

ISSN 2953-7495

TONGDAO 同道

Revista Latinoamericana de Estudios de China Contemporánea

02.02

julio-diciembre 2025



FLACSO
SECRETARIA
GENERAL

Cátedra China
Contemporánea

当代中国讲堂



LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA CHINAS EN AMÉRICA DEL SUR Y LA CONTRAOFENSIVA ESTADOUNIDENSE PARA DETENER EL AVANCE EN LA REGIÓN

Fiorella Lubochiner¹

Fecha de recepción: 12 de septiembre de 2025

Fecha de aceptación: 27 de noviembre de 2025

Fecha de publicación: 18 de diciembre de 2025

Resumen

La Iniciativa "Belt & Road", anunciada en el año 2013 por el presidente Xi Jinping ha sido el motor principal del ascenso chino (Laufer, 2020). Inicialmente destinada para países de África y Eurasia, en esta última década, la iniciativa se ha expandido a América del Sur, que ha sido novedosamente incorporada como receptora de inversiones en materia de infraestructura portuaria. El Puerto de Chancay y el Puerto de Montevideo, han servido de puerta de entrada para este tipo de inversiones en América del Sur. No obstante, dicho continente está sujeto a una histórica dominación norteamericana. Es por esto, que a través de diversas fuentes, este artículo analiza los proyectos de inversión en infraestructura portuaria chinas en la región tanto como las respuestas contraofensivas de Estados Unidos acorde. Destacando, en conclusión, una exigencia de evaluación de riesgos de estas inversiones por parte de los países sudamericanos asociados en un contexto geopolítico de quiebre de paradigma.

Palabras Clave

China; Sudamérica; Iniciativa Belt & Road; Infraestructura Portuaria; Geopolítica.

¹ FLACSO Argentina, CABA, Argentina; ORCID 0009-0000-1123-2462; lubochinerfiorella@gmail.com

CHINESE PORT INFRASTRUCTURE INVESTMENTS IN SOUTH AMERICA AND THE U.S. COUNTEROFFENSIVE TO HALT BEIJING'S ADVANCE IN THE REGIÓN

Abstract

The Belt & Road Initiative, announced in 2013 by President Xi Jinping, has been the main driver of China's rise (Laufer, 2020). Initially intended for countries in Africa and Eurasia, the initiative has expanded to South America in the last decade, which has recently been incorporated as a recipient of port infrastructure investments. The Port of Chancay and the Port of Montevideo have served as gateways for this type of investment in South America. However, this continent is subject to historical North American domination. Therefore, through various sources, this article analyzes both Chinese port infrastructure investment projects in the region and the corresponding US counteroffensive responses. In conclusion, it highlights the need for the associated South American countries to assess the risks of these investments in a geopolitical context of paradigm shifting.

Keywords

China; South America; Belt & Road Initiative; Port Infrastructure; Geopolitics.

OS INVESTIMENTOS CHINESES EM INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA NA AMÉRICA DO SUL E A CONTRAOFENSIVA DOS ESTADOS UNIDOS PARA DETER O AVANÇO DE PEQUIM NA REGIÃO

Resumo

A Iniciativa "Belt & Road", anunciada em 2013 pelo presidente Xi Jinping, tem sido o principal motor da ascensão chinesa (Laufer, 2020). Inicialmente destinada a países da África e da Eurásia, na última década a iniciativa expandiu-se para a América do Sul, que passou a ser incorporada, de forma inédita, como receptora de investimentos em infraestrutura portuária. O Porto de Chancay e o Porto de Montevideú serviram como portas de entrada para esse tipo de investimento na América do Sul. No entanto, o continente está historicamente sujeito à dominação norte-americana. Por isso, com base em diversas fontes, este artigo analisa tanto os projetos de investimento chineses em infraestrutura portuária na região quanto as respostas contraofensivas dos Estados Unidos. Conclui-se destacando a necessidade de que os países sul-americanos associados realizem avaliações de risco dessas inversões em um contexto geopolítico de ruptura de paradigma.

Palavras-chave

China; América do Sul; Iniciativa Belt & Road; Infraestrutura Portuária; Geopolítica.

INTRODUCCIÓN

Aproximadamente desde comienzos del siglo en curso, China, mediante su estrategia de *soft power* (Nye, 1990), fue poco a poco posicionándose como la nueva potencia hegemónica acercándose aceleradamente al nivel de los Estados Unidos. La Iniciativa "Belt & Road" ha sido pilar fundamental del exponencial crecimiento económico como así también de la expansión global que el país asiático ha logrado. Debido a que los puertos marítimos presentan al mismo tiempo una oportunidad de crecimiento económico mediante el fomento al comercio internacional como un refuerzo de presencia geopolítica, son de especial interés en el marco de esta iniciativa.

