió, entre 2005 y 2018, aproximadamente 2.8 mil millones de dólares en inversiones, cifras considerablemente bajas en comparación con lo recibido por otros países latinoamericanos en el mismo periodo, como Brasil (64.4 mil millones de dólares), Argentina (27.9 mil millones de dólares), Perú (22.7 mil millones de dólares), Venezuela (20.7 mil millones de dólares), Ecuador (11.8 mil millones de dólares), Bolivia (9.6 mil millones de dólares), Chile (8.4 mil millones de dólares) o Panamá (3 mil millones de dólares). De los 2.8 billones recibidos por México, el 77 % se ubicó en el sector energético, seguido en importancia por la metalurgia y los servicios de logística y transportes (AEI, 2018). En cuanto a flujos de Inversión Extranjera Directa (IED) se refiere, China ocupó en 2019 el lugar número 20 entre los mayores países inversores en México, con sólo el 0.3 % del total de la IED recibida. En el mismo año, los primeros cinco lugares fueron ocupados por Estados Unidos, España, Alemania, Canadá e Italia, que en su conjunto concentraron el 76.5 % del total de la IED recibida por México (Secretaría de Economía, 2020).

Este relativo rezago en la recepción de IED china y el lugar que ocupa como inversionista en México puede explicarse por diversos factores; en principio, la política comercial y de atracción de inversiones con China ha sido poco efectiva, al menos desde finales de los años noventa, dada la falta de visión ante el citado país y la falta de instrumentos específicos para su atención. A ello cabe sumar la percepción de China como competidor en vez de como aliado y las fricciones entre Estados Unidos y China, que acrecentaron la desconfianza de los funcionarios mexicanos hacia profundizar la relación con el país asiático. Pese a las evidentes dificultades, la profundización de la relación entre México y China resulta no sólo necesaria, sino también inevitable, dada su importancia económica (Dussel, 2016).

La complejidad de las inversiones chinas en infraestructura en México: casos recientes

En años recientes al menos tres grandes proyectos de infraestructura física en los que participaban empresas chinas han sido cancelados o suspendidos en México: el Tren Rápido México-Querétaro, el centro comercial Dragon Mart y la Central Hidroeléctrica Chicoasen II.

La experiencia del Tren Rápido México-Querétaro. El día 1 de diciembre de 2012, el presidente de México, Enrique Peña Nieto, anunció la construcción de un tren rápido que conectaría las ciudades de México y Santiago de Querétaro, en un proyecto estimado en 50,800 millones de pesos. Se trataría tanto de una de las obras de infraestructura más representativas de dicho gobierno, como del arranque de la modernización del sistema ferroviario mexicano, posterior a su privatización en 1996 y después de que dejara de transportar pasajeros en el año 2000. El 3 de noviembre de 2014, el proyecto fue asignado a un consorcio integrado por las empresas chinas China Railway Construction Corporation, China Railway Construction International y CSR Corporation Limited (CRCCL), y las mexicanas GIA+A, Constructora Teya y Prodemex (Agencia Proceso, 2014; Barragán, 2017).

El proceso de licitación fue ampliamente cuestionado, debido a que fue solamente un consorcio el que cumplió con los requerimientos para participar, y además ganó el proyecto pese a haber cotizado la obra con un sobreprecio del 21 % sobre el límite original planificado. Poco más tarde, la noche del 6 de noviembre de 2014, la Presidencia de la República anunció la cancelación de la licitación para la construcción de la obra, prometiendo reponer el procedimiento en el futuro para dar tiempo a la presentación de nuevas propuestas y garantizar la claridad y transparencia de la adjudicación. La cancelación se anunció un día de antes de que apareciera en los medios de comunicación una investigación periodística que ponía de manifiesto el presunto conflicto de intereses entre Angélica Rivera Hurtado (esposa de Enrique Peña Nieto) y Constructora Teya; esto resultó en una investigación por parte de la Secretaría de la Función Pública contra Enrique Peña Nieto, de la cual terminaría exonerado en 2015 (Fuentes, 2020).

La suspensión del proyecto generó la creación de una comisión especial de legisladores para indagar acerca de los detalles de la licitación para construir el tren rápido, a la cual fue llamado a comparecer el entonces Secretario de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruiz Esparza. El Secretario manifestó que la suspensión de la licitación se había dado por motivos políticos que habían conducido a la decisión de no firmar el contrato, ya que en el país se había generado un ambiente poco favorable: se cuestionaba que sólo hubiera un participante en la licitación, se criticaba la existencia de sobreprecios, y se asumía la presunta vinculación de servidores públicos mexicanos con el consorcio ganador. Agregó también que:

Las dudas crecieron y tomaron tintes políticos, se cuestionó la legalidad de las empresas, se mostraron suspicacias y se insinuó que hubo información privilegiada hacia la empresa ganadora y que por

eso declinaron las demás participantes. También se hizo mención a la vinculación con un expresidente de México por su parentesco con un miembro del consorcio. Reflexionamos sobre el riesgo de seguir, por la duda y por las reacciones políticas, así como el que se pudiera cancelar el presupuesto para la obra (Ruiz Esparza citado en Cervantes, 2014).

