

Boletín Económico China-América Latina 2016

RESEARCH FROM THE GLOBAL ECONOMIC GOVERNANCE INITIATIVE

Rebecca Ray, Kevin Gallagher y Rudy Sarmiento

Este Boletín Económico China–América Latina es la tercera nota anual resumiendo y sintetizando las tendencias en las florecientes relaciones económicas entre China y América Latina. El objetivo del boletín es ofrecerle a los analistas y observadores una referencia útil sobre el entorno siempre cambiante de las relaciones económicas entre China y América Latina, un entorno en el que el acceso a los datos no siempre es fácil. Los aspectos más destacados de la edición de este año incluyen:

- El déficit comercial de ALC con China se mantuvo relativamente constante en 2015, al 0,6 por ciento de PIB regional. Detrás de este nivel sin cambios está el aumento de los volúmenes acompañado por la caída de los precios de productos básicos. En la práctica, ALC pasó 2015 estancado en sus exportaciones a China.
- Los créditos de China en ALC se elevaron considerablemente en 2015 a \$29,1 mil millones: más que la combinación de créditos del Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo, y el Banco de Desarrollo de América Latina. China se ha convertido en una fuente importante de financiación anticíclica durante los declives económicos en ALC, tanto en la reciente crisis financiera como ahora en el año 2015. Por otra parte, China ha establecido \$35 mil millones en nuevos fondos regionales con América Latina en infraestructura y desarrollo industrial.
- La inversión china en el extranjero siguió concentrándose en materias primas en 2015. Durante los últimos cinco años, tres cuartas partes de las fusiones y adquisiciones chinas en la región estuvieron en las industrias extractivas (petróleo, gas natural y minería), mientras que las tres cuartas partes de fusiones y adquisiciones de otros países en la región estuvieron en los servicios. En los proyectos totalmente nuevos de IED (de tipo *greenfield*), 18 por ciento de la inversión china estuvo en la agricultura, en comparación con sólo el dos por ciento de otras inversiones en nuevas instalaciones en la región.
- Los continuos movimientos en grandes proyectos chinos de inversión y financiación iniciados durante el cumbre China-CELAC de 2015. Los estudios de factibilidad comenzaron en el Ferrocarril Bioceánico que une Perú y Brasil, y el parque industrial de la *Capital de las Ciencias* en México. Además, la evaluación del impacto ambiental del Canal de Nicaragua fue publicado, pero se encontró con fuertes críticas por parte de un panel independiente de expertos y el público nicaragüense.

Las tendencias principales en el comercio, finanzas e inversión

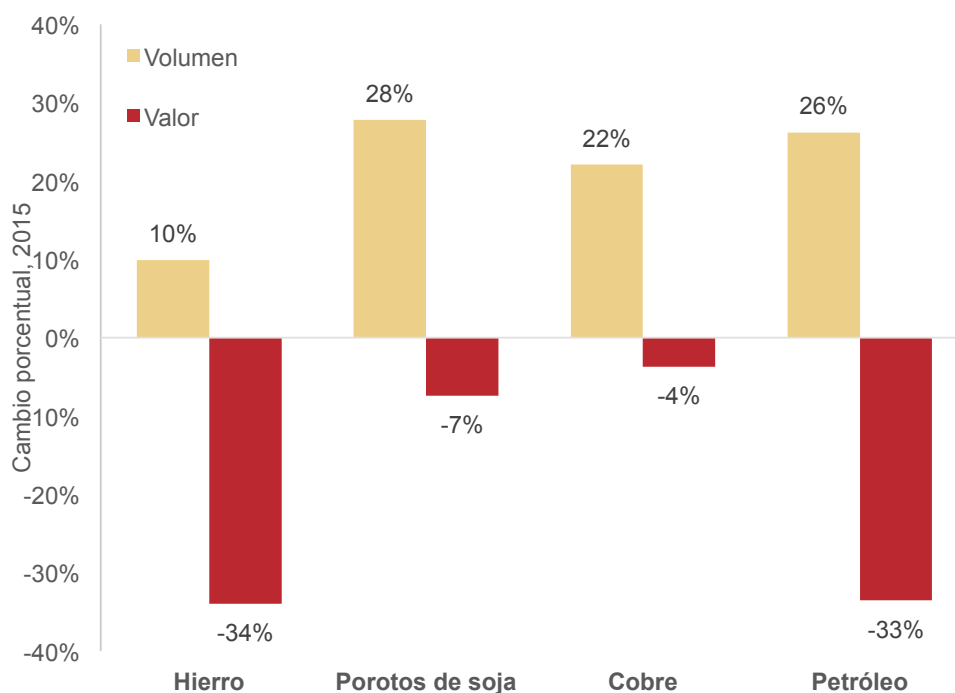
En 2015, ALC exportó \$109 mil millones de dólares en mercancía a China e importó \$139 mil millones de dólares en bienes a cambio: casi sin cambios con respecto a valores de 2014. Sin embargo, los créditos de China en ALC aumentaron dramáticamente en 2015, alcanzando \$29 mil millones de dólares: más que el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo combinado. La IED de China se redujo de \$10,2 a \$4,6 mil millones de dólares en proyectos totalmente nuevos de IED (inversión extranjera directa *greenfield*) y \$49,9 millones de dólares en fusiones y adquisiciones (F&A) en ALC.

Comercio de ALC con China

En 2015, las estimaciones preliminares indican que el comercio de ALC con China se mantuvo casi constante en términos absolutos: la región exportó aproximadamente \$109 mil millones de dólares a China (superando los \$108,5 mil millones en 2014) e importó \$139 mil millones de dólares procedentes de China (por debajo de los \$143 mil millones en 2014). El déficit comercial resultante de ALC también se mantuvo constante, en el 0,6 por ciento del PIB regional.

