

CARI / ASUNTOS GLOBALES

Número 2
Diciembre 2025

América Latina

**China en la infraestructura
estratégica de Sudamérica:
inserción geoeconómica
y poder estructural**

*Dafne Estesó
Ignacio Villagrán
Brenda Vladisauskas*

China en la infraestructura estratégica de Sudamérica: inserción geoeconómica y poder estructural



Dafne Esteso

Magíster en Desarrollo Contemporáneo por la Universidad Normal de Beijing. Coordinadora Académica del Centro de Estudios Argentina-China. Correo de contacto: aesteso@sociales.uba.ar



Ignacio Villagrán

Doctor en Lenguas y Culturas Asiáticas por la Universidad de Michigan. Es director del Centro de Estudios Argentina-China, profesor adjunto de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires y profesor-investigador de la Universidad Nacional de General Sarmiento. Correo de contacto: villagran.ignacio@gmail.com



Brenda Vladisauskas

Economista por la Universidad de Buenos Aires. Investigadora del Centro de Estudios Argentina-China. Correo de contacto: b.vladisauskas@gmail.com

1. Introducción

Las inversiones chinas en el extranjero han experimentado un crecimiento significativo desde principios de la década de 2000, reconfigurando el financiamiento para el desarrollo, especialmente en lo que respecta al financiamiento verde para el desarrollo (Jiang, 2015; Chin y Gallagher, 2019). China ha impulsado su estrategia de desarrollo internacional principalmente a través de dos políticas consecuentes y complementarias: la “estrategia de salir al mundo” y la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR). La estrategia de salir al mundo fue propuesta por Jiang Zemin a comienzos del nuevo milenio con el objetivo de posicionar a las empresas chinas en el extranjero y adquirir activos de empresas extranjeras a fin de avanzar el desarrollo tecnológico de las industrias chinas. La IFR, lanzada por

Xi Jinping en 2013, complementó esta política, y puso de manifiesto las crecientes capacidades de China para el financiamiento de proyectos de infraestructura, que se concentraron primero en la región de Asia Central, y luego a nivel global, posiciionándola como una fuente clave de capital mediante préstamos de Estado a Estado e inversiones de empresas estatales chinas, especialmente en sectores estratégicos como el energético y el de infraestructura de transporte (puertos, ferrovías y carreteras).

Dado que desde su ingreso a la Organización Mundial del Comercio, hace poco más de dos décadas, China ha logrado convertirse en el principal o uno de los principales socios comerciales de la mayor parte de los países del mundo, y ha promovido las relaciones bilaterales bajo el principio de “beneficio mutuo”, el Gobierno chino suele destacar que, tanto por el acceso a su mercado interno como por las iniciativas que promueven el desarrollo integral de los países socios, el crecimiento de China ha creado oportunidades mutuamente beneficiosas para sí misma y para otros países (Chen, Zhou y Wang, 2018; Wang, 2024).

Desde los aportes de Albert O. Hirschman a los estudios de la relación entre los vínculos comerciales y el poder integral de los Estados, la literatura sobre la geoeconomía se ha multiplicado, y la utilización de este concepto se ha hecho cada vez más frecuente para interpretar la dinámica de poder global, y más particularmente, para referirse al uso de las herramientas económicas y comerciales para lograr objetivos geopolíticos. En este sentido, se actualiza la noción tradicional de geopolítica centrada en el poder territorial, militar o diplomático entre Estados para analizarla desde una perspectiva más amplia. Entonces las herramientas económicas como las inversiones y el financiamiento no constituyen meramente instrumentos para el crecimiento o el bienestar, sino que son conscientemente aplicadas para influir en la distribución de poder y la política internacional, definiendo el sistema global actual (Zelicovich, 2025). Por tanto, entendemos por geoeconomía la práctica que los países utilizan para alcanzar sus objetivos geopolíticos y económicos derivada de las relaciones financieras y comerciales existentes, es decir, el ejercicio de la geopolítica por medios económicos (Benzi, Domínguez Martín, Lo Brutto y Rodríguez Albor, 2021).

En cuanto a la importancia del financiamiento de organismos de crédito chinos para proyectos de infraestructura en Latinoamérica y otras regiones del mundo, nos interesa señalar que unas pocas instituciones concentran la mayoría de los flujos de capitales. Entre ellos, se destacan el Banco de Desarrollo de China (CDB) y el Banco de Exportación e Importación de China (CHEXIM), que han liderado el financiamiento de la expansión de la presencia de empresas chinas a nivel global. El CDB y el CHEXIM otorgan financiamiento para distintos proyectos a partir de una evaluación de sus riesgos y utilidades, así como para otros que se perciben como asociados a los objetivos de política exterior de Beijing. En conjunto, estas instituciones de financiamiento para el desarrollo (IFD) desempeñan un papel crucial en la economía global, ya que contribuyen a la creación y el sostenimiento de bienes públicos como la infraestructura y la capacidad institucional, fomentan sectores emergentes como las energías renovables hasta que puedan atraer inversión privada, y promueven la integración internacional. Asimismo, otorgan préstamos para

respaldar objetivos de política, por lo que ambas se conocen como “bancos de política” (Malacalza, 2019; Gallagher y Myers, 2020). En este sentido, son comparables a los bancos multilaterales de desarrollo (BMD), bancos nacionales de desarrollo (BND) y agencias de crédito a la exportación (ACE) en todo el mundo (Ray, Morro, Ni, Yue y Zhapabayeva, 2025).

En este artículo, nos proponemos pensar, desde la geoeconomía, el impacto que estas modalidades de financiamiento de los organismos de crédito chinos para los proyectos de infraestructura en Latinoamérica han tenido en la promoción del desarrollo de los Estados que tomamos para nuestra muestra.

En el caso chino, se puede observar que el fomento de los intercambios económicos con ciertos actores se canalizó por medio de asistencia internacional oficial, ayuda humanitaria, financiamiento para el desarrollo, acceso a divisas, preferencias comerciales, aranceles preferenciales y subsidios.¹ Así, las iniciativas de China a través del financiamiento de proyectos de infraestructura estratégica en Sudamérica no deben evaluarse únicamente por sus impactos financieros o comerciales, sino como mecanismos de inserción estructural con implicancias geopolíticas, tecnológicas y ambientales; es decir, acciones económicas como instrumentos para fines más amplios. Nos proponemos analizar los proyectos más relevantes de inversión y financiamiento chino en Sudamérica, a saber: el puerto de Chancay en Perú; las líneas de transmisión de ultra alta tensión en Río de Janeiro, Brasil; y los proyectos energéticos en las provincias de Jujuy y Santa Cruz, Argentina, observando sus implicancias geoeconómicas.