Como consecuencia, la CRCCL y el gobierno chino se encuentran aún en el proceso de reclamar al gobierno mexicano el pago de una indemnización por 600 millones de dólares por la cancelación de la obra, argumentando la falta de transparencia y fallas en el proceso legal seguido (Barragán, 2017).

La experiencia del Centro Comercial Dragon Mart. El proyecto Dragon Mart, planeado para construirse en el estado de Quintana Roo al sur de México, contemplaba la operación de un complejo comercial, turístico y habitacional que contaría con 3 040 locales, 722 viviendas, una planta desalinizadora de agua e infraestructura urbana diversa. Ocuparía un predio de 561 hectáreas sobre un ecosistema costero localizado sobre el sistema de aguas subterráneas de la península de Yucatán, a menos de 300 metros del mar y del Área Natural Protegida Arrecife de Puerto Morelos. En plena operación, la instalación recibiría aproximadamente un millón de visitantes al año (CEMDA, s.f.). La obra fue autorizada en marzo del 2011 y contaría con una inversión inicial de 200 millones de dólares; estaría a cargo de un consorcio integrado por empresas de capital mexicano y chino, entre las que se encontraban Real Estate Dragon Mart Cancún, Monterrey-Cancún Mart S.A. de C.V., Chinamex Middle East Investment & Trade Corporation Centre, Chengkai Investment Co. y el Consejo Chino para la Promoción del Comercio Internacional (Ramírez, 2013).

Tras el anuncio de la autorización de la obra, las reacciones alrededor de ella se multiplicaron. Diversos medios de comunicación comenzaron a señalar irregularidades en la consecución de los permisos de edificación y los permisos para la importación y exportación de mercancías, así como la presunta vinculación entre miembros de las empresas mexicanas participantes y miembros del Partido Acción Nacional (PAN), que ostentaba la Presidencia de la República cuando la autorización fue otorgada. Esto se sumó a las demandas de numerosas organizaciones ambientalistas que se oponían a la obra por considerarla altamente invasiva y dañina para el ecosistema receptor. Las reacciones provocaron la formación de una comisión especial del Senado de la República para analizar las implicaciones de Dragon Mart en México (Ramírez, 2013).

El 26 de enero de 2015, la Presidencia de la República –nuevamente en poder del Partido Revolucionario Institucional (PRI)– anunció la clausura

de las obras por considerarlas de alto impacto ambiental para la vegetación y las especies de manglares; por no contar con la autorización para el cambio de uso del suelo y los estudios técnicos justificativos necesarios; y por diversas violaciones a las leyes y reglamentos de protección del medio ambiente (Notimex, 2015). Tras casi dos años de litigios que tenían por objetivo retomar la obra, se anunció en abril de 2017 la cancelación definitiva del proyecto. Si bien los aspectos de regulación ambiental jugaron un papel determinante en estos sucesos, cabe mencionar que existieron imprecisiones importantes entre los diferentes niveles de gobierno, los cuales otorgaban permisos a nivel local que después eran contravenidos por las autoridades federales. De igual manera, el consorcio encargado realizó concesiones para intentar adecuarse a las necesidades locales, tales como otorgar espacios exclusivos para exhibir productos mexicanos, disminuir su área habitacional y ceder una fracción de su participación en la sociedad en favor de los inversionistas mexicanos, esfuerzos que resultaron insuficientes para reanudar la obra (Downie, 2017).

La experiencia de la Central Hidroeléctrica Chicoasén II. La Central Hidroeléctrica Chicoasén II, ubicada en la zona noroeste del estado de Chiapas, fue uno de los proyectos estratégicos planteados por la Comisión Federal de Electricidad (CFE) para llevarse a cabo durante el sexenio 2012-2018 (Ortiz, 2018). El proyecto Chicoasén II fue adjudicado en enero de 2015 al consorcio formado por la empresa china Sinohydro y tres empresas mexicanas más (Córdoba, 2018). Pese a su importancia, la obra fue suspendida de manera temporal en el año 2016. Uno de los detonantes de la suspensión fue la presencia de conflictos sociales con los pobladores y los sindicatos, los cuales provocaron el cierre intermitente de la obra en al menos 23 ocasiones; estos conflictos generaron enfrentamientos, quema de vehículos y bloqueos que impidieron el acceso a la zona de la obra.

El valor presupuestado del proyecto era originalmente de 442 millones de dólares; sin embargo, los conflictos en su realización incrementaron su costo en 70 millones de dólares y, de retomarse el proyecto, el sobre costo podría alcanzar los 208 millones de dólares, situación que la volvería no rentable (Ortiz, 2018). En julio de 2020, la Corte de Arbitraje Internacional de Londres emitió la sentencia final de la demanda de privados contra la CFE, en la cual se le obliga al pago de 200 millones de dólares como reparación del daño hacia el consorcio constructor. Pese a lo anterior, la CFE contempla retomar el proyecto en el año 2024 (García, 2020).

Desafíos para la inversión china en infraestructura en México

Tras la revisión de la literatura del tema, es posible destacar algunas ideas centrales que ayudan a entender de mejor manera lo ocurrido en los casos anteriores, y a indicar algunas directrices que coadyuvan a que las futuras

experiencias de inversiones chinas en infraestructura en México sean provechosas para ambas partes.