Detrás de estos niveles constantes estuvieron el aumento de las cantidades y la caída de los precios, que también trajeron una caída en el PIB regional. ALC en esencia estaba agotando esfuerzos sin resultados en cuanto a sus exportaciones a China en el año 2015: el volumen de las exportaciones más importantes de ALC a China continuó creciendo, mientras que el valor de esas exportaciones se redujo, como muestra la Figura 1.

Figura 1: Cambios de volumen y valor en exportaciones principales ALC-China, 2015



Fuente: Cálculos de los autores utilizando datos del Centro de Información de Aduanas de China y UN COMTRADE

En conjunto, estos cuatro productos básicos – hierro, soja, cobre y petróleo – representan más de la mitad de todas las exportaciones de ALC a China en los últimos años. De hecho, datos disponibles demuestran que las exportaciones de ALC a China han sido consistentemente muy concentradas, con más de dos-tercios de las exportaciones concentradas en tan sólo cinco productos básicos en los últimos cinco años, como muestra la Tabla 1.

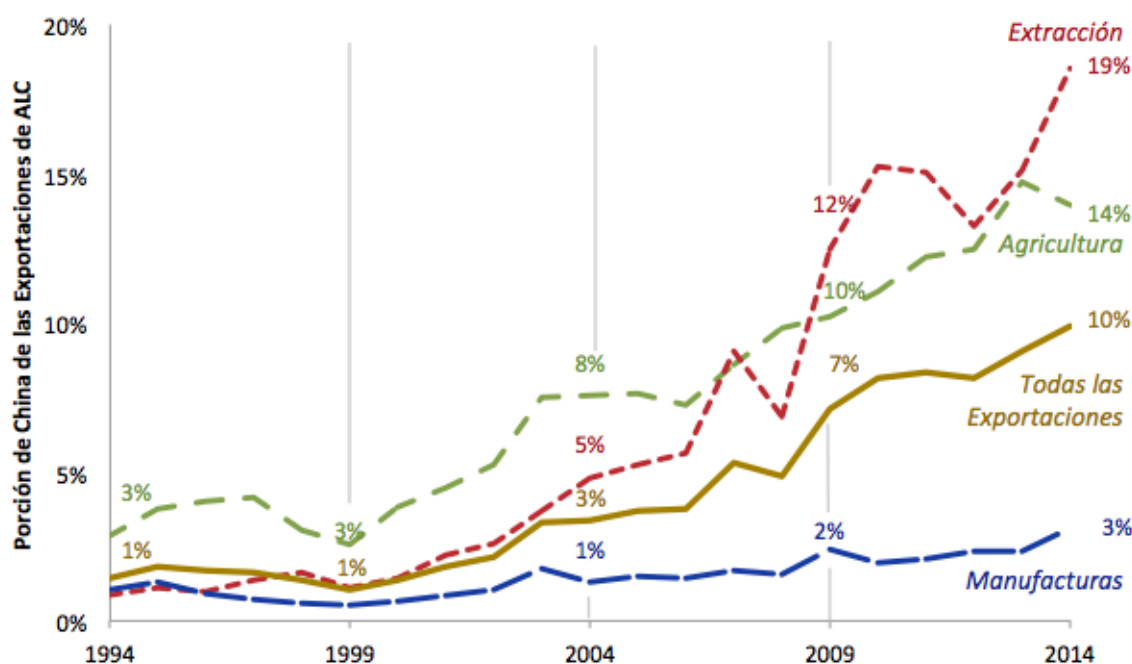
Tabla 1: 5 Principales importaciones y exportaciones, 2010-2014

<i>Exportaciones de ALC a China</i>		<i>Importaciones a ALC procedentes de China</i>	
1. Menas, Concentrados de Hierro	19,0%	Equipos de telecomunicaciones	9,7%
2. Soja, Otras Semillas Oleaginosas	18,0%	Máquinas de procesamiento de datos	3,8%
3. Cobre	12,2%	Barcos, botes y estructuras flotantes	3,3%
4. Petróleo no refinado	11,0%	Instrumentos y aparatos ópticos	3,3%
5. Menas, Concentrados de Cobre	9,6%	Productos derivados del petróleo, refinado	2,3%
Total, 5 principales	69,7%	Total, 5 principales	22,5%

Fuente: UN Comtrade

China sigue creciendo como mercado de exportación para ALC, especialmente en productos primarios. La Figura 2 muestra la importancia creciente de China por sector exportador. En 2014, el último año con datos desagregados disponibles, China compró el 10 por ciento de las exportaciones totales de la región, pero el 14 por ciento de las exportaciones agrícolas y el 19 por ciento de las exportaciones extractivas. Sin embargo, ALC ha tenido relativamente poco éxito en la comercialización de sus productos manufacturados a China: China compró sólo tres por ciento de estas exportaciones en 2014.

