

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



NUEVAS INFRAESTRUCTURAS Y TECNODIPLOMACIA

Posibles implicancias de las Rutas de la Seda Verde y Digital para América Latina y el Caribe

Nevia Vera¹

Fecha de recepción: 13 de octubre de 2025

Fecha de aceptación: 11 de diciembre de 2025

Fecha de publicación: 18 de diciembre de 2025

Resumen

En un contexto de crisis climática, transición de poder y consolidación del sexto paradigma tecnoeconómico basado en el impulso de tecnologías digitales y verdes, las grandes potencias redefinen sus estrategias de seguridad. Para ello impulsan iniciativas infraestructurales con fuertes componentes tecnodiplomáticos que les permitan asegurar recursos naturales, minerales críticos y mercados para sus productos tecnológicos. En este marco y mediante una metodología cualitativa, el artículo busca analizar las implicancias de la Nueva Ruta de Seda china, en especial de sus capítulos Digital y Verde, en América Latina. Se concluye que aunque estas iniciativas representan una oportunidad importante para la región, ésta corre el riesgo de caer en un proceso de reprimarización económica. Por lo tanto es necesario cuestionarse en qué eslabón de las estrategias tecnodiplomáticas chinas se ubica América latina, si en uno de alto o bajo valor agregado.

Palabras Clave

Nuevas Infraestructuras; Tecnodiplomacia; Ruta de la Seda Verde; Ruta de la Seda Digital; China; América Latina.

¹ CEIPI - UNICEN, Provincia de Buenos Aires, Argentina; ORCID 0000-0002-1148-654X; neviavera@fch.unicen.edu.ar

NEW INFRASTRUCTURES AND TECHNODIPLOMACY

Potential implications of the Green and Digital Silk Roads for Latin America and the Caribbean

Abstract

In a context of climate crisis, power transition, and consolidation of the sixth techno-economic paradigm based on the promotion of digital and green technologies, great powers are redefining their security strategies. To this end, they are promoting infrastructure initiatives with strong technodiplomatic components that enable them to secure natural resources, critical minerals, and markets for their technological products. Within this framework and using a qualitative methodology, this article seeks to analyze the implications of China's New Silk Road, particularly its Digital and Green chapters, in Latin America. It concludes that although these initiatives represent an important opportunity for the region, it runs the risk of falling into a process of economic reprimarization. Therefore, it is necessary to question where Latin America fits into China's technodiplomatic strategies, whether at a high or low level of added value.

Keywords

New Infrastructures; Technodiplomacy; Green Silk Road; Digital Silk Road; China; Latin America.

NOVAS INFRAESTRUTURAS E TECNODIPLOMACIA

Possíveis implicações das Rotas da Seda Verde e Digital para a América Latina e o Caribe

Resumo

Num contexto de crise climática, transição de poder e consolidação do sexto paradigma tecnoeconômico baseado no impulso das tecnologias digitais e verdes, as grandes potências redefinem suas estratégias de segurança. Para isso, impulsionam iniciativas infraestruturais com fortes componentes tecnodiplomáticos que lhes permitem garantir recursos naturais, minerais críticos e mercados para seus produtos tecnológicos. Nesta conjuntura e por meio de uma metodologia qualitativa, o artigo busca analisar as implicações da Nova Rota da Seda chinesa, especialmente de suas dimensões Digital e Verde, na América Latina. Conclui-se que, embora essas iniciativas representem uma oportunidade importante para a região, ela corre o risco de cair num processo de reprimarização econômica. Portanto, é necessário questionar em que elo das estratégias tecnodiplomáticas chinesas se situa a América Latina: num de alto ou baixo valor agregado.

Palavras-chave

Novas Infraestruturas; Tecnodiplomacia; Rota da Seda Verde; Rota da Seda Digital; China; América Latina.

INTRODUCCIÓN

El mundo atraviesa actualmente una serie de crisis y procesos concomitantes que se retroalimentan y manifiestan en varias dimensiones. Primero, en las simultáneas transiciones energética y digital que consolidan un nuevo paradigma tecnológico, económico y productivo, que a su vez acompañan y subyacen a una (posible y eventual) transición de poder más generalizada a escala global. En segundo lugar, se evidencian en la profundización de la fragmentación geopolítica que enfrenta a un bloque occidental (con sus propias divisiones internas) con el ascendente polo asiático. Finalmente, se traducen en la definición e implementación, por parte de las grandes potencias, de políticas de seguridad aggiornadas a partir de las cuales despliegan grandes proyectos infraestructurales con estrategias tecnodiplomáticas implícitas para asegurarse el dominio de tecnologías clave y los recursos naturales a ellas vinculados. Tal vez la más emblemática de estas iniciativas por su trayectoria, despliegue, y alto grado de articulación, sea la Nueva Ruta de la Seda china, aunque no sea la única. Si bien a priori estas dinámicas parecieran estar desconectadas entre sí, en la realidad están íntimamente relacionadas, y derivan en una creciente puja geopolítica que presagia una redistribución del poder económico, político y diplomático en el sistema internacional cuya conclusión es aún un final abierto.

Este artículo se propone dejar planteadas algunas posibles implicancias de este contexto para la región latinoamericana. En especial, tiene como objetivo analizar de manera esquemática las Rutas de la Seda Verde y Digital de China —a las que entendemos como iniciativas infraestructurales con un fuerte componente tecno-diplomático— en América Latina. A tales fines se proponen algunas preguntas orientadoras como: ¿Qué rol juegan las iniciativas que promueven nuevas infraestructuras en el presente paradigma tecno-económico (PTE) y en el emergente escenario global? ¿Cómo se vinculan con la tecnodiplomacia? ¿Cómo se han relacionado la Ruta de la Seda Verde y la Digital con América Latina y cuáles son sus potenciales implicancias para su inserción internacional?

Para intentar responder a estos interrogantes y generar una primera aproximación a su abordaje, el texto adopta una estrategia metodológica cualitativa basada en revisión de literatura, y de estadísticas e información referente a la inversión y sectores priorizados en proyectos de infraestructura, por parte de China en América Latina. Ello se complementa con datos de exportaciones e importaciones Latinoamericanas en relación a China de manera de entender las dinámicas emergentes en el vínculo interregional.

En consecuencia, luego de esta introducción continúa una sección centrada en revisar las consecuencias tecnológicas, económicas y geopolíticas del nuevo PTE que caracteriza las revoluciones energética y digital, su relación con el despliegue de nuevas infraestructuras y de estrategias tecnodiplomáticas. Seguidamente se analizarán las Rutas de la Seda Verde y Digital de China, entendidas como propuestas que manifiestan iniciativas de nuevas infraestructuras y estrategias tecnodiplomáticas; más tarde se reflexiona acerca del rol de

América Latina en ellas y por último se presentan las conclusiones donde se resumen los principales hallazgos y se plantean futuras preguntas.

El escrito sostiene que si bien la estrategia infraestructural y tecnodiplomática china en América Latina involucra enormes oportunidades para que la región aborde muchos de sus desafíos estructurales, también existe un peligro latente de que esta relación adopte tintes de estilo centro-periférico que sigan sumiendo a Latinoamérica en una inserción dependiente.