Incipientes relaciones de negocios. México ha conservado una actitud relativamente pasiva ante el interés de China en realizar inversiones en infraestructura en su territorio. Aunque en la retórica México ha manifestado reiteradamente su interés en incrementar la participación de China en la construcción de infraestructura en México, la conversión de estos buenos deseos a proyectos concretos ha enfrentado limitaciones serias (Li y Zhou, 2018). Estas limitaciones se encuentran relacionadas con los fuertes vínculos históricos que se han desarrollado entre México, Estados Unidos y Europa: a partir de ellos, se genera una relativa desconfianza a lo largo del sistema político, el cual aún se muestra reacio hacia la colaboración con China. A esta desconfianza es posible agregar la de determinados grupos de interés poderosos, tales como los sindicatos, los grupos ecologistas y diversas organizaciones de la sociedad civil (Xiaoyu, 2018). Cabe agregar a la complejidad de las relaciones de negocios entre México y China un elevado y creciente déficit comercial a favor del país asiático, una alta concentración de las importaciones y las exportaciones, y una significativa brecha tecnológica, cuestiones que restringen la colaboración a sólo algunos ámbitos específicos (Dussel, 2020).

Este ambiente de desconfianza es mutuo, no solamente por las malas experiencias que han acontecido, sino también porque, comúnmente, las empresas chinas carecen de conocimientos adecuados acerca de las políticas de inversión, las leyes, las regulaciones, el idioma, la cultura y las costumbres locales del país, y sus contrapartes en México suelen estar igualmente poco informadas (Li y Zhou, 2018). A lo anterior hay que sumar que algunos países donde la inversión china en infraestructura ha crecido en años recientes han experimentado conflictos relacionados con los términos de los financiamientos adquiridos, así como con la operación y la propiedad de las obras (Sala, 2017). El desconocimiento mutuo requiere de estrategias de intervención que incluyan la formación de unidades especiales capacitadas para servir como interlocutores en las negociaciones de inversión con sus contrapartes en China, pero que además funcionen como un vínculo que facilite la interacción entre los inversionistas y otros actores relevantes, tales como los partidos políticos, los sindicatos, los empresarios, las Organizaciones no Gubernamentales (ONGs) y la academia (Dussel, 2018).

Canales clave difíciles de abordar. Los canales clave que pueden ser de interés para las empresas chinas suelen ser difíciles de intervenir de manera rentable. El hecho de que la infraestructura local presente un relativo rezago hace que la nueva infraestructura requiera de mayores obras periféricas para su funcionalidad, lo que incrementa los costos y complica las inversiones en otros sectores de interés para China (como las

industrias extractivas y los energéticos) (Ping, 2018). Adicionalmente, las obras existentes muestran una deliberada concentración en determinadas zonas del país y no se encuentran necesariamente coordinadas con los corredores multimodales existentes, lo cual disminuye su eficiencia y su rentabilidad. A lo anterior hay que agregar la carencia de mecanismos de coordinación para la realización de obras que cruzan por los territorios de dos o más países o regiones, como en el caso de las líneas de conducción eléctrica, los ductos o las vías férreas (Li y Zhou, 2018).

Debilidades institucionales. México ha carecido de una planificación efectiva de largo plazo en materia de inversiones con China, pero también ha experimentado una relativa negligencia en la adopción e implementación de estas planificaciones (Dussel, 2016). Frecuentemente, las empresas chinas perciben que los esquemas de inversión en infraestructura y las políticas del sector presentan inestabilidad e inconsistencias, aunadas a una insuficiencia de la inversión pública y a una deficiente división de responsabilidades entre el gobierno federal y los gobiernos estatales y municipales. Estos gobiernos subnacionales suelen enfrentar periodos de insolvencia que dificultan la ejecución de los proyectos, causan retrasos y generan cambios inesperados en las cantidades que corresponden a la participación pública y privada de las obras. A su vez, la debilidad de las finanzas públicas genera un riesgo crediticio; es decir, la posibilidad de que la entidad receptora incumpla sus pagos, particularmente en épocas en las que se prevé la posibilidad de turbulencias económicas importantes (Ping, 2018).

A estas situaciones es necesario sumar la capacidad limitada del Estado mexicano para gobernar en las zonas menos pobladas del país y la presencia de grupos paramilitares o delincuenciales en estas regiones, en las que frecuentemente se desea intervenir con obras de infraestructura (Creutzfeldt, 2018). Esto lleva a situaciones que despiertan una gran incertidumbre entre los ejecutores chinos de los proyectos, tales como el secuestro, el robo de transportes y la delincuencia organizada (Dussel, 2016). Adicionalmente, la falta de transparencia y a la excesiva burocratización se perciben como obstáculos para el desarrollo de los proyectos (Ping, 2018).

De manera transversal a estos problemas se encuentra el de la corrupción, la cual incrementa los costos, está muy presente en el sistema político y tiene una influencia determinante en la asignación, el desarrollo y la conclusión de las obras (Creutzfeldt, 2018), así como en la eficiencia de todo el aparato gubernamental (Xiaoyu, 2018). En estas problemáticas se ha carecido del acompañamiento de otros actores (públicos, privados y académicos) que colaboren en la planificación de largo plazo de las relaciones entre México y China y que sirvan para corregir las brechas de información existentes entre ambas partes. Cabe mencionar que los

intentos de mejora en este rubro son relativamente nuevos y han sido poco fomentados (Dussel, 2016).