Figura 2: Porción de China de las Exportaciones de ALC, por sector

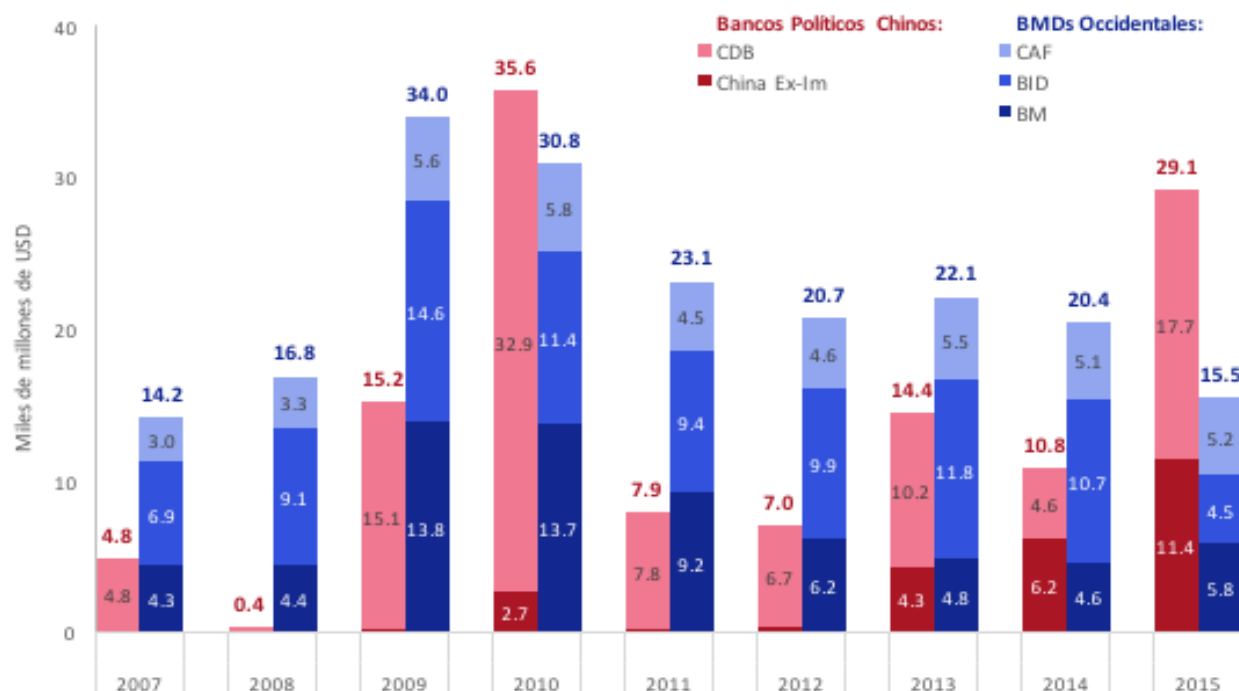


Fuente: UN Comtrade

Créditos de China a ALC

Los créditos de China a los países de ALC saltaron al alza en 2015, alcanzando \$29 mil millones de dólares: casi dos veces más que los totales combinados de todos los bancos multilaterales de desarrollo occidentales (BMDs), incluyendo el Banco Mundial (BM), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF). Por el contrario, la financiación de los bancos de desarrollo de occidente ha sido gradualmente decreciente durante los últimos años.

Figura 3: Créditos soberanos a ALC, por Fuente

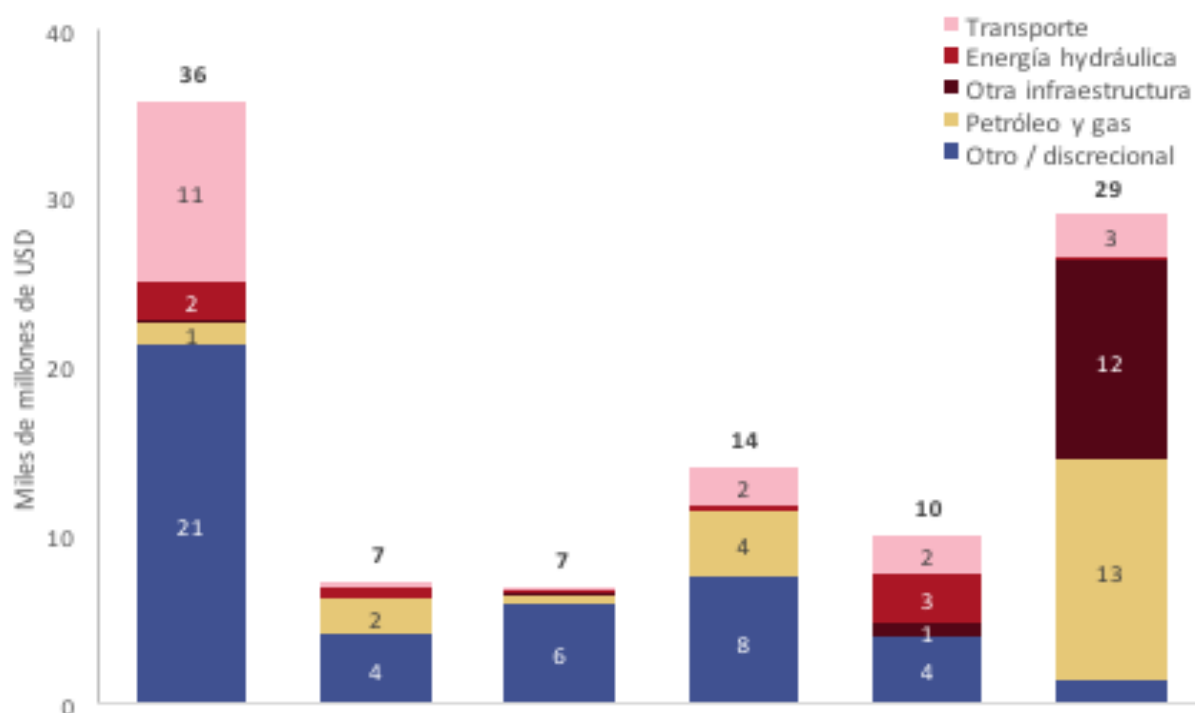


Fuente: Gallagher y Myers (2016), Myers et al (2016)

Nota: Los créditos del CAF en 2015 son una estimación preliminar. CDB se refiere al Banco de Desarrollo de China y China Ex - Im se refiere al Banco de Exportaciones e Importaciones de China. Otros acrónimos se explican en el texto.