Primeramente, esta iniciativa estaba destinada para países de África y Eurasia, sin embargo, en esta última década, América del Sur ha sido incorporada como región receptora de inversiones. Las relaciones multilaterales entre China y América Latina en general, se han ido fortaleciendo con el correr de los últimos años. Debido a la riqueza en recursos naturales de los países latinos, China, con su vasto haber de productos industriales y su creciente sistema de financiamiento internacional (González Jauregui y Tussie, 2023), se ha consagrado como un socio primario de la mayor parte de la región. A tal factor, se le adicionan las características que la convierten en un punto tan interesante, como su carácter demográfico: su acceso al Pacífico y al Atlántico. Es por esto que América del Sur se convirtió en un nuevo campo de inversión para China. Sin embargo, parte de esas características especiales la vuelven de especial interés también para Estados Unidos que históricamente ha considerado a la región como su "patio trasero" (Nolte, 2013), suscitando preocupaciones.

Mediante la recolección de noticias de medios de comunicación digitales tanto nacionales como internacionales, de portales de información marítimos, de artículos académicos y de extractos de una entrevista personal con los ejecutivos comerciales de Cosco Shipping Company Perú el 28 de marzo de 2025, este artículo desarrollará acerca de las inversiones en infraestructura portuaria en Sudamérica como el Puerto de Chancay y el dragado del Puerto de Montevideo. Asimismo, ahondará en las repercusiones, acciones de contención y boicots a proyectos ahora fallidos, que Estados Unidos ejecutó a consecuencia de dichas inversiones.

EL SOFT POWER CHINO

En el año 2007, el entonces Presidente chino Hu Jintao declaró ante el 17º Congreso del Partido Comunista Chino la necesidad de invertir en una estrategia de *soft power*, fue así que a partir de ese momento comenzó el flujo de inversiones dirigidas a esta estrategia (Nye, 2016). Sin embargo, la profundización sucedió especialmente con el giro en la política exterior de su sucesor, Xi Jinping.

Joseph Nye en el año 1990, fue el primero en acuñar el término *soft power* para referirse a aquella manera de influir a otros mediante la persuasión y la atracción en vez de la coerción o la manipulación, como se le designa al *hard power*. Rápidamente, estos términos fueron catalogados respectivamente para las potencias que hoy ponemos en contraste, la asiática en auge como referente del *soft power* y la histórica potencia norteamericana como referente del *hard power*. Fue el propio Nye (2016) quien rechazó la posterior revalorización que se le ha dado a este concepto, en el cual se describe al *soft power* como, cita, “una fuerza no tradicional como la cultura y los bienes comerciales” (Ferguson, 2009). Incluso limita la capacidad de éxito del *soft power* por sí misma, así como la del *hard power*, sino una combinación de estas denominada *smart power* (Nye, 2016).

La política exterior china se encuentra direccionada hacia, lo que ellos mismos categorizan, una estrategia de *soft power* basada en un intercambio mutuamente beneficioso dentro del marco de la cooperación sur-sur con países en desarrollo a través de inversiones estratégicas. Lo cierto es que, por el momento, la visión expansiva mediante el *soft power* les está dando los resultados esperados.

SOBRE LA INICIATIVA “BELT & ROAD” Y SU INTERÉS POR LOS PUERTOS

La Iniciativa “Belt & Road” (BRI), anunciada en el año 2013 por el presidente Xi Jinping es catalogada como el motor principal del ascenso chino (Laufer, 2020). Se trata de una inversión estatal que, si bien no se puede precisar con exactitud el monto acumulado, se cree que alcanza un trillón de dólares (Zhu, 2022) y que ha creado más de 420.000 empleos sacando ya a 40 mil personas de la pobreza (The Economist, 2023). Mediante el BRI, el país asiático planificó una expansión global invirtiendo en obras de infraestructura en países en desarrollo como parte de la Nueva Ruta de la Seda.

Desde hace ya más de 10 años, China trabaja en una estrategia de *soft power* (Zhang, 2017) (Nye, 2004), apuntando a una integración económica regional fuerte mediante mayor conectividad (Yu, 2016), lo que incluye la creación estratégica de terminales portuarias marítimas y terrestres enmarcadas dentro de esta iniciativa, ya que dichas terminales componen una infraestructura crítica para la base del comercio internacional (Kardon y Leutert, 2023). Como parte de la iniciativa portuaria hacia países en desarrollo, China no solo apostó por sus vecinos continentales, si no que, aprovechando la desatención prestada durante el gobierno de Bush (Paz, 2006), cuando los intereses norteamericanos abandonaron América Latina para centrarse en Medio Oriente, decidió ampliar sus inversiones a proyectos de infraestructura portuaria sudamericana como el Megapuerto de Chancay en Perú y el dragado del Puerto de Montevideo, en Uruguay.