Riesgos políticos. Las disputas entre partidos políticos suelen jugar un papel importante en la toma de decisiones que involucran proyectos de infraestructura de largo plazo en México. Estas disputas incluyen la preferencia deliberada por determinadas empresas que frecuentemente se encuentran relacionadas con participantes del escenario político nacional, e imponen la necesidad de que los contratistas logren relacionarse favorablemente con el partido en el poder para no verse perjudicados (Ping, 2018; Li y Zhou, 2018). Las disputas entre partidos políticos trastocan las relaciones entre el gobierno federal y los gobiernos estatales y municipales, los cuales desean salir políticamente favorecidos con las obras, a la vez que afectan a otras relaciones importantes de carácter local, como las que se desarrollan con los sindicatos o los activistas sociales. De esta forma, los proyectos de infraestructura se entremezclan con los conflictos internos del país, lo que implica que aquellas obras que requieren de más de un periodo de gobierno para concretarse corren un riesgo inherente a la alternancia entre las fuerzas políticas. Esto se suma a la relativa facilidad con que los gobiernos utilizan la normatividad ambiental para interferir irregularmente en la realización de las obras, lo que en ciertos casos compromete su continuidad (Li y Zhou, 2018).

Aunado a lo anterior, existe entre los políticos mexicanos un cierto temor acerca del costo político de la llegada masiva de trabajadores chinos y sobre un posible uso clientelar de las obras, a cambio de las cuales China podría solicitar un acceso preferencial al mercado mexicano o a sus recursos naturales (Ellis, 2018). En contraparte, China ha mostrado cautela al invertir en México, previendo la posibilidad de represalias comerciales por parte de Estados Unidos, país con el cual ya ha tenido tensiones comerciales importantes desde la llegada de Donald Trump a la presidencia (Calloway-Nation, 2018). El artículo 32.10 del recientemente firmado Tratado México-Estados Unidos-Canadá (TMEC) también deja ver las intenciones estadounidenses de intervenir en las relaciones existentes entre México y China, al señalar que la firma de cualquier integrante del TMEC de un acuerdo de libre comercio con un país sin mercado abierto permitirá a los otros integrantes terminar el tratado con seis meses de aviso, permitiéndoles mantener el acuerdo bilateral entre ellos. Esto ha sido entendido por los analistas como una prueba de lealtad impuesta por Estados Unidos a sus socios, y como un mensaje que previene los acercamientos futuros con el país asiático (Pascoe, 2018). En este escenario, es comprensible que los políticos mexicanos se encuentren reacios a profundizar las relaciones de inversión con China.

Riesgos sociales. La construcción de obras de infraestructura suele ser un tema socialmente sensible. En opinión de Creutzfeldt (2018), la

imaginación pública ha catalogado a la infraestructura como un instrumento de explotación de la tierra, con la única finalidad de satisfacer intereses corporativos, privados y frecuentemente extranjeros. Esta desconfianza social se acentúa en un escenario de desigualdades históricas extremas, conflictos de interés alrededor de las obras, temor al extractivismo irracional, planes poco convincentes y liderazgos desgastados.

Para Li y Zhou (2018) América Latina experimenta una dificultad generalizada de los gobiernos centrales para imponer sus decisiones, así como la carencia de un país nuclear que ejerza una función de liderazgo sobre la región. Esto provoca que los grandes proyectos de infraestructura sean considerablemente sensibles a los factores sociales, lo cual es visto como una vulnerabilidad entre las empresas chinas que han desarrollado cierta reticencia a brindar explicaciones a las ONG's, a los sindicatos, a las agencias de protección ambiental y a los medios de comunicación.

Disparidades en las capacidades de los recursos. Es frecuente que las empresas chinas experimenten dificultades para encontrar, en los países receptores, los recursos humanos técnicamente capacitados que necesitan para ejecutar las obras, lo que implica tanto el incremento en los costos del proyecto como la necesidad de contratar un mayor número de trabajadores chinos para las labores especializadas. Esto es generalmente mal visto por los países receptores, deseosos de maximizar la generación de empleo en sus regiones (Armony y Dussel, 2018).

Estas carencias también alcanzan a otros eslabones dentro de la cadena de suministro, lo cual deja fuera a la mayor parte de las pequeñas y medianas empresas que se encuentran deseosas de participar, pero carecen de las capacidades para hacerlo, lo que a su vez disminuye el arrastre que la obra puede tener en el conjunto de la economía local (Montero, et al., 2017). Adicionalmente, el bajo desarrollo relativo de los sistemas de innovación locales impide que las empresas chinas se abastezcan de tecnología nacional para sus procesos productivos, lo que impacta negativamente en la transferencia de tecnología y en el aprendizaje mutuo, además de restringir a los actores locales a las actividades de menor valor agregado (Armony y Dussel, 2018).