China se ha convertido en una fuente importante de finanzas anticíclica durante las épocas de contracción económica regional. Durante la última década, el crédito de China en ALC alcanzó su punto máximo en los dos años de débil PIB regional: 2010 y 2015.

Figura 4: Créditos soberanos de China a ALC, por Sector



Fuente: Gallagher y Myers (2016), Myers et al (2016)

En 2010, China prestó a ALC \$35,6 mil millones de dólares, la mayor parte de los cuales fueron discrecionales. En contraste, el año pasado China condujo completamente alejada de los préstamos discrecionales y canalizó sus créditos en dos sectores principales: infraestructura e hidrocarburos.

Es probable que este aumento de los créditos unisectorial continúe durante los próximos años, como parte de los acuerdos de la cumbre de China-Comunidad de América Latina y el Caribe de 2015 (CELAC). Los nuevos proyectos actualmente sometidos a estudios de viabilidad incluyen el parque industrial *Capital de las Ciencias* en el estado de Jalisco, México y el ferrocarril biocénico, que conectará Perú, Brasil y posiblemente Bolivia.

Otra novedad importante en 2015 fue el anuncio de nuevas plataformas financieras regionales de China. Tres fondos prometen \$35 mil millones en crédito para la cooperación industrial, infraestructura y otros proyectos en la región. El Fondo de Inversión ALC-China de Cooperación Industrial (\$10 mil millones para la primera fase) y el Programa Especial de Créditos para Proyectos de Infraestructura de China - ALC (\$20 mil millones) provienen de la Administración Estatal de Divisas de China y son administrados por el Banco de Desarrollo de China (CDB). En 2015, China también anunció \$5 mil millones en asociación con el ya establecido Fondo de Cooperación China-América Latina. El Fondo de Cooperación China-América Latina también puede ser parte del Fondo Co-Financiado por BID y China para la Región de América Latina y el Caribe y el fondo de capital privado pendiente del BID-Eximbank. Estos fondos demuestran una nueva ola en las finanzas de China en ALC en infraestructura e industria.

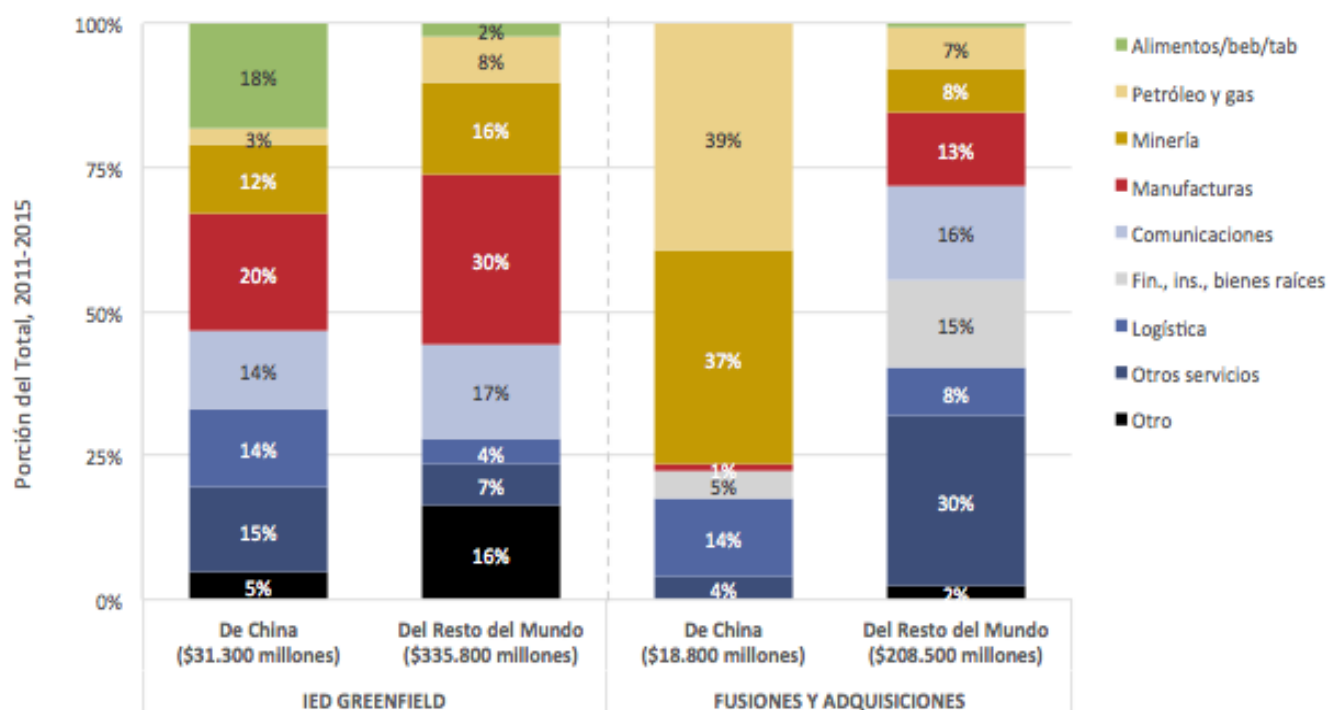
Inversión China en ALC

En 2015, China invirtió \$4,6 mil millones de dólares en nuevos proyectos de IED (inversión extranjera directa de tipo *greenfield* o IED *greenfield*) y \$49,9 millones de dólares en fusiones y adquisiciones (F&A) en ALC. China es ahora la segunda fuente más grande de proyectos IED *greenfield* detrás de los Estados Unidos, y la tercera fuente principal de IED a través de fusiones y adquisiciones por detrás de los Estados Unidos y España.

