



**Universidad de Sevilla**

Facultad de Filosofía

Grado en Estudios de Asia Oriental

**La Nueva Ruta de la Seda en Latinoamérica  
y el sector de la energía**

**Trabajo de Fin de Grado 2021/2022**

**Autora: Estela García Colomo**

**Tutor: Rafael Salgueiro López**

**Sevilla, septiembre 2022**

## **Resumen**

En este trabajo de investigación se analiza la importancia de la iniciativa china de la Nueva Ruta de la Seda en el panorama global y sus características, para luego centrarse en su participación en Latinoamérica y en el sector de la energía de esta región. El objetivo de este estudio es examinar la iniciativa y su huella en el sector energético latinoamericano para entender las repercusiones que ha tenido para ambas partes hasta la actualidad y las implicaciones que esto podría tener en el futuro. Para ello, se exploran en un principio las particularidades y desafíos a los que la Nueva Ruta de la Seda se enfrenta. Posteriormente, se explica el papel de la iniciativa en la región y se analizan las inversiones más destacadas de los principales países receptores para poder identificar el impacto del proyecto chino en la región. Finalmente, se estudian las circunstancias energéticas de China y Latinoamérica junto con el sector extractivo de la región, para después descomponer las inversiones de la iniciativa en el sector energético latinoamericano, con el fin de entender el papel de la Nueva Ruta de la Seda en este ámbito. A partir de estos datos podemos concluir que la iniciativa tiene un gran peso en la región y se prevé que este aumente con el tiempo.

***Palabras clave:*** BRI, China, inversiones, Latinoamérica, energía.

## **Abstract**

In this research paper the importance of the Chinese initiative of the Silk Route in the overall picture and its characteristics will be analyzed, to then focus on its participation in Latin America and in the energy sector of this region. The objective of this study is to examine the initiative and its footprint in the Latin American energy sector to understand the repercussions it has had to both parties to date and the implications this could have in the future. To do this, the particularities and challenges that the New Silk Road faces are explored first. Subsequently, the role of the initiative in the region is explained and the most outstanding investments of the main recipient countries are analyzed to identify the impact of the Chinese project in the region. Finally, the energetic circumstances of China and Latin America are studied together with the extractive sector of the region, to later break down the investments of the initiative in Latin American energy sector, in order to understand the role of the New Silk Road in this field. From these data it can be concluded that the initiative has great weight in the region and is expected to increase over time.

***Keywords:*** BRI, China, investments, Latin America, energy.

## Índice

1. Introducción .....	5
2. Objetivos y Metodología .....	6
3. La Nueva Ruta de la Seda .....	7
3.1. Características .....	7
3.2. Trasfondo y objetivos económicos .....	10
3.3. Desafíos del BRI .....	13
3.4. Opinión internacional .....	16
3.5. Proyecto de la Unión Europea .....	18
3.6. Ruta de la Seda Digital .....	19
3.7. Ruta de la Seda de la Salud .....	20
4. El BRI en Latinoamérica .....	21
4.1. El impacto del BRI en la región .....	23
4.2. Inversiones del BRI en la región .....	25
5. Situación energética china .....	36
6. Situación energética de Latinoamérica .....	37
7. El sector de la extracción en Latinoamérica .....	38
7.1. Petróleo y gas natural .....	39
8. El BRI en el sector de la energía en Latinoamérica .....	40
9. Conclusiones .....	51
10. Referencias .....	53

## Índice de figuras

<b>Imagen 1:</b> Mapa de las rutas comerciales terrestres y marítimas del BRI.....	7
<b>Tabla 1:</b> Dinero en inversiones y contratos de construcción en los países latinoamericanos socios del BRI.....	26
<b>Gráfica 1:</b> La producción de petróleo: Brasil y Venezuela son los mayores productores.....	39
<b>Tabla 2:</b> Inversión china total y del BRI en el sector de la energía en el mundo (2000-2020).....	41
<b>Tabla 3:</b> Inversión china total y del BRI en el sector de la energía en Latinoamérica (2000-2020).....	42
<b>Tabla 4:</b> Subsectores de energía en los que China y el BRI han invertido en Latinoamérica (2000-2020).....	43
<b>Tabla 5:</b> Inversión y contratos de construcción del BRI por país desde el 2013 hasta marzo de 2022 en el sector de la energía en Latinoamérica.....	44

## **1. Introducción**

La iniciativa china de la Nueva Ruta de la Seda es un proyecto que desde su presentación en 2013 ha ido expandiéndose y creciendo cada vez más, hasta convertirse en un proyecto único con penetración en todos los continentes. La iniciativa es una de las que más potencial tienen a nivel global ya que cuenta con una gran financiación aportada por los bancos estatales chinos y con un gran respaldo gubernamental. China es el país que más importa a nivel mundial y uno de los principales socios comerciales para muchos países. Por ello, la Nueva Ruta de la Seda supone una oportunidad única de crear una gran red de libre comercio beneficiosa para todos aquellos que formen parte de ella.

A pesar de los desafíos y problemas a los que se ha enfrentado desde su comienzo, el crecimiento de este proyecto ha sido constante desde sus inicios y una de las regiones clave para su desarrollo ha sido Latinoamérica. China históricamente ha tenido mucho interés en los recursos naturales latinoamericanos, especialmente los energéticos, por su necesidad de importación. De modo que tras la investigación de las inversiones y del papel que juega la iniciativa en la región y en este sector en concreto, el trabajo proporcione una amplia perspectiva sobre el impacto que la Nueva Ruta de la Seda ha tenido sobre Latinoamérica y sobre el ámbito energético.

Pese a los históricos lazos comerciales y económicos de China con la región americana, y de la implicación de la iniciativa en Latinoamérica, apenas hay bibliografía al respecto, especialmente en la repercusión que ha tenido para ambas potencias la Nueva Ruta de la Seda en el sector de la energía, ámbito del que en la actualidad Latinoamérica depende para su completo desarrollo. Por lo que en este trabajo, a través del análisis de las inversiones en Latinoamérica y los proyectos llevados a cabo, se determinará el alcance de la Nueva Ruta de la Seda en los países de la región y el impacto que ha tenido en el sector de la energía. Asimismo, se estudiarán las circunstancias energéticas de China y la región para entender por qué este sector es tan importante en estas relaciones multilaterales. Además de inferir a partir de los datos y conclusiones obtenidas cómo las relaciones entre China y Latinoamérica por mediación de la iniciativa pueden prosperar.

## 2. Objetivos y Metodología

El objetivo principal de este trabajo es analizar las inversiones y proyectos de la Nueva Ruta de la Seda en Latinoamérica para determinar el peso que ha tenido la iniciativa en la región y el estudio específico de la importancia de estos en el sector de la energía. Al no haber trabajos de investigación previos sobre este tema en concreto, al menos que se hayan podido encontrar en inglés y español, se pretende dar una perspectiva completa y única sobre este tema para entender su importancia en la región y en el país asiático.

Para ello, se ha explicado en qué consiste, los objetivos económicos, y los desafíos a los que se enfrenta y las repercusiones a nivel global que ha tenido junto con la opinión internacional sobre ella. Seguidamente, se presenta el papel de la Nueva Ruta de la Seda en Latinoamérica para después analizar las inversiones y proyectos más significativos en los países en los que más interés ha presentado China con su iniciativa.

Por último, se examinan las situaciones energéticas de China y de Latinoamérica para entender la importancia de este campo para ambas potencias en sus intercambios económicos. También se presenta la extracción del gas y el petróleo en Latinoamérica ya que son dos recursos esenciales para entender la relevancia del sector energético en la región y cómo se desarrolla. Finalmente, se realiza un examen de las inversiones y proyectos de la Nueva Ruta de la Seda en la energía a nivel general y a nivel particular en los casos de estudio más relevantes, que son aquellos que más dinero han recibido.

Para la investigación de este trabajo se han empleado diversas fuentes de información. Las principales han sido artículos de periódico, especialmente para la recopilación de datos acerca de los proyectos e inversiones de la Nueva Ruta de la Seda y la tabla de Excel proporcionada por el American Enterprise Institute [AEI] (s. f.) ha sido fundamental también para el desarrollo de los apartados referidos a las inversiones. A mayores, se han empleado numerosos informes de páginas gubernamentales y organizaciones, entre otros, para reunir información sobre la iniciativa y su implicación en Latinoamérica y el sector energético.

### 3. La Nueva Ruta de la Seda

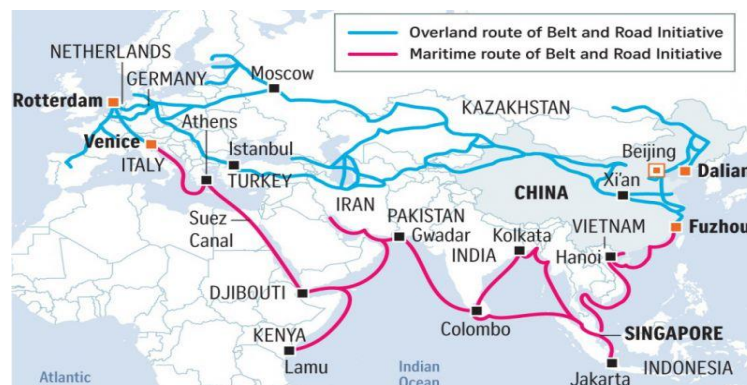
#### 3.1. Características

China ha experimentado un fuerte crecimiento económico desde que se industrializó, pero el convertirse en un país desarrollado ha dado como resultado que el crecimiento se haya ralentizado y el país ya no pueda mantenerse únicamente con una economía dependiente de exportaciones de bajo valor agregado (Sharan et al., 2017). De hecho, en 2013 el crecimiento anual del PIB bajó hasta situarse en un 7,8%, cuando el crecimiento medio de China ha llegado a ser de hasta un 19,3% en 1970, según datos del Banco Mundial (s. f.). Aunque un crecimiento anual de PIB de casi un 8% sigue siendo elevado, la evidente caída que este está adquiriendo es lo que motivó al país a buscar una manera de reinventarse y explorar nuevas formas de crecimiento. De ahí que se pensara en la Nueva Ruta de la Seda como una iniciativa salvadora y revolucionaria de la economía china.

La Nueva Ruta de la Seda recibió ese nombre por la Ruta de la Seda de la Antigüedad, que conectaba por diversas rutas comerciales Asia y Europa y es conocida a nivel mundial. Este proyecto es una versión moderna de esa antigua ruta, mucho más extensa y con mejor conectividad. El *Belt and Road Initiative* (BRI), el *One Belt, One Road* (OBOR) o la Nueva Ruta de la Seda es una combinación de dos iniciativas chinas anunciadas por el presidente del país, Xi Jinping, en 2013: la Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI y el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda (Baker McKenzie, 2017).

#### Imagen 1

Mapa de las rutas comerciales terrestres y marítimas del BRI



Fuente. Imagen tomada de Asia Green Real Estate. (s. f.).

Como se observa en el mapa de la imagen 1, el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda une China con Europa por tierra atravesando Asia Central y el norte de Europa. Por otro lado, la Ruta Marítima conecta China con el Sudeste asiático, Oriente Medio, el este de África y Europa. Esta ruta será una gran oportunidad para todas aquellas empresas participantes ya que abarca el 63% de la población global y un 44% del PIB de ese porcentaje de población, excluyendo China (Baker McKenzie, 2017). Más tarde, la iniciativa se extendería por África y América.

El BRI es una iniciativa cuyo desarrollo inicial se estima que ocupe múltiples décadas, siendo el objetivo final la reestructuración completa del compromiso chino comercial con el mundo (Baker McKenzie, 2017). Con la Nueva Ruta de la Seda se pretende construir grandes proyectos de infraestructuras tales como puertos, carreteras o vías ferroviarias, cuyo objetivo es mejorar la conectividad de las rutas comerciales para crear un mundo más unido que permita realizar intercambios comerciales más fácilmente, lo que revolucionará las infraestructuras de transporte (Ghossein et al., 2018). Para lograr este objetivo, se han creado seis corredores económicos: el Nuevo Puente Intercontinental de Eurasia, que conecta por medio de ferrocarril el Océano Pacífico con el Atlántico; el Corredor Económico China-Asia Central-Asia Occidental, que atraviesa cinco países de Asia Central y diecisiete de Asia Occidental; el Corredor China-Pakistán, el Corredor Bangladesh-China-Myanmar, el Corredor China-Mongolia-Rusia y el Corredor China-Península de Indochina (The State Council Information Office of the People's Republic of China, 2020).

Como parte del BRI también se promueve la firma de numerosos acuerdos que favorezcan la inversión, el comercio y el transporte, la creación de zonas de cooperación económica y comercial, proyectos que fomenten la capacidad de producción de países socios, y la promoción de intercambios culturales y de negocios a través de programas que faciliten la obtención de visados (Ghossein et al., 2018). El BRI actúa de acuerdo con sus cinco prioridades esenciales: la coordinación de políticas, la conectividad de las infraestructuras, el comercio sin fronteras, la integración financiera y la conexión de las diferentes poblaciones (Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, s. f.). Todas sus inversiones y proyectos de construcción de infraestructuras se realizan con el propósito de cumplir estas prioridades.

Desde el gobierno chino, se mantiene que es la iniciativa que mayor impacto tendrá a nivel macroeconómico en el mundo en los próximos diez años. Cuando las



infraestructuras se consoliden y los proyectos iniciales de transporte y comunicaciones se completen, estos causarán que las compañías privadas chinas incrementen su actividad en países participantes del BRI, beneficiando por tanto a todos los países involucrados (Baker McKenzie, 2017). En el ámbito económico, se estima que el BRI sería capaz de aumentar el PIB mundial hasta 7 billones de dólares para el año 2040 y reducir los gastos comerciales globales hasta un 2,2% (Hillman et al., 2021).

Con la iniciativa el gobierno chino busca aumentar la competitividad de sus empresas a nivel global mediante el aprendizaje de las más exitosas prácticas empresariales internacionales y la adopción de la última tecnología entre otras cosas. Todo ello con el propósito de continuar y desarrollar aún más su política *Go Global* de los años 90. Pero no solo las empresas asiáticas se beneficiarían de esta iniciativa, sino que se prevé que esta sea una gran oportunidad para otras regiones del mundo. Una de ellas es África, que en los últimos años ha captado la atención de China por la amplia variedad de recursos que posee y por el interés por parte de los propios países africanos de aceptar las propuestas chinas de proyectos para mejorar las infraestructuras y la conectividad del continente, a la vez que atraer inversión extranjera (Baker McKenzie, 2017).

Los mayores financiadores de los proyectos del BRI hasta la fecha son los bancos de políticas de China como el Banco de Desarrollo de China, los bancos comerciales nacionales y el Fondo de la Ruta de la Seda, que se fundó en 2014 con un capital inicial de 40.000 millones de dólares (Chan, 2017, citado en Ghossein et al., 2018). En otras palabras, la mayor parte de las inversiones del BRI hasta el momento proceden de empresas chinas. Además, en contraposición a los datos de los bancos de desarrollo multilateral en Eurasia, en los proyectos del BRI la participación de las empresas chinas es bastante más elevada. De hecho, se estima que más del 60% de los proyectos del BRI son financiados por compañías chinas (Ghossein et al., 2018). Por otro lado, los financiadores de los proyectos en países colaboradores del BRI son el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura, fundado en 2015 con una inversión inicial de 100.000 millones de dólares, y el Nuevo Banco de Desarrollo fundado en 2014 por países del BRI. Sin embargo, el BRI no pretende obtener financiación únicamente de organismos chinos, sino que se espera que para el año 2030 más de la mitad de los proyectos del BRI sean financiados por capital privado, bancos multilaterales y gobiernos extranjeros (Baker McKenzie, 2017).

### **3.2.      Trasfondo y objetivos económicos**

La iniciativa busca reducir la dependencia que la economía del país tiene en la inversión doméstica, que es lo que principalmente ha ocasionado la disminución del crecimiento económico de China. Al ralentizarse el crecimiento del país las empresas se ven obligadas a llevar su producción a mercados internacionales, ya que la economía china y su población ya no son suficientes para cubrir toda la oferta doméstica (Djankov et al., 2016). Esta situación es la que ha dotado al BRI de una de sus características, la de ser capaz de adaptarse a la demanda del mercado (Hillman et al., 2021).

Hay un caso exitoso de cómo el tipo de políticas comerciales e inversiones en infraestructuras puede ser un factor clave para el crecimiento económico, el de la industrialización de Estados Unidos en el siglo XIX, que China puede tomar como ejemplo a seguir. Una vez que Reino Unido eliminó los aranceles para la importación de bienes agrícolas, las oportunidades estadounidenses para exportarlos aumentaron drásticamente. Esto junto con las mejoras en infraestructuras y tecnología de 1870 impulsadas por la rebaja de aranceles, como la construcción de vías ferroviarias que conectaron de punta a punta el país, redujeron también considerablemente los costes de transporte. Esto dio como resultado que en solo 20 años los costes de transporte se redujeran hasta un 5% en el interior de Estados Unidos y hasta un 15% en la Costa Este del país. Por lo que el rápido crecimiento de Estados Unidos a finales del siglo XIX se debió en gran parte a la reducción de tiempo en el transporte de bienes y la disminución de aranceles, uno de los principales objetivos que China pretende lograr a través del BRI. Aunque no se cree que Asia Central pueda conseguir unos resultados tan favorables para el país como logró Estados Unidos en su momento, se estima que podría beneficiarse bastante en el ámbito del comercio internacional gracias a la perspectiva e intenciones de la iniciativa sobre estos aspectos (Djankov et al., 2016).