DISCUSIÓN

Las asociaciones público-privadas son acuerdos contractuales de largo plazo entre el gobierno y el sector privado, donde este último financia y provee un servicio público mediante un activo de capital, atribuyéndose al ente privado el diseño, construcción, financiamiento, operación, mantenimiento o provisión del servicio por un tiempo determinado, a

cambio de una contraprestación. Estas asociaciones no obedecen sólo a un criterio técnico, sino también a un criterio de eficiencia en la inversión de los recursos (CEFP, 2016). El uso de las asociaciones público-privadas en China comenzó en 1988 y desde entonces se ha convertido en una práctica común, no sólo para satisfacer sus crecientes necesidades de infraestructura local, sino también para propiciar el crecimiento de sus empresas, generar vínculos y alianzas, ampliar su influencia geopolítica y acceder a negocios en países donde se encuentra restringida la participación de los extranjeros (Thieriot y Domínguez, 2015).

Para realizar la presente discusión, se contrasta lo encontrado en la revisión de literatura con la Clasificación de Riesgos Indicativos de las Asociaciones Público-Privadas, aportada por Montero et al. (2017). En esta clasificación, los riesgos que corren las inversiones en infraestructura, donde participan tanto la inversión pública como la inversión privada, pueden catalogarse en siete tipos:

- a. El riesgo de construcción, entendido como el riesgo de exceder los costos o los tiempos previstos.
- b. El riesgo de fuerza mayor, relacionado con la ocurrencia de desastres naturales.
- c. El riesgo comercial, el cual implica una demanda insuficiente por los servicios de la obra o el incumplimiento de contratos por parte de los proveedores.
- d. El riesgo financiero, el cual sucede cuando existen situaciones que comprometen el financiamiento de las obras, tales como la fluctuación de las tasas de interés.
- e. El riesgo político, que incluye los riesgos de expropiación, la revocación de permisos, la confiscación de bienes, la inconvertibilidad de las divisas, los conflictos armados y los disturbios, entre otros.
- f. El riesgo regulador, el cual se refiere a los cambios que ocurren en las leyes o reglamentaciones y que impactan en los contratos de ejecución de las obras, los impuestos, los aranceles y los mecanismos para reclamar el incumplimiento de los compromisos adquiridos por las partes.
- g. El riesgo cambiario, el cual se refiere al riesgo de devaluación o depreciación de la moneda.

De los riesgos anteriores, no se mencionaron en la literatura revisada ni el riesgo de fuerza mayor ni el riesgo cambiario; es decir, los autores consultados no encontraron vulnerabilidades importantes de este tipo que afecten a las inversiones chinas de infraestructura en México. Los otros cinco tipos de riesgo sí recibieron atención de los analistas consultados y son aplicables a los casos descritos anteriormente.

En los tres casos expuestos se concretaron riesgos de construcción, ya que en todos ellos las obras incumplieron los plazos y costos estipulados; de hecho, las obras no llegaron a completarse ni a iniciar su operación, por lo que se trató de inversiones estériles que causaron daños ecológicos a su alrededor y que comprometieron recursos públicos, no sólo para su inicio, sino también para el pago de indemnizaciones. Se concretaron también riesgos comerciales dado el incumplimiento de los contratos firmados y la falta de claridad al especificarlos, elementos que provocaron, por ejemplo, las disputas que caracterizaron al caso de Chicoasén II. En todos los casos descritos, se establecieron compromisos con proveedores que no llegaron a buen término y que incidieron en el costo de las indemnizaciones para el erario público.

El riesgo financiero se manifestó también en los tres casos, dado que los riesgos de construcción que se concretaron terminaron convirtiendo a estas obras en proyectos no rentables que, en consecuencia, dejaron de recibir financiamiento. Esto también se manifiesta en la revisión de literatura, donde los autores consultados manifestaron la frecuente insolvencia de los gobiernos estatales y municipales, y las dificultades que se experimentaron para definir los compromisos de financiamiento de cada nivel de gobierno.

De los riesgos descritos, los que recibieron mayor atención de los analistas fueron el riesgo regulador y el riesgo político. En cuanto al riesgo regulador, puede decirse que el incumplimiento de contratos y la dificultad para hacer efectivas las indemnizaciones son temas que generan una preocupación recurrente y que se identifican como obstáculos serios para la mayor llegada de inversiones chinas a México. Esto se suma a la preocupación existente acerca de la burocratización para los concursos y la asignación de las obras, así como los cambiantes criterios ambientales, los cuales parecen aplicarse de manera distinta dependiendo de los actores políticos en el poder.

El riesgo político es probablemente el más ampliamente tratado por los especialistas. En su mayoría, los autores consultados identifican un fuerte componente geopolítico en el comportamiento de las inversiones chinas en infraestructura. Se identifica una clara intención estadounidense por conservar un posicionamiento favorable para sus empresas en México, aunado a la percepción de que la mayor influencia china puede representar un riesgo futuro para sus intereses. China,

por su parte, detecta también a México como un destino de inversión relativamente riesgoso, no sólo por las malas experiencias recientes, sino también porque se trata de un país estratégicamente importante para Estados Unidos, con quien el país asiático ha tenido fricciones comerciales importantes en los últimos años.