En cada tipo de IED, la inversión china está más fuertemente inclinada hacia los sectores primarios que cualquier otra inversión. Entre los proyectos IED *greenfield*, 18 por ciento de la inversión china se canaliza en la agricultura, en comparación con sólo el dos por ciento de otro IED *greenfield*. En su lugar, otros países invierten más en la fabricación de ALC, que ocupa el 30% del total de IED *greenfield* de países distintos de China en comparación con sólo el 20% de IED *greenfield* de China.

Entre fusiones y adquisiciones, aproximadamente tres cuartas partes de inversión china en los últimos cinco años se concentró en la extracción: petróleo, gas natural y minería. Esto se contrasta fuertemente con otras inversiones de manera F&A en ALC, casi las tres cuartas partes que han sido canalizadas hacia los servicios.

Figura 5: Distribución por sector, IED en ALC



Fuente: Cálculos de los autores basados en datos del Financial Times (Sin Fecha) y Bureau Van Dijk (Sin Fecha)

Nota: Fusiones y adquisiciones incluye solamente ofertas completas con un valor de al menos \$10 millones de dólares.

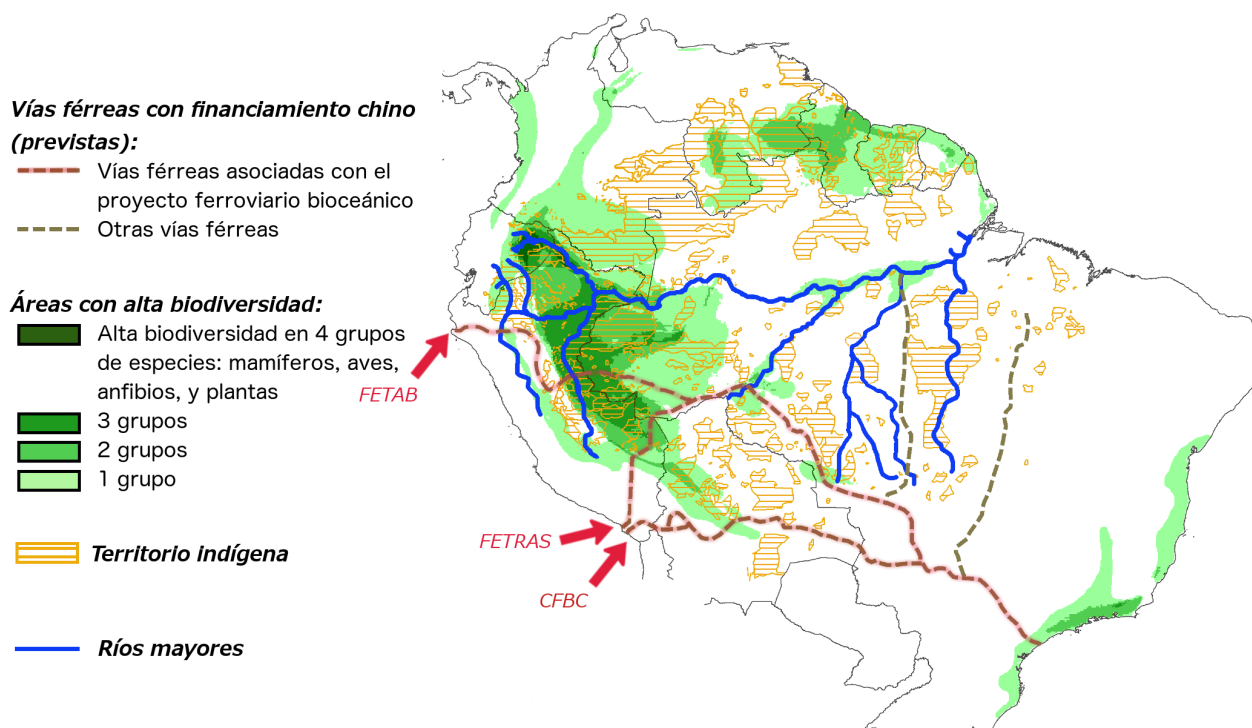
2016 y más allá: La Financiación e Inversión de Proyectos Principales

De cara al futuro, es probable que veamos en 2016 un mayor desarrollo de la primera ola de proyectos de inversión desde la Cumbre de China-CELAC de 2015. Tres grandes proyectos en particular se analizan a continuación: el Ferrocarril Bioceánico, el Canal de Nicaragua, y el parque industrial *Capital de las Ciencias* en México.

Ferrocarril Bioceánico

Este año pasado se registraron avances con la propuesta del Ferrocarril Bioceánico que conecta Perú, Brasil y posiblemente Bolivia. En mayo de 2015, el ministro chino Li Keqiang visitó Lima y anunció que un estudio de factibilidad estaría listo en un año (Rosales Ferreyros 2015). En febrero de 2016 legisladores brasileños se reunieron con una delegación de empresas chinas interesadas en participar en el proyecto y anunciaron que los detalles del estudio serían compartidos en reuniones públicas a lo largo de la ruta prevista (Bland 2016).

Figura 6: Ruta del Ferrocarril Bioceánico, biodiversidad y territorio indígena



Fuente: Ray et al. (2015). Nota: Las rutas potenciales del Ferrocarril Bioceánico están resaltados en rojo. Alta biodiversidad se define como la parte superior, el 6,4%, de la superficie terrestre de América del Sur para la riqueza de especies. Territorio indígena incluye tierras con y sin reconocimiento oficial del Estado.