2. Sudamérica

La inversión extranjera directa (IED) de China en Sudamérica ha variado a lo largo del tiempo, con tendencias tanto en valor como en volumen que responden al impulso de la IFR entre 2015 y 2019, a la pandemia del COVID entre 2020 y 2021, y a diversas estrategias de inserción de los organismos chinos en los contextos políticamente volátiles de los países sudamericanos. Del total de las inversiones chinas en Brasil, Argentina, Chile, Perú, Bolivia, Ecuador, Uruguay y Paraguay entre 2004 y 2024, un 13 % se han destinado a infraestructura (Urdinez y Myers, 2025). A pesar de estas fluctuaciones, observamos que las inversiones y los financiamientos radicados en los rubros de la construcción de infraestructura, ya sea por renovación o desde cero (proyectos *greenfield*), las adquisiciones de empresas y los proyectos *joint-ventures* alcanzaron su punto máximo en los años 2017 y 2018, y no han recuperado ese nivel en los años posteriores a la pandemia.

Brasil es el principal destino de las inversiones chinas en la región; en términos de número de proyectos, le siguen Argentina y Chile. Sin embargo, en términos de valor total de los proyectos, le sigue Perú. Si bien el sector energético representa un interés constante por parte de los inversores chinos, la región presenta inversio-

1 Sobre ello, Zelicovich (2025) distingue que estas dinámicas geoeconómicas, como el comercio y la inversión, antes considerados motores de cooperación internacional, han pasado a evaluarse como factores potenciales de vulnerabilidad en la inserción internacional de un país, lo que ha dado lugar a un cambio significativo en el funcionamiento de la globalización.

nes de China en minería, infraestructura, agronegocios, entre otros, principalmente en países como Argentina, Brasil, Chile, Perú y Bolivia (Urdinez y Myers, 2025). Estas inversiones responden a una combinación de motivos económicos, políticos y estratégicos. Al ser China el principal socio comercial de la mayoría de los países recién mencionados, resulta clave modernizar la infraestructura de transporte fluvial y terrestre, así como la ampliación de la capacidad portuaria. Mediante la modernización e integración de la infraestructura de transporte y carga en los países de Sudamérica, China procura disminuir los costos de transporte y fomentar el comercio con la región, considerando especialmente la necesidad de abastecerse de materias primas y expandir sus mercados de exportación. Sin embargo, además de las inversiones relacionadas a la expansión de mercados y al acceso a recursos naturales estratégicos, también existen proyectos orientados hacia la internacionalización de empresas y tecnología chinas, así como la inserción estructural y poder de influencia en áreas estratégicas como energía, transporte y telecomunicaciones.

En julio de 2025, Brasil y China firmaron un memorando de entendimiento de un proyecto ferroviario bioceánico que permitiría conectar el puerto de Açu, en el estado de Río de Janeiro, con el puerto de Chancay en Perú, recientemente inaugurado a partir de una significativa inversión china. Esto denota una estrategia a largo plazo en lo que respecta al desarrollo de infraestructura en América del Sur por parte de China, que refleja la elección de ciertos mecanismos de inserción estructural de la principal potencia asiática en la región.

Se observa la misma estrategia en los sectores energéticos de Brasil y Argentina, donde Beijing desplegó una política de inserción profunda a través del financiamiento y control de infraestructura crítica. En Brasil, la empresa estatal State Grid Corporation of China (SGCC) se convirtió en uno de los principales operadores de transmisión eléctrica del país, tras adquirir compañías locales y construir líneas de ultra alta tensión que conectan el norte hidroeléctrico con el sudeste industrializado. En Argentina, proyectos como el complejo solar Cauchari en la provincia de Jujuy y las represas hidroeléctricas en Santa Cruz replican un esquema similar: financiamiento y fuerte presencia de empresas estatales chinas en sectores clave para la transición energética (González Jáuregui, 2021). Desde nuestra perspectiva, se entiende que, al rédito económico, se añade el componente geoeconómico en el que China se posiciona como actor clave en los sistemas energéticos de la región.

2.1. Líneas de transmisión eléctrica, Brasil

Del total de acuerdos firmados desde 2004 entre China y los principales países de la región —Brasil, Argentina, Chile, Perú, Bolivia, Ecuador, Uruguay, Paraguay—, un 33 % lo componen proyectos energéticos con financiamiento chino. En línea con su estrategia de seguridad energética interna, entre los países de la región, Brasil es el destino más grande para las inversiones chinas en energía desde 2004. Desde ese año, un 66 % del total invertido por China en Brasil fue destinado al sector energé-

tico.² La participación de empresas chinas en el sector de transmisión eléctrica de Brasil es particularmente significativa. La ya mencionada SGCC es uno de los principales actores del ecosistema de transmisión eléctrica, que encabeza un proceso de expansión desde 2010, cuando adquirió siete empresas brasileñas de transmisión de energía que poseían una red de más de 3000 km de líneas de transmisión de 500 kilovoltios en el sureste de Brasil. Posteriormente, SGCC logró otras asociaciones y compromisos a largo plazo para construir líneas de transmisión en el país (Husar y Best, 2013).

El pasado 3 de julio, en el marco de la 10.^a Reunión Anual del Nuevo Banco de Desarrollo (NDB), presidido por Dilma Rousseff, el NDB y la compañía State Grid Brazil Holding (subsidiaria de SGCC) firmaron un memorando de entendimiento para implementar el proyecto GATE (Graça Aranha Silvânia Transmissora de Energia). El plan busca aumentar la capacidad de transmisión de energía, descongestionar el corredor de transmisión, reducir la restricción de los proyectos de energía renovable existentes y permitir inversiones en futuros proyectos eólicos y solares en la región nordeste de Brasil. El NBD considera la posibilidad de financiar el proyecto en renminbi (RMB), con un monto estimado de 2150 millones de RMB (aproximadamente 300 millones de USD).³ Conforme a las necesidades de actualización y expansión en términos de matriz energética brasileña, las líneas de transmisión no solo permiten transportar energía limpia de manera eficiente, sino que también tienen un impacto estructurante al reforzar el predominio de fuentes hidroeléctricas y garantizar su distribución en regiones relevantes para el crecimiento económico. A su vez, fortalecen las condiciones para una mayor integración energética en América del Sur, al facilitar futuras interconexiones transfronterizas y contribuir a una mayor seguridad energética tanto para Brasil como para sus vecinos.