Esta desconfianza se acrecienta en un ambiente en el que la postura de México hacia las inversiones público-privadas con China no se ha definido por completo. Si bien, en la retórica, México ha mostrado intenciones de profundizar su acercamiento con China, estos deseos no se han manifestado en una planificación seria de largo alcance que establezca compromisos para las partes y plazos para realizar acciones concretas. Las relaciones de este tipo con China son relativamente recientes, y se cuenta con poca regulación específica y formal. Lo anterior genera desconfianza en la clase política mexicana, no sólo hacia la adquisición de compromisos que puedan tener implicaciones políticas con China, sino también hacia la posibilidad de represalias por parte de Estados Unidos. Esta desconfianza se ha traducido en un aletargamiento de las actividades en la materia.

Los autores consultados también identifican que el riesgo político interno es determinante para la toma de decisiones. México es percibido en la literatura como un país donde la corrupción juega un papel crucial en este tipo de procesos. La corrupción es vista casi de manera general como un obstáculo que trastoca la eficiencia del gobierno mexicano en su conjunto y como un factor determinante en el costo de los proyectos, además de ser considerada como una causa decisiva del fracaso de las obras mencionadas en este trabajo. A la problemática de la corrupción hay que sumar las dificultades que el gobierno mexicano experimenta para gobernar en determinadas zonas del país y el riesgo que los inversionistas chinos perciben a causa de delitos que comprometen su seguridad personal, como el secuestro, el narcotráfico y la extorsión.

Estas dificultades de gobernabilidad se trasladan también a las negociaciones con los sindicatos y con los habitantes de las comunidades intervenidas, de las cuales depende en buena medida la ejecución exitosa de las obras, su costo y la seguridad de quienes en ellas intervienen, así como el abasto adecuado de los suministros para las mismas. A lo anterior se suma la utilización política de las obras, las cuales frecuentemente sirven para la promoción de determinados partidos o individuos. Ello genera que la alternancia del poder genere revanchas que se traducen en condiciones de incertidumbre para los inversionistas chinos. En este complejo escenario, la mayor llegada de inversiones chinas requiere de un proceso complejo de adaptación y aprendizaje que muchas empresas no se encuentran dispuestas a realizar.

CONCLUSIONES

La inversión en infraestructura es fundamental para la salud y la prosperidad de las economías, particularmente de aquellas que han experimentado dificultades para modernizarse y crecer. En este sentido, China, como potencia tecnológica y financiera, puede jugar un papel central en la reconfiguración de las inversiones en infraestructura en el mundo. El interés de China en este sector, manifestado expresamente a través de la BRI, ha recibido respuestas diversas alrededor del mundo. En este escenario, México ha conservado una postura expectante. El juego de fuerzas geopolíticas que actúan sobre México y sus propias debilidades internas, aunadas a un ambiente de desconfianza y desconocimiento mutuo, le han impedido incorporarse a la dinámica propuesta por China y le han dificultado concretar los proyectos de infraestructura que el país asiático ha intentado realizar a través de asociaciones público-privadas.

En este escenario, existen factores sobre los que el gobierno mexicano tiene poca capacidad de incidir, por ejemplo, cambiar la actitud estadounidense hacia las inversiones de origen chino. Sin embargo, existen algunos aspectos sobre los cuales el gobierno mexicano puede tener un mayor control: garantizar la seguridad en las zonas donde se desarrollan proyectos de infraestructura, disminuir el número de trámites para la llegada de inversiones, haciendo más transparentes los procesos de licitación, y agilizar los procesos de reclamación de indemnizaciones ante el incumplimiento de contratos, aspectos que los inversionistas chinos consideran importantes. Esto debe estar acompañado de avances cualitativos importantes en la capacitación de los trabajadores mexicanos y de los interlocutores entre los gobiernos locales y las empresas chinas, lo cual permitirá a su vez que otros actores, como los sindicatos, los grupos ambientalistas y los habitantes de las zonas intervenidas, sean escuchados.

Otro punto sobre el cual el gobierno mexicano puede incidir es a través de la generación de regulación específica que traiga mayor certeza para los inversionistas chinos ante la alternancia política, y que promueva el fomento del conocimiento mutuo y la capacitación en temas relacionados con la regulación local, la cultura y el idioma. Sin embargo, el reto más importante para el aprovechamiento favorable de las inversiones chinas en infraestructura es el referente a la generación de una voluntad política que permita la adquisición de compromisos de largo plazo, que beneficien al país más allá de intereses grupales o individuales, y que favorezca las condiciones del entorno de negocios.