Los informes de prensa han indicado que la ruta peruana todavía no está definida, con dos rutas posibles: FETAB, por el norte de Perú, y FETRAS, a través del sur del país (“Empresas chinas” 2014, “Los Intentos de Europa” 2016). No obstante, el presidente peruano Ollanta Humala afirmó su preferencia por FETAB, a través de “el norte de Perú, por razones de interés nacional” (“Los Intentos de Europa” 2016). Esta decisión es muy importante por las posibles implicaciones medioambientales y sociales del proyecto, así como la resistencia interna que puede enfrentar:

la ruta del norte atraviesa varios territorios indígenas, así como una sección de una rica biodiversidad de la Amazonia. La ruta del sur, en cambio, evita estos riesgos. En última instancia, la elección de la ruta recaerá en el próximo presidente de Perú (quien será elegido en abril de 2016), lo que puede marcar la diferencia en cuanto a la facilidad en la ejecución del proyecto.

Bolivia ha seguido presionando para su inclusión en la ruta, a través de una línea independiente que se conectaría a la ruta principal en el sur de Brasil y en el Océano Pacífico en el Puerto de Ilo, Perú. Una delegación china visitará Bolivia en la primavera de 2016 para discutir este Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC) con mayor detalle (Lazcano 2016).

La Presidenta de Brasil Dilma Rousseff, actualmente destituida de su cargo, ha mostrado su disposición a estudiar la posibilidad teniendo en cuenta la importancia de facilitar las importaciones de gas natural boliviano en Brasil (“Rousseff abierto” 2016). Cabe destacar que, como se muestra en la Figura 6, la adhesión potencial de Bolivia además evita territorio sensible y podría ser aceptada localmente más que la sección peruana del Ferrocarril Bioceánico, especialmente si la ruta final sigue FETAB en lugar de FETRAS.

Canal de Nicaragua

El boletín del año pasado discutió el Canal de Nicaragua, que se anunció en 2013 y que inició su trabajo de consulta con la comunidad en 2014. HKND, la empresa que dirige el proyecto, publicó los resultados arqueológicos preliminares en marzo de 2016 e indicó que la labor arqueológica continuaría en los próximos meses (HKND, 2016).

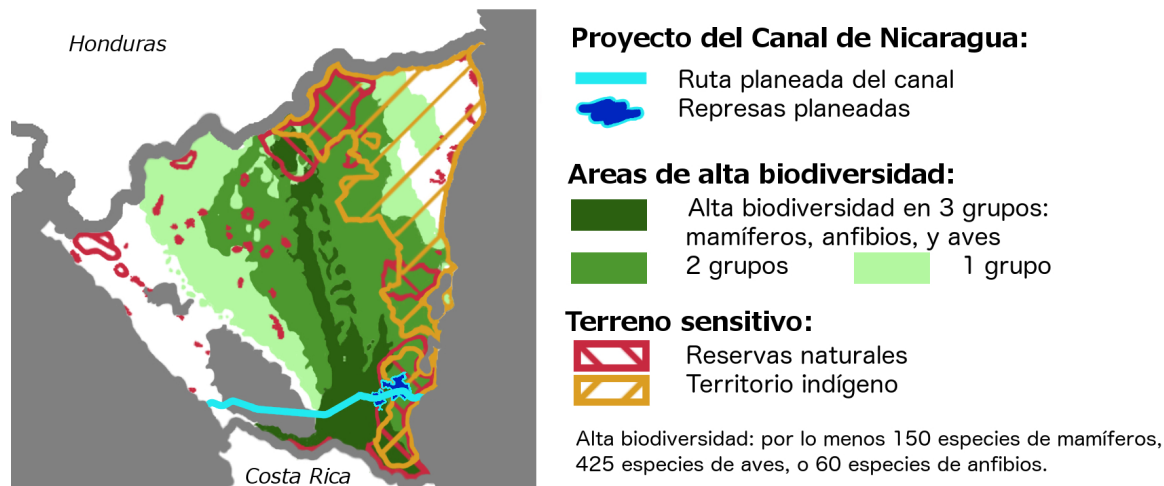
Sin embargo, el proyecto ha enfrentado obstáculos importantes que pueden poner en peligro su avance en el futuro. Wang Jing, su principal inversionista, presidente y CEO, ha perdido \$9,1 mil millones de dólares de su fortuna personal desde la caída de la bolsa china en 2015, lo que corresponde al 84 por ciento del total (Chang 2015). Antes de la caída de la bolsa, Jing se había comprometido a invertir \$500 millones en el proyecto: una pequeña fracción de su riqueza antes del incidente, pero una parte significativa después.

Otros obstáculos han venido de la resistencia interna nicaragüense al proyecto. Según informes de prensa, los ciudadanos han llevado a cabo al menos 60 marchas para protestar contra el canal, con un máximo de 15.000 participantes (Miranda Aburto 2016, “Miles Marchan” 2015). Los manifestantes han publicado una lista de quejas y demandan que el proyecto del canal sea cancelado (Álvarez 2015). Estas protestas no enumeran quejas específicas distintas a referencias generales a los derechos a la propiedad privada, la vida y la dignidad. La falta de especificidad puede estar relacionado con la falta de información disponible para los ciudadanos. Los términos de referencia del estudio de impacto ambiental y social se comprometen a publicar un informe de impacto ambiental en la lengua vernácula (HKND Group 2014b). Hasta la fecha, HKND ha publicado el informe en Inglés (HKND 2015), pero este documento no se ha publicado en español todavía.

No obstante, se continuó trabajando en este proyecto en el año 2015. En marzo, HKND compartió varias secciones de su evaluación del impacto ambiental con un panel independiente de expertos de la Universidad Internacional de Florida. Desafortunadamente, el panel no respondió positivamente (Covich et al 2015).