REVOLUCIONES TECNOLÓGICAS, NUEVAS INFRAESTRUCTURAS Y ESTRATEGIAS TECNODIPLOMÁTICAS

Como se mencionó, nos encontramos ante una nueva revolución tecnológica que apuntala la emergencia y consolidación de un sexto PTE. Las revoluciones tecnológicas son definidas por Pérez (2010, p.6) como “un conjunto interrelacionado de saltos tecnológicos radicales que conforman una gran constelación de tecnologías interdependientes”. Una de sus características más sobresalientes radica en su capacidad de transformar la economía y la sociedad en su conjunto, reestructurando procesos productivos e incidiendo en las pautas de consumo. Dichas transformaciones se engloban en lo que Pérez (2010, p.7) ha denominado PTE, el modelo de prácticas que imprime la orientación general y organizacional que adoptarán las innovaciones emergentes de la revolución tecnológica en su transformación de la vida económica y social de las personas.

Tales procesos cobran relevancia en el escenario actual donde un Occidente en declive busca mantener su hegemonía frente a una China en ascenso debido a, entre otros factores, el dominio de las tecnologías de transición energética y digitales, protagonistas del sexto PTE. Gracias, en gran parte, a su inversión y apuesta por el desarrollo científico y tecnológico, China se ha transformado hoy en uno de los pocos casos históricos (si no el único) de países que han experimentado un salto de la periferia al centro con capacidad de desafiar a Estados Unidos, cuyo poder ha sido predominante en el sistema internacional desde la segunda posguerra (Bernal Meza, 2016; Haro Sly, 2021). En este contexto, como indica Jorge (2022, p.68), la competencia por el dominio de la tecnología “ha hecho que los países vuelvan a armar grandes estrategias de desarrollo de infraestructura global, con el pilar digital en el primer orden” como táctica relevante de vinculación internacional.

El estudio de estrategias globales de infraestructura ha ganado relevancia en los últimos años (Hillman, 2019, Curtis, 2023; Lin, 2023), especialmente a partir del lanzamiento de la Belt and Road Initiative de China, también conocida como la Nueva Ruta de la Seda, de 2013 y de las propuestas estadounidenses y europeas que buscaron hacerle frente. En efecto, en palabras de Curtis (2023), estamos frente a la emergencia de la geopolítica de las infraestructuras, en cuyo marco el éxito o el fracaso de los estados con ambiciones de

liderazgo internacional estarán determinados en parte por su habilidad de moldear infraestructuras transnacionales.

Este tema no debería ser una preocupación menor en las Relaciones Internacionales ni en la Economía Política Internacional puesto que son justamente las infraestructuras las que determinan la conectividad de los sistemas internacionales y la capacidad de algunas naciones para influenciar la realidad global. Lin (2023) asegura que la promoción de iniciativas infraestructurales como la Nueva Ruta de la Seda, actúa como mecanismo de agenda-setting, que permite moldear e influir el sistema internacional de manera pacífica, dar forma a comportamientos, legitimar ciertas preferencias, establecer las reglas de juego y excluir competidores.

Esto se complementa con lo sostenido por Hillman (2019) según el cual la influencia del país oferente de infraestructuras sobre los destinatarios puede ejercerse en tres dimensiones: i) en la etapa de proyección de las infraestructuras y su financiamiento, que da la posibilidad al oferente de extraer concesiones diplomáticas, moldear proyectos de acuerdo a sus conveniencias y acceder a recursos estratégicos; ii) en la fase de diseño y construcción, que puede implicar una oportunidad para que el oferente imponga estándares infraestructurales y tecnológicos, para transferir determinada tecnología y recolectar inteligencia; y por último iii) en la etapa de operación y posesión, que puede redundar en la exclusión de competidores a cierta infraestructura y en una mayor recolección de información nacional. En especial la segunda y tercera dimensiones se refuerzan mutuamente ya que “los estándares determinan si la infraestructura del país anfitrión es compatible con la de otros estados, habilitando o restringiendo acceso” (Hillman, 2019, p.11). En otras palabras, la imposición de estándares actúa no solo como una forma de generar mercados dependientes de determinada tecnología y conocimiento sino que además puede asegurar la exclusión de otros intereses geopolíticos, reforzando la creciente fragmentación global.

Ahora bien, lo anterior no aplica solamente a las infraestructuras que autores como Myers, Melguizo y Wang (2024) denominan como tradicionales (que comprenden la construcción de puentes, rutas, caminos, puertos, aeropuertos e infraestructura productiva), sino que refiere cada vez más a las llamadas “nuevas infraestructuras”, una noción que comenzó a aparecer en algunos documentos oficiales chinos desde el 2018 y que involucra el despliegue de infraestructuras tecnológicas basadas en las innovaciones que motorizan el nuevo PTE. En efecto, esta noción refiere al desarrollo de sectores relacionados a la innovación como los de telecomunicaciones, transición energética, tecnología financiera, y a la modernización industrial, urbana y agrícola². Estas tecnologías no solo se encuentran en el corazón del crecimiento actual de China sino que también se han transformado en un componente

² La inversión en estos sectores también está relacionada al concepto de proyectos “pequeños pero bellos” (también traducido como “pequeños pero inteligentes”) que insinúa una tendencia cada vez más clara en las inversiones chinas: financiamiento de iniciativas más sofisticadas pero con menores montos, mejor adaptadas a las necesidades de los países receptores (Myers et al., 2024).

primordial de su política exterior, que busca promover su adopción en otras regiones (Myers et al., 2024).

De esta manera, el impulso en el marco de la Nueva Ruta de la Seda al desarrollo de nueva infraestructura –como la difusión e instalación de tecnologías de transición energética y digitales– explicita la vinculación entre la actual revolución tecnológica y el despliegue de iniciativas infraestructurales, y además traza un puente entre dicho proceso y la efectiva fragmentación y competencia global por la tecnología.

De aquí que estas nuevas dinámicas influyan incluso en la redefinición de las políticas de seguridad de grandes potencias y regiones: de los procesos descritos se desprende que tanto China como Estados Unidos y la Unión Europea están proponiendo el despliegue de sus planes infraestructurales en competencia, y disputando territorios periféricos de donde extraer recursos naturales, minerales críticos y tierras raras necesarios para sus evoluciones digitales y energética, pero también para asegurar mercados para sus productos tecnológicos (ver Vera, López y De Angelis, 2024).

Es por esto último que el artículo sostiene que, de forma velada o implícita, estas propuestas involucran estrategias tecnodiplomáticas, es decir, despliegan iniciativas tecnológicas –tanto en sus aspectos materiales como normativos– para satisfacer objetivos de política exterior. La noción de tecnodiplomacia no es nueva: su origen puede remontarse a los análisis sobre las vinculaciones entre Estados Unidos y la Unión Soviética durante la Guerra Fría, en la que el avance científico-tecnológico era tanto arena de disputa como ventana de cooperación (Schweitzer, 1989). También es cierto que el término “Diplomacia Científica” está mucho más difundido y es más utilizado que el de Tecnodiplomacia, pero se considera que este último es más adecuado para describir los procesos y fenómenos analizados aquí, ya que es una noción que hace referencia al despliegue, uso, regulación y control de infraestructuras y artefactos tecnológicos como instrumentos de la política exterior (Vera, 2020). También explica que estas iniciativas actúen como vehículo para asegurar insumos críticos para las industrias de punta, para imponer estándares tecnológicos y en consecuencia, generar influencia, dependencia y mercados cautivos de tecnología (Hillman, 2019).