Sin embargo, también hay ejemplos de fracaso en este tipo de políticas comerciales y económicas, como es el caso del proyecto ferroviario de Tanzania-Zambia. Además, este proyecto es bien conocido por China ya que fue diseñado por el propio país en la década de los 70 con el fin de crear un corredor industrial entre los dos países para transportar el cobre, mineral que ambos países africanos poseen en grandes cantidades. En un principio, este proyecto parecía haber sido todo un éxito ya que se completó dos años antes de lo previsto y llegó a ser la tercera infraestructura más valiosa del continente.

Pero a pesar de que China fue el país que financió este proyecto, el corredor debía ser mantenido por los gobiernos de Tanzania y Zambia, lo que acabó resultando en fracaso por la corrupción de los políticos de ambos países y la falta de personal especializado para mantener la vía. Tan solo 3 años después de la finalización de este proyecto, el corredor se encontraba en condiciones pésimas y apenas podía ser utilizado para el transporte. Aunque este es un ejemplo de un proyecto que no resultó ser una buena inversión, de ello China puede aprender que para que un proyecto sea exitoso necesita un compromiso a largo plazo y una adecuada cooperación entre gobiernos para asegurarse que todo se cumple como se había acordado (FMI, 2016).

Otro de los factores que motivó la creación del BRI fue que las empresas chinas propiedad del estado han tenido tradicionalmente muchos problemas para incluirse en los grandes mercados mundiales, de ahí que el BRI en un principio se enfoque principalmente en los mercados más poderosos como son los de Rusia, Corea del Sur, India o Turquía, entre otros. Y aunque la Nueva Ruta de la Seda en un primer momento pretende impulsar la competitividad de este tipo de empresas, se prevé que en el futuro las empresas privadas chinas aumenten su participación en los proyectos del BRI ya que el crecimiento del mercado chino cada vez se ralentiza más y las empresas buscan ampliar sus horizontes de oportunidades. Por ejemplo, las empresas privadas de móviles chinas cada vez más enfocan sus productos a un público internacional para incrementar sus ventas y oportunidades de mercado con unos precios muy competitivos que sitúan a Oppo y otras compañías de *smartphones* chinas en la cima de los rankings mundiales (Baker McKenzie, 2017).

China depende en gran parte del gas natural y el petróleo que importa. De hecho, en abril de 2015 pasó a ser el mayor importador de petróleo, sobrepasando a Estados Unidos al importar hasta un 60% de sus reservas de petróleo. Con el BRI, uno de los objetivos de China sería garantizar la seguridad energética del país. Además, cerca del 80% de los suministros provenientes de Oriente Medio y África, del que consigue el 25% del total del petróleo importado, llegan a China a través del Estrecho de Malaca, situado entre Malasia e Indonesia. El principal problema de esta situación es que este estrecho es susceptible a posibles bloqueos debido a la piratería o disputas entre países. Por ello, con la creación de nuevos corredores y oleoductos, el suministro de petróleo chino no dependería tanto de factores externos al país. Asimismo, el recorrido establecido para transportar el petróleo desde Oriente Medio a China es aproximadamente de unos 12.000

kilómetros ya que tiene que atravesar el Mar del Sur de China. En cambio, con la construcción del Corredor Económico China-Pakistán, la distancia se acortaría a tan solo 2.400 kilómetros, por lo que a la hora de importar petróleo asiático los costes se reducirían, el tiempo de transporte también y China tendría asegurado el suministro (Sharan et al., 2017). Por lo que con la iniciativa China no solo se aseguraría un flujo constante y estable de recursos energéticos, sino que reduciría el tiempo de transporte de estos y, como consecuencia, las exportaciones de estos productos resultarían más baratas.

A China le interesa promover el BRI ya que es el país que más comercia a nivel mundial y el reducir el tiempo y los costes de transporte y aduanas le beneficiaría considerablemente. Pero China no sería el único país en beneficiarse, sino que todos aquellos países pertenecientes al BRI podrían sacar provecho de estas mismas ventajas (Djankov et al., 2016). Asimismo, los corredores comerciales alteran significativamente el territorio asiático al unir las diferentes economías del continente, lo que elevaría los gastos de posibles guerras en la región. Por ello, junto con el desarrollo de regiones tradicionalmente marginadas, el BRI podría contribuir muy positivamente a la estabilidad y al mantenimiento de la paz regionales (FMI, 2016).

Además, con el BRI China busca establecer su moneda oficial, el renminbi, en una mejor posición a nivel internacional e incluso que llegue a ser moneda de reserva global. Esto último lo logró en octubre de 2016, cuando el Fondo Monetario Internacional (FMI) tomó la decisión de incorporar al renminbi como una de las monedas que forman parte de los derechos de giro, que son un activo de reserva de divisa adicional a las reservas oficiales de los países socios (FMI, 2016). Sin embargo, el renminbi todavía necesita ganar más protagonismo en el panorama internacional para poder situarse al mismo nivel que el euro o el dólar estadounidense o incluso llegar a superarlos.

Por último, el desarrollo de infraestructuras en otros países paralelamente provocaría un crecimiento de la economía de estos, lo que conllevaría un incremento en la demanda de bienes y servicios que China podría ofrecer. Esto beneficiaría a la potencia asiática ya que, como se ha mencionado anteriormente, China necesita internacionalizarse para cubrir su oferta ya que la demanda doméstica ya no es suficiente para lograrlo. Un ejemplo de esto es Georgia, país en el que los proyectos del BRI llevados a cabo se estima que incrementen el crecimiento anual del país hasta un 1,5% en los próximos 10 años (FMI, 2016).

Por todos estos factores, uno de los primeros propósitos del BRI es que un gran número de países se interesen en participar tanto como lo hace China y así aporten heterogeneidad a los contribuyentes, al igual que las compañías chinas que financian el BRI diversifiquen sus enfoques en cuanto a los contratos que buscan conseguir. Sin embargo, este objetivo no es fácil de cumplir ya que las empresas fuera de China tienden a categorizar estos proyectos como inversiones de alto riesgo o demasiado complejas como para obtener resultados favorables para ellos (Ghossein et al., 2018).

### **3.3. Desafíos del BRI**

El llevar a cabo una iniciativa de tal envergadura conlleva una serie de riesgos y retos de semejante magnitud. Uno de los principales desafíos a los que se enfrenta el BRI es la financiación de sus proyectos. Los bancos estatales de China tienen menos experiencia que los bancos internacionales a la hora de seleccionar proyectos que sean viables y exitosos. Por ello, el riesgo de hacer inversiones en proyectos que no resulten rentables es elevado (FMI, 2016).

Esta es una oportunidad única para China para demostrar que sus intenciones tras el BRI son principalmente económicas y no tienen un mero trasfondo político, sino que es una oportunidad para obtener grandes beneficios a largo plazo para todas las partes participantes. De esta manera eliminaría las reservas que otros países tienen acerca de esta iniciativa y demostraría que es una potencia que busca ser tratada de la misma manera que otras potencias económicas mundiales. Por lo que, uno de los mayores desafíos a los que se enfrenta el BRI es el de no caer en intereses políticos, ya que si los proyectos se llevan a cabo por razones políticas y no económicas podría desembocar en proyectos fallidos e incluso posibles conflictos con otros países (FMI, 2016). Sin embargo, no se puede ignorar el componente estratégico y geopolítico del BRI. Con esta iniciativa, China busca situarse como la potencia asiática más poderosa, pero para ello debe mantener una política exterior equilibrada y llevar a cabo políticas de desarrollo realistas que se ajusten a lo que China realmente puede ofrecer a otros países. Un ejemplo de mala praxis en cuanto a política exterior china en este asunto es Latinoamérica, donde muchos proyectos se plantearon y empezaron a llevar a cabo sin tener en cuenta su viabilidad y las condiciones particulares de cada país. Por ello, muchos de estos proyectos han sido cancelados antes de haberse finalizado, como es el caso del proyecto basado en construir una vía ferroviaria que conectase el Océano Pacífico y el Océano Atlántico por medio de

una infraestructura que atravesara Perú y Brasil. El proyecto presentaba muchas complicaciones para llevarse a cabo, desde las leyes locales que dificultan la contratación de trabajadores extranjeros hasta las propias barreras naturales del territorio (FMI, 2016).

Otro de los obstáculos que complica la posibilidad del éxito del BRI es la experiencia práctica de las compañías que invierten en el BRI. Las empresas chinas líderes del mercado chino han tenido una larga trayectoria de aciertos y errores a la hora de trabajar en estos países, mientras que las empresas de menos éxito y capacidad tendrán más dificultades para llevar a cabo proyectos y negocios con buenos resultados por su falta de experiencia (Baker McKenzie, 2017). Gracias al BRI las empresas chinas pueden acceder a créditos de manera sencilla y económica, dado que los bancos estatales comerciales y de políticas chinos cuentan con muchos recursos financieros, lo que hace que lleven a cabo proyectos que otras compañías en otras circunstancias considerarían muy arriesgados. Si estos proyectos fueran dirigidos por empresas con poca experiencia el resultado más probable sería que el proyecto no saliese adelante y las empresas acabarían endeudadas (Hillman et al., 2021).

Otro de los principales retos son las diferencias legales entre las distintas regiones e incluso de unos países a otros, lo que ocasiona poca seguridad legal para aquellas empresas que quieran operar en países en los que la corrupción y la inestabilidad social son elevadas. Lo cual requeriría a su vez estrategias de negocios estables y bien estructuradas que prevean estas circunstancias y tengan protocolos para abarcarlas (Baker McKenzie, 2017), algo que no ha caracterizado generalmente a las inversiones y proyectos de la iniciativa.

En cuanto a la cuestión de mover la producción a otros países mencionada anteriormente, un ejemplo de traslado de la producción china hacia otros países es el de la provincia de Hebei, la mayor productora de acero de China, que tiene la intención de haber relocalizado para el año 2023 hasta 20 millones de toneladas de su producción de acero, fomentando a las compañías a trasladar sus fábricas a otras regiones como África o el Sudeste Asiático. Sin embargo, algunos académicos chinos dudan sobre el éxito de esta práctica, ya que no se puede predecir el grado de recepción de otros países de la producción china que no tiene demanda ya en China o si ese exceso de producción puede ser recibido en su totalidad por otros países siquiera. Otros también destacan que el traslado de la producción manufacturera china podría anclar a la población china que se dedica a la agricultura en este sector, lo cual significaría que 240 millones de agricultores

no tendrían oportunidades de trabajar en el sector secundario y por tanto se quedarían sin alternativas para salir de las zonas rurales de China (Cai, 2017).

Una de las características del BRI, que ha acabado convirtiéndose en un reto para su expansión, es que se ha implementado de manera desigual y poco uniforme. Algunas de las infraestructuras creadas han sido todo un éxito y han ayudado a mejorar la calidad de vida de las poblaciones donde se han llevado a cabo. Sin embargo, hay un porcentaje muy elevado de proyectos que no se han podido realizar o que están siendo renegociados debido a que económicamente no son viables. Por esto último, se ha creado un escepticismo general sobre la iniciativa entre los líderes mundiales y un temor a que una crisis de endeudamiento a nivel mundial ocurra (Hillman et al., 2021).

Por otro lado, las empresas que formen parte de la iniciativa no estarán exentas de riesgos ya que las restricciones de inversión extranjera, las leyes locales de cada país, los impuestos, los riesgos políticos y los problemas de confianza son algunos de los problemas a los que pueden enfrentarse (Baker McKenzie, 2017). El resultado, de ser exitoso, compensaría los riesgos con creces, pero no hay nada que garantice el éxito.

Los proyectos de infraestructuras chinos también se enfrentan a varios retos como son la falta de transparencia, la inestabilidad financiera a la hora de recuperar el dinero prestado, los riesgos geopolíticos como puede ser el situar a países en situaciones comprometidas con rivales políticos y económicos de China al construir infraestructuras en ellos, el impacto en el medio ambiente o la tendencia a la corrupción en la financiación de los proyectos provocada por la falta de una dirección y supervisión centralizadas (Kliman et al., 2019).

Otro de los problemas que se achacan a la iniciativa es el excesivo control ejercido por el Partido Comunista de China sobre los proyectos del BRI, como es el caso del puerto de Hambantota, en Sri Lanka. Muchos de los proyectos analizados en diversas regiones del globo tienen presentes varios de estos problemas, por lo que son algo a mejorar si se quiere conseguir un mayor éxito en el desarrollo del BRI (Kliman et al., 2019).

La llegada de la pandemia de COVID-19 dificultó el avance del BRI ya que paralizó e incluso en algunos casos canceló el desarrollo de los proyectos e imposibilitó el pago de estos por parte de los países miembros. Además, desde que el BRI fue presentado por primera vez en 2013 la inversión extranjera ha disminuido, en parte por los cambios macroeconómicos de Pekín. Debido a esta disminución de fondos y la

situación de los proyectos por la COVID-19, los bancos chinos han empezado a seleccionar más cuidadosamente los proyectos del BRI que financian, por lo que la pandemia no ha tenido únicamente repercusiones negativas ya que un mayor escrutinio de los riesgos a la hora de invertir en los proyectos tiene como consecuencia una mayor probabilidad de éxito (Hillman et al., 2021).

### **3.4. Opinión internacional**

La perspectiva internacional sobre el BRI en general es que se trata de un gran proyecto, ya que es una fusión histórica de capital y una iniciativa única a la hora de establecer corredores comerciales multinacionales. La iniciativa ha sido muy bien acogida por las compañías chinas y los países del Sudeste Asiático como Malasia o Vietnam, que recibieron la propuesta del BRI con entusiasmo, viendo una oportunidad de actualizar sus economías y mercados para empezar a situarse en posiciones más ventajosas (Baker McKenzie, 2017).

África es el continente que mejor opinión tiene sobre la iniciativa y a fecha de enero de 2021 un total de 46 países africanos se habían unido al BRI. Los gobiernos africanos necesitan que se invierta en el desarrollo de infraestructuras en sus países e impulsar sus economías tras la COVID-19, por lo que el BRI se aprecia como una gran oportunidad de desarrollo para todos los países involucrados (CMS, 2021).

Sin embargo, hay países y regiones cuya opinión no es tan positiva, como es el caso de Estados Unidos. La causa principal por la que Estados Unidos no se encuentra a favor de la iniciativa china es el poder que el país obtendría a nivel mundial. Poder que en los últimos años ha ido en aumento tras la salida de Estados Unidos en 2016 del Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica, que pretendía fomentar el libre comercio en la región. Una vez que la administración de Donald Trump decidió salir de ese acuerdo, la posición del país norteamericano en el comercio internacional mermó y el BRI se percibió como un gran recurso ya que ambos comparten muchos de sus objetivos (Cai, 2017).

China también ha sacado ventaja a Estados Unidos en el panorama internacional gracias al BRI y a su penetración en tantos países. Las compañías chinas, con el apoyo de los bancos nacionales, podrían desplazar a Estados Unidos en el ámbito de las exportaciones e incluso convertirse en duras competidoras para las empresas



estadounidenses en los países socios del BRI, lo cual sitúa a Estados Unidos en posiciones contrarias a la iniciativa para defender sus intereses.

La preocupación por el riesgo de una posible crisis de endeudamiento global y la seguridad de la información con el creciente mercado electrónico y de telecomunicaciones chino también ha contribuido a esta posición, ya que el país argumenta que China está ganando demasiado poder en esos ámbitos y más tarde podría usarlo para controlar a los países en situación de vulnerabilidad y dependencia económica de las deudas de proyectos de la Nueva Ruta de la Seda que no puedan cubrir para conseguir sus fines económicos y políticos (Hillman et al., 2021).

Por todos estos motivos se han llevado a cabo diversas medidas por la administración estadounidense para contrarrestar la creciente influencia del BRI como el rediseñar ciertas agencias estadounidenses, advertir de los problemas de endeudamiento y coerción que conllevan los proyectos, y los riesgos de la alta corrupción que caracteriza al BRI. También creó un nuevo banco de inversión para reemplazar el banco oficial de desarrollo estadounidense, con un presupuesto que doblaba al del anterior, para invertir en proyectos de infraestructuras alrededor del globo y así poder hacer competencia al BRI. Estados Unidos también se ha esforzado por hacer llegar su Banco de Exportaciones-Importaciones al mismo nivel que el de China con programas como el que permite al banco ofrecer intereses más bajos y términos más flexibles para competir con los préstamos chinos en sectores de alta tecnología como el 5G o la energía renovable. A la hora de hacer frente a la amenaza china de las infraestructuras de telecomunicaciones, por ejemplo, el presidente Trump restringió la venta de unos chips necesarios para Huawei sin una licencia especial, además de pedir internacionalmente que no se fomentara el apoyo al 5G para proteger los datos y la confidencialidad de los usuarios (Hillman et al., 2021).