Entre otras objeciones, el panel se centró en un aspecto problemático que puede acentuar el conflicto social y retrasar la finalización del proyecto: la elección de la vía. El resumen ejecutivo de la evaluación del impacto ambiental reconoce que HKND seleccionó una ruta al sur de Bluefields con el fin de ahorrar dinero, a pesar de que esta decisión significaba cruzar a través de la Reserva Natural Cerro Silva y el territorio indígena Kriol y Rama, como muestra la Figura 7 (ERM 2015). El panel de revisión independiente del proyecto se opuso con vehemencia a la elección de HKND de ese camino sin una investigación adecuada para determinar si otras rutas, fuera de estos territorios sensibles, habrían tenido menor impacto ambiental (Covich et al 2015).

Figura 7: Ruta del Canal de Nicaragua, biodiversidad y territorio indígena



Fuente: Compilado de Anderson et al. (2008), Congreso Mesoamericano de Áreas Protegidas (2010), HKND Group (2014a), y León Áviles (2013).

En esta etapa, es poco probable que HKND cambie la ruta del canal, por lo que el éxito del proyecto dependerá de su capacidad a distender la oposición local. Al principio del proyecto, HKND se comprometió a siete encuentros iniciales “de alcance” con los grupos principales interesados, así como grupos focales y “talleres de línea de base” profundos a partir de 2014, y por último, 11 reuniones de “ayuntamiento” una vez que el proyecto esté en marcha (HKND Group 2014b). Hasta la fecha, HKND ha llevado a cabo las siete primeras reuniones. Será difícil para HKND abordar las preocupaciones de los manifestantes sin ponerse al día en sus compromisos para publicar una evaluación del impacto ambiental en idioma español y llevar a cabo consultas públicas.

Capital de las Ciencias

En octubre de 2015, en el transcurso de “México Cumbre de Negocios” en Guadalajara, Jalisco, el gobernador Aristóteles Sandoval firmó un memorando de entendimiento con el jefe de las Américas de la empresa China Communications Construction Company (CCCC), Liu Yueping, para el desarrollo del parque industrial tecnológico “Capital de las Ciencias” (“Anuncia” 2015, Graham 2015). El memorando de entendimiento pondrá en marcha un estudio de viabilidad de seis-meses para el parque que se publicará más adelante en este año.

Según informes de prensa, el parque ocupará aproximadamente 500 hectáreas (1.235 acres), y se divide en tres zonas: una zona integrada, un parque industrial y un área de servicio (Graham 2015). Su objetivo es apoyar alrededor de 100 empresas chinas y mexicanas de fabricación de alta tecnología (“Concretan” 2015). Este es el primero de lo que se prevé serán numerosos parques industriales patrocinados por China en toda América Latina como parte del Plan de Cooperación China-CELAC negociado a principios de 2015 entre las dos entidades (Gallagher, 2016).

Referencias:

Bases de datos:

Banco Mundial (Sin fecha). "World Development Indicators." Base de datos en línea, consultado el 27 de febrero de 2016. <http://databank.worldbank.org>.

Bureau Van Dijk (Sin fecha). "Zephyr." Base de datos en línea, consultado el 27 de febrero de 2016. <https://zephyr.bvdinfo.com/>.

Centro de Información de Aduanas de China (Sin fecha). "Customs Info." Base de datos en línea, consultado el 15 de febrero de 2016. <http://www.customs-info.com>.

Financial Times (Sin fecha). "fDiMarkets." Base de datos en línea, consultado el 15 de enero de 2015. <http://www.fdimarkets.com>.

FMI (Fondo Monetario Internacional) (Octubre, 2015). "World Economic Outlook Database." Base de datos en línea, consultado el 16 de marzo de 2016. <https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2015/02/weodata/index.aspx>.

Gallagher, Kevin y Margaret Myers (2016). "China-Latin America Finance Database." Base de datos en línea, consultado el 2 de marzo de 2016. http://www.thedialogue.org/map_list.

United Nations Statistics Division (Sin fecha). "UN COMTRADE: United Nations Commodity Trade Statistics Database." Base de datos en línea, consultado el 26 de marzo de 2015. <http://comtrade.un.org>.

Trabajos Publicados:

Álvarez M., Rezaye (2015). "Marcha por la Derogación de Ley del Gran Canal de Nicaragua Va." *La Prensa*, 26 de octubre. <http://www.laprensa.com.ni/2015/10/26/nacionales/1925506-marcha-por-la-derogacion-de-ley-del-gran-canal-de-nicaragua-va>.

Anderson, E.R., E.A. Cherrington, A.I. Flores, J.B. Perez, R. Carrillo, y E. Sempris, (2008). "Potential Impacts of Climate Change on Biodiversity in Central America, Mexico, and the Dominican Republic." Panama City, Panama: Centro del Agua del Trópico Húmedo para America Latina y el Caribe /USAID. <http://www.cathalac.int/en/publications/publication-news/climate-change/235-potential-impacts-of-climate-change-on-biodiversity>.

"Anuncia Gobernador del Estado Nuevas Inversiones por Más de 142 Millones de Dólares." Gobierno de Jalisco comunicado de prensa, 27 de octubre de 2015. <http://www.jalisco.gob.mx/es/prensa/noticias/30153>.

Bland, Daniel (2016). "China Firms Visit Brazil for US\$10bn Transcontinental Railway Talks." *BNAmericas*, 19 de febrero. <http://www.bnamericas.com/en/news/privatization/china-firms-visit>.