La intensificación de lazos en materia de asociaciones tecnológicas podría implicar un despliegue más rápido de tecnologías de energía limpia en economías emergentes, así como nuevas formas de mitigación del cambio climático. Además de la búsqueda de aumentar su rentabilidad en proyectos en el extranjero por parte de State Grid, la operación en Brasil le permite ganar experiencia en el desarrollo de sistemas que separan las instalaciones de la red eléctrica de las de generación, con aprendizajes para su propio sistema eléctrico. En un contexto de desaceleración del crecimiento interno, China puede beneficiarse de la creciente demanda de países como Brasil para beneficiar a empresas chinas que busquen expandirse más allá del mercado interno. Por último, al exportar su tecnología UHV (ultra alto voltaje) y sus estándares para redes inteligentes, China puede asegurarse la entrada de sus productos en mercados internacionales (Husar y Best, 2013).

2 Datos obtenidos del Mapa Repositorio Regional de Inversiones Chinas en América Latina del Núcleo Milenio de ICLAC (Instituto de Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Chile), disponible en: <https://iclac.cl/mapa-repositorio-regional-de-inversiones-chinas/>

3 Según manifiesta el New Development Bank (2025).

2.2. Puerto de Chancay, Perú

China y Perú comenzaron como socios comerciales, luego mejoraron su relación a una estratégica y, finalmente, elevaron el nivel a la de sociedad estratégica integral en 2013. En el marco de la incorporación del Perú a la IFR, dos grandes empresas —la peruana Volcan Compañía Minera y la china COSCO Shipping Ports Limited— suscribieron los acuerdos societarios para llevar a cabo la construcción del megacomplejo portuario de Chancay.⁴ A tal fin, constituyeron una empresa conjunta que estaría a cargo de la gestión del proyecto, Terminales Portuarios Chancay (TPCH) S. A., de la cual COSCO adquirió el 60 % del paquete accionario (Autoridad Portuaria Nacional, 2019). Cabe destacar que COSCO forma parte del grupo Ocean Alliance junto con otras de las principales navieras del mundo (CMA CGM, Evergreen Line y Orient Overseas Container Line), las cuales firmaron un memorando de entendimiento en 2016 con el objetivo de cubrir las rutas Asia-Europa, Asia-Mediterráneo, Asia-mar Rojo, Asia-Medio Oriente, Transpacífico, Asia-costas este de América del Norte y Transatlántico (COSCO SHIPPING Lines, 2024). Este acto contó con la presencia de autoridades de los Gobiernos peruano y chino.

En noviembre de 2024, Xi Jinping visitó Perú, país que oficiaba de anfitrión de la Cumbre del Foro de Cooperación Económica de Asia-Pacífico (APEC).⁵ Durante ese evento, el presidente Xi Jinping y la presidenta Dina Boluarte inauguraron conjuntamente el puerto de Chancay, ceremonia que realizaron desde el Palacio Presidencial. Se trata de la primera inversión portuaria de COSCO Shipping en América del Sur, la cual se estima en unos USD 1400 millones. La escala del puerto, y su ubicación geográficamente más cercana a los puertos de China en comparación con otros puertos de Sudamérica, permite no solo la salida directa de minerales y otros productos peruanos, sino que podría llegar a reconfigurar las principales conexiones marítimas entre Asia y América del Sur, al concentrar y distribuir carga entre ambos continentes, reduciendo significativamente los costos logísticos (combustible, días de navegación, etc.) (Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú, 2025). Chancay es un puerto de aguas profundas que posee cuatro muelles y está diseñado para una capacidad de procesamiento de un millón de TEU (*twenty-foot equivalent unit*), seis millones de toneladas de carga a granel y 160.000 vehículos al año. Actualmente, la terminal concluyó su fase de prueba, durante la cual se registraron movimientos de aproximadamente noventa embarcaciones internacionales, hacia y desde países como Panamá, Ecuador, Chile, Colombia, México y China (COSCO Shipping, 2024).

La reducción de costos logísticos es de gran relevancia para un país como Perú, cuyo principal socio comercial es China, país con el que firmó un Tratado de Libre Comercio en 2009 y al que exportó USD 25.000 millones en 2024, con lo que ob-

4 En 2019, Perú se convirtió en el 19.º país de América Latina en incorporarse a la IFR. En el marco del Segundo Foro de la Franja y la Ruta celebrado en Beijing ese mismo año, autoridades peruanas y chinas mantuvieron diálogos sobre el posible desarrollo de importantes proyectos de infraestructura, entre ellos un tren bioceánico que conectaría Brasil con la costa peruana, una hidrovía en la región amazónica que facilite la navegación de grandes embarcaciones, y la construcción de un megapuerto en la zona de Chancay, al norte de Lima.

5 Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, 2024, “Declaración conjunta entre la República del Perú y la República Popular China sobre la profundización de la Asociación Estratégica Integral”.

tuvo un superávit comercial de 9000 millones.⁶ Cabe destacar que Perú ni siquiera es el país de la región que más exporta a China: fue superado en 2024 por Brasil (USD 116.000 millones) y Chile (USD 40.000 millones), con lo cual la posterior conexión de infraestructura hacia la costa peruana podría permitir la exportación de productos de otros países de América del Sur evitando la alternativa hacia los puertos del océano Atlántico o hacia el canal de Panamá.

La infraestructura del megapuerto claramente brinda a China un acceso más rápido y seguro a productos necesarios para su economía, como son los productos agrícolas y mineros que importa de la región de América del Sur, a la vez que simplifica la llegada de productos chinos a la región. Sin embargo, cabe destacar el posible impacto del puerto de Chancay sobre los puertos chilenos, que forman parte del Corredor Bioceánico entre Chile, Argentina, Paraguay y Brasil, ya que la conexión con Brasil podría pasar a realizarse a través de Perú. Con Chancay como nuevo nodo logístico, dichos puertos podrían perder peso en la redistribución de carga y enfrentar mayores costos. En un contexto global en donde el Indo-Pacífico cobra particular relevancia, las transformaciones demuestran la necesidad de pensar el desarrollo de infraestructura portuaria con una perspectiva estratégica, como herramienta para ganar relevancia en los entramados comerciales globales. En este sentido, la puesta en operación de este nuevo megapuerto ejemplifica claramente la decisión del Gobierno peruano por continuar la cooperación con China en el largo plazo. Por ende, puede resultar incómoda, e incluso preocupante, para los tomadores de decisión en Washington.

Desde el inicio del segundo mandato de Donald Trump en la presidencia de los EE. UU., observamos un recrudecimiento de las tensiones geoeconómicas, como consecuencia del uso reiterado de amenazas de coerción económica y distintos intentos por redefinir las normas que rigen la globalización (Zelicovich, 2025). En un contexto de crecientes disputas comerciales entre las principales potencias y de interrupción de cadenas globales de suministros, el Perú podría cobrar mayor peso en la región e incluso consolidarse como un *hub* portuario global, potenciando vínculos comerciales transregionales.