Asimismo, en 2019 se creó una iniciativa llamada *Blue Dot Network* entre los Estados Unidos, Australia y Japón para competir contra el BRI a la hora de llevar a cabo proyectos de infraestructuras sostenibles y caracterizados por su transparencia. Sin embargo, parece que esta iniciativa no ha cobrado vida, al menos de momento. Ante la expansión del BRI hasta Latinoamérica, ha tomado medidas para promover la investigación privada en infraestructura en la región, al igual que ha hecho en África. En Asia Central ha centrado sus esfuerzos en ayudar a preparar a los gobiernos a la hora de firmar contratos con China en términos de transparencia y contratación pública. Sin

embargo, todos estos esfuerzos han resultado insuficientes hasta el momento para detener el avance mundial del BRI (Hillman et al., 2021).

En el caso de la Unión Europea (UE), la percepción es similar a la estadounidense, pero no llega a ser tan negativa. Para el país asiático, Europa del Este y el sur de Europa serían enclaves geográficos clave para desarrollar con éxito su iniciativa. Con el paso del tiempo el equilibrio de poder entre ambas potencias se ha ido inclinando a favor de China, lo cual ha provocado reacciones de alerta dentro de la UE, como ha sucedido en Estados Unidos. Sin embargo, la reacción ante la propuesta del BRI depende del país. La UE ha negado su entrada en el BRI, pero hay países que incluso siendo parte de la UE han decidido firmar acuerdos de cooperación, como es el caso de Italia. Sin embargo, otros como Francia o Alemania se niegan a participar ya que opinan que China obtendría más beneficios en estas transacciones que las otras partes involucradas (Alonso Marcos & De Aragón Gordon, 2020).

A pesar de no colaborar con el BRI, las inversiones chinas en la UE han crecido con el paso del tiempo, al igual que las colaboraciones de empresas chinas con europeas. Las inversiones chinas se centran en el sector tecnológico y aunque Europa podría beneficiarse de esta colaboración en la investigación y el desarrollo de nuevas tecnologías, la preocupación por la seguridad y la protección de los derechos humanos ponen freno a la voluntad de trabajar conjuntamente. Pero la UE no solo podría beneficiarse en ese campo, sino que los costes de transporte se reducirían y las exportaciones podrían aumentar, además del turismo (Alonso Marcos & De Aragón Gordon, 2020). En definitiva, la UE ve a China como uno de sus mayores socios comerciales y una gran oportunidad de desarrollo en el BRI, pero tiene preocupaciones acerca de cuánto poder económico y geopolítico le concedería la Nueva Ruta de la China en caso de que la UE se uniera a la iniciativa.

### **3.5. Proyecto de la Unión Europea**

Sin embargo, la UE podría tener una alternativa más viable desde su perspectiva a la Nueva Ruta de la Seda: el *Global Getaway Project*. Este proyecto, que fue presentado en diciembre de 2021, pretende ayudar al desarrollo y al transporte construyendo infraestructuras, al igual que el BRI, pero manteniendo los valores democráticos como las bases fundamentales de la iniciativa. Esta sería una solución muy ingeniosa para el problema del desequilibrio de poder entre China y la UE causado por el BRI, ya que no

solo le hace competencia, sino que también tiene como consecuencia que China tenga que subir los estándares de calidad de su iniciativa, al igual que centrarse en los aspectos negativos y el criticismo que recibe o le obligaría a quedarse atrás en cuanto a construcción de infraestructuras se refiere. Por lo tanto, la UE respondería a las mismas necesidades que responde el BRI, pero promoviendo valores sostenibles y viables a largo plazo, a la vez que expande sus ideales (Erbas, 2022). Para ello, se ha planteado invertir hasta 300.000 millones de euros entre el 2021 y el 2027 en los mismos ámbitos en los que se centra la Nueva Ruta de la Seda: la educación, la tecnología, el transporte, la salud... (Comisión Europea, 2021)

### **3.6. Ruta de la Seda Digital**

Mientras que los focos suelen centrarse únicamente en las rutas marítima y terrestre de la Nueva Ruta de la Seda, el BRI presentó una nueva ruta en el año 2015, la de la información, la llamada Ruta de la Seda Digital. El objetivo principal de esta ruta es mejorar las comunicaciones a nivel internacional y promover a nivel mundial las compañías chinas de tecnología, que están creciendo cada vez más en un margen de tiempo muy reducido (Stec, 2018).

Ya en 2017, el comercio digital chino constituía el 42% de todo el valor del mercado con empresas como Alibaba a la cabeza. Este exponencial crecimiento de las compañías digitales y tecnológicas se debe en parte a la disponibilidad de información, al gran tamaño del mercado doméstico y la acogida de este tipo de mercado en la sociedad china. Por ejemplo, en mercados de los países desarrollados predomina en muchos casos la pasividad de la sociedad con respecto a la adopción de nuevos medios digitales. Sin embargo, en el caso de China, el dinamismo de los mercados se debe en gran parte al consumismo de la población y a la buena acogida e integración constante de nuevas tecnologías, que a su vez fomentan el desarrollo de estas (Stec, 2018).

Un ejemplo de acogida de nuevas tecnologías en China es el uso de tarjetas digitales para pagar operaciones del día a día en lugar de utilizar tarjetas físicas. De hecho, se ha calculado que los pagos mediante dispositivos móviles eran hasta once veces superiores en China que en Estados Unidos según datos de 2018. Aunque es cierto que esta práctica se ha popularizado en Occidente tras la pandemia, antes de la COVID-19 no era un método de pago común. Además, las compañías de tecnología chinas se benefician de un relevante apoyo político, que las conduce a desarrollar tecnologías de última gama

como el 5G (Stec, 2018). Por lo tanto, el impulso político y económico que el sector tecnológico chino está viviendo en los últimos años ha dado como resultado el desarrollo de una Ruta de la Seda Digital, que busca facilitar el desarrollo del BRI y solventar algunos de los problemas a los que se enfrenta la iniciativa.

Por ejemplo, las aduanas y los controles de seguridad de cada país dificultan el desarrollo del BRI y de la Ruta de la Seda Digital ya que se estima que el 80% del tiempo de viaje en tren entre China y Europa se hace con retraso debido a esto. Lo que se propone es automatizar las aduanas de manera que el tiempo de transporte de bienes podría reducirse hasta en cinco días. La ruta digital también contribuye a la mejora de la conectividad de las infraestructuras de comunicaciones, lo cual ya ha empezado a hacerse como ocurrió en Afganistán, donde la corporación ZTE ha construido una gran red de fibra óptica con un presupuesto de 23 millones de dólares. Por último, la digitalización podría contribuir a la sostenibilidad de los proyectos del BRI mediante dispositivos que, por ejemplo, optimicen el uso de recursos. Para ello se ha creado un programa con una financiación de 32 millones de dólares para hacerse cargo de la sostenibilidad de las infraestructuras y prevenir los riesgos de los desastres naturales, el cambio climático o la protección de los ecosistemas. En este programa participan 7 organizaciones internacionales y 19 países (Stec, 2018).

En definitiva, la Ruta de la Seda Digital es una oportunidad para el BRI para superar las complicaciones de la sostenibilidad y eficiencia, pero también se enfrenta a la complicada situación de desconfianza de otros países con respecto a las prácticas chinas en el uso de datos y cómo podría utilizarlos para uso político, ya que muchas corporaciones tecnológicas chinas tienen conocidos lazos con el gobierno chino.

### **3.7. Ruta de la Seda de la Salud**

Con el comienzo de la pandemia de la COVID-19, China decidió centrarse en otro campo de gran importancia a nivel mundial, la sanidad. El país prestó grandes cantidades de equipamiento y tecnología sanitaria junto con medicamentos para ayudar a los países más necesitados. Desde ese momento China inició una nueva ruta, la Ruta de la Seda de la Salud, que además de concederle el primer puesto en fabricación y venta de medicamentos le confiere una imagen de país solidario y humanitario, lo que que fomenta la voluntad de colaborar de aquellos países a los que presta ayuda (Hillman et al., 2021).

Es decir, habría aprovechado la pandemia como una oportunidad de mejorar su imagen pública como una estrategia de *soft power*.

Algunas fuentes argumentan que la estrategia china para mejorar las relaciones diplomáticas internacionales a través del ámbito de la sanidad se remonta a mucho antes de 2020, antes incluso de que se presentara la iniciativa del BRI. Una de estas fuentes es Calabrese (2022) del Middle East Institute de Washington, que señala la década de 1960 como el inicio de esta política de *soft power*, cuando China envió personal sanitario a países en desarrollo, principalmente en África, para desarrollar una labor humanitaria a la vez que contribuir a sus intereses geopolíticos. Aunque esta ruta no fue nombrada como tal hasta un discurso que pronunció Xi Jinping en 2016 en Uzbekistán. Desde la aparición del síndrome respiratorio agudo grave (SARS) en 2003, China se percató de que el país necesitaba desarrollar más su sector sanitario y desde entonces ha volcado muchos recursos en mejorarlo, especialmente desde la presentación del BRI y la aparición de la COVID-19. Esta nueva ruta y la Ruta de la Seda Digital están interconectadas y son uno de los elementos fundamentales para impulsar la creciente tercera fase del BRI, cuyo objetivo principal es que la Nueva Ruta de la Seda continúe siendo la mayor plataforma mundial para la cooperación en el desarrollo internacional (Calabrese, 2022).

Aunque esta ruta fuera planteada antes de la COVID-19, esta ha sido la gran precursora de su desarrollo, que además de contribuir a las relaciones diplomáticas chinas ha contribuido al comercio ya que ha generado beneficios y ha abierto muchos mercados a las empresas chinas asociadas al BRI. Ahora que el mayor impacto sanitario de la COVID-19 ha disminuido, habrá que observar cómo continúa evolucionando la Ruta de la Seda de la Salud, si continúa creciendo o por el contrario queda relegada a un segundo plano (Calabrese, 2022).

#### **4. El BRI en Latinoamérica**

En un primer momento, no estaba contemplado que Latinoamérica formara parte del BRI, pero todo cambió con la reunión ministerial de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) de enero de 2018. Desde entonces un total de veinte países se han unido al BRI con la firma de la Declaración Especial sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta (CELAC, 2018). Panamá fue el primer país en sumarse a la iniciativa en 2017, seguido en 2018 de Antigua y Barbuda, Bolivia, Chile, Costa Rica, Cuba, Dominica, Ecuador, El Salvador, Granada, Guyana, República Dominicana,

Surinam, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela. Un años más tarde, en 2019, firmaron los memorándums de entendimiento Barbados, Jamaica y Perú. El último país latinoamericano en unirse fue Argentina, que firmó el memorándum en febrero de 2022. Sin embargo, hay todavía trece países que han decidido no participar en el BRI, nueve de ellos por las relaciones diplomáticas que mantienen con Taiwán (Jenkins, 2022). Y entre esos nueve, se encuentran las grandes potencias económicas latinas, como son Brasil, Colombia y México, la segunda mayor economía de la región. Sin embargo, México no parece estar interesado en unirse al BRI ya que su relación con China ha tendido a ser más competitiva que de socios comerciales, como es el caso de otros países latinos. Además de que México mantiene una estrecha relación comercial y diplomática con Estados Unidos (Ferchen, 2021).

La inclusión de Latinoamérica en el BRI ha generado muchas expectativas sobre la expansión de las relaciones y oportunidades económicas ya que la cooperación entre ambas potencias supondría un impulso a la inversión extranjera y al desarrollo de infraestructuras muy necesitados por la región americana. Con una mejora de las infraestructuras Latinoamérica experimentaría un aumento de su PIB, que hasta la fecha se ha visto limitado e incluso reducido por la falta de infraestructuras adecuadas. También se espera que gracias al BRI las exportaciones de Latinoamérica se diversifiquen de los productos primarios que principalmente exporta y que se produzca un mayor desarrollo en el sector secundario para que el sector de la extracción pase a un plano menos protagonista (Jenkins, 2022).

Por otro lado, los problemas y desafíos que se han achacado al BRI en la región han sido analizados y estudiados. Los analistas a favor de la cooperación han concluido que con el desarrollo de unas políticas apropiadas los riesgos asociados a la Nueva Ruta de la Seda podrían ser evitados. En cambio, aquellos escépticos del BRI por la dependencia que Latinoamérica desarrollaría de China han comparado la presencia de la iniciativa en la región con las relaciones coloniales históricas y destacan que la falta de transparencia en los proyectos podría resultar contraproducente. También se cuestiona el componente estratégico geopolítico que se encuentra tras la expansión del BRI, que a su vez amenaza a la hegemonía que mantienen otras potencias en la región, como es el caso de Estados Unidos (Jenkins, 2022).

La coordinación de las políticas es uno de los puntos clave para el éxito de la implementación del BRI en Latinoamérica. La comunicación a la hora de desarrollar

estrategias y planes de desarrollo, el compartir los mecanismos y plataformas y la cooperación en proyectos específicos son cuatro aspectos básicos para que la coordinación de las políticas funcione (Xu, 2019, citado en Jenkins, 2022). De hecho, dado que la comunicación es tan importante, incluso antes de firmar su participación en el BRI, desde 2015 todos los años se ha celebrado un Foro de Cooperación en Infraestructuras China-Latinoamérica y el Caribe. La conectividad de las instalaciones es otro de los elementos fundamentales para asegurar el éxito de la iniciativa. Por último, la liberalización del comercio y la inversión junto con la integración económica y el fortalecimiento de las relaciones China-Latinoamérica son también prioridades para esta iniciativa conjunta (Jenkins, 2022). Estos puntos clave para el éxito no difieren de los que el BRI ha señalado como esenciales para su triunfo en otras regiones.

#### **4.1. El impacto del BRI en la región**

Las relaciones entre China y Latinoamérica se remontan años antes del BRI, a principios del siglo XXI, cuando China se unió a la OMC y el volumen de importaciones y exportaciones entre ambas creció considerablemente hasta 2012, cuando ambas economías sufrieron un descenso en sus respectivos crecimientos económicos. Entre los años 2017 y 2019 los intercambios comerciales entre estas potencias se incrementaron de nuevo, creciendo las exportaciones de China a Latinoamérica hasta un 30% en tan solo 2 años. Aunque este crecimiento no se asocia únicamente al papel del BRI ya que a partir de 2016 el mercado es cuando había comenzado a remontar. Sin embargo, China no tiene tanto protagonismo en el ámbito de la inversión extranjera directa en la región, en la que Estados Unidos o la UE más destacan. Por ello, no hay prueba de que el BRI haya provocado algún cambio sustancial en este ámbito, ya que hay muchos factores a tener en cuenta. Lo mismo ocurre con los proyectos de infraestructuras financiados por China. Los datos indican que hubo un incremento tras la crisis financiera global pero no hay datos oficiales que apoyen la hipótesis de que a raíz de la firma del BRI el número de proyectos en Latinoamérica aumentó. (Jenkins, 2022). En conclusión, no hay datos que apunten a que la entrada en el BRI ha causado significativos cambios en la región, al menos por el momento. Quizá esto se debe al poco margen de tiempo que ha transcurrido desde la participación de la región en el BRI y a la pandemia, que ha paralizado la economía global durante dos años y aún está recuperándose. También hay que tener en cuenta que son los países más pequeños de Latinoamérica los que se han sumado al BRI, y de las grandes

economías latinas solo cuenta con Argentina, que al haberse unido recientemente no se puede saber todavía cuál será la implicación del país con la Nueva Ruta de la Seda.

La reacción de los países de Latinoamérica con respecto al BRI ha sido favorable en general, especialmente por parte de los países del Caribe y América Central. Estos no solo han dado su apoyo a la iniciativa con palabras, sino que también han anunciado nuevos proyectos de infraestructuras y acuerdos comerciales a raíz de entrar en el BRI. Además, estos países buscaban desde hace tiempo una mayor relación comercial con China, por lo que el BRI fue percibido como una gran oportunidad para facilitar la inversión y la participación china en la región. Países como Venezuela también vieron en el BRI una ocasión para seguir manteniendo el reconocimiento diplomático chino a nivel internacional y conseguir que el gobierno chino mantenga la paciencia acerca de la inhabilidad del país de pagar sus deudas (Ferchen, 2021).

En Latinoamérica un 54% de los encuestados por la firma de abogados CMS (2021), querrían elevar su participación en proyectos del BRI, y hasta un 58% han dicho estar satisfechos con los resultados de su implicación en la iniciativa. Aunque las empresas latinoamericanas que han trabajado en proyectos del BRI han criticado que las chinas no estaban dispuestas a emplear tecnología o a innovar para que los beneficios para ambas partes fueran mayores. Para solucionar este problema junto otros como las diferencias culturales a la hora de llevar a cabo negociaciones, la transparencia o la falta de confianza, China en 2019 empezó a trabajar en el BRI 2.0, con el fin de mejorar la propuesta inicial de la iniciativa atendiendo a las críticas internacionales (CMS, 2021).

En el año 2020 los bancos de políticas chinos no concedieron nueva financiación a Latinoamérica y sus gobiernos y compañías estatales. Sin embargo, desde ese año se ha producido un aumento en la financiación de otros organismos chinos como los bancos comerciales o los fondos regionales, que han incrementado su actividad en la región e incluso se han comprometido en actividades cofinanciadas por socios no chinos. Este es uno de los cambios propiciados por el nuevo BRI para mejorar la calidad de la cooperación en los proyectos. También se compromete a compartir más información para favorecer la transparencia y a elevar la calidad de los proyectos. Sin embargo, mientras que los chinos creen que el nuevo BRI será un éxito en cuanto a los objetivos que se propone, los latinoamericanos son más escépticos (CMS, 2021).