Por consiguiente, muchas de las iniciativas infraestructurales lanzadas por las grandes potencias, como la Nueva Ruta de la Seda china, la América’s Partnership for Economic Prosperity de Estados Unidos y la Global Gateway de la Unión Europea, involucran la implementación de una estrategia de Tecnodiplomacia en tanto ofrecen asistir a los países destinatarios en desarrollar e implementar infraestructuras tecnológicas aptas para las revoluciones verde y digital, mientras se aseguran insumos primarios críticos para su desarrollo endógeno y garantizan mercados futuros para sus tecnologías.

Establecido este marco teórico-analítico podemos preguntarnos ¿en qué sentido la Nueva Ruta de la Seda puede ser considerada como una estrategia tecnodiplomática de difusión y despliegue de nuevas infraestructuras? De eso trata la siguiente sección.

LA NUEVA RUTA DE LA SEDA CHINA COMO UNA INICIATIVA TECNODIPLOMÁTICA DE NUEVA INFRAESTRUCTURA

China ha desplegado desde 2013 -bajo el gobierno de Xi Jinping- la iniciativa infraestructural conocida como Nueva Ruta de la Seda para asegurar alimentos para una población con cada vez mayor poder adquisitivo, recursos naturales y materiales críticos para su industria, y mercados que garanticen la absorción del exceso de producción (Rubiolo y Busilli, 2021). En principio la iniciativa supuso la creación de corredores terrestres que vincularan a China continental con Europa a partir del tendido de vías de ferrocarril y construcción de rutas que unieran Asia Central, Rusia y Turquía, además de una Ruta de la Seda Marítima que conectara la costa del sudeste chino con Europa, África, el Sudeste Asiático, y desde hace unos años, con América Latina (Myers, 2018; Haro Sly, 2021).

No obstante, como se dijo, además de empezar a incorporar a otras geografías, el proyecto se ha expandido al punto de comenzar a abarcar otras dimensiones comprendidas en el mencionado concepto de "nuevas infraestructuras" (Myers et al., 2024). En efecto, como menciona Schulz (2025) la Nueva Ruta de la Seda busca fortalecer la relación con terceros países –en especial, pero no únicamente, con los del Sur Global- focalizando en aquellos sectores fundamentales para el crecimiento chino, y trasciende lo estrictamente comercial. Allí es donde cobran relevancia la infraestructura de conectividad pero también el impulso a la adopción de sistemas de estándares tecnológicos chinos.

En este marco, la difusión e instalación de tecnologías de transición energética y digitales han sido conocidas respectivamente como la Nueva Ruta de la Seda Verde y la Digital. Ambas le han impreso un nuevo impulso a la iniciativa, como quedó en evidencia en noviembre de 2023, en el Tercer Foro de la Nueva Ruta de la Seda, donde China dejó en claro algunos cambios relevantes en este proyecto: menos financiamiento (unos 47 mil millones para el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras versus los 85 mil millones destinados previamente), pero más selectiva y orientada a inversiones verdes y digitales (Myers et al., 2024).

Lo anterior cobra mayor sentido si se tiene en cuenta el estado de las industrias de estos dos sectores en China. Allison et al. (2021) señalan que el país ha superado a Estados Unidos en los procesos de manufacturación y despliegue de tecnologías verdes, lo que le ha permitido dominar varios eslabones estratégicos de su cadena global de valor y de suministros (incluyendo equipamiento para manufactura, materias primas y almacenamiento de energía) siguiendo las directivas planteadas en planes como el IV Plan Quinquenal y el Plan Made in China 2025³. De esta forma, se posiciona como el mayor productor de paneles solares (pasó de fabricar el 1% en 2000 al 70% en 2021), y cuatro

³ Ambos definen metas de desarrollo tecnológico, e identifican tecnologías estratégicas y prioritarias como las de telecomunicaciones, robótica, vehículos eléctricos, IA, 5G, etc.

empresas chinas concentran el 40% del mercado global de producción de turbinas eólicas. Asimismo, se ha convertido en el principal fabricante y mercado destinatario de vehículos eléctricos (Allison *et al.*, 2021).

En cuanto a la industria digital, los autores identifican a la Inteligencia Artificial (IA) y ciertos productos vinculados a las telecomunicaciones (como el 5G o los semiconductores) como las tecnologías que probablemente generen un mayor impacto en el entramado socioeconómico global. En este marco reconocen que en IA China ya es un competidor a la misma altura que Estados Unidos, y que en 5G presenta claras ventajas en términos de despliegue de infraestructura, aunque algo de rezago en cuanto a diseño y desarrollo de semiconductores, donde Occidente lleva una clara delantera. Sin embargo, también admiten que China podría estar próxima a alcanzarlo (Allison *et al.*, 2021).

En definitiva, lo que se registra es la consolidación de una Nueva Ruta de la Seda Tecnológica que puede enmarcarse dentro de la estrategia más amplia de tecnodiplomacia china. Ahora bien, tanto la revolución verde como la digital implican, como se mencionó, el control sobre ciertos recursos naturales, minerales críticos y tierras raras, dimensión que muchas veces queda desdibujada e invisibilizada frente a los aspectos tecnológicos más sobresalientes de estos fenómenos. Y aquí también existen grandes disparidades que se traducen en competencia geopolítica y geoeconómica. Por ejemplo, China suministra el 51% de productos químicos de litio, 62% de productos químicos de cobalto y 52% de níquel a escala global, además de poseer un cuasi-monopolio en productos e insumos clave para paneles solares y baterías (un 60% sobre el polisilicio, 70% sobre grafito natural, 80% sobre refinado de cobalto y un 90% sobre refinado de tierras raras), y de proveer el 95% del manganeso y otras tierras raras a la Unión Europea (Allison *et al.*, 2021; Merke, 2022). En este contexto, ¿qué implican las Rutas de la Seda Verde y Digital en términos de sus objetivos y de tecnodiplomacia?

En cuanto a la primera, como comenta Curtis (2023, p.11): "China sabe que si quiere ser exitosa y atractiva para otros, la Belt and Road Initiative debe tornarse verde". Por eso la Ruta de la Seda Verde se enmarca en lo que China ha denominado una "Civilización Ecológica" que busca imbricarse con los objetivos de "desarrollo verde" también alentados por la gran potencia, e impulsados como ejes de su política exterior. En su formulación más fundamental, la idea de Civilización Ecológica supone el desarrollo económico y humano en armonía con el cuidado del medio ambiente y la biodiversidad, lo cual implica trabajar en pos de la descarbonización y la reducción de la contaminación. De hecho, las metas ambientales de China buscan que el país llegue al pico de emisiones para 2030, reducir las para 2035 y convertirse en carbono-neutral para 2060 (Mars y Planelles, 2020).