El objetivo principal de las inversiones portuarias chinas es asegurar rutas marítimas directas (Piccone, 2016) a distintas partes del mundo fomentando un crecimiento exponencial del

comercio además de una estrategia geopolítica (Yu, 2016), garantizando la salida al mar sin depender de territorios en conflicto. Especialmente, a partir de la creación del Quad, la alianza en la que se asociaron India, Estados Unidos, Japón y Australia, donde se comprometieron a mantener al Indopacífico fuera de la dominación de Beijing (Bloomberg, 2021) y el latente rumor del bloqueo del canal de Panamá por parte de Estados Unidos (Papaleo, 2023). Estas amenazas al avance portuario chino derivan del temor de la utilización de dicha infraestructura geoestratégica como base para la presencia militar china en la región. Parte de los recientes acontecimientos incluyen la modernización de la estructura de alta mar del Ejército Popular de Liberación, lo cual, al relacionarlo con el amplio "poder portuario" (Kardon y Leutert, 2023) que China trabaja incansablemente para incrementar, hace sonar las alarmas tanto en Estados Unidos como en Europa, ya que estos últimos han sido también receptores directos de dichas inversiones.

Figura 1:
Cosco Shipping Ports



Fuente:
Presentación comercial del Puerto de Chancay de COSCO Shipping Co.

De esta forma, los puertos marítimos no son solo un factor clave en el comercio internacional, sino que además son "nodos dentro del proceso de proyección de poder" (Noorali, Flint an Ahmadi, 2022). Mediante los mismos, se fomenta, mediante el intercambio económico, una creciente interdependencia entre los países (Prebisch, 1988), que volvería imposible evitar una futura incorporación del factor militar en esta simbiosis convirtiéndolos en una fuente geográfica de poder (Noorali, Ahmadi, Yazdanpanah Dero, Pishgahifard and Hafeznia, 2025) que China ha sabido optimizar.

PROYECTOS PORTUARIOS CHINOS EN SUDAMÉRICA

EL MEGAPUERTO DE CHANCAY, PERÚ

No resulta casual la elección de un puerto peruano como apertura de puertas en el Pacífico. Desde el período poscolonial, Perú ha sido el principal destinatario de los barcos chinos que impulsaron el comercio y la inmigración, dado su cercanía con el continente asiático que resulta aún más cercano que Europa (Mariátegui, 1928).

Figura 2:

Perú como hub del Pacífico Sur

SIN el Puerto de Chancay

La mayoría de los envíos de Perú-Asia y Oceanía van primero a Centroamérica y Norteamérica (y viceversa)



Perú no tiene puertos que puedan recibir grandes barcos completamente cargados, lo que aumenta el costo del transporte.

CON el puerto de Chancay

Permitirá la llegada directa de buques completamente cargados de **18.000 a 21.000 TEU**.



Este proyecto tendrá dos efectos:

1

Reducir la ruta entre Perú y Asia, al menos en 10 días.

2

Perú vuelve a ser el principal hub portuario de Sudamérica para el Pacífico.

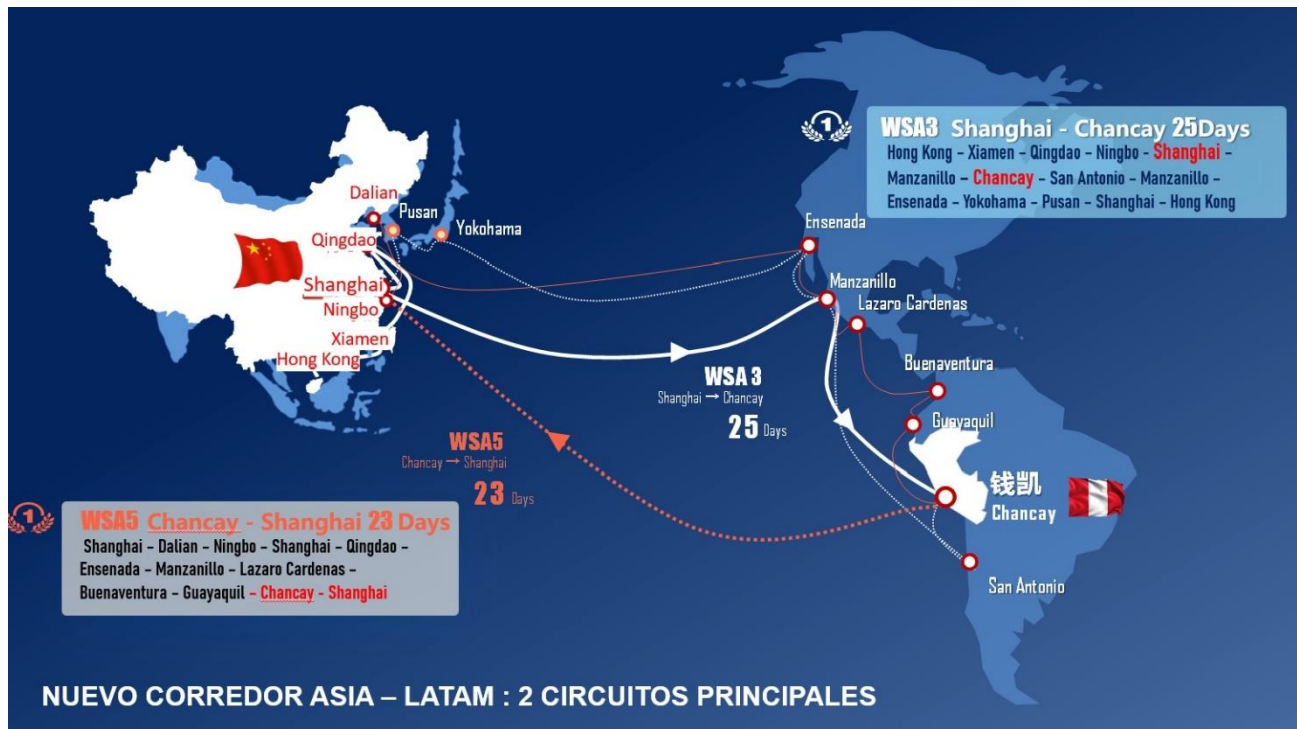
Fuente:

Presentación comercial del Puerto de Chancay de COSCO Shipping Co.

El 14 de noviembre de 2024 en el Palacio de Gobierno de Perú, junto con su presidenta Dina Boluarte y la presencia del primer mandatario chino Xi Jinping, se llevó a cabo la inauguración de "El Nuevo Puerto de Chancay", a unos 70 kilómetros de Lima. Esta terminal portuaria es catalogada como un megaproyecto logístico por su capacidad para recibir a los buques más grandes del mundo y cuenta con un alto nivel de inversión china. La inversión, que se divide en cuatro fases de ejecución, proyecta el valor total de USD 1.300 millones de acuerdo a la empresa Cosco Shipping Company Perú (comunicación personal, 28 de Marzo de 2025), lo que incluye la optimización de la autopista Panamericana junto con un túnel subterráneo que conecta la entrada del complejo con el Puerto, incluyendo la creación de un túnel peatonal para los locales en Chancay con el fin de evitar posibles accidentes. La formación de esta nueva ruta comercial entre Perú y China reduce 10 días la ruta anterior, optimizando el intercambio.

La apertura de este puerto, en manos de la empresa china estatal Cosco Shipping Co. en conjunto con la empresa minera peruana Volcan, apunta a actuar no solo como tal sino además como centro logístico y corredor económico. Con la inauguración de su primer tren terrestre-marítimo, el "Yara New Express Wuhan-Chancay", pretende la creación de una ruta que conecte Shanghai y Chancay de manera directa, fortaleciendo notablemente los lazos comerciales entre Asia y Latinoamérica (Revista Economía, 2025). Asimismo, Cosco trae nuevas tecnologías a los puertos sudamericanos como su patios "libre de hombres", que incluyen ARMG (Automated Rail-Mounted Gantry) y vehículos inteligentes que son guiados por el operario a distancia.

Figura 3:
Nuevo corredor Asia-LATAM



Fuente:
Presentación comercial del Puerto de Chancay de COSCO Shipping Co.

A su vez, a este corredor se le proyecta sumar una nueva red ferroviaria bioceánica con Brasil, la cual fue anunciada y su respectivo acuerdo bilateral firmado, en la última cumbre del BRICS en Julio de 2025. Cruzando los estados brasileños de Bahía, Goiás, Mato Grosso, Rondônia e Acre, este tren desembarcará su recorrido en el Puerto de Chancay (Magallanes, 2025). De esta manera, China obtendrá un acceso a un pasaje directo entre el océano Atlántico con el Pacífico que comienza localmente en Shanghai.

LA TERMINAL DE CONTENEDORES (TCP) DE PARANAGUÁ, BRASIL

En un nuevo avance de la Belt & Road Initiative en Sudamérica, en el año 2018 se llevó a cabo la compra del 90% de las acciones de la Terminal de Contenedores de Paranaguá por parte de la compañía China Merchants Port Holdings por un valor de 4 billones de Reales aproximadamente (CM Port). Es la segunda terminal de contenedores más grande de Brasil, luego de la terminal de Santos que se ubica en el primer puesto. Continuando con los esfuerzos por enriquecer el Puerto de Paranaguá, en el año 2024 Cosco Shipping anunció la incorporación de una nueva ruta marítima que conecta la costa este de América del Sur con el continente asiático. Denominada la ruta ESA, conecta de manera directa el Puerto de Paranaguá, con China y Singapur. La ruta también incluye otros puertos brasileños, uruguayos y argentinos (Portal Portuario, 2024).

De igual manera, en el mismo año, CM Port firmó un nuevo acuerdo con el gobierno del Estado brasileño de Paraná. El objetivo de este último apunta a la cooperación conjunta en la creación de puertos verdes e inteligentes, con la implementación de nuevas tecnologías e intercambio de personal especializado (COMEX Latam, 2024).