El BRI 2.0 también se propone dar más importancia a la Ruta de la Seda Digital, que hasta la aparición de la COVID-19 había quedado relegada en comparación a otros proyectos del BRI. Con la renovación de la iniciativa, China tiene la intención de convertirse en el líder mundial de los semiconductores, computación cuántica e inteligencia artificial. La Ruta de la Seda de la Salud ha tenido un gran impacto en la percepción de Latinoamérica sobre China ya que durante el primer año de pandemia China donó 215 millones de dólares en ayuda sanitaria y concedió préstamos por valor de 1.000 millones de dólares para la compra y distribución de vacunas en la región, lo que favoreció a crear una imagen favorable del país en la región (CMS, 2021).

América Latina es una de las economías emergentes con más recursos del mundo. Tiene las mayores reservas de minerales, recursos naturales y energías renovables a nivel global (Gaviria Sastre, 2022). Por ejemplo, Latinoamérica tiene las mayores reservas de litio del mundo y China solo en 2019 consumió un 40% del total del litio global (CMS, 2021). Tradicionalmente los mayores inversores en la región han sido Estados Unidos y España, pero con la penetración de China en la región, esto está cambiando. Además, China no solo está interesada en Latinoamérica por sus recursos sino también para reafirmar su posición estratégica en el país, desplazando a su mayor competidor a nivel global, Estados Unidos (Gaviria Sastre, 2022).

## **4.2. Inversiones del BRI en la región**

Las inversiones del BRI en Latinoamérica llevan realizándose incluso antes de la entrada de la región en la iniciativa. En algunos casos, desde el anuncio del BRI en el año 2013 ya se realizaron inversiones y proyectos para la construcción de infraestructuras. La inversión del BRI en Latinoamérica lleva por lo tanto muchos años, y es bastante elevada en determinados casos. A continuación, en la tabla 1 se encuentra el total de la inversión en los países parte del BRI en Latinoamérica y el total de la inversión parte de la Nueva Ruta de la Seda.

**Tabla 1**

*Dinero en inversiones y contratos de construcción en los países latinoamericanos socios del BRI*

<b>País</b>	<b>Inversión (millones dólares)</b>	<b>Infraestructura (millones dólares)</b>	<b>Total (millones dólares)</b>
Argentina	3.690	12.040	15.730
Antigua y Barbuda	740	520	1.260
Barbados	No disponible	490	490
Bolivia	No disponible	5.060	5.060
Chile	13.840	1.340	15.180
Costa Rica	No disponible	810	810
Cuba	No disponible	240	240
Dominica	No disponible	No disponible	-
Ecuador	3.490	7.670	11.160
Granada	No disponible	No disponible	-
Guyana	1.570	1.340	2.910
Jamaica	1.030	1.990	3.020
Panamá	310	2.190	2.500
Perú	20.770	2.830	23.600
República Dominicana	No disponible	No disponible	-
Surinam	No disponible	No disponible	-
Trinidad y Tobago	No disponible	1.110	1.110
Uruguay	No disponible	180	180
Venezuela	2.070	180	2.250
<b>TOTAL</b>	<b>47.510</b>	<b>37.990</b>	<b>85.500</b>

*Fuente.* Elaboración propia con base en datos del AEI, (s. f).

Como se aprecia en la tabla 1, hay muchos datos no disponibles ya sea porque no hay datos al respecto o porque no se ha producido ninguna inversión en esos ámbitos. Aun así, hay países que destacan por haber recibido una mayor inversión por parte del

BRI que otros. Esos países son Argentina, Chile, Ecuador y Perú, los cuales serán analizados caso por caso para ver en qué años recibieron las mayores inversiones, en qué sectores destacaron dichas inversiones, las empresas que las realizaron y se explicarán las inversiones y proyectos más importantes. Los proyectos del sector de la energía no se explicarán ya que en uno de los apartados siguientes serán estudiados individualmente. También se analizará el caso de Panamá, ya que, aunque no sea uno de los países latinoamericanos que más inversión ha recibido según los datos del AEI (s. f.), uno de sus proyectos relacionados con el BRI es de gran importancia.

Argentina es una de las mayores economías de Latinoamérica junto con México, Colombia y Brasil, y el único de estos países que forma parte del BRI (Jenkins, 2022). Aunque es cierto que la mayor parte de las inversiones datan de antes de la entrada de Argentina a la iniciativa en parte porque la COVID-19 afectó notablemente al movimiento de capital ya que desde el inicio de la pandemia solo se han realizado cuatro inversiones de bajo valor (AEI, s. f.).

En el ámbito de la minería destacan dos inversiones. La primera la hizo la empresa estatal Shandong Gold en 2017 por valor de 960 millones de dólares al comprar el 50% de la mina de oro Veladero, cuya otra mitad era propiedad de la compañía canadiense Barrick Gold, que anunció que la compra ayudaría a la empresa con sus deudas (Rojas, 2017). La otra inversión importante fue la de Zijing Mining en febrero de 2022 por 380 millones de dólares, destinada a la construcción en 2022 de una planta de carbonato de litio en la provincia de Catamarca, al noroeste del país. Se estima que esta mina creará 1.000 nuevos empleos y en su etapa inicial producirá unas 20.000 toneladas de litio, cantidad que se planea duplicar con el tiempo (Gobierno de Argentina, 2022). En el ámbito tecnológico solo hay una realizada por la empresa China Launch and Tracking Control General que aportó 300 millones de dólares para la construcción de una estación de monitorización y seguimiento espacial en la provincia del Neuquén, algo que no fue bien recibido por parte de Estados Unidos por la fuerte dependencia de China que esto significaba (Vogrincic, 2020).

En cuanto al sector financiero, solo se llevaron a cabo dos inversiones relacionadas con el BRI. La primera fue de 180 millones de dólares por el Banco Industrial y Comercial de China (ICBC según sus siglas en inglés), que adquirió el 20% de las acciones de Standard Bank London Holdings y aquellas relacionadas con ICBC Investment Argentina e Inversora Diagonal, que proporciona servicios a empresas.

Gracias a esta inversión el banco chino se convirtió en el propietario de la totalidad del capital social de estas tres empresas argentinas (Rojas, 2020). La otra inversión financiera fue realizada por la empresa privada de telecomunicaciones china Tencent en agosto de 2021 y fue de 100 millones de dólares (AEI, s. f.) para la creación de una “[...] aplicación móvil de gestión financiera personal vinculada a una tarjeta prepaga Mastercard que permite a los usuarios realizar transacciones financieras, como transferir dinero y realizar pagos y compras, tanto en Argentina como en el extranjero” (párr. 1) según afirma el artículo digital *El gigante de mensajería china Tencent invertirá en la fintech argentina Ualá* (2021).

En cuanto a los contratos de construcción, han sido dos proyectos del sector del transporte los que han obtenido las mayores inversiones por parte del BRI (AEI, s. f.). El primero comenzó en 2013 y fue financiado por la empresa Sinomach, por valor de 2.470 millones de dólares. El proyecto estuvo destinado a mejorar el servicio ferroviario del país mediante la renovación de 1.500 kilómetros de vías y la adquisición y reparación de miles de vagones (Fundación Ambiente y Recursos Naturales, 2021). El otro proyecto realizado en 2018 por China State Construction Engineering por valor de 2.130 millones de dólares para construir una de las mayores autopistas del país, con una longitud de 538 kilómetros (Ge, 2018).

En el sector agrícola solo se ha llevado a cabo un proyecto en el 2014 relacionado con el BRI, de parte de China State Construction Engineering por 350 millones de dólares para construir en la provincia de Entre Ríos dos acueductos de 546 kilómetros de longitud cuyo objetivo era transformar la agricultura en la provincia (Aenolastname, 2014). El único contrato dedicado a la construcción fue propuesto por la empresa argentina Loma Negra y firmado en 2017 por China National Building Material para construir una planta cementera en Olivarría (Global Cement Staff, 2020). El último de los proyectos fue dedicado al área de la tecnología, con un presupuesto de 200 millones de dólares en 2019. El proyecto fue llevado a cabo por la Corporación de Ciencia y Tecnología Aeroespacial de China y consistía en el lanzamiento de 90 satélites al espacio para la compañía argentina Satellogic, lo que proporcionaría imágenes de la superficie de la tierra muy útiles para la agricultura, la detección de petróleo y gas natural y la monitorización meteorológica, entre otras cosas. (Agencia EFE, 2019).

En julio de 2022 se han producido también una serie de reuniones entre el gobernador de la provincia de Buenos Aires y miembros del gobierno chino y de la

empresa Energy Engineering Int. Corporation para hablar de unos proyectos de construcción que alcanzarían los 2.530 millones de dólares y crearían más de 9.000 empleos en la provincia. El objetivo es construir un acueducto que conecte 23 municipios y proporcione agua potable a un millón de personas (*Kicillof se reunió con la China Energy Engineering Int. Corporation: inversiones por US\$ 2.530 millones en carpeta*, 2022). Este proyecto de infraestructura no se contempla en la tabla de cifras realizada a partir de los datos del AEI (s. f.) ya que todavía no se ha confirmado, pero parece que lo más probable es que se acabe llevando a cabo si todo sale según lo previsto.

En el caso de Chile, China está especialmente interesada en el país porque tiene numerosas políticas que apoyan la inversión extranjera, beneficiando a los inversores de ciertos privilegios. También tiene firmado con China un tratado de libre comercio que fomenta la participación china en el país y aumentó el volumen de exportaciones tras la firma en un 27%, convirtiéndose China en el mayor socio comercial de país. Sin embargo, Chile es un país políticamente inestable con revueltas sociales y la presentación de este mismo año del primer borrador de su nueva constitución, lo cual preocupa a China y a otros inversores extranjeros (CMS, 2021). Las empresas estatales chinas están muy interesadas en el país principalmente por sus recursos naturales como el litio y la energía renovable.

En el ámbito de la minería, recibió por parte de la compañía Chengdu Tianqi en 2016 una inversión de 210 millones de dólares destinada a la compra del 2% de las acciones de la empresa chilena Sociedad Química y Minera. En 2018 la misma empresa realizó otra que fue sustancialmente más cuantiosa, de 4.070 millones de dólares, que consistió en la adquisición de otro 24% de participación de la misma empresa chilena, que a su vez pertenece a una empresa canadiense Nutriens, dando como resultado una de las mayores operaciones económicas de la historia del país (Rojas, 2019).

Otra de las inversiones fue la de la subsidiaria de la empresa china Legend Holdings, Joyvio, que por casi 900 millones de dólares llevó a cabo la compra del 94% de acciones de la compañía Australis Seafoods con base en Chile, que en 2017 llegó a comercializar el 9% del salmón del país (White, 2018). Una de las inversiones a destacar ha sido en el sector del transporte, en el que en 2021 China Railway Construction invirtió 800 millones de dólares en la construcción de una nueva carretera entre Talca y Chillán. Se calcula que la construcción de esta nueva ruta durará ocho años, pero una vez que esté construida, reducirá los peajes de las carreteras principales hasta un 10% según datos del

artículo *MOP adjudica concesión de Ruta 5 Talca- Chillán a Consorcio CRCC por cerca de US\$ 800 millones* (2021).

Ambos países también han colaborado en el ámbito de la tecnología, como es el caso de un acuerdo firmado entre KPMG Chile y el Instituto de Tecnología de Harbin y el grupo de Tecnología de la Comunicación y de la Información de China para desarrollar el 5G en el país, lo que a su vez tendría un impacto directo en el desarrollo de infraestructuras. Este último es uno de los proyectos de la Ruta de la Seda Digital en Latinoamérica, que en los últimos años han ido creciendo (CMS, 2021).

El BRI tan solo ha llevado a cabo un proyecto de infraestructura en el país, que fue propuesto en 2020. Este es una nueva carretera de peaje, con una inversión aproximada de 850 millones de dólares (CMS, 2021), cuya empresa encargada fue China Railway Construction Corporation (Cabello, 2020).

Ecuador ha recibido diversos proyectos de inversión por parte del BRI, aunque son todos anteriores a la firma del Memorándum de Entendimiento del BRI, ya que desde 2018 no ha vuelto a ser el receptor de ninguna inversión. La primera inversión enfocada a la minería fue realizada en 2014 por China Railway Construction y China Nonferrous Metal Mining por 2.040 millones de dólares. Gracias a la inversión ambas compañías consiguieron una concesión para desarrollar actividades mineras en más de 6.000 hectáreas del yacimiento de cobre de El Mirador, que se espera que produzca más de 30.000 toneladas diarias del metal en los próximos 19 años. Sin embargo, ha sido un proyecto muy criticado por su impacto medioambiental y la vulneración de los derechos de las poblaciones indígenas de la zona. Después de esa primera inversión inicial, se realizó otra de 920 millones de dólares dedicada también al desarrollo de este proyecto (Corriente Resources Inc., 2016).

Incluso antes de su entrada en el BRI, Perú había sido el receptor de mucha de la inversión directa extranjera china en Latinoamérica, especialmente en el sector de la extracción. Ya en 1992 la empresa estatal china Shougang Corporation compró la mina de hierro de Marcona para años más tarde adquirir también las minas de cobre de Chinalco y de Las Bambas, una de las minas más grandes de todo el mundo (CMS, 2021). En el ámbito de la extracción ha recibido cuantiosas inversiones parte del BRI. La primera se realizó en 2014 por parte de tres empresas chinas: China Minmetals, Suzhou Guoxin y China International Trust and Investment Group. La inversión fue de 6.950 millones de

dólares, y con ella las empresas chinas obtuvieron un 63%, un 22% y un 15% respectivamente de las acciones de la compañía Glencore, una multinacional suiza dedicada a la distribución y producción de materias primas (AEI, s. f.). Otra de las inversiones de este sector la hizo Aluminum Corporation of China (Chinalco) por 1.300 millones de dólares en 2018 para la expansión de su mina de cobre de Toromocho, que adquirió en 2007. “La inversión incrementará la producción de la mina de cobre en 45 por ciento a 2020 y el valor de la producción superará los 2.000 millones de dólares anuales [...]” (Reuters Staff, 2018, párr. 2). Por otro lado, Shougang Group realizó una de 500 millones de dólares en 2018, gracias al préstamo que recibió del Banco Industrial y Comercial de China, para ampliar su planta de procesamiento de hierro en Marcona, Ica, lo que resultaría en un incremento de 3,5 millones de toneladas métricas de hierro anuales (Castillo Arévalo, 2017). La última inversión en el ámbito de la minería fue en 2018 dedicada a Pampa de Pongo, un proyecto de extracción de hierro al sur de Perú. La empresa encargada es Zhongrong Xinda, que invirtió un total de 2.360 millones de dólares (AEI, s. f.).

La empresa China Ocean Shipping realizó dos inversiones, una relacionada con la logística y otra con el transporte de bienes por vía marítima. La primera fue en 2019 por valor de 230 millones de dólares, con la que adquirió un 60% de participación accionarial para construir un puerto en el país junto con la empresa peruana Volcán. La otra inversión la llevó a cabo en 2020, por valor de 780 millones de dólares, para continuar con la construcción de dicho puerto. La última inversión, de 110 millones de dólares, la realizó la empresa Fosun International Limited en 2019 para adquirir el 51% de las acciones de la compañía peruana La Positiva Seguros y Reaseguros (AEI, s. f.).

Empresas chinas, como parte del BRI, también han adquirido contratos de construcción en el ámbito del transporte. El primero, en 2018, fue de 370 millones de dólares y lo llevó a cabo la empresa China Railway Construction. El de mayor valor fue adjudicado en 2021 a la compañía China Communications Construction en el ámbito náutico, por valor de 750 millones de dólares (AEI, s. f.). En 2020 se anunció un nuevo proyecto de expansión de la mina de Chinalco por valor de 1.300 millones de dólares. La empresa China Railway Engineering Group ha propuesto también la construcción de una terminal de mercancía en el puerto de Ilo, que serviría principalmente a la mina de Las Bambas (CMS, 2021).

Desde la entrada de Panamá en la iniciativa, el país ha sido beneficiario de algunos proyectos del BRI en el ámbito del transporte, los servicios públicos y la energía solar por algunas de las empresas chinas estatales más importantes del país como son China State Construction Engineering, China Communications Constructions, PowerChina y China Engineering (AEI, s. f.). Sin embargo, hay un proyecto que destaca por la inversión china y las repercusiones que esta supone a nivel internacional. Ese proyecto es la construcción de un puerto y una terminal de contenedores cerca de la entrada del Canal de Panamá que desemboca en el Caribe, lo que duplicaría la capacidad del canal. Este proyecto fue llevado a cabo por una empresa privada china llamada Shandong Landbridge. La construcción del puerto comenzó en junio de 2017 y el presupuesto dedicado para ello fue de 1.000 millones de dólares (Gaviria Sastre, 2022).