Ahora bien, la noción de Civilización Ecológica encierra un discurso político que busca posicionarla como una continuación de otros procesos de modernización que el Partido Comunista Chino (PCC) ha llevado adelante desde la década de 1980. Le sigue a la Civilización Espiritual, la Material y la Política, centradas en generar narrativas en los ámbitos

ideológico, económico y legal respectivamente, que buscaron integrar los procesos de modernización “con nuevos desarrollos ideológicos que legitimaran la posición política del PCC” (Ampuero Ruiz, 2024, p.1320).

A la luz de lo anterior, la Civilización Ecológica implica una armonía entre los procesos de la modernización económica, la urbanización y el desarrollo tecnológico en marcha, pero en un contexto donde los avances científicos y la innovación logren abordar exitosamente los problemas de la contaminación y el cambio climático. Así, permite generar una mayor legitimidad de las políticas públicas nacionales y externas de un país que durante 30 años traccionó su desarrollo en base al consumo de grandes cantidades de hidrocarburos debido al crecimiento del consumo de la población, la urbanización en aumento y la consecuente demanda de energía y transporte. Por lo tanto, es natural que este concepto se imbrique con la propuesta de política exterior más general de la Nueva Ruta de la Seda y le dé forma a su capítulo “verde”.

Indefectiblemente una iniciativa de tal envergadura requiere de soluciones tecnológicas, de inversiones financieras verdes y desarrollos infraestructurales (Ampuero Ruiz, 2024). Por ello la Ruta de la Seda Verde busca potenciar la participación de empresas públicas y privadas chinas en la gobernanza ecológica y en el establecimiento de cadenas globales de suministro de componentes necesarios para la transición energética por medio de la celebración de acuerdos bi y multilaterales. Vinculado a ello también existe una búsqueda activa de mercados que puedan absorber los productos tecnológicos verdes (como los mencionados paneles solares o vehículos eléctricos) fabricados por China.

En efecto, para algunos autores, esta estrategia le permite a China posicionarse como líder en la cooperación verde, asistiendo a países en desarrollo en su transición (principalmente al reducir sus inversiones vinculadas al carbón e incrementando sus inversiones verdes), estableciendo a su vez, estándares tecnológicos y legales antes que cualquier otro país (Hillman, 2019; Xiao y Ding, 2023b).

Por su parte, la Ruta de la Seda Digital es, según Ratzlaff (2024), el principal vehículo estratégico de la Diplomacia Científica de China -o de su Tecnodiplomacia, en los términos en los que se plantea este artículo-, y constituye un componente central de la Nueva Ruta de la Seda. Xiao y Ding (2023a) identifican tres grandes áreas de despliegue de tecnologías e infraestructuras vinculadas a la revolución digital, y amparadas por esta iniciativa: i) la infraestructura digital que incluye redes de 4 y 5G, cables submarinos de fibra óptica, tecnología de la nube y sistemas tanto satelitales como de vigilancia; ii) ciudades inteligentes conectadas a través de infraestructura comunicacional –desarrollada por compañías chinas- que permite implementar la internet de las cosas, y por último, iii) e-commerce transfronterizo.

En este marco, sus principales objetivos –explícitos e implícitos- son los de alcanzar el liderazgo tecnológico en las áreas señaladas como críticas y estratégicas en planes como el

Made in China 2025, y al mismo tiempo reducir la dependencia de tecnologías importadas de Occidente, de manera de preparar el terreno para establecer un eventual orden digital más centrado en Asia. Relacionado con lo anterior, busca fortalecer la capacidad de China para establecer estándares tecnológicos digitales e infraestructurales y así disputar un campo tradicionalmente dominado por Estados Unidos. Por último, sirve de plataforma para el despliegue y proyección de sus campeones nacionales como Huawei y ZTE (Xiao y Ding, 2023a).

No obstante, tanto la Ruta de la Seda Verde como la Digital han recibido fuertes críticas. El ámbito más polémico de la expansión de la tecnología digital china se vincula a sus implicancias de seguridad, ya que son tecnologías que se prestan a recabar información y grandes cantidades de datos para realizar inteligencia sobre la población y las infraestructuras de un país, además de tareas de vigilancia a través de la existencia de "backdoors" o puertas traseras en las tecnologías de telecomunicaciones. En parte, fueron dichas preocupaciones las que dieron origen a que muchos países occidentales dudaran al momento de permitir la presencia de Huawei en las licitaciones públicas de espectros de telecomunicación (Colombo, López y Vera, 2021). Aunque finalmente pocas naciones (Estados Unidos, Reino Unido, Australia, Nueva Zelanda y Canadá) terminaron prohibiéndola casi completamente y limitando los mercados de comercialización de sus productos, la empresa aún es fuertemente cuestionada: varios países de la Unión Europea, por ejemplo, todavía debaten qué hacer con ella y su participación en mercados de países como Japón o India se encuentra muy restringida.

Asimismo, otro aspecto problemático vinculado a ambas estrategias –digital y verde-, es que requiere de la extracción masiva de minerales y tierras raras. Tanto la IA como las pantallas de plasma, las tecnologías de vigilancia, los autos eléctricos, sus baterías y semiconductores, utilizan elementos como neodimio, lantano, europio, litio, cobalto, grafito o tantalio, los cuales generalmente suelen concentrarse en la periferia (aunque la propia China cuente con grandes cantidades de tierras raras).

Para Ampuero Ruiz (2024), de hecho, la Ruta de la Seda Verde actúa como legitimadora de nuevas políticas extractivistas que reorganizan los procesos productivos verdes de manera vertical y jerárquica, reservando a las periferias nuevos lugares de dependencia. Un ejemplo de ello es el caso de la República Democrática del Congo (donde China explota la mayoría de las minas de cobalto y desde donde importa grandes cantidades del coltán usado en autos y otros implementos electrónicos).

De esta manera es posible entender las contradicciones de las estrategias tecnodiplomáticas contenidas en el despliegue de la nueva infraestructura: por un lado se busca la expansión de nuevas tecnologías verdes y digitales, se instalan nuevas infraestructuras y se abren mercados tecnológicos, pero por el otro se acrecienta la búsqueda de minerales y tierras raras necesarios para su fabricación.

Entonces, ¿cómo impactan las dinámicas señaladas en América Latina? ¿Qué lugar se le reserva en este complejo contexto geotecnológico internacional? La siguiente sección busca dar una respuesta parcial y superficial a estos interrogantes y dejar planteadas algunas preguntas para seguir indagando.