A nivel local, existen cuestionamientos acerca de la solicitud de exclusividad por parte de COSCO que inicialmente rechazó el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) y que luego fue resuelta por la modificación de la Ley del Sistema Portuario Nacional de Perú en 2024, que determinó la exclusividad en la provisión de servicios para el titular de un puerto privado una vez otorgada la habilitación portuaria. Además de la controversia que generó el cambio regulatorio que permite brindar servicios portuarios de manera exclusiva, el avance de las obras generó disputas con comunidades de pescadores y vecinos (que denunciaron grietas y hundimientos de la tierra) y discusiones respecto al impacto ambiental de las obras. Hubo cuestionamientos al estudio de impacto ambiental realizado por COSCO, alegando daños irreparables tanto en la fauna marina como en especies de aves hasta la erosión de las costas y corrimiento de tierras (Fernández, 2024). Constituye una responsabilidad y un desafío para el

6 Según datos de ITC Trade Map, Trade statistics for international business development (International Trade Centre, s. f.), disponible en: <https://www.trademap.org/Index.aspx>

Gobierno peruano interferir en la capacidad de decisión sobre qué actores y bajo qué condiciones podrán aprovechar el puerto, dado el control mayoritario por parte del operador estatal chino, pero es evidente que, con la operación del megapuerto de Chancay, Perú busca convertirse en el principal centro de la región.

2.3. La cooperación subnacional china en Argentina

Desde la década de 2010, las provincias han intensificado sus lazos internacionales con el propósito de fortalecer sus oportunidades de desarrollo local. Las provincias de Jujuy y Santa Cruz históricamente han presentado escasa diversificación de sus matrices productivas: sus economías giran alrededor de la explotación de los recursos naturales sin mayor valor agregado. Se trata de territorios alejados de los principales puntos de distribución y consumo del país, que dependen en gran medida de los aportes financieros del Gobierno nacional. No obstante, estas provincias del norte y del sur, constituidas como “doble periferia” (Juste y Rubiolo, 2023), han desempeñado un papel protagónico en los vínculos con China, ampliando y diversificando la agenda bilateral con ese país.

Cabe señalar que, en términos de los acuerdos políticos necesarios, el marco regulatorio existente y la arquitectura de financiamiento que regulan su construcción y puesta en funcionamiento, el Parque Solar Cauchari y las represas de la Patagonia presentan dos de los ejemplos más complejos y heterogéneos en sus dinámicas de los casos que se analizan en el presente artículo (Esteso y Haro Sly, 2024).

2.3.1. Represas Kirchner-Cepernic

El primer proyecto de represas hidroeléctricas en la Patagonia fue desarrollado en la década de 1950, durante el Gobierno de Juan Domingo Perón, por la Empresa Estatal de Agua y Energía Eléctrica. Sin embargo, no fue hasta 1978, durante la dictadura militar, cuando se llevaron a cabo los primeros estudios técnicos y borradores del proyecto (Subsecretaría de Recursos Hídricos de la Nación, 2010). La dictadura, que supuso uno de los primeros grandes experimentos neoliberales del país, abogó por reducir el papel del Estado en proyectos estratégicos, revisando y dando de baja distintas propuestas de infraestructura energética. En la década de 1990, en pleno apogeo del Consenso de Washington y la segunda ola de políticas neoliberales, el Gobierno de Carlos Menem lideró la privatización del sector energético argentino, que históricamente había estado controlado por empresas estatales. Durante este período, se relanzó el histórico proyecto de desarrollo de las represas hidroeléctricas sobre el río Santa Cruz.

En 2014, durante la visita de Estado de Xi Jinping a la ciudad de Buenos Aires y la firma de la Asociación Estratégica Integral (AEI) entre ambos países, el CDB, en asociación con el ICBC y el Banco de China (BOC), acordó un financiamiento total de USD 4700 millones para la construcción de dos represas hidroeléctricas.⁷ Este

7 “La cooperación bilateral entre China y Argentina se inscribe en el marco de la AEI (2014) y la posterior adhesión de Argentina a la IFR (2022), ambos mecanismos de relacionamiento impulsados principalmente desde la diplomacia china. No obstante, en el proceso de implementación —caracterizado por

ambicioso proyecto contempla la construcción simultánea de dos represas sobre el río Santa Cruz: la represa Néstor Kirchner y la represa Jorge Cepernic, en una de las provincias más australes de la Argentina.⁸ El proyecto está supervisado por el Gobierno argentino y pertenece a la empresa estatal Energías Argentinas, formada en 2017 mediante la fusión de dos empresas públicas: ENARSA (Energía Argentina S. A.) y EBISA (Entidad Binacional S. A.).

Luego de dos licitaciones fallidas, un consorcio conformado por Electroingeniería, Hidrocuyo y la empresa china Gezhouba Group Corporation ganó la adjudicación. Este proyecto se destaca por ser la represa más grande construida por China en el extranjero. Originalmente, se esperaba que el proyecto estuviera finalizado en un plazo de cinco años, hacia 2018. Como sucede con otros proyectos energéticos, su repago está vinculado a un contrato de compraventa de energía (PPA), un contrato de garantía colateral por la compra y venta de energía, y su cesión. Sin embargo, debido a deficiencias en la planificación de aspectos técnicos, junto con disputas ambientales, cuestiones políticas y la recurrente inestabilidad económica de Argentina, la ejecución de las obras se retrasó. Actualmente, se estima que la obra de la represa Néstor Kirchner tiene solo un 23 % de avance, mientras que la de la represa Jorge Cepernic alcanza el 40 %. Esto redundará en un incremento del costo financiero total del proyecto.

El acuerdo de financiamiento original también incluye dos contratos complementarios: uno de financiamiento, asumido por ENARSA, y otro contrato comercial que detalla las especificaciones técnicas de la construcción. El proyecto comenzó oficialmente en 2013 bajo el segundo mandato de Cristina Fernández de Kirchner. En 2014 se firmó el contrato de financiamiento y se realizó el primer desembolso en enero del año siguiente. Sin embargo, con el cambio de Gobierno a fines de 2015, con la elección de Mauricio Macri, se revisaron los acuerdos de cooperación con China, incluidos los proyectos hidroeléctricos de la Patagonia. Fue así que el proyecto sufrió modificaciones significativas en la capacidad de generación de energía, atento a ciertas recomendaciones de carácter ambiental. Las represas enfrentaron una fuerte oposición de grupos ambientalistas, cuyas protestas culminaron en un fallo de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, que complicó aún más el desarrollo del proyecto. Estas preocupaciones ambientales se sumaron a los desafíos para completar la obra en tiempo y forma, lo que provocó nuevas demoras. Además, se detectó una fisura en el terreno de la represa Néstor Kirchner, lo cual representó un nuevo desafío técnico a las ya complejas tareas de construcción. También hubo otros aspectos del orden simbólico para el público interno, como el cambio de los nombres originales de las represas, que rendían homenaje a Néstor Kirchner y Jorge Cepernic, ambos gobernadores de la provincia, por Cóndor Cliff y La Barrancosa.

cierta disociación entre las decisiones del nivel central, la presencia de los sindicatos y las dinámicas del federalismo argentino— se abrió una ventana de oportunidad para el fortalecimiento de la cooperación subnacional como canal alternativo de vinculación”. Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. Biblioteca de Tratados. 2014. Declaración conjunta para el establecimiento de la Asociación Estratégica Integral.