El canal ha estado bajo el control estadounidense décadas y de hecho el país tiene ahí una gran base militar. Por ello, la construcción del puerto tuvo un importante impacto para el país norteamericano, además de suponer una victoria para China, a lo que Estados Unidos respondió evitando que China estableciera una embajada en el canal y que construyera un puente en 2020. Aun así, la creciente influencia china en Latinoamérica es una preocupación cada vez mayor para el país norteamericano, cuya inquietud se ha visto acrecentada con la entrada de la región en el BRI (Gaviria Sastre, 2022). Tras la construcción de este proyecto, el Canal de Panamá podría ser considerado una expansión del plan inicial de la Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI.

En 2019 la empresa China Railway Design Corporation presentó un proyecto bajo el amparo del BRI con una financiación de 4.100 billones de dólares para construir una vía ferroviaria de alta velocidad desde Ciudad de Panamá, la capital del país, hasta la ciudad de David, cercana a la frontera costarricense. La vía mediría casi 400 kilómetros e impulsaría la economía panameña al facilitar el transporte de mercancías y crear puestos de empleo (*Panama president cheers China's 'Belt and Road' initiative*, 2019). Sin embargo, desde que en 2019 se anunció que era económicamente viable, no ha vuelto a haber noticias al respecto. Quizá la pandemia frenó el proyecto y puede que todavía no haya podido ser retomado.

China Communications Construction también ha llevado a cabo dos proyectos en el país, en los años 2017 y 2018. El primero, con un presupuesto de 100 millones de dólares, fue dirigido a la construcción de un puerto de cruceros junto con la empresa belga Jan de Nul. El puerto serviría para que las embarcaciones, principalmente las turísticas,



que transitan por el Canal de Panamá atraquen (Reuters Staff, 2017). El segundo contrato licitado que la empresa china ganó en un concurso público fue el de la construcción de un cuarto puente sobre el Canal de Panamá por más de 1.500 millones de dólares, que mejoraría el transporte terrestre por el canal significativamente (*Consortio chino gana licitación para puente sobre el Canal de Panamá*, 2018). Aunque, como se mencionó anteriormente, este proyecto fue frustrado por la intervención estadounidense.

El análisis de los proyectos e inversiones del BRI en estos países es indicativo de los intereses que tienen China y la iniciativa en la región. Sin embargo, también es importante analizar las inversiones del BRI en las tres grandes economías latinoamericanas que no pertenecen a la iniciativa ya que las cifras son muy significativas, llegando en muchos casos a ser incluso mayores que en los países miembros del BRI. Por lo que, para entender mejor el papel del BRI en la región, se examinarán a continuación las inversiones de la Nueva Ruta de la Seda en Brasil, Colombia y México.

Las inversiones de BRI en Brasil son las mayores de toda Latinoamérica (AEI, s. f.), lo que se debe al gran interés por parte de China en los recursos naturales brasileños y a que Brasil es la mayor economía de Latinoamérica, lo que la convertiría en un potente aliado chino en el comercio y en las relaciones internacionales.

En el sector agrícola destacan dos inversiones, que datan de 2014 y 2017. La primera la efectuaron China National Cereal, Oil and Foodstuffs y Hopu Investment por valor de 750 millones de dólares para adquirir la propiedad de la empresa Noble Agri Limited. La otra inversión, de 1.100 millones, fue por parte de China International Trust and Investment Group para hacerse cargo de la empresa Dow Chemical (AEI, s. f.). En el sector químico tan solo se realizó una inversión en 2016 por China Molybdenum. Sin embargo, la inversión fue de las mayores recibidas por Brasil, con un importe de 1.540 millones de dólares, con el fin de adquirir la empresa Anglo American, dedicada a la producción de niobio y fosfatos (*China se queda con fosfatos de Anglo American en Brasil*, 2016).

En el sector financiero se han realizado un total de cuatro inversiones, aunque ninguna supera los 200 millones con excepción de una. Esta, de 720 millones de dólares, fue realizada en 2013 por China Construction Bank, que adquirió el 74% de participación accionarial del Banco Industrial e Comercial. Las otras inversiones de este sector las

realizaron China Communications Bank, Tencent y Alibaba que consiguieron acciones de Banco BBM SA, Nubank y StoneCo respectivamente (AEI, s. f.).

Se realizaron también tres inversiones en el ámbito de la construcción en 2014, 2016 y 2017, por un valor total de 500 millones de dólares. Las empresas que las llevaron a cabo fueron Sany Heavy Industry, Xuzhou Construction Machinery y China Communications Construction, que con su inversión de 100 millones adquirió el 80% de la empresa brasileña Concremat. Por otro lado, en 2017 la compañía china Fosun realizó una inversión de 140 millones de dólares en la compañía brasileña Hemisfério Sul Investimentos. En el ámbito del transporte, se han realizado numerosas inversiones desde el año 2015 hasta 2021, con un valor total de 2.200 millones de dólares por las empresas chinas Didi Chuxing, HNA, China Communications Construction, China Merchants y Great Wall Motor (AEI, s. f.).

En cuanto a los proyectos de construcción llevados a cabo en Brasil, destacan tres proyectos principalmente por su inversión económica y magnitud. El primero fue presentado en 2019 por la empresa BYD Auto, una compañía que se dedica a la fabricación de vehículos, entre otras cosas. El proyecto, de 680 millones de dólares de presupuesto, consiste en la construcción de una vía de tren suspendida en el aire de 22 kilómetros de longitud en Salvador de Bahía, al noreste del país (BYD, s. f.). Otro de los proyectos data del año 2020, con un presupuesto de 380 millones de dólares por parte de la empresa PowerChina. Junto con la empresa brasileña Mendes Júnior, la compañía china consiguió el contrato para expandir la Línea 2-Verde del metro de Sao Paulo (Meier, 2019). El último de los proyectos a destacar es uno conjunto de China Communications Construction y China Railway Construction. El presupuesto fue el mayor hasta el momento, de 1.240 millones de dólares, y consistió en la construcción de un puente de 12,4 kilómetros en el Estado de Bahía, para unir la ciudad de El Salvador con la Isla de Itaparica, lo que reduciría el tiempo de viaje entre ambas localizaciones hasta una hora según datos del artículo *Chinese Construction Companies to Build USD 1.2Bn Sea Bridge in Brazil* de The China-Lusophone Brief (2020).

Aunque no forme parte del BRI, Colombia ha recibido una gran inversión por parte de China, lo que la sitúa por encima de la mayoría de los países latinoamericanos socios de la iniciativa (CMS, 2021). Son tales las inversiones, que las mayores infraestructuras del país han sido financiadas por empresas estatales chinas. Una de ellas es la primera línea de metro de Bogotá (CMS, 2021) y la segunda, un proyecto con un

presupuesto de 890 millones de dólares presentado en 2020 (AEI, s. f.) y llamado “RegioTram” para construir una línea de tranvía desde Bogotá hasta los suburbios del oeste de la ciudad (CMS, 2021). La inversión de 2021 de 3.790 millones de dólares (AEI, s. f.) fue realizada por la empresa China Communications Construction en un proyecto llamado Mar 2, una autopista compuesta de 12 túneles y 62 puentes que mejorará la conectividad entre Medellín y el golfo de Urabá. Además, es un proyecto en el que todo indica que será todo un éxito ya que reducirá mucho los tiempos de viaje para los transportistas y a fecha de febrero de 2022 casi el 80% del proyecto estaba acabado (Betancur Peláez, 2022).

Por último, México ha recibido numerosas inversiones parte del BRI desde el 2013 hasta abril del 2022, situándolo en uno de los puestos más altos de la región en términos de recepción de inversión de la Nueva Ruta de la Seda. Las inversiones en el sector del transporte han sido tres, que en total suman 410 millones de dólares. Se realizaron en 2015, 2016 y 2017 por Jiangnan Mould and Plastic, ChemChina y JAC Motors respectivamente, y todas fueron dirigidas al ámbito automovilístico. En el sector de los metales México ha recibido dos inversiones en 2019 y 2021 por parte de la misma empresa, Jiangxi Ganfeng. La primera fue de 100 millones de dólares (AEI, s. f.) y la segunda de 210 millones para obtener el 50% de acciones del proyecto de extracción de litio de Sonora (Centro de Información sobre Empresas y Derechos Humanos, 2021).

Se han llevado a cabo tres proyectos para construir nuevas infraestructuras durante los años 2019, 2020 y 2021 por valor de 1.280 millones. Dos de ellas fueron construcciones del sector de la energía mientras que la otra fue una vía de tren (AEI, s. f.). Este último proyecto ferroviario se aprobó en mayo de 2020. La empresa China Communications Construction firmó un contrato con el gobierno mexicano con el objetivo de construir una línea ferroviaria de 226 kilómetros que mejorase la conectividad del sureste de México y fomentase el turismo en la región, con un valor de 740 millones de dólares (Asociación de Empresarios Zhonghua en México, s. f.).

Tras el estudio de los diferentes países latinoamericanos que más inversiones han recibido del BRI, se pueden concluir varios hechos. El sector que más inversión china recibe, sin contar el de la energía, es el de la minería. El propósito de Latinoamérica de diversificar la inversión en sus sectores no ha sido un éxito, al menos hasta la fecha, ya que la exportación de materias primas sigue siendo una de las prioridades del BRI en la región. Sin embargo, la iniciativa china ha fomentado la construcción de grandes

infraestructuras en diversos países, que ha contribuido y contribuirá aún más en el futuro a incrementar el crecimiento de la región. Además, la satisfacción general por los proyectos del BRI llevados a cabo suele ser elevada (CMS, 2021). Por lo que en algunos aspectos el BRI ha tenido un gran impacto positivo en la región y ha logrado alcanzar algunas de las metas propuestas. Asimismo, China tiene un gran interés por las tres grandes economías latinoamericanas que no forman parte del BRI, especialmente por Brasil, como demuestra el gran número de inversiones y de proyectos llevados a cabo.

## **5. Situación energética china**

El consumo de energía en China es el mayor del mundo, superando significativamente a potencias como Estados Unidos o India y la distribución de electricidad en el país es controlada principalmente por dos grandes compañías nacionales, State Grid Corporation of China y China Southern Power Grid Corporation. A pesar de que China está tratando de aumentar su uso de energía renovable y sostenible, el sector depende principalmente de la energía geotérmica, del carbón y del petróleo.

China es cada vez más dependiente de las importaciones de petróleo para cubrir su demanda nacional, ya que mientras su producción apenas ha aumentado en las últimas dos décadas, la demanda se ha duplicado. Lo mismo ocurre con el carbón. En 2020 China contaba con 143.197 millones de toneladas métricas de reservas de carbón, pero se vio obligada a importar grandes cantidades, superando incluso a Japón en el año 2011. A fecha de julio de 2021 había 2.990 plantas activas de carbón en el país, que producían el 60% de la energía total del país. Aunque para el año 2030 se planea haber reducido este porcentaje un 16%, la dependencia de este mineral seguirá siendo considerablemente elevada. Por otro lado, las producciones de petróleo y gas natural también son insuficientes para cubrir la demanda total del país, por lo que las importaciones de ambos recursos son necesarias para el país. Por ejemplo, la producción de gas natural pasó de 94.900 millones de metros cúbicos a 192.500 millones entre 2010 y 2020, pero incluso con ese aumento la mitad del gas natural que utiliza China es importado.

Debido a esta necesidad de recursos energéticos para seguir operando hasta que el país llegue a ser “verde” y emplee mayoritariamente energía renovable, las estrategias comerciales para conseguir la mayor cantidad de estos recursos al menor coste son fundamentales. El BRI es una gran oportunidad para que estas estrategias se lleven a cabo. Latinoamérica es una región con muchos de estos recursos naturales, que además necesita

de inversión extranjera para seguir desarrollándose y mejorar sus infraestructuras, que en muchos casos funcionan por debajo de sus capacidades. La entrada de la región en el BRI podría suponer una mayor capacidad de explotación de estos recursos para Latinoamérica y una gran fuente de recursos energéticos para China a un menor coste y con menos tiempo de transporte de materiales. Por ello, teniendo estos datos en consideración, en los siguientes apartados se analizarán la situación energética de América Latina y la implicación del BRI en Latinoamérica hasta la fecha en el sector de la energía.

## **6. Situación energética de Latinoamérica**

A fecha de septiembre de 2021, el 97% de la población de la región tenía acceso a la electricidad. En comparación con 1970 cuando el porcentaje era tan solo del 52% es un gran avance (Hub de Energía, s. f., citado en Yépez-García et al., 2021), pero el 3% de la población restante equivale a 18 millones de personas sin electricidad, por lo que sigue siendo un número importante. Aun así, Latinoamérica es una de las regiones con más cobertura eléctrica a nivel mundial, y se espera que para el año 2030 el 100% de la población tenga acceso a la electricidad. Se estima que para lograr este objetivo se necesitaría una inversión en infraestructura de 25.000 millones de dólares.

Hasta un 58% de la electricidad en la región es energía renovable, de la cual hasta el 77% proviene de centrales hidroeléctricas y el resto de eólica, solar, de biomasas y en última posición, energía geotérmica (Yépez-García et al., 2021). Como se indica en Yépez-García et al. (2021):

Actualmente, la región cuenta con cerca de 200 GW de capacidad instalada de energía hidroeléctrica, de los cuales 25 GW se han agregado en los últimos 5 años. Si bien la hidroelectricidad es nuestra principal fuente renovable de potencia instalada (45%), la energía solar y la eólica muestran el mayor crecimiento anual de potencia instalada en la última década, con 69% y 36% respectivamente. Con satisfacción destacamos que 10 de cada 100 MW de capacidad instalada provienen de estas fuentes. (Capacidad instalada y matriz eléctrica, párr. 4)

Por ello mucha de la inversión del BRI se centra en centrales hidroeléctricas, lo que beneficia a ambas partes ya que las empresas chinas consiguen contratos de construcción y nuevos ingresos y los países latinoamericanos expanden y mejoran sus redes de infraestructuras energéticas, recibiendo inversión extranjera directa.

## **7. El sector de la extracción en Latinoamérica**

El sector de la extracción en América Latina conforma gran parte de las exportaciones de la región, lo que contribuye a los presupuestos públicos y tiene potencial para financiar programas que acaben con la pobreza y desigualdad. Aunque la expansión de la industria extractiva está creando conflictos entre los gobiernos y las compañías y las poblaciones empobrecidas rurales donde estas industrias llevan a cabo sus actividades ya que a pesar de que los problemas medioambientales y sociales se dan a nivel local, las medidas tomadas para minimizarlos son escasas. Por ello durante la última década ha surgido un popular discurso sobre la minería sostenible, que tenga en cuenta corporativamente la responsabilidad social y códigos de actuación que sigan estándares sostenibles. Sin embargo, el sector de la extracción en Latinoamérica está lejos de este modelo de minería (American University, s. f.).

La pandemia ha agravado aún más los problemas sociales subyacentes a la minería en América Latina. Como afirma la Coalición contra la Pandemia Minera (2022):

La industria minera ha recibido el apoyo directo e indirecto de los gobiernos, para mantener e incluso ampliar sus operaciones, mientras que las comunidades deben asumir, de manera simultánea, las limitaciones sociales, y los impactos sanitarios y económicos, como consecuencia del virus; así como la militarización, violencia y los daños ambientales directos, que genera la minería en sus territorios. [...]. Las relaciones asimétricas de poder económico y político, entre las empresas mineras y las comunidades locales, que son a la vez racistas, patriarcales, coloniales e imperialistas, se han profundizado durante la pandemia. (p.4)

Las empresas dedicadas a la minería en Latinoamérica no recibieron mucho impacto económico ya que siguieron con sus actividades durante el inicio de la pandemia, a costa de las condiciones y calidad de vida de los habitantes de las zonas donde se realizan los proyectos de extracción. En muchos de los países de la región la minería fue declarada uno de los sectores esenciales, como son el sanitario o el de la alimentación, ya que es considerado vital para la regeneración económica necesaria tras el impacto de la COVID-19. Las actividades mineras se han llevado y se siguen llevando a cabo en zonas de asentamientos indígenas, lo que ha colocado a las poblaciones en posiciones de un alto riesgo de contagio, que, en caso de darse, podría diezmarlas considerablemente e incluso extinguirlas. La falta de regulación también implica que no se lleven a cabo protocolos

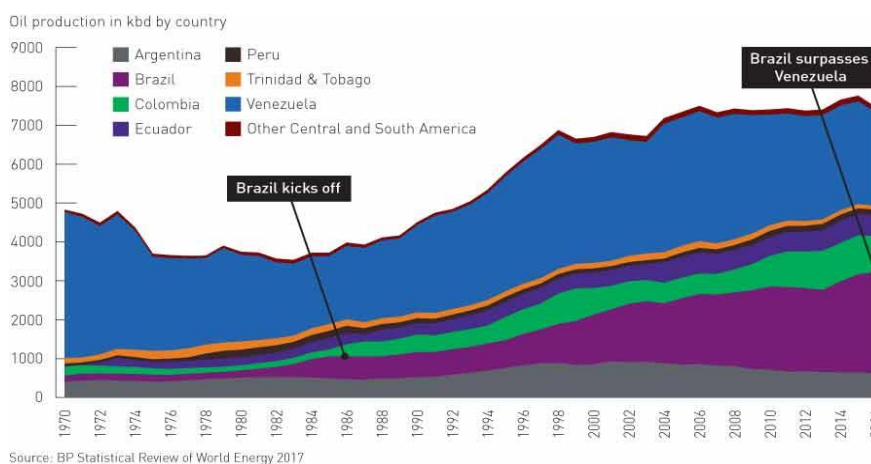
de protección medioambiental, lo que resulta en un daño a los ecosistemas que resultaría de difícil o incluso de imposible reparación. En muchas ocasiones, el daño medioambiental se realiza con el pretexto de llevar a cabo proyectos de energía renovable que contribuyan a la transición energética del país. Muchos colectivos defienden ante gobiernos y empresas es que esto no es excusa para ocasionar el daño que causan. Sin embargo, la respuesta de las instituciones responsables suele ser la represión social, la militarización de las áreas conflictivas, la violencia indiscriminada y la criminalización de los activistas (Coalición contra la Pandemia Minera, 2022).