AMÉRICA LATINA EN EL TABLERO DE AJEDREZ ACTUAL

Los países de América Latina y el Caribe han comenzado a plegarse a la Nueva Ruta de la Seda desde 2018, llegando en la actualidad a incluir una veintena de ellos. Es que la región cobra cada vez más relevancia para las estrategias de expansión chinas (y de otras latitudes) ya que concentra varios minerales tradicionales y críticos para las actuales revoluciones tecnológicas. Por ejemplo, Argentina cuenta con la segunda mayor reserva de litio en sus provincias del norte, en lo que se conoce como el triángulo del litio (compartido con Bolivia y Chile) que ha atraído financiamiento de Estados Unidos, China, Canadá y Australia. Brasil emerge como la mayor reserva de tierras raras fuera de Asia, en especial por las existencias de niobio, es la tercera reserva de níquel y cuenta con inversiones chinas, estadounidenses, europeas y árabes. Bolivia es la primera reserva de litio latinoamericano, Chile es el principal productor de cobre y se encuentra incentivando la inversión en exploración de tierras raras y cobalto; y México y Perú cuentan con reservas de litio y cobre aunque en menor cantidad (Lagos, 2025; Rivas, 2025).

De la parte de América Latina la adhesión tan amplia a la iniciativa china se explica por varios factores. Primero, por la escasez crónica de inversión en infraestructura que evidencia la región: de acuerdo a datos ofrecidos por el Banco Mundial, mientras Asia del Este y el Pacífico invierten en torno al 8% de su PBI en infraestructuras, América latina solo orienta un 3% y lo hace de manera irregular y heterogénea (De Angelis, Vera y López, 2025). Souza Ramos y Neves (2022) agregan además la falta de organismos regionales y estados con capacidad de sostener inversiones a largo plazo.

En segundo lugar cobra peso el mayor protagonismo económico y comercial del gigante asiático en la región latinoamericana, lo que explica que en la dimensión económica y comercial China haya pasado a convertirse en el principal socio comercial de varios países, en especial de Sudamérica, desplazando a naciones occidentales, principalmente a Estados Unidos. Según datos de 2023 presentados por la Administración de Aduanas de China, el comercio entre la región latinoamericana y China ese año –que superó los 480.000 millones de dólares– rompió récords e implicó un superávit de 2.000 millones de dólares para América Latina, posicionando como principales exportadores regionales a Brasil, Chile, Perú, México y Ecuador (Bermúdez, 2024). La cifra del intercambio entre América Latina y China creció incluso más en 2024 hasta alcanzar los 518 mil millones de dólares, ubicando a China como el mayor socio comercial de Sudamérica y el segundo más importante de la región latinoamericana después de Estados Unidos (Roy, 2025; Salazar Castellanos, 2025).

En este marco, la información en torno a los proyectos de infraestructura chinos en la región y de importaciones desde y exportaciones hacia China deberían servir para darnos una idea de qué tipo de relación se ha establecido entre ambas regiones en el contexto de las revoluciones verde y digital. Respecto de las inversiones chinas en infraestructura en América Latina, si bien han disminuido en los últimos años (Myers et al., 2024; Ratzlaff, 2024) aún son relevantes. Ante la falta de estadísticas homogenizadas sobre estas inversiones y proyectos de infraestructura, ha sido crucial el trabajo de recolección y sistematización de datos llevado a cabo por Dussel-Peters en sus informes anuales. Allí el autor define a los proyectos de infraestructura como “un servicio entre un cliente y un proveedor mediante un contrato -usualmente resultado de un proceso de licitación, aunque el proceso puede ser por designación directa- en el cual la propiedad es del cliente” (Dussel-Peters, 2020, p. 2).

De manera más general, y en concordancia con lo expresado en el apartado teórico-conceptual, Dussel-Peters (2020) reconoce que la infraestructura no implica sólo aspectos materiales sino que involucra una serie de procesos, etapas y actividades que se imbrican en cadenas globales de valor y que pueden comprender desde la concepción, diseño, construcción de diversas fases, y actividades posteriores a la finalización de la infraestructura como monitoreo, mantenimiento, funcionamiento y servicios al consumidor. El autor marca una distinción relevante en torno a la Inversión Extranjera Directa -donde la propiedad queda siempre en manos de las empresas participantes- y los proyectos de infraestructura -en los que la empresa solo trabaja para el estado nacional o subnacional cliente, quien es el propietario final de la obra-.

Ahora bien, en el periodo comprendido entre 2005 y 2024 se registraron unos 294 proyectos de infraestructura chinos en la región latinoamericana por un monto de casi 130 mil millones de dólares que generaron casi un millón de empleos. En términos de cantidad de iniciativas, éstas se concentraron principalmente en México con 39 proyectos, Brasil con 37, Argentina con 36 y Ecuador con 33, pero si se presta atención a los montos, Argentina fue la mayor destinataria, dando cuenta de casi el 23% del financiamiento, seguido, aunque con distancia, de Brasil, Bolivia y Ecuador (Dussel-Peters, 2025).

En análisis complementarios, Schulz (2025) examina un periodo más reducido, el comprendido entre 2018 y 2023. En este lapso, la Nueva Ruta de la Seda registró unos 101 proyectos en América Latina, de los cuales el 60% se concentró en la región del Pacífico, más específicamente, en Perú (que dio cuenta de 21 iniciativas), Chile (19) y Ecuador (17), lo cual recalca no sólo la relevancia de China como socia de América del Sur, sino además la diversificación geoestratégica de destinatarios en los últimos años.

Con respecto a los sectores priorizados en estos proyectos se percibe una incipiente diversificación ya que mientras en los primeros años registrados (2005 a 2009) las iniciativas infraestructurales estaban orientadas eminentemente a energía, en los últimos años han adquirido mayor centralidad aquellas vinculadas a infraestructura de transporte como

puertos, aeropuertos, rutas y trenes (Dussel-Peters, 2025). En estas dinámicas se registra también una lenta transición hacia las “nuevas infraestructuras”, ya que si bien los proyectos en transporte han desplazado en importancia aquellos orientados a energía, estos últimos han experimentado una transformación al volcarse principalmente hacia las energías renovable y no fósiles, dando cuenta de más de la mitad de las iniciativas en el periodo 2005-2024 (Dussel-Peters, 2025).

Complementariamente, en su análisis sectorizado Schulz (2025, p.172) utiliza una clasificación en cinco categorías que comprenden las áreas de i) transporte (trenes, rutas, puertos, aeropuertos, puentes); ii) energía (desde oleoductos y gasoductos a parques eólicos, centrales nucleares, hidroeléctricas); iii) minería; iv) telecomunicaciones y v) otros vinculados a la construcción edilicia de hospitales, escuelas, o relacionados a infraestructura de seguridad y defensa. En coincidencia con Dussel-Peters (2025), Schulz destaca la primacía del sector de transporte en términos de la cantidad de proyectos (sector vinculado no solo a la conectividad física sino también a las estrategias de descarbonización, especialmente en lo referido a ferrocarriles). Sin embargo, si tomamos en cuenta los montos de inversión en cada sector, tenemos que el de energía es el que ha recibido más financiamiento, en especial, como se dijo, las iniciativas volcadas a energías renovables (con la eólica, solar e hidroeléctrica a la cabeza). El tercer sector de importancia es el de la minería de cobre, plata, oro, litio y hierro, entre otros. Los tres sectores mencionados suman el 90% del monto invertido por China en iniciativas infraestructurales (Schulz, 2025).