Dicho acuerdo, es fruto del exponencial incremento de exportaciones que el Estado de Paraná mantiene con China. En el año 2024, dichas exportaciones alcanzaron los 5.800 millones de dólares, superando cuatro veces las exportaciones destinadas a Estados Unidos, que se calculan en 1.580 millones (DangDai, 2025). Este hecho sitúa a la potencia asiática en auge como el principal socio comercial del Estado de Paraná. De esta forma, se refuerzan los vínculos bilaterales en materia portuaria extendiéndose más allá de la Terminal de Contenedores de Paranaguá.

EL DRAGADO DEL PUERTO DE MONTEVIDEO, URUGUAY

En menor medida a comparación de Chancay, China también ha destinado inversiones a terminales portuarias en Uruguay. Mediante la reactivación de un acuerdo firmado en 2019, cuya licitación fue otorgada el año anterior, el presidente uruguayo Lacalle Pou en el año 2024, autorizó la participación de la empresa estatal china CHEC Dredging Company Limited en los trabajos de dragado en el Puerto de Montevideo. Dicho dragado del puerto permite la ampliación del canal de acceso a la terminal portuaria de 13 a 14 metros de profundidad (Presidencia Uruguay, 2024). Esta ampliación permite la recepción de buques de mayor calado y longitud, brindando nuevos atractivos comerciales y por ende mayor competitividad. Asimismo, para la ejecución de este proyecto, que cuenta con una inversión inicial de USD 30 millones, la empresa china subcontrató a la empresa belga Jan de Nul que ya operaba en Montevideo con anterioridad (Argenports, 2024).

En el mismo sentido, cabe resaltar que Uruguay es el primer país tanto del Atlántico Sur como del Mercosur, en formar parte del BRI. En el año 2018, en el marco de una visita oficial a China por parte del canciller uruguayo Nin Novoa, suscribieron el "Memorando de

Entendimiento sobre Cooperación en el Marco del Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y la Iniciativa de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI" (Presidencia Uruguay, 2018).

EL ACCIONAR NORTEAMERICANO PARA DETENER EL AVANCE PORTUARIO CHINO EN LA REGIÓN

América Latina en su conjunto proviene de una larga tradición de subordinación en las interacciones con Estados Unidos (Tickner, 2003). Popularmente, esta región ha sido conocida como "el patio trasero" de dicha potencia (Nolte, 2013). Es por esto, que las repercusiones ocasionadas en el país del Norte merecen un apartado propio. Estaba claro que las incursiones chinas en su propio continente no pasarían inadvertidas.

ISLA MARGARITA, PANAMÁ

En el año 2016, en un intento previo, China logró aliarse con Panamá para invertir en la terminal portuaria en la Isla Margarita. La empresa China Landbridge Group invirtió 900 millones de dólares en la adquisición del puerto de Isla Margarita en la Zona Libre de Colón (Newsroom Infobae, 2025). El foco clave de dicha inversión, subyace en su cercanía con el canal de Panamá, que resulta una arteria clave para el comercio internacional además de su historial de fuerte presencia militar estadounidense en el país (Abu-Warda, 2005).

Consecuentemente, Estados Unidos ejerció mayúsculas presiones en pos de la caída del acuerdo. En febrero de 2025, el Secretario de Estado de EEUU, Marco Rubio, visitó al país panameño y ordenó reducir la influencia china en el canal o bien enfrentar las consecuencias (CBS, 2025). Asimismo, el propio presidente Trump intervino en el asunto de manera directa y sentenció: "exigimos que el Canal de Panamá sea devuelto a EE.UU. en su totalidad, rápidamente y sin hacer preguntas" (BBC, 2025). Ante esta escalada de tensiones, Panamá finalmente tomó la decisión de rescindir unilateralmente el acuerdo con Beijing (CBS, 2025).

TIERRA DEL FUEGO, ARGENTINA

Posteriormente, la empresa estatal china Shaanxi Chemical Industry Group Co. Ltd. estuvo muy cerca de ejecutar su acuerdo firmado con el gobernador de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur para la apertura de un puerto en Río Grande. Pese a que el acuerdo fue firmado por ambas partes en el año 2022 con el fin de construir una terminal portuaria multipropósito (Pérez Izquierdo, 2023), el mismo no fue llevado a cabo.

El gobierno estadounidense tomó rápidamente cartas en el asunto ya que, por la particular proyección sobre la Antártida con la que cuenta la provincia de Tierra del Fuego, China consolidaría un lugar clave en la geopolítica, relata Eduardo Oviedo, profesor de Relaciones Internacionales en la Universidad Nacional de Rosario e investigador del CONICET en su entrevista con el medio digital DW (Papaleo, 2023). En consecuencia, en Marzo del año

siguiente, 2023, el Embajador de los Estados Unidos en Argentina, Marc Stanley visitó al gobernador Gustavo Melella en la isla argentina. En dicha reunión expresó sus preocupaciones, entre las cuales se destacaba la "situación de colonialismo" y la "militarización" del área (Gobierno de Tierra del Fuego, 2023). En sumatoria, entre preocupaciones de ambientalistas acerca del proyecto, lo cierto es que Argentina anunció la retirada del proyecto chino en la provincia fueguina poco tiempo después de la visita de Stanley (Papaleo, 2023).