## 7.1. Petróleo y gas natural

El petróleo y el gas natural son los principales recursos energéticos que Latinoamérica exporta a nivel mundial, y son industrias en las que el BRI ha realizado gran parte de sus inversiones de la región, junto con la de la energía hidráulica. Los mayores productores de petróleo en América Latina son Brasil, México y Venezuela, responsables de hasta el 75% del petróleo de la región y se encuentran entre los 15 mayores productores a nivel global (Carpenter, 2019). Como se muestra en la gráfica 1 a continuación, la producción de barriles de petróleo diarios por el máximo productor fue de más de 7.000 en 2016, cifras que han aumentado con los años como se aprecia en la gráfica 1, junto con la demanda de este recurso en la región (International Association of Oil & Gas Producers [IOGP], 2018).

### Gráfica 1

*La producción de petróleo: Brasil y Venezuela son los mayores productores*



*Fuente. Tomada de Oil & gas production in Central & South America: Investment needed to meet rising regional demand, por IOGP, 2018.*

La producción de gas natural ha ido también en aumento desde 1970. Hasta el año 2000 Argentina y Venezuela eran los mayores productores de la región, acaparando el 65% de la producción según datos del IOGP (2019). Sin embargo, en 2016 este porcentaje había disminuido en un 15% ya que Brasil, Colombia y Perú habían aumentado su producción. La demanda de gas natural también ha sufrido un crecimiento drástico de casi un 80% desde el año 2000, encabezando este porcentaje Argentina (IOGP, 2019).

Por lo tanto, los subsectores de energía del petróleo y el gas natural han cobrado vital importancia en el panorama energético latinoamericano, tanto para sus economías como para satisfacer las necesidades energéticas de la región. Las exportaciones de estos dos recursos naturales son esenciales para que América Latina prospere económicamente y para aquellos países que necesiten adquirirlos, como es el caso de China.

Al comenzar la pandemia las industrias petroleras y de gas natural se vieron afectadas por los bajos precios de estos recursos, lo que puso en un aprieto a los países latinoamericanos dependientes de las exportaciones de crudo y gas como Brasil, Argentina, Colombia o Guyana. Sin embargo, a mediados del 2021 el precio del crudo se incrementó exponencialmente y estos países volvieron a recibir beneficios de las exportaciones de petróleo. Brasil, al no pertenecer a la Organización Mundial de Países Exportadores de Petróleo y no tener que cumplir con sus límites de exportación, aumentó sus ventas de crudo en Asia, el mayor importador mundial de este recurso. Brasil fue el país de América Latina que más se benefició de esta situación, pero los otros grandes exportadores de crudo y gas natural también obtuvieron importantes ganancias de las subidas de precio de estos recursos. Por ejemplo, Vaca Muerta en Argentina es una formación geológica de la que se extrae gas natural *shale* y crudo, que con los bajos precios de ambos recursos no resultaba rentable para el país, situación que cambió drásticamente con la subida de los precios. También resultaron beneficiados Colombia, México y Ecuador, además de los principales productores de crudo de la región (Fariza, 2021), y a fecha de hoy siguen disfrutando de esta situación ventajosa para ellos.

## **8. El BRI en el sector de la energía en Latinoamérica**

China ha invertido mucho dinero en el sector de la energía en todas las regiones del mundo. Según datos de la Universidad de Boston (s. f.), el Banco de Desarrollo de China y el Banco de Exportaciones e Importaciones de China, desde el año 2000 hasta el 2020 China ha invertido 234.600 millones de dólares, de los cuales 89.800 millones se



destinaron a Europa y Asia Central, la mayor inversión a nivel global. En Latinoamérica la cifra es de 49.500 millones, la misma cantidad que en África, y en último lugar se encuentra Asia con una inversión de 45.700 millones del (Universidad de Boston, s. f).

Del total del dinero invertido a nivel mundial desde el año 2000 al 2020, 191 millones de dólares se asocian al BRI. Asia Central y Europa han recibido la mayor parte de esa inversión, con un total de 74.900 millones, seguida de África con 49.500 millones, el resto de Asia con 45.700 millones y por último Latinoamérica, con 20.900 millones. Todas las inversiones de energía de Asia, excluyendo Asia Central, y África han sido parte del BRI. En Europa y Asia Central casi 16.000 millones de los invertidos no se asocian a la Nueva Ruta de la Seda y en América Latina las inversiones asociadas al BRI en este sector solo representan un 42% del total de inversiones chinas realizadas (Universidad de Boston, s. f.).

**Tabla 2**

*Inversión china total y del BRI en el sector de la energía en el mundo (2000-2020)*

<b>Tipo de Energía</b>	<b>Inversión total (millones de dólares)</b>	<b>Inversión del BRI (millones de dólares)</b>
Petróleo	87.500	59.100
Gas Natural Licuado	48.200	41.100
Energía Hidráulica	32.100	32.100
Carbón	31.100	30.800
Energía Nuclear	16.500	8.700
<b>TOTAL</b>	<b>215.400</b>	<b>171.800</b>

*Fuente.* Tabla de elaboración propia con base en datos de la Universidad de Boston (s. f.).

**Tabla 3***Inversión china total y del BRI en el sector de la energía en Latinoamérica (2000-2020)*

<b>Tipo de Energía</b>	<b>Inversión total (millones de dólares)</b>	<b>Inversión del BRI (millones de dólares)</b>
Petróleo	39.300	11.000
Gas Natural Licuado	-	-
Energía Hidráulica	7.100	7.100
Carbón	281	-
Energía Nuclear	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>46.681</b>	<b>18.100</b>

*Fuente.* Tabla de elaboración propia con base en datos de la Universidad de Boston (s. f.).

Como se aprecia en la tabla 2 el tipo de energía que más interesa a China y al BRI es el petróleo, seguido del gas natural licuado. Esto es algo que se puede apreciar en todas las regiones del mundo, con la excepción de Asia, en la que todas las inversiones chinas han sido parte del BRI y se han enfocado principalmente en el carbón. El resto de las inversiones energéticas de China y del BRI, que no aparecen en la tabla, son de tipos de energía no especificados o de energía solar, eólica, geotérmica o de biomasa. Si se compara la tabla 2 con la tabla 3, se puede observar que el principal interés de China y del BRI es el petróleo, con una inversión mucho mayor que el resto de las energías. Pero en Latinoamérica el BRI aparte del petróleo solo ha invertido en la energía hidráulica. En cuanto a otros tipos de energía, ha invertido 889 millones en energía no especificada, 332 millones en solar, 60 millones en la de biomasa y 38 millones en la eólica. En total, entre el año 2000 y el 2020 el BRI ha invertido en Latinoamérica 20.900 millones de dólares, lo cual supone menos de la mitad de la inversión china en energía en América Latina (Universidad de Boston, s. f.). Y entre 2021 y marzo de 2022, el último mes del que hay datos disponibles en el AEI (s. f.) la inversión del BRI en la energía fue de 8.250 millones de dólares, por lo que la inversión total de la Nueva Ruta de la Seda en América Latina alcanzaría los 29.150 millones.

**Tabla 4**

*Subsectores de energía en los que China y el BRI han invertido en Latinoamérica (2000-2020)*

<b>Subsectores</b>	<b>Inversión total (millones de dólares)</b>	<b>Inversión del BRI (millones de dólares)</b>
Exploración y Extracción	39.400	11.800
Generación de Electricidad	8.000	7.700
Transmisión y Distribución	1.900	1.100
Eficiencia Energética	250	250
<b>TOTAL</b>	<b>49.550</b>	<b>20.850</b>

*Fuente.* Tabla de elaboración propia con base en datos de la Universidad de Boston (s. f.).

Los subsectores en los que se centran principalmente la inversión china y del BRI son el de la exploración y extracción y el de la generación de energía, tal y como muestra la tabla 4. Estos dos subsectores son los principales también en el resto de las regiones del mundo por lo que son los principales ámbitos de interés para China y el BRI. En cuanto a la inversión del BRI, se aprecia que es mucho menor en el subsector de la extracción en comparación con la inversión total china, pero apenas cambia en los dos siguientes subsectores. En el de la eficiencia energética, todo el dinero invertido pertenece al BRI. Esta inversión es interesante ya que el BRI en el sector energético en todo el mundo solo ha invertido 550 millones de dólares y prácticamente la mitad de ese dinero ha estado dirigido a Latinoamérica, mientras que los otros 300 millones destinados a la eficiencia energética se invirtieron en Europa y Asia Central (Universidad de Boston, s. f.).

La inversión del BRI en el sector de la energía en América Latina se remonta al año 2013, mismo año en el que la iniciativa fue anunciada por primera vez. Los países latinoamericanos que han recibido inversiones del BRI en este sector son Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Guyana, Jamaica, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela.

**Tabla 5**

*Inversión y contratos de construcción del BRI por país desde el 2013 hasta marzo de 2022 en el sector de la energía en Latinoamérica*

<b>País</b>	<b>Inversión</b> <b>(millones de dólares)</b>	<b>Infraestructura</b> <b>(millones de dólares)</b>	<b>Total</b>
Argentina	920	5.600	6.520
Bolivia	-	1.420	1.420
Brasil	30.200	4.640	34.840
Chile	7.240	380	7.620
Colombia	230	-	230
Cuba	-	140	140
Ecuador	530	750	1.280
Guyana	1.330	-	1.330
Jamaica	-	760	760
México	2.250	540	2.790
Panamá	-	110	110
Perú	8.540	220	8.760
Uruguay	-	180	180
Venezuela	2.070	2.580	4.650
<b>TOTAL</b>	<b>53.310</b>	<b>17.320</b>	<b>70.630</b>

*Fuente.* Tabla de elaboración propia con base en datos del AEI (s. f.).

En comparación con los datos de la Universidad de Boston (s. f.), las cifras del AEI (s. f.) de la tabla 5 son mucho más elevadas ya que el AEI tiene en cuenta muchas más inversiones que la universidad. Además, el AEI distingue entre meras inversiones y la financiación de proyectos de infraestructuras y ofrece datos hasta marzo de 2022, a diferencia de la Universidad de Boston que no distingue entre los tipos de inversión y solo abarca hasta el año 2020. Sin embargo, es interesante comparar los datos para ver la diferencia de información que aportan dos organismos oficiales y cómo esto se debe a la dificultad de acceder a referencias sobre los proyectos del BRI por la falta de transparencia de estos. Asimismo, aunque la Universidad de Boston no contemple la totalidad de las inversiones, la información que ofrece sobre los subsectores en los que se divide la

inversión, el tipo de energía que interesa a China y la comparación entre regiones resultan útiles para hacerse una idea general sobre la importancia de la energía para el BRI y el papel que este sector tiene en la cooperación de Latinoamérica con la Nueva Ruta de la Seda.

Siguiendo los datos aportados en la tabla 5, al igual que se hizo en el anterior punto del trabajo donde se estudiaba el impacto del BRI en la región, se analizarán brevemente a continuación los países en los que el BRI ha invertido en el sector de la energía y los proyectos e inversiones más significativos de los que haya información pública llevados a cabo en este sector, con el fin de tener una perspectiva específica de este ámbito en América Latina y entender qué influencia ha tenido la iniciativa china en él.

Argentina ha recibido hasta la fecha cuatro inversiones para el sector energético, que datan de 2013, 2016 y 2019. Lo que más ha recibido son inversiones en cuanto a proyectos de construcción en los años 2015, 2016, 2017, 2019 y 2021. El de más valor se llevó a cabo en septiembre de 2017 por 3.660 millones de dólares por la empresa estatal China Energy Engineering en el subsector de la energía hidráulica (AEI, s. f.), pero no hay información disponible al respecto. El resto de los proyectos no superan el presupuesto de 390 millones y los dos últimos son los que más bajo presupuesto han tenido, con una inversión de 210 y 290 millones de dólares. El primero de estos proyectos fue propuesto por la compañía PowerChina. Esta empresa ocupaba en 2021 el puesto 107 de las empresas con más influencia del mundo y realiza operaciones en 35 países de América Latina. En 2021 llevó a cabo un proyecto para construir un parque de energía fotovoltaica en Cauchari, en la provincia de Jujuy, gracias a lo cual la provincia pasó de importar energía a exportarla y creó 15.000 puestos de trabajo. No está claro en las fuentes disponibles que la financiación de 210 millones del BRI fuera este proyecto, pero todo apunta a ello, ya que las fechas y el tipo de energía coinciden (PRNewswire, 2021). La otra infraestructura en la que se invirtió en 2021 fue la de la construcción de una central eólica y la instalación de 80 a 100 turbinas de aire en la provincia de Chubut, según un comunicado oficial de China Energy Engineering, la empresa encargada de la inversión (China Energy Engineering Corporation Limited, 2021).

En marzo de 2022 el presidente de Argentina viajó a China para la firma del Memorándum de Entendimiento y confirmó una serie de inversiones en el sector de la energía que podrían acelerar la transición energética por la que está atravesando Argentina y facilitar el desarrollo del subsector del combustible fósil. Aunque invertir en

el país es una operación más arriesgada que hacerlo en otros países de Sudamérica debido a la volatilidad de la economía, la limitación de la capacidad de transmisión de la electricidad y las restricciones de divisas (Lewkowicz, 2022).

Brasil, como se comentaba en el anterior apartado, es el país latinoamericano que más inversión ha recibido por parte del BRI, y la mayoría de esta, está destinada a la energía. De hecho, de los 38.790 millones de dólares que el BRI ha invertido, 30.200 millones son dedicados a este sector. Las inversiones se han realizado desde 2013 hasta 2021, realizándose el máximo número de ellas en el año 2016 (AEI, s. f.). La mayor inversión en energía se explicó en el apartado anterior, pero hay otras muy cuantiosas también que explicaremos a continuación.

Entre las inversiones en el subsector del petróleo destacan la de 2013 de 1.400 millones de dólares, la de 2015 de 2.000 millones, la de junio de 2021 de 2.940 y la de octubre de 2021 por valor de 2.080 (AEI, s. f.). La del año 2013 fue realizada por dos empresas estatales chinas, China National Offshore Oil Corporation y China National Petroleum Corporation, que adquirieron respectivamente el 10% de participación en el campo petrolífero Libra, la mayor reserva de petróleo descubierta en el país hasta la fecha, lo que les concedió el permiso de explotarlo durante 35 años (Xinhua, 2013). La segunda inversión fue realizada por parte de China's Industrial and Commercial Bank, que pagó 2.000 millones para un contrato de arrendamiento de 10 años de dos plataformas petroleras propuesto por la compañía brasileña Petrobras (Reuters Staff, 2015). La inversión de junio de 2021 fue también con Petrobras y realizada por las mismas compañías chinas que en el año 2013. Por otro lado, la última inversión fue realizada por China National Off-shore Oil con el fin de adquirir un 5% de acciones sobre la empresa Petrobras, dedicada a la extracción del petróleo, y su producción (AEI, s. f.).

También se han realizado numerosas inversiones en el subsector de la energía hidráulica, aunque mucho menores que en el petróleo, con la excepción de la inversión de la empresa Tres Gargantas en 2016, por valor de 3.660 millones de dólares. El gobierno brasileño licitó un contrato para construir y operar una central hidroeléctrica en el Río Tapajós, que tras la construcción sería uno de los diez mayores proyectos de energía hidráulica del mundo (Chang, 2016). Sin embargo, no hay datos que confirmen la finalización de este proyecto. La mayor inversión del BRI en Brasil fue de 4.910 millones de dólares y fue llevada a cabo la empresa china State Grid en el año 2016 y compró el 55% de las acciones del mayor distribuidor de electricidad brasileño, la empresa CPFL

Energía SA (AEI, s. f.). En el sector de los transportes la inversión más grande fue realizada por la empresa China Merchants Port Holdings en 2017 por valor de 924 millones de dólares, con la que compró el 90% de los activos de TCP Participações SA, la terminal con más beneficios de todo Brasil (Kwok & Parra-Bernal, 2017).

En cuanto a los contratos de construcción, son menos que las inversiones y de menor valor. El primero se realizó en 2014 y el último en enero de 2022. El de mayor valor se propuso en 2015 por la empresa estatal china State Grid, que ha realizado cuatro de los ocho proyectos propuestos en total (AEI, s. f.). El proyecto fue presentado en 2015 y ganó la licitación en 2017. Contaba con un presupuesto de 2.210 millones de dólares y consistió en la construcción de la línea de alta tensión más larga de todo el país con una longitud total de 2.500 kilómetros, conectando la planta hidroeléctrica Belo Monte con la red eléctrica nacional (Teixeira & Costa, 2017).