Como contrapartida, es interesante recuperar información sobre las exportaciones de América Latina hacia China. Los productos más comercializados en 2023 en la región se concentraron en seis categorías: soja, minerales de cobre y de hierro, petróleo, cátodos de cobre y carne bovina (Bermúdez, 2024). Además, de acuerdo al Boletín Económico de China - América Latina y el Caribe de 2024 publicado por la Universidad de Boston, China fue la destinataria del 34% de minerales latinoamericanos, con los minerales de transición jugando un rol cada vez mayor. De hecho, las exportaciones de carbonato de litio y concentrados de cobre (ambos sin procesar) dan cuenta de la mitad del comercio mundial de estos minerales (Ray et al., 2024).

Por otra parte, en términos de las importaciones verdes desde China a la región, éstas se centran principalmente en los vehículos eléctricos, las baterías ion-litio y los paneles solares (Ratzlaff, 2024; Ray et al., 2024), lo cual sirve para ilustrar la relación asimétrica entre ambas regiones. Es cierto que el país asiático está invirtiendo también en fábricas de producción de baterías de litio en Chile y Argentina, lo que puede ayudarlos a ascender en ciertos eslabones de las cadenas globales de valor. Sin embargo, también es verdad que China ha inundado el mercado regional con sus autos eléctricos, en especial el de Brasil, donde además la automotriz BYD anunció que instalaría una de sus mayores fábricas (El Cronista México, 2024), constituyendo a Brasil en la punta de lanza para ingresar en el mercado latinoamericano. Tal acuerdo pone en peligro la integración en fabricación de automóviles al interior del Mercosur, con la potencialidad de generar tensiones en la relación

con Argentina, aunque según un anuncio reciente la misma empresa china ha comenzado a ofrecer tres modelos de autos eléctricos en el mercado argentino. Por otro lado, si bien estos vehículos son producidos en China, se espera que en unos años puedan ser reemplazados por aquellos fabricados en Brasil (Espina, 2025), lo cual puede tener un impacto positivo en la generación de empleo de calidad allí.

En cuanto a la llamada Ruta de la Seda Digital, uno de los espacios más importantes donde se ha discutido la digitalización de la región es en los subforos del Foro China-CELAC (Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños). Allí, en el Plan de Acción Conjunto 2022 – 2024 del Foro propuso la creación del espacio de Cooperación en Tecnología Digital Antiepidémica y el de Cooperación en Tecnología Digital (Ratzlaff, 2024).

Ciertamente la influencia china en este tópico es mayor que la de otros países porque Huawei se ha erigido como una de las principales proveedoras en la región, principalmente de telefonía, redes de 5G y de servicios basados en la nube (Colombo, López y Vera, 2021). Su programa de responsabilidad social de la compañía, “Semillas para el futuro”, ofrece propuestas de formación para profesionales del sector, lo que “ha profundizado la experiencia regional en infraestructura tecnológica china y fomenta una mayor adopción de estas tecnologías” (Ratzlaff, 2024, p.8).

Gracias a ello, China tiene una fuerte presencia en los sectores de 5G y centros de datos de Brasil y Chile (De Angelis, Vera y López, 2025). Las ventas de Huawei en América Latina aumentaron más de un 10% en 2023 con respecto al año anterior, y además la empresa se posicionó ese año como el mayor proveedor de servicios de nube en la región (Ratzlaff, 2024).

Irónicamente, como destaca Schulz (2025), el sector de telecomunicaciones no pareciera recibir tanta atención en términos de cantidad de proyectos infraestructurales y montos de financiamiento. Así, entre 2018 y 2023 se listan solo ocho proyectos en este rubro centrados en el desarrollo de fibra óptica, banda ancha y despliegue de redes de 5G de la mano de empresas como Huawei y Yangtze Optical Fibre and Cable, ambas en la mira de Estados Unidos por cuestiones de seguridad y prácticas comerciales desleales. Consecuentemente, aunque la cantidad de proyectos infraestructurales no sea tan amplia, puede decirse que el sector de telecomunicaciones es sumamente estratégico para China ya que involucra tecnologías centrales para el PTE en marcha y la posibilidad de que China gane la carrera de imposición de estándares tecnológicos

En definitiva aquí se registran tendencias contradictorias: por un lado, nuevamente, aumento del extractivismo (lo cual sume a la región en una dinámica periferezante), y profundización de la asimetría en términos de las exportaciones de la región latinoamericana a China (materias primas y minerales) versus las importaciones de gran valor agregado (tecnología). Por otro lado también se registran mayores inversiones en infraestructura descarbonizante e instalación de empresas de autos eléctricos, que podrían ayudar a que

los países receptores asciendan hacia eslabones más complejos de la cadena global de valor y se generen mejores empleos. Entonces ¿qué tipo de vínculo puede decirse que se ha forjado entre ambas geografías por medio de las estrategias tecnodiplomáticas chinas?

AMÉRICA LATINA Y CHINA: ¿TECNODIPLOMACIA O EXTRACTIVISMO SOFISTICADO?

Como se vio, América Latina necesita de manera urgente inversiones, inserción en los mercados internacionales e infraestructura (tanto tradicional como nueva) para lograr una mayor integración intra e interregional, y evitar quedar rezagada ante el avance de las revoluciones verde y digital. No obstante es posible advertir que las relaciones entre China y la región parecieran estar reproduciendo –incluso con ciertos matices– una lógica de dependencia reminiscente de la existente entre la región latinoamericana con Estados Unidos o Europa.

Como fue posible apreciar las redes de comercio, inversión y financieras que involucran a ambos territorios están siendo determinadas en base a las necesidades de desarrollo chino (Bernal Meza, 2016; Rubiolo y Busilli, 2021) en detrimento de otras más endógenas y autónomas. Las exportaciones de la región hacia China se concentran crecientemente en áreas vinculadas a las nuevas infraestructuras, aunque con notable prevalencia en los eslabones de menor valor agregado como la extracción de minerales críticos demandados por las revoluciones verdes y digital. A cambio se importan autos eléctricos, paneles, y tecnología digital, es decir, productos terminados de alto valor agregado.

En cuanto a los proyectos de infraestructura, si bien representan una gran asistencia para la mejora de infraestructura y la transición energética y digital de la región, algunas críticas que han recibido se relacionan con que son proyectos “llave en mano”: no implican necesariamente transferencia tecnológica sino que por el contrario todas las fases involucradas en la concepción, diseño y ejecución de obras de infraestructura están bajo control de las empresas contratadas. Esto desalienta la posibilidad de crear aprendizajes tecnológicos en los países destinatarios (Dussel-Peters, 2025). Además han recibido críticas por no respetar estándares ambientales ni laborales (De Angelis, Vera y López, 2025; Dussel-Peters, 2025).

Por otra parte, aunque como se dijo, entre 2005 y 2024 los proyectos de infraestructura crearon alrededor de un millón de empleos, en los últimos años estas cifras se encuentran en disminución, ya que mientras los puestos de trabajo creados entre 2015 y 2019 rondaron los 4.131, para el periodo 2020-2024, este número disminuyó a 2.723 (Dussel-Peters, 2025).

A pesar de ello también es necesario reconocer que China está instalando fábricas de baterías de ion-litio y de vehículos eléctricos en la región, lo cual implica permitir que los

países anfitriones asciendan en las escalas de las cadenas globales de valor y relativiza algunas de las críticas enumeradas anteriormente. Habrá que esperar para entender efectivamente cuáles serán las consecuencias.