8 Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. “Acuerdo con China: La Argentina Obtiene Financiamiento Para Obras de Infraestructura Estratégicas y Se Incorpora a La Franja y La Ruta de La Seda”. 2022.

En 2019 Alberto Fernández ganó las elecciones presidenciales, acompañado por Cristina Fernández de Kirchner como vicepresidenta. A pesar de las muestras de buena voluntad respecto de los vínculos con China, las obras de las represas no avanzaron como se esperaba. Primero, en 2020, en un contexto de pandemia, fue necesario revisar la dotación de personal disponible para llevar adelante las obras de construcción. Cabe destacar también la delicada situación financiera del Estado argentino durante la presidencia de Alberto Fernández. Recién cuando la Argentina logró un acuerdo con el FMI, China acordó reabrir la línea de crédito para la ejecución de los proyectos de las represas. El acuerdo modificatorio reactivó el financiamiento chino y extendió el período de disponibilidad por treinta meses adicionales. Así, se logró un nuevo desembolso por un monto aproximado de USD 500 millones, destinado a cubrir el anticipo que había sido financiado con recursos del Tesoro nacional en 2021 y a adelantar fondos para la continuación del proyecto. Actualmente, se anunció la firma de un acuerdo entre el comitente y Gezhouba —empresa china involucrada en la unión transitoria de empresas— para la reactivación de la obra de la represa Jorge Cepernic, según lo comunicado por el Gobierno de Santa Cruz (2025).

2.3.2. Complejo Parque Fotovoltaico Solar Cauchari

En línea con sus compromisos asumidos en el marco del Acuerdo de París, ratificado en 2016 mediante la ley 27.270, Argentina se comprometió a implementar medidas para combatir el cambio climático y avanzar en su transición energética promoviendo fuentes de energía renovable. Para apoyar este esfuerzo, Argentina lanzó el Programa RenovAr, una iniciativa nacional que incluyó licitaciones públicas abiertas realizadas en múltiples rondas. En tanto que el Gobierno buscaba promover el desarrollo de las energías renovables, se hizo necesario atraer inversión extranjera.

En este contexto, China emergió como uno de los principales socios, tanto por el nivel tecnológico de sus equipos como por las facilidades de financiamiento de proyectos a través de sus instituciones de crédito. Cuando se emitieron llamados a licitación pública para proyectos de energía renovable, diversas empresas chinas participaron en las rondas 1 y 1.5 del programa RenovAr, llevadas a cabo en 2016. Por ejemplo, en la ronda 1, la empresa estatal Jujuy Energía y Minería Sociedad del Estado (JEMSE) ganó el contrato para construir un complejo de tres parques solares en Cauchari, ubicado en la provincia de Jujuy, con una capacidad total de alrededor de 315 megavatios. Al igual que en el caso de las represas hidroeléctricas, se creó una unión transitoria de empresas (UTE) entre JEMSE (titular del proyecto y contratista principal), PowerChina y Shanghai Electric para ejecutar los tres proyectos bajo la modalidad “llave en mano”, asumiendo el desarrollo de la ingeniería, la adquisición de todos los equipos e insumos, la construcción y la puesta en marcha de las instalaciones. El CHEXIM financió USD 331,5 millones, con una tasa de interés fija del 3 %, mientras que el Gobierno provincial emitió un bono verde por USD 210 millones. El costo total estimado del Parque Solar Cauchari asciende a casi USD 540 millones de dólares. El parque fue inaugurado en octubre de 2019, y sus operaciones comerciales comenzaron en septiembre de 2020. En abril de 2021, JEMSE anunció un acuerdo preliminar con PowerChina y Shanghai Electric para ampliar el parque so-

lar a 500 megavatios. La relativa simplicidad del proyecto, con un paquete de financiamiento de alrededor de USD 331,5 millones y un contrato EPC bajo la modalidad llave en mano, hizo que la obra pudiera completarse en los plazos pautados y que se considere la ampliación en etapas sucesivas.

Cabe destacar que, si bien se trata del proyecto solar más grande de América Latina, su costo total fue relativamente accesible comparado con otros proyectos. Asimismo, a diferencia de otros proyectos más complejos, como las represas sobre el río Santa Cruz o la abortada iniciativa de las plantas nucleares, el parque solar de Cauchari resulta de menor escala y su estructura financiera es significativamente más sencilla, lo que también redujo el riesgo financiero y las preocupaciones geopolíticas. Finalmente, la alineación política del Gobierno provincial de Jujuy con la administración de Mauricio Macri ayudó a proteger el proyecto de posibles interrupciones derivadas de cambios en el escenario político nacional. Ello aseguró que el proyecto pudiera avanzar con relativa fluidez, incluso durante períodos de transición política a nivel nacional.

3. Implicancias geopolíticas, geoeconómicas y tecnológicas

Los proyectos del Complejo Solar Cauchari y las represas Kirchner-Cepernic en Argentina constituyen ejemplos paradigmáticos del modelo de financiamiento e inserción estructural que China despliega en América del Sur a través de infraestructura estratégica. Sin embargo, los desafíos encontrados durante su ejecución revelan las limitaciones estructurales de la cooperación bilateral. Por un lado, la Argentina ha intentado diversificar su matriz energética, aunque con resultados dispares en términos de costos financieros, participación de contenido local y ejecución efectiva. Por su parte, las instituciones chinas han buscado adaptar su enfoque a los contextos locales, incorporando aprendizajes sobre el marco legal argentino y ajustando su comportamiento a nuevas directrices políticas. Los préstamos para el desarrollo de infraestructura de entidades chinas a la Argentina muestran cómo los créditos condicionados pueden implementarse para fortalecer la posición estratégica de China en la competencia mundial al promover la adopción de sus estándares y tecnologías.