Chile recibió inversiones los años 2016, 2018, 2019, 2020 y 2022. Una de las más elevadas se realizó en enero de 2018 por la compañía China Southern Power Grid para adquirir por 1.300 millones de dólares el 28% de la empresa chilena Transelec, especializada en la transmisión eléctrica. Las otras dos mayores inversiones fueron llevadas a cabo por la compañía china State Grid, que en noviembre de 2020 decidió comprar la segunda empresa de distribución de electricidad más grande del país, CGE, que a su vez pertenece a la empresa española Naturgy, por el precio de 3.000 millones de dólares. Un año antes, en 2019, la misma empresa compró por 2.230 millones de dólares Chilquinta Energía y Sempra Energy, empresas también claves en la generación de electricidad en Chile (CMS, 2021). La última inversión realizada no es de las más cuantiosas, pero aún así es importante. Fue de 300 millones de dólares y pero se desconoce el subsector al que se dedicó (AEI, s. f.).

Los proyectos de construcción de infraestructuras son solo dos en el sector de la energía, uno por valor de 160 millones de dólares en 2020 y otro en 2021 de 220 millones. El primero fue un contrato licitado por el gobierno chileno y firmado por la empresa china Powerchina. El proyecto estaba situado en la región Metropolitana de Santiago de Chile y estaba enfocado al transporte de la energía eléctrica y su conversión, con la particularidad de que tenía como uno de sus principales objetivos el reemplazar los cables de electricidad convencionales por unos hechos de fibra de carbono (*Power China signed a contract with Chile project*, 2020). El segundo y último proyecto será desarrollado por la misma empresa. Este proyecto consiste en la construcción de la mayor planta de energía

solar de todo el país, que tendrá 860 mil paneles solares, y se construirá en la región de Antofagasta (Sánchez Molina, 2022).

Ecuador solo ha recibido una inversión en el ámbito de la energía en 2015 por la empresa estatal Sinopec por valor de 530 millones de dólares en la compañía Petroamazonas, dedicada al subsector del petróleo (AEI, s. f.). Sin embargo, esos son los únicos datos disponibles acerca de la inversión. Los proyectos de construcción llevados a cabo por el BRI en Ecuador son cuatro en total. El primero, que se mencionó brevemente en el apartado anterior, se firmó en 2014 por la empresa Powerchina por valor de 240 millones de dólares en el subsector de la energía hidráulica (AEI, s. f.). El proyecto hidroeléctrico recibió el nombre de “El Tigre”, y se localizó en el río Guayllabamba, en el norte del país. El periodo de construcción se estimó en 54 meses, pero no hay datos que confirmen si se logró construir a tiempo o si la planta llegó a generar beneficios (Powerchina, 2014). Los dos siguientes proyectos fueron firmados por Sinopec en 2018 y 2021, con presupuestos de 150 y 130 millones de dólares respectivamente y ambos enfocados al subsector del petróleo (AEI, s. f.). El proyecto de 2021 estaba dirigido al campo petrolero de Sacha, donde se realizaron 25 nuevas perforaciones para aumentar la producción petrolífera nacional en 500 barriles diarios más (Redacción Primicias, 2021). El último proyecto fue firmado en 2022 por valor de 211 millones de dólares por Chuanqing Drilling Engineering Company Limited, una subsidiaria de China National Petroleum Corporation. El proyecto consistirá en la perforación de 40 pozos en dos plataformas del campo petrolero de Ishpingo en el Parque Nacional Yasuní, lo que generaría unos 2.000 barriles de petróleo diarios por cada pozo nuevo perforado, aumentando significativamente la producción petrolera del país y sus exportaciones (Orozco, 2022). Por último, en febrero de 2022 la empresa China National Petroleum Corporation firmó el primer contrato para crear nuevos pozos de extracción en el campo petrolero de Ishpingo como parte de la nueva política ecuatoriana para atraer capital extranjero al país (Agencia Reuters, 2022). Este proyecto contaría con un presupuesto inicial de 230 millones de dólares, el más elevado en infraestructuras del ámbito energético desde el proyecto de 2014 de la empresa Power Construction Corp., según datos del AEI (s. f.).

En México se han realizado un total de cuatro inversiones en el sector de la energía. La primera fue de 100 millones de dólares en 2016 por la compañía privada china Envision Energy (AEI, s. f.). Con esta inversión adquirió 600 megavatios de la empresa



mexicana Vive Energía, lo que en su momento fue “[...] la mayor inversión extranjera directa de China en el mercado chino de las energías renovables” (PR Newswire, 2016). La segunda inversión fue en ese mismo año también, pero por parte de la empresa China National Offshore Oil por valor de 1.110 millones de dólares (AEI, s. f.) y fue la primera empresa petrolera china en invertir en el país. Gracias a esta inyección de dinero la empresa obtuvo dos contratos para extraer petróleo en las aguas profundas del Golfo de México, en la frontera con Estados Unidos (Corona, 2016). La siguiente inversión, de 230 millones de dólares, se hizo en 2019 por la empresa Risen Energy, dedicada a la energía solar (AEI, s. f.). La última consistió en la adquisición de la empresa de energía renovable Zuma Energía por parte de State Power Investment Corporation por valor de 530 millones en 2020.

Los proyectos llevados a cabo son solo dos, uno en el año 2019 y otro en 2021. El primero fue un contrato adquirido por 180 millones de dólares por la empresa PowerChina (AEI, s. f.) para la construcción de una granja fotovoltaica de 375 megavatios pico y 800 hectáreas en el estado de Aguascalientes. Es uno de los proyectos de energía solar más competitivos del mundo y contribuyó a la independencia eléctrica de México (Neoen, 2019). El otro proyecto fue de la empresa Sinopec, con un valor de 360 millones de dólares, pero no hay más detalles públicos.

En Perú se han realizado cuatro inversiones en total desde el inicio del BRI y todas han sido por parte de la empresa Tres Gargantas, matriz de Yangtze Power. La primera fue la de menor valor, 110 millones de dólares, en 2017, seguida de una inversión de 1.390 millones en 2018. En 2019 las Tres Gargantas de China, adquirió por 1.400 millones de dólares el proyecto hidroeléctrico de Chaglla, lo que condujo a la participación de la empresa en la construcción de la central hidroeléctrica San Gabán III. En 2020 la mayor compañía pública china de energía, China Yangtze Power, compró los activos de Sempra Energy por 3.600 millones de dólares. Luz del Sur es la compañía peruana distribuidora de energía, pero cerca del 84% de la participación de la empresa estaba en manos de Sempra Energy, una compañía de gas estadounidense (CMS, 2021).

En cuanto a los proyectos de construcción solo se realizó uno relacionado con la energía, en concreto energía hidroeléctrica, en 2018 por la misma empresa estatal china (AEI, s. f.). Sin embargo, apenas hay información sobre estas inversiones, solo se ha encontrado la proporcionada por esta fuente.

Venezuela ha recibido tres inversiones de empresas chinas parte del BRI, todas dedicadas al subsector del petróleo. La primera y más elevada fue en 2016 por valor de 1.460 millones de dólares, por la empresa China National Petroleum Corporation. La segunda inversión, de 250 millones, se hizo en 2018 por el Banco de Desarrollo de China. La inversión se hizo a la empresa venezolana Petróleos de Venezuela (PDVSA) para impulsar la producción de petróleo crudo. La última inversión del BRI la hizo en 2018 la misma empresa que la primera por valor de 360 millones de dólares, también para fomentar la producción de petróleo en el país (AEI, s. f.).

Los contratos de construcción son dos, uno del subsector de la energía hidráulica y el otro de carbón. El primero se realizó por Dongfang Electric Corporation en 2014 con un presupuesto de 1.080 millones de dólares (AEI, s. f.). El proyecto consistió en la modernización de seis generadores de turbina en la central hidroeléctrica Simón Bolívar en el río Caroní. El otro proyecto fue el de más presupuesto, con 1.500 millones de dólares, en 2015. El contrato fue firmado por PowerChina a la empresa PDVSA, pero no hay más datos al respecto (AEI, s. f.).

En definitiva, con la excepción de dos empresas privadas chinas que invirtieron en México, todas las inversiones y contratos de construcción del BRI fueron por parte de empresas estatales chinas que además son empresas de las más importantes del país. La pandemia ha ralentizado el ritmo de las inversiones, aunque en algunos países parece que ya se está recuperando. De la escasa información disponible, se puede concluir que la mayoría de los proyectos e inversiones llevadas a cabo han obtenido buenos resultados tanto como para los países receptores como para China.

## 9. Conclusiones

El proyecto de la Nueva Ruta de la Seda es una iniciativa que ha continuado creciendo y expandiéndose desde su creación en 2013 y hasta el momento es la mayor iniciativa de estas características, aunque eso podría cambiar en breve si el plan europeo del *Global Getaway Project* sigue adelante. Aunque como se ha expuesto anteriormente eso podría suponer que el BRI tuviera que aumentar sus estándares, lo que a su vez causaría que hiciera frente a las críticas que recibe en la actualidad y podría incluso verse mejorado gracias a la competencia.

A pesar de que la opinión internacional es recelosa en algunos casos como son la Unión Europea y Estados Unidos, otras regiones han acogido favorablemente el interés chino de extender la iniciativa hasta sus puertas, como es el caso de Latinoamérica. Esta región ha recibido numerosas inversiones por parte del BRI desde sus comienzos y cada vez más países han decidido unirse a la iniciativa. Las inversiones y proyectos llevados a cabo son algunos de los mayores jamás realizados en la región, lo que está propulsando su economía favorablemente. Gran parte de ellos están dirigidos a los principales sectores productores de los países y a las empresas más importantes de estos, lo que beneficia significativamente a las distintas economías.

Sin embargo, las críticas que se hacen al BRI acerca del poder que está ganando en la región son importantes a la hora de tener en cuenta esta expansión, ya que la dependencia que este tipo de dinámica está creando podría ser perjudicial para Latinoamérica en un futuro. Por lo tanto, Latinoamérica debería preocuparse por el equilibrio de poder entre ambas potencias económicas ya que podría acabar pasándole factura.

Por otro lado, las materias primas energéticas son el campo que más inversiones ha recibido por parte del BRI. Estas junto con los proyectos de infraestructuras que se han llevado a cabo han contribuido significativamente al desarrollo de este ámbito en la región, beneficiando no solo a las economías locales sino también a la propia economía china. Sin embargo, los desafíos como la falta de sostenibilidad de los proyectos, la poca consideración de los derechos de las personas indígenas o la corrupción amenazan el futuro del BRI en Latinoamérica, tanto en el sector de la energía como en otros campos.

Por todo ello, hasta el momento el BRI ha tenido un gran impacto en la economía de los países latinoamericanos y en la recepción de inversión directa extranjera. Pero la

pandemia junto con los propios retos y complicaciones de la iniciativa han frenado su avance y desarrollo en la región. En la actualidad, la situación de la COVID-19 ha mejorado considerablemente y en países como Argentina ya se han retomado las inversiones, pero aún falta tiempo hasta que la implicación del BRI vuelva a llegar a niveles anteriores a la pandemia. Además de esto, la iniciativa también debe conseguir todavía que se incorpore Brasil como uno de sus miembros, ya que es uno de los países latinoamericanos en los que más interés tiene. Sin embargo, dado los pocos años que el BRI lleva en pie y lo mucho que ha conseguido expandirse, no sería de extrañar que en poco tiempo volviera a retomar su participación en Latinoamérica e incluso la aumentase, dado su interés en los recursos energéticos de la región.

## 10. Referencias

- Aenolastname, T. (2014, 1 de julio). China y provincia argentina de Entre Ríos firmarán contrato para construir dos acueductos. *AméricaEconomía*.  
<https://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/china-y-provincia-argentina-de-entre-rios-firmaran-contrato-para-construir-dos-a>
- Agencia EFE. (2019, 18 de enero). *China to launch 90 satellites for Argentina's Satellogic*. <https://www.efe.com/efe/english/technology/china-to-launch-90-satellites-for-argentina-s-satellogic/50000267-3871039>
- Agencia Reuters. (2022, 23 de febrero). Petrolera china CNPC obtiene primer contrato de perforación en campo Ishpingo en Ecuador. *Gestión*.  
<https://gestion.pe/economia/empresas/petrolera-china-cnpc-obtiene-primer-contrato-de-perforacion-en-campo-ishpingo-en-ecuador-noticia/>
- Alonso Marcos, A. & De Aragón Gordon, A. (2020). *El Belt and Road Initiative y la Estrategia Europea de Conectividad: ¿compatibles o irreconciliables?* (Documento de Opinión 129/2020). Instituto Español de Estudios Estratégicos.  
[https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2020/DIEEEO129\\_2020AN\\_TALO\\_conectividadEuropa.pdf](https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2020/DIEEEO129_2020AN_TALO_conectividadEuropa.pdf)
- American Enterprise Institute. (s. f.). *China Global Investment Tracker*. Consultado el 2 de agosto de 2022. <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>
- American University. (s. f.). *Extractive Industries in Latin America*.  
<https://www.american.edu/centers/latin-american-latino-studies/extractive-industries.cfm>
- Asia Green Real Estate. (s. f.). *The Belt-and-Road initiative and the rising importance of China's Western cities*. <https://www.asiagreen.com/en/news-insights/the-belt-and-road-initiative-and-the-rising-importance-of-china-s-western-cities>
- Asociación de Empresarios Zhonghua en México. (s. f.). *Tren Maya*.  
<https://www.mexchina.org/es/2020/05/07/china-communications-construction-company-gano-la-licitacion-para-el-proyecto-del-tren-maya-de-mexico/>

- Baker McKenzie. (2017). *Belt & Road: Opportunity & Risk. The prospects and perils of building China's New Silk Road*. [https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2017/10/belt-road/baker\\_mckenzie\\_belt\\_road\\_report\\_2017.pdf?la=en](https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2017/10/belt-road/baker_mckenzie_belt_road_report_2017.pdf?la=en)
- Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo. (s. f.). *Belt and Road Initiative (BRI)*. <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html#:~:text=China's%20Belt%20and%20Road,trade%20and%20Ostimulating%20economic%20growth>
- Banco Mundial. (s. f.). *Crecimiento del PIB (% anual) – China*. Consultado el 30 de julio de 2022. <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=CN>
- Betancur Peláez, J. (2022, 16 de febrero). Autopista Mar 2 ya registra un avance del 78%. *El Colombiano*. <https://www.elcolombiano.com/antioquia/autopista-mar-2-alcanzo-una-ejecucion-del-78-en-febrero-de-2022-HL16590520>
- BYD. (s. f.). *BYD's First Overseas Skyrail Gets Go-Ahead for Construction*. <https://en.byd.com/news/byds-first-overseas-skyrail-gets-go-ahead-for-construction/>
- Cabello, C. (2020, 27 de noviembre). China aumenta su presencia en Chile y firma estatal de ese país presenta la mejor oferta por concesión de la Ruta 5 en el tramo Talca-Chillán. *La Tercera*. <https://www.latercera.com/pulso/noticia/empresa-china-presenta-mejor-oferta-por-concesion-de-la-ruta-5-en-el-tramo-talca-chillan/OOGG2H3FIBHR3PFOA7MV7PFZKM/>
- Cai, P. (2017). *Understanding China's Belt and Road Initiative*. Lowy Institute for International Policy. [https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/Understanding%20China%E2%80%99s%20Belt%20and%20Road%20Initiative\\_WEB\\_1.pdf](https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/Understanding%20China%E2%80%99s%20Belt%20and%20Road%20Initiative_WEB_1.pdf)
- Calabrese, J. (2022). *China's Health Silk Road and the BRI Agenda in the Middle East*. Middle East Institute. <https://www.mei.edu/publications/chinas-health-silk-road-and-bri-agenda-middle-east>

- Carpenter, J. W. (2019, 5 de diciembre). The Biggest Oil Producers in Latin America. *Investopedia*. <https://www.investopedia.com/articles/investing/101315/biggest-oil-producers-latin-america.asp#:~:text=Latin%20American%20oil%20production%20is,%2Dbiggest%20oil%20producers%2C%20respectively>.
- Castillo Arévalo, N. (2017, 26 de junio). Banco ICBC financiará a Shougang por US\$500 millones. *El Comercio*. <https://elcomercio.pe/economia/peru/banco-icbc-financiara-shougang-us-500-millones-437334-noticia/>
- Centro de Información sobre Empresas y Derechos Humanos. (2021). *México: Empresa china Ganfeng adquiere el 50% de participación en el proyecto de extracción de litio en Sonora*. <https://www.business-humanrights.org/es/%C3%BAltimas-noticias/m%C3%A9xico-empresa-china-ganfeng-adquiere-el-50-de-participaci%C3%B3n-en-el-proyecto-de-extracci%C3%B3n-de-litio-en-sonora/>
- Chang, L. (2016, 16 de marzo). Three Gorges-led group bids for Brazil hydropower plant. *China Daily*. [https://www.chinadaily.com.cn/bizchina/2016-03/16/content\\_23886760.htm](https://www.chinadaily.com.cn/bizchina/2016-03/16/content_23886760.htm)
- China Energy Engineering Corporation Limited. (2021, 23 de julio). *Voluntary Announcement Entering into the Cooperation Agreement for the El Escorúa Wind Power Project, Chubut Province, Argentina by a Subsidiary of the Company*. <https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2021/0723/2021072300942.pdf>
- China se queda con fosfatos de Anglo American en Brasil*. (2016, 3 de octubre). Mining Press. <https://miningpress.com/301797/china-se-queda-con-fosfatos-de-de-anglo-american-en-brasil>
- Chinese Construction Companies to Build USD 1.2Bn Sea Bridge in Brazil*. (2020, 25 de noviembre). The China-Lusophone Brief. <https://www.clbrief.com/chinese-construction-companies-to-build-usd-1-2bn-sea-bridge-in-brazil/>
- CMS. (2021). *Belt and Road Initiative: The view from Africa*. <https://cms.law/en/media/international/files/publications/publications/bri-view-from-africa?v=1>