En todo caso, es necesario dejar planteadas ciertas inquietudes con respecto al rol que América Latina podría jugar (y juega) en estas dinámicas. Ciertamente, la existencia de nuevos polos de poder alternativos al tradicional (Estados Unidos) representa una oportunidad para diversificar mercados y vínculos internacionales y para buscar nuevas posibilidades de inserción. Lo que es más, China se presenta como un potencial socio que no impone condicionalidades de tipo político ni busca exportar su régimen, que está dispuesto a invertir en ámbitos donde América Latina necesita cerrar brechas con urgencia (como en infraestructura), y que ofrece comprar lo que la región produce (principalmente materias primas y minerales). Sin embargo, esta situación debe ser acompañada por una reflexión en torno a qué tipo de inserción buscan los países latinoamericanos; qué mercados y para qué bienes quieren abrir; y qué vínculos internacionales y bajo qué lógicas quieren establecer. En especial, la región debe plantearse cómo China puede ayudarla a desarrollarse sin reprimarizarse.

En este sentido, en línea con varios escritos (Myers, 2018; Colombo, López y Vera, 2021; Ratzlaff, 2024; Ray et al., 2024) se reconoce la incapacidad que el subcontinente ha tenido al momento de actuar de manera colectiva para proponer una política coordinada y buscar posiciones conjuntas de forma tal de sacar provecho de la relación cada vez más estrecha con China. En efecto, a pesar de la existencia de instancias como el Foro China-CELAC, los países latinoamericanos han privilegiado un abordaje más bien bilateral de sus relaciones con China, debilitando la acción colectiva y coordinada lograda en el marco de los florecientes espacios birregionales, lo cual probablemente haya sido más determinante en su débil inserción que la propia política del gigante asiático.

La evaluación de este derrotero se torna urgente en un contexto donde además, América Latina –al igual que otras periferias– está siendo objeto de disputas de varias grandes potencias y regiones (principalmente Estados Unidos y la Unión Europea), las cuales buscan especialmente contrarrestar la influencia china. Tal vez sea momento de que la región diseñe una estrategia colectiva para establecer una equidistancia entre los varios polos en disputa y sacar provecho del establecimiento de relaciones constructivas con todos ellos.

REFLEXIONES FINALES: TECNODIPLOMACIA Y EXTRACTIVISMO SOFISTICADO O LAS DOS CARAS DE LA MISMA MONEDA

A lo largo de este artículo se pudo apreciar la interacción de varias dinámicas globales interrelacionadas que comprenden desde los desafíos planteados por el cambio climático, hasta la consolidación de una nueva revolución tecnológica, pasando por la modificación de las prioridades de seguridad de las grandes potencias y por la cristalización de todos estos

fenómenos en el impulso a megaproyectos infraestructurales con sus respectivas estrategias tecnodiplomáticas implícitas.

Entre dichos proyectos y estrategias se encuentra la Nueva Ruta de la Seda china, que propuso en un principio la generación de grandes corredores terrestres y marítimos que unieran regiones asiáticas, africanas y europeas, pero que con el tiempo experimentó dos transformaciones: se expandió geográficamente para abarcar territorios como América Latina, y se modificó para incorporar nuevas infraestructuras, en especial, las basadas en tecnologías de transición energética y digital.

En los últimos años, la Nueva Ruta de la Seda no se presenta solo como una simple iniciativa de despliegue de infraestructura sino que se ha constituido en un instrumento de agenda-setting (como lo demuestra el posterior impulso de proyectos propios por parte de Estados Unidos y la Unión Europea para revertir la influencia china y volver a ganar espacios), y en un instrumento tecnodiplomático fundamental en sus aristas material (consolidación de infraestructuras concretas), y normativo (búsqueda de imposición de estándares tecnológicos como en la tecnología 5G), además de vehículo de aseguramiento de mercados tecnológicos.

Sin embargo, a pesar de reconocer los beneficios que la diversificación de vínculos trae a América Latina, este trabajo deja planteada la inquietud acerca de la incipiente conformación de un relacionamiento basado en lógicas centro-periféricas, de Norte-Sur (o Este-Sur) que pueden estar sumiendo a la región en un nuevo esquema de inserción internacional dependiente. Esto se refleja en la calidad de las exportaciones latinoamericanas a China, centradas en minerales críticos para la revolución verde y digital china, y en la importación de bienes de alto valor agregado. Es en dicho sentido que planteamos que muchas veces los aspectos salientes de las estrategias tecnodiplomáticas, vinculadas con la difusión y expansión de tecnologías de punta, ocultan los aspectos más periféricos y extractivistas de estos procesos y por eso la dicotomía entre tecnodiplomacia y extractivismo es falsa: no se trata de procesos contrapuestos sino de dinámicas paralelas y complementarias.

No obstante, se reconoce la gran responsabilidad que en este sentido ha tenido la propia región, al no poder coordinar posiciones comunes frente a las vastas posibilidades ofrecidas por China (y por la disputa que su ascenso genera con otras grandes potencias), que redunden en mayores beneficios para las industrias locales y endógenas. Las naciones latinoamericanas deben reflexionar acerca de si esta mayor vinculación con Asia será una oportunidad para generar lazos horizontales y de mayor equidad, incluso con un coloso como China, o si se buscará reproducir la vieja lógica de dependencia bajo un velo de neocolonialismo verde y digital. En un marco de enormes condicionamientos estructurales, pero también de incentivos, sacar el mayor provecho del escenario actual depende de actuar con inteligencia y de forma colaborativa.

BIBLIOGRAFÍA

Actis, E. y Creus, N. (2020). América Latina entre titanes. Análisis CIPEI. Universidad Nacional de Rosario.

Allison, G; Klyman, K.; Barbesino, K., y Yen, H. (2021). The Great Tech Rivalry: China vs. the U.S. Avoiding Great Power War Project. Belfer Center for Science and International School. Harvard Kennedy School.

Ampuero-Ruiz, P. (2024) "New energy vehicles and the political geocology of China's Ecological Civilisation". *Politics and Space* 42(8): 1317-1331.

Bermúdez, A. (2024). "Cuáles son los cinco países de América latina que más exportan a China (y qué diferencia a México de los demás)". *BBC News Mundo* (25 de abril de 2024). <https://www.bbc.com/mundo/articles/c72pn50j86jo>

Bernal-Meza, R. (2016). "China and Latin America relations: The win-win rhetoric". *Journal of China and International Relations. Special Issue*.

Colombo, S.; López, M. P. y Vera, N. (2021). "Tecnologías emergentes, poderes en competencia y regiones en disputa: América latina y el 5G en la contienda tecnológica entre China y Estados Unidos". *Revista Estudios Internacionais*. 9(1): 94-111.

Curtis, S. (2023). *The Emerging Geopolitics of Infrastructure Competition*. Chicago Council of Global Affairs.