Sin embargo, en los últimos años, el financiamiento de proyectos en Argentina ha tendido a estancarse, en parte debido a la reducción general del volumen de financiamiento para el desarrollo en el exterior por parte de Beijing (Gallagher y Myers, 2020). A nivel nacional, la administración de Alberto Fernández no logró articular mecanismos eficaces para promover la participación de actores y empresas locales en la elaboración de proyectos, lo que limitó las capacidades de absorción de las oportunidades generadas por los acuerdos bilaterales. Esto, sumado a la recurrente brecha entre anuncios oficiales y concreción efectiva de las obras, dificulta incluso la sistematización precisa del volumen real de inversión china en el país.

Las oscilaciones políticas también han incidido en el vínculo bilateral. Si bien el actual presidente Javier Milei se presentó inicialmente como crítico del relacionamiento con Gobiernos “comunistas” como China y Brasil, su administración moderó rápidamente esas declaraciones. Al igual que sucedió con la gestión de Mauricio

Macri, quien también había buscado reducir el grado de cooperación con China, las condiciones económicas internas terminaron por revertir las orientaciones propuestas inicialmente. En ambos casos, el pragmatismo económico prevaleció sobre las definiciones ideológicas. Este pragmatismo está forzado por la necesidad argentina de renovar el *swap* de monedas y la reactivación de las obras hidroeléctricas en Santa Cruz. Es necesario notar también que, tanto en Argentina como en otros países de la región, la cooperación a nivel subnacional ha emergido como una ventana de oportunidad para sostener la inserción china en territorios específicos, incluso frente a contextos de incertidumbre o parálisis a nivel nacional (González, 2012; Juste y Rubiolo, 2023).⁹

Conclusión

Estos tres casos —Argentina, Perú y Brasil— permiten identificar un patrón de inserción estructural china mediado por dinámicas nacionales específicas, que determinan el grado de absorción, adaptación y politización de los proyectos. A su vez, reflejan cómo el financiamiento, la tecnología y la infraestructura se han convertido en arenas de competencia estratégica, donde las decisiones técnicas ya no pueden separarse de sus implicancias geoeconómicas y geopolíticas. Finalmente, observamos que el financiamiento chino en la región sudamericana —y en otras regiones del sur global— parece responder a necesidades estructurales de largo plazo más que a las coyunturas políticas locales (Haro Sly, 2023).

La competencia global entre China y Estados Unidos ha reconfigurado las formas de ejercicio del poder en el sistema internacional contemporáneo. Mientras que Estados Unidos continúa apoyándose en alianzas militares tradicionales, instituciones multilaterales y vínculos históricos con países de América Latina, China ha desarrollado una estrategia centrada en el uso de instrumentos económicos y proyectos de desarrollo para expandir su influencia internacional. Esta diferencia se expresa, en parte, en la estructura de sus coaliciones: China promueve vínculos basados en financiamiento e infraestructura sin condicionalidades políticas explícitas, mientras que Estados Unidos prioriza compromisos políticos e ideológicos como precondiciones para la cooperación económica. Las capacidades para moldear los incentivos de actores públicos y privados en terceros países son, por tanto, un indicador clave del poder geoeconómico contemporáneo (Clayton, Maggiori y Schreger, 2025).

Un ejemplo claro de esta tensión se expresa en las declaraciones realizadas en 2024 por quien era entonces la jefa del Comando Sur de Estados Unidos, Laura Richardson, quien expresó públicamente su preocupación por la creciente presencia

9 Peter Lamelas, nominado como embajador de Estados Unidos en Argentina por el presidente Donald Trump, advirtió que “hay 23 provincias y cada una puede negociar con fuerzas externas, con los chinos u otros, para realizar proyectos en su territorio”, destacando así la relevancia geoeconómica de la cooperación subnacional y el interés que suscita en la estrategia estadounidense hacia la región. Asimismo, cabe mencionar que, según académicos chinos, existe preocupación por la política económica impulsada por Milei, percibida como tentativa y poco clara, aunque vista como un “antes y después” en la economía argentina. Estos académicos —hablando desde el Instituto Chino de Estudios Internacionales (CIIS) y no en representación del Gobierno de China— también manifestaron inquietud por el modo en que la relación entre Milei y Trump podría afectar la cooperación con China (DangDai, 2025 y Rosemberg, 2025).

de China en infraestructura crítica en América Latina, haciendo referencia explícita al megapuerto de Chancay (Stott, 2024). Aunque no existen pruebas concluyentes de un uso dual de la infraestructura, el proyecto fue interpretado en Washington como un movimiento de posicionamiento que podría desafiar los intereses estadounidenses en el Pacífico sur. Esta percepción refuerza el carácter cada vez más geopolítico de la inversión china en la región, donde proyectos económicos son leídos como posibles nodos de influencia y proyección de poder.

Esta doble dimensión, geopolítica —en términos de reposicionamiento global— y geoeconómica —en tanto despliegue de instrumentos económicos para lograrlo—, se expresa claramente en los proyectos analizados. Desde el puerto de Chancay hasta las redes eléctricas brasileñas o las represas argentinas, las inversiones chinas han creado infraestructuras que no solo operan como activos productivos, sino también como vectores de influencia estratégica. En comparación con sus contrapartes occidentales, las firmas chinas suelen ofrecer costos más bajos, mayor rapidez de ejecución y mayor flexibilidad contractual, lo que ha llevado incluso a actores tradicionales del desarrollo a reconocer su creciente liderazgo en la provisión de infraestructura estratégica. Este dinamismo ha hecho que muchas de las licitaciones internacionales sean ganadas por empresas chinas, independientemente del origen del financiamiento. Sin embargo, esta competitividad no se ha traducido necesariamente en procesos efectivos de transferencia tecnológica hacia los países receptores. La incorporación de capacidades locales ha sido limitada, tanto en lo que respecta al conocimiento técnico como a la participación en las fases de diseño, operación y mantenimiento de los proyectos. Esto plantea una pregunta central: ¿la ventaja tecnológica china se traduce en aprendizaje local o solo en dependencia operativa?

Puede considerarse que la infraestructura material funge como base para el establecimiento y la consolidación de vínculos asimétricos que pueden condicionar el desarrollo autónomo de los Estados sudamericanos, ya que la participación de empresas chinas en grandes proyectos de infraestructura energética y logística en Sudamérica ha implicado no solo la provisión de financiamiento, sino también la exportación de tecnología, estándares técnicos y capacidades constructivas. China ha logrado posicionarse como un proveedor integral de soluciones “llave en mano”, que combinan ingeniería, maquinaria, insumos, personal técnico y ejecución. Su ventaja competitiva radica, entre otros factores, en el apoyo estatal a sus empresas, el financiamiento a tasas favorables y su creciente experiencia operativa en el sur global, pero consolida nuevas formas de dependencia entre Estados que producen e implementan desarrollos tecnológicos autónomos y Estados receptores de tecnologías.