Asimismo, en el año 2024, el proyecto fue retomado por la empresa Mirgor, dirigida por un empresario fuertemente ligado al gobierno del Presidente argentino Javier Milei, quien mantiene una alineación inflexible con los Estados Unidos. De acuerdo a fuentes diplomáticas argentinas, la empresa Mirgor ya contaría con el visto bueno del gobierno norteamericano para el avance de dicho proyecto (Santoro, 2024).

Cabe mencionar que el gobierno de Trump en el año 2025 respaldó económicamente a su par argentino, Javier Milei mediante un swap de monedas por un monto de USD 20.000 millones. Parte del condicionamiento, según el propio secretario del Tesoro de Estados Unidos, Scott Bessent, es "sacar a China de la Argentina" ya que considera la estabilidad del país clave para contrarrestar la influencia asiática (Maza, 2025).

SAN ANTONIO, CHILE

Por otra parte, en otro mecanismo de contraofensiva, Estados Unidos también expresó su particular interés en incrementar las inversiones en el Puerto de San Antonio, Chile (The International Trade Administration, U.S. Department of Commerce, 2024), que a nivel estructural, es el mayor competidor de Chancay en la región. Además, el Puerto de San Antonio cuenta con una ubicación estratégica sobre el Pacífico que brinda una fácil conectividad con los mercados globales desde Sudamérica (LATAM FDI, 2024). En consecuencia, resulta el puerto más apto para competir tanto comercialmente como geoestratégicamente con el Puerto de Chancay. De todas maneras, hasta el momento las inversiones norteamericanas en Chile son meras enunciaciones que no se han concretado.

Continuando con las ideas previamente expuestas, es razonable incurrir en una deducción comparativa del tipo "*hard power* norteamericano vs. *soft power* asiático" cuando se analizan las estrategias adoptadas por cada potencia en el marco de estas inversiones. La contraofensiva norteamericana resulta, entonces, la de tomar un rol sumamente coercitivo.

CONCLUSIONES

El rol protagónico que ha ido adquiriendo China en el orden global ha dejado de ser una novedad. Sin embargo, sigue generando cuestionamientos. En América del Sur, las recientes incursiones chinas en infraestructura portuaria presentan oportunidades para las ciudades

receptoras en términos de desarrollo estructural, como la renovación de la autopista en Chancay y el aumento de capacidad a causa del dragado en Montevideo.

De igual forma, no debemos subestimar la estrecha vinculación que la región latinoamericana, tanto por su cercanía geográfica como por su tradición histórica de influencia han tenido y seguirán teniendo con los Estados Unidos, quien no cederá sin luchar, potencialmente transformando a América del Sur en un territorio políticamente disputado (Hurrell, 1995). En la literatura de las Relaciones Internacionales, se habla de la búsqueda de generar un *shock geoestratégico* (González Jauregui y Tussie, 2023) que ponga en jaque la presencia de Estados Unidos en la región por parte de China.

El repaso por los casos regionales deja en evidencia dos posiciones que resultan innegables: por un lado, China ejerce una estrategia de *soft power* intentando generar alianzas en los países sudamericanos a través de la inversión portuaria. Por el otro, Estados Unidos no se anda con rodeos y, alineado a una estrategia de *hard power*, ejerce un perfil coercitivo con el claro objetivo de hacer caer estos acuerdos. Teniendo en cuenta la experiencia pasada de Panamá con su intento de inversión en la Isla Margarita o el frustrado proyecto de terminal portuaria en Tierra del Fuego, Argentina, Estados Unidos dejó explícito que desafiarlo ocasionará graves consecuencias. De igual modo, utiliza una estrategia de interdependencia positiva (Prebisch, 1988) al anunciar su interés en invertir en el Puerto de San Antonio para así asegurarse el continuo alineamiento de Chile.

Por este motivo, las inversiones en infraestructura que ofrece la Belt & Road Initiative a los países en desarrollo pero, por lo expuesto, principalmente para los países de América del Sur, deben ser medidas en una balanza de ventajas y desventajas. A simple vista, pueden ser presentadas como grandes oportunidades para el perfeccionamiento de sus terminales portuarias lo que llevaría a un incremento en el comercio internacional con el país receptor. En una segunda lectura, presentan un desafío: provocar a la potencia dominante en la región donde ejerce principalmente su hegemonía, aliándose con su mayor contrincante.