De Angelis, Ignacio; Vera, Nevia y López, María Paz (2025). "Más allá del desarrollo: seguridad y derechos humanos en las grandes iniciativas globales de infraestructura e inversión en América Latina". En Crespo Alcázar, A. y Pazos Seoane, M. (Coords.). *Vigilancia y cumplimiento de los derechos humanos en un mundo en cambio* (pp. 79-114). Editorial Dykinson.

Dussel-Peters, E. (2025). *Monitor of Chinese Infrastructure in Latin America and the Caribbean*. Red ALC-China (2 de julio de 2025). https://docs.redalc-china.org/monitor/images/pdfs/menuprincipal/Dussel_Peters_Monitor_Infraestructura_2025_eng.pdf

Dussel-Peters, E. (2020). *Monitor de la Infraestructura China en América Latina 2020*. Red ALC-China (13 de julio de 2020). https://docs.dusselpeters.com/DusselPeters_MonitorInfraestructura_2020_Esp.pdf

El Cronista México (2024). "El país de Sudamérica donde China construirá una megafábrica de autos eléctricos: invirtieron 1,100 millones de dólares". *El Cronista México* (19 de diciembre de 2024). <https://www.cronista.com/mexico/actualidad-mx/el-pais-de-sudamerica-donde-china-construira-una-megafabrica-de-autos-electricos-invirtieron-1-100-millones-de-dolares/>

Espina, M. (2025) "China desembarca con sus autos eléctricos a Argentina y se adelanta en la pulseada a Elon Musk". En *Bloomberg en Línea* (09 de octubre de 2025). <https://www.bloomberglinea.com/latinoamerica/argentina/china-desembarca-con-sus-autos-electricos-a-argentina-y-se-adelanta-en-la-pulseada-a-elon-musk/>

Haro Sly, M. J. (2021) "Suzhou industrial park and its role in the belt and road initiative: the great stone industrial park in Belarus". *Revista de Gestao* 28(4): 316-334.

Hillman, J. (2019). *Influence and Infrastructure: The Strategic Stakes of Foreign Projects*. CSIS: Center for Strategic & International Studies.

Jorge, R. (2022). "Orden internacional y tecnología". *Revista Política Exterior* 36(208): 66-73.

Lagos, A. (2025). "América Latina, epicentro de la nueva geopolítica de los minerales críticos y tecnológicos". *Wired* (02 de junio de 2025).

<https://es.wired.com/articulos/america-latina-epicentro-de-la-nueva-geopolitica-de-los-minerales-criticos-y-tecnologicos>

Lin, D. (2023). "The Belt and Road Initiative and China's Pursuit of Agenda- Setting Power". *Orbis* 67(4): 496-523.

Mars, A. y Planelles, M. (2020). China promete en la ONU un plan para alcanzar la neutralidad de carbono en 2060. *El País* (22 de septiembre de 2020),

<https://elpais.com/sociedad/2020-09-22/china-promete-en-la-onu-un-plan-para-alcanzar-la-neutralidad-del-carbono-en-2060.html>

Merke, F. (2022). *Geopolítica, globalización y cambio climático. La Argentina frente a un mundo en disrupción*. Fundación ICBC.

<https://www.fundacionicbc.com.ar/download.php?path=administracion/uploads/file/publicaciones/2022/geopolitica-globalizacion-y-cambio-climatico-f-merke.pdf>

Myers, M. (2018). "China's Belt and Road Initiative: What Role for Latin America?" *Journal of Latin American Geography* 17(2): 239-243.

Myers, M., Melguizo, A., & Wang, Y. (2024). *Nueva infraestructura. Tendencias emergentes de la inversión extranjera directa de China en América Latina y el Caribe*. El Diálogo; Liderazgo para las Américas.

<https://www.thedialogue.org/wp-content/uploads/2024/02/Tendencias-emergentes-de-la-inversion-extranjera-directa-de-China-en-America-Latina-y-el-Caribe.pdf>

Pérez, C. (2010) "Technological revolutions and techno-economic paradigms". *Cambridge Journal of Economics*, 34(1): 185-202.

Ratzlaff, A. (2024). *The New Silk Road in Science. China's Science Diplomacy in the Americas*. Research publication. Florida International University.

Ray, R.; Albright, Z. & Dussel-Peters, E. (2024) *China-Latin America and the Caribbean Economic Bulletin, 2024 Edition*. Boston University Global Development Policy Center

Rivas, L. (2025). *El gran potencial de los minerales críticos en América Latina*. Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (28 de agosto de 2025).

<https://www.caf.com/es/blog/el-gran-potencial-de-los-minerales-criticos-en-america-latina/>

Roy, D. (2025) "China's growing influence in Latin America". *Council of Foreign Relations* (6 de junio de 2025).

<https://www.cfr.org/backgrounder/china-influence-latin-america-argentina-brazil-venezuela-security-energy-bri>

Rubiolo, F. y Busilli, V. (2021). "Diplomacia económica: Aproximaciones conceptuales y su aplicación en la política de Xi Jinping hacia el Sur Global". *Oasis* 34: 127-150.

Salazar Castellanos, D. (2025). "China impulsa las exportaciones de América Latina y será su mercado de mayor crecimiento en 2025". *Bloomberg en línea* (24 de noviembre de 2025). <https://www.bloomberglinea.com/economia/china-impulsa-las-exportaciones-de-america-latina-y-sera-su-mercado-de-mayor-crecimiento-en-2025/>

Schulz, S. (2025). La cooperación en infraestructura entre China y Sudamérica. Hacia un estado de situación de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en la región. *Miríada: Investigación En Ciencias Sociales*, 17(21): 159-184.

Schweitzer, G. (1989). *Techno-Diplomacy. US-Soviet confrontations in Science and Technology*. Springer.

Souza Ramos, L. y Neves, P. (2022). China y Estados Unidos: inversiones en infraestructura y la América Latina. En Vivares, E. (coord.) *Desafíos y dilemas de financiar el desarrollo en Sudamérica* (pp. 63-102). Editorial Teseo.

Vera, N. (2020). "Tecnodiplomacia, o cuando la ciencia y la tecnología se convierten en herramientas de paz: el caso de la cooperación nuclear entre Argentina y Brasil en el siglo XX". *Mural Internacional* 11. E46364. Brasil.

Vera, N., López, M. P., y De Angelis, I. (2024). "América Latina como espacio de disputa tecnológica y geopolítica global: el rol de las megainiciativas infraestructurales de Estados Unidos y la Unión Europea". *Latin America-Europe Relations in Global Reordering International Conference*. FLACSO. 16 - 20 de septiembre de 2024. Buenos Aires, Argentina.

Xiao, A. & Ding, Y. (2023a) Evolution of China's Belt and Road Initiative: Digital Silk Road. *Invesco* (1 de marzo de 2023). <https://www.invesco.com/apac/en/institutional/insights/fixed-income/evolution-of-chinas-belt-and-road-initiative-digital-silk-road.html>

Xiao y Ding (2023b) Evolution of China's Belt and Road Initiative: Green Silk Road. *Invesco* (4 de abril de 2023). <https://www.invesco.com/apac/en/institutional/insights/fixed-income/evolution-of-chinas-belt-and-road-initiative-green-silk-road.html>

TONGDAO 同道

www.revistatongdao.org