Los casos analizados evidencian que la presencia de China en América del Sur no se limita a una estrategia de inversión financiera convencional, sino que responde a una lógica de inserción estructural en sectores clave del desarrollo. A través del financiamiento de infraestructura crítica —como el puerto de Chancay, las redes eléctricas de ultra alta tensión en Brasil y los proyectos energéticos en Argentina—, China ha consolidado posiciones que le otorgan influencia material y normativa sobre sistemas estratégicos nacionales y regionales. Esta inserción no se presenta

como un proceso de imposición unilateral, sino como el resultado de una convergencia entre las necesidades y disposiciones estructurales de los países receptores y las capacidades financieras, tecnológicas y logísticas de los actores chinos. En este sentido, las herramientas económicas, como la inversión y el financiamiento, operan como instrumentos geoeconómicos que consolidan su presencia regional a largo plazo.

Si bien estos proyectos han generado beneficios concretos en términos de inversión y acceso a infraestructura, también han activado una serie de tensiones. Por un lado, se observan desafíos en términos de gobernanza y regulación, como la cláusula de exclusividad del puerto de Chancay o los cambios normativos necesarios para viabilizar ciertos acuerdos contractuales. Por otro lado, emergen conflictos socioambientales que ponen en cuestión la sostenibilidad de algunos proyectos, así como tensiones políticas asociadas a los vaivenes de las relaciones bilaterales. La experiencia argentina, en particular, muestra cómo la falta de continuidad política y los cambios en la orientación geopolítica pueden dificultar la ejecución de proyectos estratégicos. En contraste, Brasil ha desarrollado una estrategia más pragmática, mientras que Perú ha habilitado un modelo de apertura que, si bien favorece el flujo de inversiones, plantea interrogantes respecto al control y la autonomía sobre infraestructuras clave. En todos los casos, el involucramiento de empresas chinas en sectores sensibles refuerza la necesidad de marcos regulatorios sólidos y de mecanismos institucionales que garanticen la protección de los intereses públicos.

A nivel regional, la fragmentación actual dificulta el desarrollo de posiciones comunes frente a actores extrarregionales. La ausencia de respuestas coordinadas mayores da cuenta de una vulnerabilidad ante el debilitamiento de la cooperación y de los liderazgos latinoamericanos. En este marco, una mayor coordinación sur-sur podría potenciar la capacidad negociadora de los países latinoamericanos, reducir las asimetrías y promover formas de inserción internacional más equilibradas. La infraestructura no solo configura redes materiales, sino también jerarquías de poder: el modo en que América del Sur aborde esta etapa determinará su lugar en el reordenamiento geoeconómico global.

Frente a la creciente participación de empresas chinas en la construcción y mantenimiento de infraestructura para el desarrollo en Sudamérica, la región enfrenta el desafío de transitar de una lógica de absorción pasiva hacia una estrategia activa de cooperación estructurada. Esto implica fortalecer las capacidades estatales de negociación, exigir mayores niveles de contenido local y diseñar mecanismos efectivos de transferencia tecnológica. Asimismo, la articulación entre niveles del Gobierno —incluido el papel de las provincias— puede contribuir a maximizar los beneficios de estas inversiones, evitando la concentración de decisiones en los niveles centrales.

Referencias

- Autoridad Portuaria Nacional. (23 de enero de 2019). *Volcán Compañía Minera S.A.A. y Cosco Shipping Ports Limited suscriben acuerdos societarios para desarrollar el Puerto de Chancay*. Gobierno del Perú. <https://www.gob.pe/institucion/apn/noticias/128073-volcan-compania-minera-s-a-a-y-cosco-shipping-ports-limited-suscriben-acuerdos-societarios-para-desarrollar-el-puerto-de-chancay>
- Benzi, D., Domínguez Martín, R., Lo Brutto, G. y Rodríguez Albor, G. (Eds.). (2021). *Geopolítica y geoeconomía de la cooperación entre China y América Latina y el Caribe*. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla; Universidad de Cantabria. <https://doi.org/10.22429/Euc2021.045>
- Carmody, P. y Wainwright, J. (2022). Contradiction and Restructuring in the Belt and Road Initiative: Reflections on China's Pause in the 'Go World. *Third World Quarterly*, 43(12), 2830-2851. <https://doi.org/10.1080/01436597.2022.2110058>
- Chen, Z., Zhou, G. y Wang, S. (2018). Facilitative Leadership and China's New Role in the World. *Chinese Political Science Review*, 3(1), 10-27.
- Chin, G. T. y Gallagher, K. P. (2019). Coordinated Credit Spaces: The Globalization of Chinese Development Finance. *Development and Change*, 50(1), 245-274. <https://doi.org/10.1111/dech.12470>
- Clayton, C., Maggiori, M. y Schreger, J. (2025). A Framework for Geoeconomics. Global Capital Allocation Project for Geoeconomics. https://globalcapitalallocation.s3.us-east-2.amazonaws.com/CMS_Strategic.pdf
- COSCO SHIPPING Lines. (15 de marzo de 2024). COSCO SHIPPING Lines announces the launch of OCEAN Alliance Day 8 Product in 2024. <https://lines.coscoshipping.com/home/News/detail/14611437304137691710/500000000000000233>
- COSCO Shipping. (15 de noviembre de 2024). The Inauguration Ceremony of Chancay Port Was Successfully Held. https://en.coscoshipping.com/col/col6923/art/2024/art_9266f077b32440d7a5d6d96687ff477d.html
- DangDai. (5 de agosto de 2025). "Vamos a seguir profundizando las relaciones con las provincias argentinas". <https://dangdai.com.ar/2025/08/05/vamos-a-seguir-profundizando-las-relaciones-con-las-provincias-argentina/>
- Esteso, D. y Haro Sly, M. (6 de diciembre de 2024). *Chinese Green Loans in Argentina: Success, Failures, and Challenges*. [Conferencia]. FLAUC Annual Meeting 2024, Universidad de Buenos Aires.
- Fernández, L. (16 de diciembre de 2024). *Megapuerto de Chancay: los impactos ambientales del proyecto chino que preocupan a los peruanos*. Mongabay Latam. <https://es.mongabay.com/2024/12/megapuerto-de-chancay-impactos-ambientales-proyecto-chino-preocupan-peruanos/>
- Gallagher, K. P. y Myers, M. (2020). Scaling back: Chinese development finance in LAC 2019. *The Dialogue*. 2-7. <https://www.thedialogue.org/wp-content/uploads/2020/03/Chinese-Finance-to-LAC-2019.pdf>
- Gobierno de Santa Cruz. (18 de julio de 2025). *Represa Cepernic: Acuerdo firmado para que se reactive su construcción*. <https://noticias.santacruz.gob.ar/gestion/gobierno/>

[item/34487-represa-cepernic-acuerdo-firmado-para-que-se-reactive-su-construccion](#)

González, L. (2012). The Distributive Effects of Centralization and Decentralization across Subnational Units. *Latin American Research Review*, 47, 109-133.