En conclusión, resulta esencial que los países de la región equilibren los costos y beneficios obtenidos por las inversiones en infraestructura por parte de China. Se debe obrar estratégicamente, estudiando no solo el impacto comercial y económico de éstas si no la repercusión geopolítica que despertarán en consecuencia.

BIBLIOGRAFÍA

Abu-Warda, N. (2005). Panamá en la política exterior de Estados Unidos. Revista de Comunicación de la SEECI, (7), 1-11.

Argenports (2024). "ANP aprobó la ampliación del dragado a 14 metros en el puerto de Montevideo". <https://argenports.com/nota/anp-aprobo-la-ampliacion-del-dragado-a-14-metros-en-el-puerto-de-montevideo/>

Bloomberg (2021). "What the China-India Border Dispute is Really About".
<https://www.youtube.com/watch?v=TKXldNsmRaw>

BBC (2025). "Marco Rubio advierte a Panamá que EE.UU. 'tomará las medidas necesarias' si no reduce de forma inmediata la supuesta influencia de China en el Canal".

<https://www.bbc.com/mundo/articles/cjex1g25w0jo>

CBS (2025). "BlackRock Strikes \$23 Billion Deal to Place Panama Canal Ports Under American Control". **<https://www.cbsnews.com/news/blackrock-panama-canal-deal-ck-hutchison-trump/>**

CBS (2025). "China derides U.S. 'pressure and coercion' as Panama scraps Belt and Road deal with Beijing amid canal standoff". **<https://www.cbsnews.com/news/china-us-trump-panama-canal-pressure-coercion-belt-and-road-deal/>**

CM - China Merchants Port Holdings Company Limited. "Brasil".
<https://www.cmport.com.hk/enTouch/business/Infor.aspx?id=10009334>

COMEX Latam (2024). "Acuerdo entre Brasil y China en puerto de Paranaguá". **<https://www.comexlatam.com/acuerdo-entre-brasil-y-china-en-puerto-de-paranagua/>**

DangDai (2025). "El estado brasileño de Paraná y una mayor alianza comercial con China". **<https://dangdai.com.ar/2025/07/19/el-estado-brasileño-de-paraná-refuerza-su-alianza-comercial-con-china/>**

Ferguson, N. C. (2009). Think again: power. *Foreign Policy*(March–April): 18–24
Gobierno de Tierra del Fuego (2023).
<https://www.tierradelfuego.gob.ar/blog/2023/03/10/el-gobernador-melella-recibio-al-embajador-de-los-estados-unidos-marc-stanley/>

González Jauregui, J. y Tussie, D. (2023). "La Iniciativa de la Franja y la Ruta en Sudamérica: ¿un shock geoestratégico?" en *Revista de Investigación en Política Exterior Argentina*. Volumen: 3. Número: 5 Enero 2023- Agosto 2023

HURRELL, A. (1995). "Regionalism in Theoretical Perspective" en FAWCETT, L.; HURRELL, A. "Regionalism in World Politics: Regional Organization and International Order", Oxford University Press.

Kardon, I. y Leutert, W. (2023, 22 de mayo). China's Port Power: The Maritime Network Sustaining Beijing's Global Military Reach. *Foreign Affairs*.
https://www.foreignaffairs.com/united-states/chinas-port-power?check_logged_in=1&utm_medium=promo_email&utm_source=lo_flows&utm_campaign=article_link&utm_term=article_email&utm_content=20250919

LATAM FDI (Latin American Foreign Direct Investment) (2024). "A Major Port Investment in Chile is the United States' Response to China"
<https://latamfdi.com/major-port-investment-in-chile/>

Laufer, Ruben (2020). "China: de la teoría de los tres mundos a la transición hegemónica" en SciELO. **https://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1851-37352020000200005&script=sci_arttext**

Magallanes, D. (2025, 9 de julio). Brasil y China firman histórico acuerdo para unir el Atlántico y el Pacífico mediante tren que llegará al puerto de Chancay en Perú. *La República*. <https://larepublica.pe/mundo/2025/07/07/brasil-y-china-firman-historico-acuerdo-para-unir-el-atlantico-y-el-pacifico-mediante-tren-que-llegara-al-puerto-de-chancay-344190>

Mariátegui, J. (1928) 7 ensayos de interpretación de la realidad peruana (ediciones varias). Capítulos II y III.

Maza, A. (2025, 9 de octubre). Scott Bessent: "Milei tiene el compromiso de sacar a China de la Argentina". *Infobae*. <https://www.infobae.com/economia/2025/10/10/scott-bessent-milei-tiene-el-compromiso-de-sacar-a-china-de-la-argentina/>

Newsroom Infobae (2025, 3 de enero). La expansión de China en los puertos mundiales: cifras, impacto y controversias. *Infobae*. <https://www.infobae.com/espana/agencias/2024/11/15/la-expansion-de-china-en-los-puertos-mundiales-cifras-impacto-y-controversias/>

Nolte, D. (2013). El dragón en el patio trasero: una visión estadounidense de las relaciones entre China y América Latina. *Papel Político*, 18(2), 587-598.