[brazil-for-us10bn-transcontinental-railway-talks.](#)

Chang, Gordon (2015). "China Stock Crash Imperils Proposed Nicaragua Canal." *World Affairs*, 8 de octubre. <http://www.worldaffairsjournal.org/blog/gordon-g-chang/china-stock-crash-imperils-proposed-nicaragua-canal>.

"Concretan 607 Millones de Dólares para Jalisco en Cumbre de Negocios." Gobierno de Jalisco comunicado de prensa, 27 de octubre de 2015. <http://www.jalisco.gob.mx/es/prensa/noticias/30177>.

Congreso Mesoamericano de Areas Protegidas (2010). "Áreas Nacionales Protegidas de Nicaragua." *Memoria Electrónica*. http://congresomesoamericano.conanp.gob.mx/assets/galleries/199/12anp_nic.jpg.

Covich, Alan et al (2015). "Summary Statement of Nicaragua Canal Environmental Impact Assessment Review Panel." <http://www.circleofblue.org/wp-content/uploads/2015/06/Nicaragau-FIU-Panel-Summary.13-April-2015-Final.pdf>.

"Empresas Chinas se Interesan en el Tren Que Unirá Brasil y Perú." *El Comercio*, 14 de agosto de 2014. <http://elcomercio.pe/economia/peru/empresas-chinas-se-interesan-tren-que-unira-brasil-y-peru-noticia-1749808>.

ERM (Environmental Resources Management) (2015). "ERM Response to Summary Statement of Nicaragua Canal Environmental Impact Assessment Review Panel." http://www.circleofblue.org/wp-content/uploads/2015/06/ERM-respnse-to-Nicaragua-Canal-International-Expert-Panel-Comment-Response_Master-5.13.2015_English.pdf.

Gallagher, Kevin P. (2016). *The China Triangle: Latin America's China Boom and the Fate of the Washington Consensus*. New York: Oxford University Press.

Graham, Dave (2015). "Big Chinese Firm Unveils Plan to Develop Mexican Industrial Park." Reuters, 27 de octubre. <http://www.reuters.com/article/mexico-china-idUSL1N12R3DU20151027>.

HKND Group (2014a). "Nicaragua Canal Development Project Environmental and Social Impact Assessment." Página web, consultada el 14 de marzo de 2016. <http://hknd-group.com/portal.php?mod=view&aid=86>.

HKND Group (2014b). "Términos de Referencia, Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto del Canal de Nicaragua." <http://hknd-group.com/upload/pdf/20141222/Scan1.pdf>.

HKND Group (2015). "Environmental and Social Impact Assessment (ESIA)." <http://hknd-group.com/portal.php?mod=view&aid=293>.

HKND Group (2016). "Preconstruction Archaeological Investigation in the Route of the Grand Canal in the Area of Brito, Rivas." http://hknd-group.com/upload/pdf/20160311/EN/Report%20of%20Preconstruction%20Archaeological%20Investigation%20in%20Brito_HKND.pdf.

Lazcano, Miguel (2016). “Delegación China Analizará Proyecto del Tren Bioceánico.” *La Razón*, 4 de febrero. http://www.la-razon.com/economia/Anuncio-delegacion-china-analizara-proyecto-tren_bioceanico_0_2430356978.html.

León Áviles, José (2013). “Experiencias de políticas públicas en la Costa Caribe de Nicaragua.” Managua: Gobierno de Reconciliación y Unidad Nacional, Consejo de Desarrollo de la Costa Caribe. <http://myslide.es/documents/jose-leon-aviles-consejo-de-desarrollo-costa-caribe-experiencias-de-politicas-publicas-en-la-costa-caribe-de-nicaragua.html>.

“Los Intentos de Europa por Subirse al Tren Bioceánico que China Quiere Construir entre Brasil y Perú.” *BBC Mundo*, 18 de enero de 2016. http://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/01/160115_economia_tren_bioceanico_brasil_peru_bolivia_lf.

“Miles Marchan en Nicaragua Contra el Proyecto de Canal Interoceánico.” *La Prensa*, 13 de junio de 2015. <http://www.laprensa.hn/mundo/849281-410/miles-marchan-en-nicaragua-contr-el-proyecto-de-canal-interoce%C3%A1nico>.

Mirando Aburto, Wilfredo (2016). “Ya Son 60 Las Marchas Contra el Canal.” *Confidencial*, 29 de enero. <http://confidencial.com.ni/ya-son-60-las-marchas-contr-el-canal/>.

Myers, Margaret, Kevin Gallagher y Fei Yuan (2016). “Chinese Finance to LAC in 2015: Doubling Down.” Boston and Washington, DC: BU Global Economic Governance Initiative and Inter-American Dialogue. <http://www.thedialogue.org/wp-content/uploads/2016/02/Dialogue-LoansReport-v4-lowres.pdf>.

Ray, Rebecca, Kevin Gallagher, Andrés López y Cynthia Sanborn (2015). “China in Latin America: Lesson for South-South Cooperation and Sustainable Development.” Boston, MA: Boston University Global Economic Governance Initiative. <http://www.bu.edu/pardeeschool/research/gegi/program-area/chinas-global-reach/chinas-global-reach-environment-and-development/working-group/>.

Rosales Ferreyros, Cecilia (2015). “Tren Bioceánico: Estudios Básicos Estarán Listos en Mayo 2016.” *El Comercio*, 23 de mayo. <http://elcomercio.pe/politica/gobierno/tren-bioceanico-estudios-basicos-estaran-listos-mayo-2016-noticia-1813316>.

“Rousseff Open to Idea of Brazil\Bolivia Rail Link.” *EFE*, 2 de febrero. <http://www.efe.com/efe/english/world/rousseff-open-to-idea-of-brazil-bolivia-rail-link/50000262-2828061>.