REFERENCIAS

- Agencia Proceso. (2014, noviembre). Cancela Peña licitación de tren México-Querétaro; revés a salinistas y a Vázquez Raña. *Proceso*. Recuperado de: <https://www.proceso.com.mx/386931/cancela-pena-licitacion-de-tren-mexico-queretaro-reves-a-salinistas-y-vazquez-rana>
- American Enterprise Institute (AEI). (2018). China Global Investment Tracker. Base de datos. Recuperado de: <http://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>
- Armony, A. y Dussel, E. (2018, agosto). Chinese Infrastructure in Latin America: A New Frontier. *Diálogo Chino*. Recuperado de: <https://dialogochino.net/chinese-infrastructure-in-latin-america-a-new-frontier/>
- Banco Mundial. (2018, marzo). Belt and road initiative. (Disponible en: <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>)
- Barragán, S. (2017, noviembre). China reclama a México 11 mil millones por cancelación del Tren México-Querétaro, *Aristegui Noticias*. Recuperado de: <https://aristeguinioticias.com/2211/mexico/china-reclama-a-mexico-11-mil-millones-por-cancelacion-del-tren-mexico-queretaro/>
- Calloway-Nation, A. (2018, abril). China Poised to Increase Its Foreign Direct Investments in Mexico. *Political Insight*. Recuperado de: <https://politicalinsights.org/2018/04/12/china-poised-to-increase-its-foreign-direct-investments-in-mexico/>
- Cambero, F. y Sherwood, D. (2018, enero). China invites Latin America to take part in One Belt One Road. *Reuters*. Recuperado de: <https://www.reuters.com/article/us-chile-china/china-invites-latin-america-to-take-part-in-one-belt-one-road-idUSKBN1FB2CN>
- Centro de Estudios de las Finanzas Públicas (CEFP). (2016). *Las asociaciones público privadas como alternativa de financiamiento para las entidades federativas*. Ciudad de México: CEFPP.
- Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA). (s.f.). ¿Por qué decimos no a Dragon Mart? (Disponible en: <http://www.cemda.org.mx/por-que-decimos-no-a-dragon-mart/>)
- Cervantes, J. (2014, diciembre). “Motivos políticos” detrás de cancelación de tren México Querétaro, admite SCT. *Proceso*. Recuperado de: <https://www.proceso.com.mx/391333/motivos-politicos-detras-de-cancelacion-de-tren-mexico-queretaro-admite-sct>
- Cipoletta, G. (2015). *Financiamiento de la infraestructura para la integración regional: alternativas para América del Sur*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC). (2018). Declaración de Santiago de la II Reunión Ministerial del Foro CELAC-China. Recuperado de: <http://www.cancilleria.gov.co/newsroom/news/declaracion-santiago-ii-reunion-ministerial-foro-celac-china-celac-china-trabajando>

- Córdoba, M. (2018, abril). Litiga CFE con empresa china por hidroeléctrica. *Reforma*. Recuperado de: <https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=1366308&md5=7cd29c0a1066112d2a7d9e40e7362160&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe>
- Creutzfeldt, B. (2018). Algunas reflexiones sobre las condiciones para la iniciativa de la franja y la ruta en América Latina. En Shixue, J. y Mallimaci, F. (coords.). *La franja y la ruta: iniciativa china de cooperación con América Latina y el Caribe*. Ushuaia: UNTDF ediciones.
- China Railway Construction Corporation Limited (CRCC). (2015). Announcement in relation to Mexico High Speed Rail Project. Recuperado de: <http://english.crcc.cn/Portals/4/LTN201502022253.pdf>
- Downie, E. (2017, enero). The Dragon Mart Fiasco Still Haunts China-Mexico Relations. *The Diplomat*. Recuperado de: <https://thediplomat.com/2017/01/the-dragon-mart-fiasco-still-haunts-china-mexico-relations/>
- Dussel, E. (2016). Chinese investment in Mexico: the contemporary context and challenges. *Asian Perspective*, Vol. 40, pp. 627-652.
- _____ (2018). Chinese infrastructure projects in Mexico: general context and two case studies. En E. Dussel, A. Armony, y S. Cui (eds.). *Building development for a new era: China's infrastructure projects in Latin America and the Caribbean*. Ciudad de México: Asian Studies Center, Center for International Studies, University of Pittsburgh y Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China.
- _____ (2020). México y China: condiciones y retos en el comercio en el corto, mediano y largo plazos. *Revista Comercio Exterior*, núm. 24, pp. 24-29.
- Eisenman, J. y Stewart, D. (2017, enero). China's new silk road is getting muddy. *Foreign Policy*. Recuperado de: <https://foreignpolicy.com/2017/01/09/chinas-new-silk-road-is-getting-muddy/>
- Ellis, E. (2018, febrero). It's time to think strategically about countering Chinese advances in Latin America. *Global Americans*. Recuperado de: <https://theglobalamericans.org/2018/02/time-think-strategically-countering-chinese-advances-latin-america/>
- Fuentes, G. (2020, octubre). La historia de cómo una red de corrupción (Peña, Higa, Salinas) frenó al Tren México-Querétaro. *Zona Franca*. Recuperado de: <https://zonafranca.mx/politica-sociedad/la-historia-de-como-una-red-de-corrupcion-pena-higa-salinas-freno-al-tren-mexico-queretaro/>
- García, K. (2020, julio). Corte de Londres falla contra la CFE por cancelación de hidroeléctrica Chicoasén II. *El Economista*. Recuperado de: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Corte-de-Londres-falla-contra-la-CFE-por-cancelacion-de-hidroelectrica-Chicoasen-II-20200702-0105.html>
- Gómez, C. y González, J. (2016). La presencia de China y México en las cadenas globales de valor. *Revista Cimexus*, Vol. 11, núm. 1, pp. 67-85.