- CMS. (2021). *Belt and Road Initiative: The view from Latin America*.  
[https://cms.law/en/media/international/files/publications/publications/bri\\_the-view-from-latin-america?v=2](https://cms.law/en/media/international/files/publications/publications/bri_the-view-from-latin-america?v=2)
- Coalición contra la Pandemia Minera. (2022). *Sin Tregua. Resistencias por la Vid y el Territorio Frente al COVID-19 y la Pandemia Minera*.  
<https://www.regenwald.org/files/es/LAT-AM Covid Report ESP Final.pdf>
- Comisión Europea. (2021, 1 de diciembre). *Global Gateway*.  
[https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway\\_es](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_es)
- Consorcio chino gana licitación para puente sobre el Canal de Panamá. (2018, 2 de agosto). Xinhua Español. [http://spanish.xinhuanet.com/2018-08/02/c\\_137363775.htm](http://spanish.xinhuanet.com/2018-08/02/c_137363775.htm)
- Corona, S. (2016, 6 de diciembre). La petrolera estatal de China extraerá crudo en la frontera marítima de México y EE UU. *El País*.  
[https://elpais.com/economia/2016/12/06/actualidad/1481050436\\_827517.html](https://elpais.com/economia/2016/12/06/actualidad/1481050436_827517.html)
- Corriente Resources Inc. (2016). *El Mirador Copper Mine, Ecuador*.  
[https://www.banktrack.org/project/el\\_mirador\\_copper\\_mine/pdf](https://www.banktrack.org/project/el_mirador_copper_mine/pdf)
- Departamento de Seguridad Nacional del Gobierno de España. (2019, 10 de mayo). *II Foro de Cooperación Internacional “La Franja y la Ruta”*.  
<https://www.dsn.gob.es/gl/actualidad/sala-prensa/ii-foro-cooperaci%C3%B3n-internacional-franja-ruta>
- Djankov, S., Miner, S., Truman, E. M., Lawrence, R. Z., Toohey, F. & Hendrix, C. S. (2016). China’s Belt and Road Initiative. Motives, Scope, and Challenges. PIIE Briefing, 16(2). [https://www.piie.com/system/files/documents/piieb16-2\\_1.pdf](https://www.piie.com/system/files/documents/piieb16-2_1.pdf)
- El gigante de mensajería china Tencent invertirá en la fintech argentina Ualá. (2021, 21 de septiembre). A24. [https://www.a24.com/economia/gigante-mensajeria-china-tencent-invertira-fintech-argentina-uala-04242019\\_Hybe-xRcV](https://www.a24.com/economia/gigante-mensajeria-china-tencent-invertira-fintech-argentina-uala-04242019_Hybe-xRcV)
- Erbas, Y. (2022). *The EU’s Alternative to China’s BRI: Global Getaway Project. Beyond the Horizon*. <https://behorizon.org/the-eus-alternative-to-chinas-bri-global-gateway-project/>



- Fariza, I. (2021, 9 de octubre). El auge del crudo alivia a la América Latina petrolera. *El País*. <https://elpais.com/economia/2021-10-09/el-auge-del-crudo-alivia-a-la-america-latina-petrolera.html>
- Ferchen, M. (2021). 4 The BRI in Latin America: New Wine in Old Bottle?. En F. Schneider (Ed.), *Global Perspectives on China's Belt and Road Initiative: Asserting Agency through Regional Connectivity* (pp. 97-112). Amsterdam: Amsterdam University Press. <https://doi.org/10.1515/9789048553952-005>
- Fondo Monetario Internacional. (2016, 30 de septiembre). *El FMI incorpora el renminbi chino a la cesta del derecho especial de giro*. <https://www.imf.org/es/News/Articles/2016/09/29/AM16-NA093016IMF-Add-Chinese-Renminbi-to-Special-Drawing-Rights-Basket#:~:text=A%20partir%20del%201%20de,especiales%20de%20giro%2C%20o%20DEG>
- Fundación Ambiente y Recursos Naturales. (2021). *Las inversiones de China en la infraestructura para la agroexportación: ¿Quién se beneficia?* [https://farn.org.ar/wp-content/uploads/2021/07/DOC\\_INVERSIONESCHINAS\\_links.pdf](https://farn.org.ar/wp-content/uploads/2021/07/DOC_INVERSIONESCHINAS_links.pdf)
- Gaviria Sastre, I. (2022). *El papel de América Latina en el One Belt One Road de China*. (Documento de Opinión, IIEE 38/2022). Instituto Español de Estudios Estratégicos. [https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2022/DIEEEO38\\_2022\\_INE\\_GAV\\_Papel.pdf](https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2022/DIEEEO38_2022_INE_GAV_Papel.pdf)
- Ge, Y. (2018, 10 de agosto). 'Belt and Road' Drives Into Argentina with \$2 Billion Contract. *Caixin Global*. <https://www.caixinglobal.com/2018-08-10/belt-and-road-drives-into-argentina-with-2-billion-contract-101313794.html>
- Ghossein, T., Hoekman, B. & Shingal, A. (2018). *Public Procurement in the Belt and Road Initiative* (MTI Discussion Paper No. 10). El Grupo del Banco Mundial. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/143241544213097139/pdf/132786-MTI-Discussion-Paper-10-Final.pdf>
- Global Cement Staff. (2020, 17 de diciembre). Sinoma International Engineering engineers arrive to complete Loma Negra's L'Amalí plant. *Global Cement*.

<https://www.globalcement.com/news/item/11756-sinoma-international-engineering-engineers-arrive-to-complete-loma-negra-s-l-amali-plant>

Gobierno de Argentina. (2022, 21 de marzo). *El Gobierno Nacional recibió a la minera Zijin, que anunció el inicio de la construcción de una planta de carbonato de litio en Catamarca.* <https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-gobierno-nacional-recibio-la-minera-zijin-que-anuncio-el-inicio-de-la-construccion-de>

Hillman, J., Sacks, D. & Schmemmann, A. (2021). *China's Belt and Road. Implications for the United States* (Independent Task Force Report No.79). Council on Foreign Relations. [https://www.cfr.org/report/chinas-belt-and-road-implications-for-the-united-states/download/pdf/2021-04/TFR%20%2379\\_China%27s%20Belt%20and%20Road\\_Implications%20for%20the%20United%20States\\_FINAL.pdf](https://www.cfr.org/report/chinas-belt-and-road-implications-for-the-united-states/download/pdf/2021-04/TFR%20%2379_China%27s%20Belt%20and%20Road_Implications%20for%20the%20United%20States_FINAL.pdf)

International Association of Oil & Gas Producers [IOGP]. (2018). *Oil & gas production in Central & South America: Investment needed to meet rising regional demand.* <https://www.iogp.org/bookstore/wp-content/uploads/sites/2/2018/03/GEB-Central-South-America.pdf>

Jaghory, D. (2022, 10 de febrero). *China Sector Analysis: Energy* [GLOBAL X ETFs Research]. Global X Management Company LLC. <https://www.globalxetfs.com/content/files/China-Sector-Analysis-Energy.pdf>

Jenkins, R. (2022). China's Belt and Road Initiative in Latin America: What has Changed? *Journal of Current Chinese Affairs*, 51(1), 13–39. <https://doi.org/10.1177/18681026211047871>

*Kicillof se reunió con la China Energy Engineering Int. Corporation: inversiones por US\$ 2.530 millones en carpeta.* (2022, 18 de julio). El Economista. <https://eleconomista.com.ar/politica/kicillof-reunio-china-energy-engineering-int-corporation-inversiones-us-2530-millones-carpeta-n54863>

Kliman, D., Doshi, R., Lee, K., & Cooper, Z. (2019). *Grading China's Belt and Road.* Center for a New American Security. [https://s3.amazonaws.com/files.cnas.org/CNAS+Report\\_China+Belt+and+Road\\_final.pdf](https://s3.amazonaws.com/files.cnas.org/CNAS+Report_China+Belt+and+Road_final.pdf)

- Kwok, D., & Parra-Bernal, G. (2017, 4 de septiembre). China Merchants buys control of Brazil's most profitable port. *Reuters*. <https://www.reuters.com/article/us-china-mer-port-tcp-idUSKCN1BF03C>
- Lewkowicz, J. (2022). *Belt and Road and Argentina's energy transition*. Centro de Información sobre Empresas y Derechos Humanos. <https://www.business-humanrights.org/en/latest-news/belt-and-road-and-argentinas-energy-transition/>
- Meier, R. (2019, 11 de diciembre). Gigante de infraestructura, PowerChina torna-se sócia da Mendes Júnior nas obras da Linha 2-Verde. *Metrô CPTM*. <https://www.metrocptm.com.br/gigante-de-infraestrutura-powerchina-torna-se-socia-da-mendes-junior-nas-obras-da-linha-2-verde/>
- MOP adjudica concesión de Ruta 5 Talca- Chillán a Consorcio CRCC por cerca de US\$ 800 millones*. (2021, 10 de marzo). AdPrensa. <https://www.adprensa.cl/nacionales/mop-adjudica-concesion-de-ruta-5-talca-chillan-a-consorcio-crcc-por-cerca-de-us-800-millones/>
- Neoen. (2019, 19 de marzo). *Neoen signs financing agreement for its El Llano project, a 375MWp photovoltaic farm in the state of Aguascalientes in Mexico*. <https://neoen.com/en/news/2019/neoen-signs-financing-agreement-for-its-el-llano-project-a-375mwp-photovoltaic-farm-in-the-state-of-aguascalientes-in-mexico/>
- Orozco, M. (2022, 23 de febrero). Empresa china CNPC se adjudica contrato para perforar Ishpingo en el Yasuní. *Primicias*. <https://www.primicias.ec/noticias/economia/empresa-china-cnpc-se-adjudica-contrato-para-perforar-ishpingo-en-el-yasuni/>
- Panama president cheers China's 'Belt and Road' initiative*. (2019, 2 de abril). AP News. <https://apnews.com/article/juan-carlos-varela-asia-hong-kong-china-latin-america-f21a392408744434918ebf72a749a827>
- Power China signed a contract with Chile project*. (2020, 11 de septiembre). Seetao. <https://www.seetao.com/details/46742.html>
- Powerchina. (2014, 27 de febrero). Powerchina signed Ecuador El Tiger EPC Project. *Powerchina News*. [http://www.chinadaily.com.cn/m/powerchina/2014-02/27/content\\_17310605.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/powerchina/2014-02/27/content_17310605.htm)

- PR Newswire. (2016, 7 de junio). Rafael Valdez, de Envision, fue nominado como Campeón de la Industria Eólica en la Conferencia sobre Energías Renovables 2016 de México. *Agencia EFE*. [https://www.efe.com/efe/america/comunicados-prnews/rafael-valdez-de-envision-fue-nominado-como-campeon-la-industria-eolica-en-conferencia-sobre-energias-renovables-2016-mexico/50001355-MULTIMEDIAE\\_3684113](https://www.efe.com/efe/america/comunicados-prnews/rafael-valdez-de-envision-fue-nominado-como-campeon-la-industria-eolica-en-conferencia-sobre-energias-renovables-2016-mexico/50001355-MULTIMEDIAE_3684113)
- PRNewswire. (2021, 3 de diciembre). Así lo informa China Report: PowerChina: nuevas realidades en América Latina. *Agencia EFE*. [https://www.efe.com/efe/america/comunicados/asi-lo-informa-china-report-powerchina-nuevas-realidades-en-america-latina/20004010-TEXTOE\\_28471621](https://www.efe.com/efe/america/comunicados/asi-lo-informa-china-report-powerchina-nuevas-realidades-en-america-latina/20004010-TEXTOE_28471621)
- Redacción Primicias. (2021, 10 de noviembre). Sinopec continúa con la campaña de perforación petrolera en el campo Sacha. *Primicias*. <https://www.primicias.ec/noticias/economia/sinopec-perforacion-petrolera-campo-sacha/>
- Reuters Staff. (2015, 13 de octubre). Brazil's Petrobras to sign \$2 bln leasing contract with China's ICBC. *Reuters*. <https://www.reuters.com/article/petrobras-icbc-leasing-idUSL1N12D0J420151013>
- Reuters Staff. (2017, 19 de octubre). Consorcio que incluye firma china inicia construcción en Panamá de puerto de cruceros. *Reuters*. <https://www.reuters.com/article/construccion-panama-china-idLTAKBN1CO0BR-OUSLB>
- Reuters Staff. (2018, 4 de junio). China Chinalco inicia expansión de 1.300 mln dlr de mina de cobre en Perú. *Reuters*. <https://www.reuters.com/article/mineria-peru-chinalco-idLTAKCN1J01HJ-OUSLB>
- Rojas, I. (2017, 18 de abril). Barrick forma JV con Shandong Gold y vende participación en mina Veladero en Argentina. *LexLatin*. <https://lexlatin.com/noticias/barrick-forma-jv-con-shandong-gold-y-vende-participacion-en-mina-veladero-en-argentina>

- Rojas, I. (2019, 23 de enero). Tianqi Lithium concluye adquisición de 24% en SQM. *LexLatin*. <https://lexlatin.com/noticias/tianqi-lithium-concluye-adquisicion-de-24-en-sqm>
- Rojas, I. (2020, 7 de julio). ICBC consolida su presencia en Argentina. *LexLatin*. <https://lexlatin.com/noticias/icbc-consolida-su-presencia-en-argentina>
- Sánchez Molina, P. (2022, 8 de junio). Comienza la construcción de la mayor planta de Chile, de 480 MWp, de mano de la francesa EDF y la chilena AME. *Pv Latin America*. <https://www.pv-magazine-latam.com/2022/06/08/comienza-la-construccion-de-la-mayor-planta-de-chile-de-480-mwp-de-mano-de-la-francesa-edf-y-la-chilena-ame/>
- Sharan, R., Dave, A., Jambula, R. R. & Zimmermann, A. M. (2017). *China's Belt & Road Initiative: the impact on commercial insurance in participating regions*. Swiss Re Institute. [https://www.swissrecorporatesolutions.com.cn/sites/default/files/Expertise\\_Publication\\_2017en.pdf](https://www.swissrecorporatesolutions.com.cn/sites/default/files/Expertise_Publication_2017en.pdf)
- Stec, G. (2018). *The Invisible Silk Road: Enter the Digital Dragon* (Serie EU-Asia at Glance). European Institute for Asian Studies. [https://www.eias.org/wp-content/uploads/2016/03/EU\\_Asia\\_at\\_a\\_Glance\\_Stec\\_DSR\\_2018-1.pdf](https://www.eias.org/wp-content/uploads/2016/03/EU_Asia_at_a_Glance_Stec_DSR_2018-1.pdf)
- Teixeira, M., & Costa, L. (2017, 17 de julio). Estatal china State Grid construirá línea de alta tensión más larga de Brasil. *Reuters*. <https://www.reuters.com/article/latinoamerica-energia-brasil-idLTAKCN0PR1T220150717>
- The State Council Information Office of the People's Republic of China. (2020). *What are six economic corridors under Belt and Road Initiative?* [http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content\\_76345602.htm](http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm)
- Universidad de Boston. (s. f.) *China's Global Energy Finance*. Consultado el 7 de agosto de 2022. <https://www.bu.edu/cgef/#/all/Country>
- Vogrincic, V. (2020, 19 de noviembre). China's Heightened Space Presence in the Heart of Argentina's Patagonian Desert. *China Focus*. <https://chinafocus.ucsd.edu/2020/11/19/chinas-heightened-space-presence-in-the-heart-of-argentinias-patagonian-desert/>

- White, C. (2018, 19 de noviembre). Legend Holdings' Joyvio Group to buy Australis Seafoods for USD 880 million. *SeafoodSource*.  
<https://www.seafoodsource.com/news/business-finance/legend-holdings-joyvio-group-to-buy-australis-seafoods-for-usd-880-million>
- Xinhua. (2013, 22 de octubre). CNOOC, CNPC win Brazil oilfield bid. *China Daily*.  
[http://usa.chinadaily.com.cn/business/2013-10/22/content\\_17050694.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/business/2013-10/22/content_17050694.htm)
- Yépez-García, A., Pérez, L. C., Carvajal Ledesma, F., Hallack, M. y Snyder, V. (2021). *Cinco cosas que debes saber sobre el sector energía en América Latina y el Caribe*. Banco Interamericano de Desarrollo.  
<https://blogs.iadb.org/energia/es/cinco-cosas-que-debes-saber-sobre-energia-en-america-latina-y-el-caribe/#:~:text=El%2058%25%20de%20la%20generaci%C3%B3n,biomasas%20y%201%25%20geot%C3%A9mica>