Noorali, H. , Ahmadi, S. A. , Yazdanpanah Dero, Q. , Pishgahifard, Z. and Hafeznia, M. (2025). Geopolitics of Ports: Contrasting Port-Based Geopolitical Codes of India and China in Sea Lines of Communication (SLOCs) at Material and Discursive Levels. *Human Geography Research*, 57(2), 121-137.

Noorali H., Flint C., Ahmadi S.A. (2022) "Port power: Towards a new geopolitical world order", *Journal of Transport Geography*, Volume 105.

Nye, J. (1990). *Bound to Lead. The Changing Nature of American Power* Nye, J. (2004). *Soft Power: The Means to Success in World Politics*.

Nye, J. (2016) *Soft power: the origins and political progress of a concept*, PALGRAVE COMMUNICATIONS.

Papaleo, C. (2023, 21 de junio). Tierra del Fuego: polémica por fallido plan de puerto chino. *Deutsche Welle*. <https://www.dw.com/es/planes-fallidos-de-puerto-de-china-en-tierra-del-fuego-reavi-van-pol%C3%A9mica/a-65982917>

Pérez Izquierdo, L. (2023, 8 de junio). Avanza el puerto de China en Tierra del Fuego: el gobernador ratificó con un decreto el memorándum con el régimen. *Infobae*. <https://www.infobae.com/politica/2023/06/08/avanza-el-puerto-de-china-en-tierra-del-fuego-el-gobernador-ratifico-con-un-decreto-el-emorandum-con-el-regimen/>

Piccone, T. (2016). "The geopolitics of China's rise in Latin America" en The Brookings Institution. https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/11/the-geopolitics-of-chinas-ri-se-in-latin-america_ted-piccone.pdf

Portal Portuario (2024). "Brasil: Porto de Paranaguá estrena nuevo servicio a China con arribo de buque de Cosco" <https://portalportuario.cl/brasil-porto-de-paranagua-estrena-nuevo-servicio-a-china-con-arribo-de-buque-de-cosco/>

Prebisch Raúl (1988). "Dependencia, interdependencia y desarrollo", *Revista de la Cepal*, Número 34.

Presidencia Uruguay (2018). "Nin Novoa impulsa el acceso al mercado chino de más productos agropecuarios uruguayos". <https://www.gub.uy/presidencia/comunicacion/noticias/nin-novoa-impulsa-accesomercado-chino-productos-agropecuarios-uruguayos>

Presidencia Uruguay (2024). "Dragas de ANP profundizan a 14 metros el acceso al puerto de Montevideo". <https://www.gub.uy/presidencia/comunicación/noticias/dragas-anp-profundizan-14-metros-acceso-puerto-montevideo>

Revista Economía (2025). "¿Cómo un tren conecta el corazón de China con el futuro de América Latina?" <https://www.revistaeconomia.com/como-un-tren-conecta-el-corazon-de-china-con-el-futuro-de-america-latina/>

Santoro, D. (2024, 18 de agosto). Tras la caída del proyecto chino, la empresa de Nicky Caputo levanta un puerto en Tierra del Fuego con el aval de EE.UU. *Clarín*. https://www.clarin.com/politica/caida-proyecto-chino-empresa-nicky-caputolevanta-puerto-tierra-fuego-aval-eeuu_0_VqUN80jBHD.html

The Economist (2023). "How China's Belt and Road Initiative is changing" https://www.economist.com/the-economist-explains/2023/10/17/how-chinas-belt-and-road-initiative-is-changing?utm_medium=cpc.adword.pd&utm_source=google&ppccampaignID=19495686130&ppcadID=&utm_campaign=a.22brand_pmax&utm_content=conversion.direct-response.anonymous&gclid=aw.ds&gad_source=1&gad_campaignid=19495464887&gbraid=0AAAAADBuq3LAG4mVqvG0R3bDFId00MuHd&gclid=Cj0KCQjw5JXFBhCrARIsAL1ckPuCTeID2IJ8c1ZKh5kbsHny0WxactePS-mUaX6aH03FFwBRx-6G2VUaApJsEALw_wcB

The International Trade Administration, U.S. Department of Commerce (2024). "Chile Marine Technology Seaports Expansion Projects and Concessions" <https://www.trade.gov/market-intelligence/chile-marine-technology-seaports-expansion-projects-and-concessions>

Tickner, Arlene B. (2003). "Hearing Latin American Voices in International Relations Studies", Universidad de los Andes

Yu, Hong (2016) Motivation behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank

Zhang, G. (2017). Research Outline for China's Cultural Soft Power. Springer.

Zhu, M. (2022). The Partnership for Global Infrastructure and Investment: An Alternative for China's Belt and Road Initiative?. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 8(02).

TONGDAO 同道

www.revistatongdao.org