- Gulliver, S. (2018). BRI, impulsa el comercio exterior y crea oportunidades de negocio. *HSBC*. (Disponible en: <https://www.empresas.hsbc.com.mx/es-mx/mx/article/bri-impulsa-el-comercio-exterior-y-crea-oportunidades-de-negocio>)
- Haas, B. (2017, junio). China to set up military bases in Pakistan-Pentagon report. *The Guardian*. Recuperado de: <https://www.theguardian.com/world/2017/jun/07/china-to-set-up-military-bases-in-pakistan-pentagon-report>
- Horton, C. (2017, abril). The american mercenary behind Blackwater is helping China establish the new Silk Road. *Quartz*. Recuperado de: <https://qz.com/957704/the-american-mercenary-behind-blackwater-is-helping-china-establish-the-new-silk-road/>
- Huang, Z. (2017). One belt, one road: your guide to understanding OBOR, China's new silk road plan. *Quartz*. Recuperado de 2018 de: <https://qz.com/983460/obor-an-extremely-simple-guide-to-understanding-chinas-one-belt-one-road-forum-for-its-new-silk-road/>
- Ibold, S. (2018). *Belt and Road Initiative: Coordination of the Initiative*. Recuperado de 2021 de: <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>
- Jaishankar, D. (2018, julio). India doesn't have a lot to lose by boycotting OBOR. *The Economic Times*. Recuperado de: <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/india-doesnt-have-a-lot-to-lose-by-boycotting-obor-read-why/articleshow/58766498.cms>
- Li, R. y Zhou, G. (2018). Cooperación China-América Latina en infraestructura: coordinación estratégica y sinergia industrial. En J. Shixue y F. Mallimaci (coords.). *La franja y la ruta: iniciativa china de cooperación con América Latina y el Caribe*. Ushuaia: UNTDF ediciones.
- Montero, E., Godínez, R. y Albor, S. (2017). Las asociaciones público-privadas en México: financiación y beneficios sociales en proyectos de infraestructura carretera. *Revista Global de Negocios*, Vol. 5, núm. 7, pp. 23-43.
- Nedopil, C. (2021). *Countries of the Belt and Road Initiative, IIGF Green BRI Center*. Recuperado de: <https://green-bri.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>
- Notimex. (2015, enero). Clausuran (por fin) obras del proyecto Dragon Mart. *Animal Político*. Recuperado de: <https://www.animalpolitico.com/2015/01/tras-multas-por-dano-ambiental-autoridades-mexicana-por-fin-clausuran-el-proyecto-dragon-mart-en-cancun/>
- OBOR Watch. (2018). OBOR project map. Recuperado de: <http://oborwatch.org/obor-project-map/>
- Oropeza, A., Dacosta, C. y Ramos, D. (2018). La inminencia del Belt and Road Initiative en América Latina: perspectiva desde Brasil, Chile y México. En A. Oropeza (coord.). *China: BRI o el nuevo camino de la seda*. Ciudad de México: UNAM.

- Ortiz, H. (2018, julio). Chicoasén II; proyecto parado y olvidado. *Cuarto Poder de Chiapas*. Recuperado de: <http://www.cuartopoder.mx/chicoasen-ii-proyecto-parado-y-olvidado-250300.html>
- Parra, A. (2017). *OBOR, las cinco claves de la mayor iniciativa de infraestructura mundial liderada por China*. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- Pascoe, R. (2018, octubre). TLC.2: la cláusula anti-China. *El Heraldo de México*. Recuperado de: <https://heraldodemexico.com.mx/opinion/ricardo-pascoe-tlc-2-la-clausula-anti-china/>
- Ping, W. (2018). Situación de la infraestructura en América Latina: oportunidades y retos de la cooperación sino-latinoamericana. En J. Shixue y F. Mallimaci (coords.). *La franja y la ruta: iniciativa china de cooperación con América Latina y el Caribe*. Ushuaia: UNTDF ediciones.
- PricewaterhouseCoopers (PwC). (2016). *China's new silk route: the long and winding road*. Nueva York: PwC.
- Ramírez, P. (2013, febrero). Dragon Mart...a. *Reporte Índigo*. Recuperado de: <https://www.reporteindigo.com/reportes/dragon-marta/>
- Rocha, M. (2016). El cinturón económico de la ruta de la seda: implicaciones para Asia Central. *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*, Vol. 126, núm. 3, pp. 97-127.
- Rozas, P. y Sánchez, R. (2004). *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Sala, I. (2017, diciembre). More neighbors are saying “no thanks” to Chinese money—for now. *Quartz*. Recuperado de: <https://qz.com/1136000/more-neighbors-are-saying-no-thanks-to-chinese-money/>
- Secretaría de Relaciones Exteriores. (2017, mayo). México presente en el Foro de Cooperación Internacional “Un Cinturón, Una Ruta”. Recuperado de: <https://embamex.sre.gob.mx/china/index.php/es/ver-mas/116-obor>
- Secretaría de Economía. (2020). *Inversión extranjera directa en México y en el mundo: carpeta de información estadística*. Ciudad de México: Secretaría de Economía.
- Thieriot, H. y Domínguez, C. (2015). *Public-private partnerships in China: on 2014 as a landmark year, with past and future challenges*. Ginebra: IISD.
- Xiaoyu, S. (2018). Actualidades y desafíos de las conexiones de infraestructuras entre China y América Latina. En J. Shixue y F. Mallimaci (coords.). *La franja y la ruta: iniciativa china de cooperación con América Latina y el Caribe*. Ushuaia: UNTDF ediciones.