González Jáuregui, J. (2021). De qué manera Argentina ha impulsado a los inversores chinos para que contribuyan a revitalizar su sector energético. Carnegie Endowment for International Peace. https://carnegie-production-assets.s3.amazonaws.com/static/files/Jauregui_Argentina_China_int_ES.pdf

Haro Sly, M. (2023). Argentina Anarcho-Capitalism: between the IMF and China. Phenomenal World. <https://www.phenomenalworld.org/analysis/anarcho-capitalism/>

Hirschman, A. O. (1945). *National Power and the Structure of Foreign Trade*. University of California Press.

Horn, S., Parks, B., Reinhart, C. y Trebesch, C. (2023). Debt Distress on China's Belt and Road. *AEA Papers and Proceedings*, 113, 131-134. <https://doi.org/10.1257/pandp.20231004>

Husar, J. y Best, D. (2013). *Energy investments and technology transfer across emerging economies: The case of Brazil and China (Partner Country Series)*. International Energy Agency (IEA)/OECD. https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2015/12/energy-investments-and-technology-transfer-across-emerging-economies-the-case-of-brazil-and-china_g1g5f48b/9789264247482-en.pdf

International Trade Centre (ITC). (s. f.). *Trade Map: Trade statistics for international business development*. <https://www.trademap.org/Index.aspx>

Jiang, S. (2015). China's New Leadership and the New Development of China-Latin America Relations. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 1(1), 133-153. <https://doi.org/10.1142/S2377740015500074>

Juste, S. y Rubiolo, F. (2023). Litio y desarrollo en Argentina: los desafíos del sistema de gobernanza multinivel y el vínculo con China. *Si Somos Americanos*, 23. <https://doi.org/10.4067/s0719-09482023000100210>

Kaplan, S. B. (2021). *Globalizing Patient Capital: The Political Economy of Chinese Finance in the Americas*. Cambridge University Press.

Larsen, M. (2025). The pullback of Chinese overseas financing and its implications for a post-neoliberal global financial order. *Socio-Economic Review*, 1-24. <https://doi.org/10.1093/ser/mwaf030>

Malacalza, B. (2019). What Led to the Boom? Unpacking China's Development Cooperation in Latin America. *World Affairs*, 182(4), 370-403. <https://doi.org/10.1177/0043820019883251>

Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. (14 de noviembre de 2024). *Declaración conjunta entre la República del Perú y la República Popular China sobre la profundización de la Asociación Estratégica Integral*. <https://www.gob.pe/institucion/rree/noticias/1057893-declaracion-conjunta-entre-la-republica-del-peru-y-la>

republica-popular-china-sobre-la-profundizacion-de-la-asociacion-estrategica-integral

- Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de la República Argentina. (2014). *Declaración conjunta para el establecimiento de la Asociación Estratégica Integral*. Biblioteca de Tratados. https://tratados.cancilleria.gob.ar/tratado_archivo.php?tratados_id=kp2lmJs=&tipo=kg==&id=kp2onZw=&caso=pdf
- Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de la República Argentina. (2022). *Acuerdo con China: La Argentina Obtiene Financiamiento Para Obras de Infraestructura Estratégicas y Se Incorpora a La Franja y La Ruta de La Seda*. Biblioteca Digital de Tratados. https://tratados.cancilleria.gob.ar/tratado_ficha.php?id=kp6ql5w=
- Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular China. (16 de noviembre de 2024). *Xi Jinping y Presidenta de Perú Dina Boluarte Asisten a Ceremonia de Inauguración del Puerto de Chancay por Videoconferencia*. https://www.fmprc.gov.cn/esp/zxxx/202411/t20241119_11529183.html
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú. (5 de junio de 2025). *MTC otorga al Terminal Portuario de Chancay la licencia para el inicio oficial de sus operaciones*. [Nota de prensa]. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1182446-mtc-otorga-al-terminal-portuario-de-chancay-la-licencia-para-el-inicio-oficial-de-sus-operaciones>
- New Development Bank. (8 de julio de 2025). *New Development Bank and State Grid Brazil Holding sign Memorandum of Understanding to boost Brazil's energy capacity*. <https://www.ndb.int/news/new-development-bank-and-state-grid-brazil-holding-sign-memorandum-of-understanding-to-boost-brazils-energy-capacity/>
- Núcleo Milenio sobre los Impactos de China en América Latina (ICLAC). (2024). *Mapa interactivo: Repositorio Regional de Inversiones Chinas en América Latina*. <https://iclac.cl/mapa-repositorio-regional-de-inversiones-chinas/>
- Ray, R., Morro, D., Ni, A., Yue, M. y Zhapabayeva, R. (2025). *China's overseas development finance pivots to national and regional development banks*. GCI Policy Brief 026. Global China Initiative, Boston University. <https://www.bu.edu/gdp/files/2025/07/GCI-PB-26-CODF-2025-FIN.pdf>
- Rosemberg, J. (24 de julio de 2025). *La postulación de Lamelas complica el equilibrio que el Gobierno busca entre Estados Unidos y China*. *La Nación*. <https://www.lanacion.com.ar/politica/la-postulacion-de-lamelas-complica-el-equilibrio-que-el-gobierno-busca-entre-estados-unidos-y-china-nid24072025>
- Stott, M. (4 de noviembre de 2024). *Chinese warships could use Peru's big new port, US general warns*. *Financial Times*. <https://www.ft.com/content/f6589d13-6014-47d0-8cc5-e98a0b7ad0bc>
- Subsecretaría de Recursos Hídricos. (2010). *Inventario de presas y centrales hidroeléctricas de la República Argentina (1ª ed.)*. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. https://www.energia.gob.ar/contenidos/archivos/Reorganizacion/contenidos_didacticos/publicaciones/LibroPresas_1.pdf

- Urdinez, F. y Myers, M. (2025). *Trends in Chinese FDI in South America: Findings from the regional repository of Chinese investments in Latin America*. ICLAC. <https://doi.org/10.5281/zenodo.15103627>
- Wang, C. N. (2024). *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023*, Green Finance & Development Center. <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023/>
- Zelicovich, J. (2025). *Latinoamérica en la era de la geoeconomía*. *Foreign Affairs Latinoamérica*, 25(3), 2-4.