



Infraestructura, poder y disputas por la hegemonía: Estados Unidos y China en la América Latina del siglo XXI

Infrastructure, power, and disputes for hegemony: The United States and China in 21st-century Latin America

Infrastructures, pouvoir et conflits d'hégémonie : les États-Unis et la Chine dans l'Amérique latine du XXIe siècle

Infraestrutura, poder e disputas pela hegemonia: os Estados Unidos e a China na América Latina do século XXI

Dr. C. Álvaro Álvarez

Doctor en Ciencias en Geografía. Profesor adjunto, Investigador asistente del Instituto de Geografía, Historia y Ciencias Sociales, Centro de Investigaciones Geográficas de la Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, Consejo Nacional de Investigaciones Científico Técnicas. Tandil, Argentina  aalvarez@fch.unicen.edu.ar ✉ [0000-0003-3648-357X](https://orcid.org/0000-0003-3648-357X)

Dra. C. Amanda Barrenengoa*

Doctora en Ciencias Sociales. Jefe de Trabajos Prácticos, Investigadora asistente, Docente e Investigadora, Facultad de Humanidades y Cs. de la Educación, Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales, Universidad Nacional de La Plata, Consejo Nacional de Investigaciones Científico Técnicas. La Plata, Argentina.  abarrenengoa@gmail.com ✉ [0000-0001-9385-2971](https://orcid.org/0000-0001-9385-2971)

*Autor para la correspondencia: abarrenengoa@gmail.com

Cómo citar (APA, séptima edición): Álvarez, Á., & Barrenengoa, A. (2026). Infraestructura, poder y disputas por la hegemonía: Estados Unidos y China en la América Latina del siglo XXI. *Política Internacional*, VIII (Nro. 4). <https://doi.org/10.5281/zenodo.22097517>

 <https://doi.org/10.5281/zenodo.22097517>

RECIBIDO: 8 DE JUNIO DE 2026

APROBADO: 3 DE SEPTIEMBRE DE 2026

PUBLICADO: 19 DE OCTUBRE DE 2026

RESUMEN Este artículo analiza cómo la disputa geopolítica entre Estados Unidos y China por la hegemonía global se expresa y materializa en las estrategias de infraestructura desplegadas en América Latina y el Caribe. Desde una perspectiva de geografía política y economía política internacional, se desarrolla un abordaje cualitativo e histórico-interpretativo basado en el análisis de bibliografía especializada, documentos oficiales, información institucional y estudios previos, complementado con el análisis comparativo del Canal de Panamá y el puerto de Chancay como infraestructuras estratégicas. Los resultados muestran que la infraestructura constituye una dimensión material central de la competencia sino-estadounidense, en tanto puertos, corredores logísticos y rutas de circulación articulan estrategias de acumulación, control territorial y proyección geopolítica. El análisis evidencia, asimismo, un endurecimiento de la estrategia estadounidense de control y contención frente a la creciente presencia china, al tiempo que China amplía su capacidad de construir y gestionar nodos logísticos estratégicos en la región. Los casos analizados permiten identificar una reconfiguración de las relaciones entre infraestructura, territorio y poder, en un contexto de transición geopolítica y creciente fragmentación regional. Se concluye que las infraestructuras estratégicas constituyen espacios privilegiados para analizar las transformaciones de la competencia por la hegemonía mundial y los márgenes de autonomía, integración y soberanía de América Latina.

Palabras clave: Infraestructura, Disputas geopolíticas, Hegemonía, China, Estados Unidos.

ABSTRACT *This article analyzes how the geopolitical dispute between the United States and China for global hegemony is expressed and materialized in the infrastructure strategies deployed in Latin America and the Caribbean. From a perspective of political geography and international political economy, a qualitative and historical-interpretive approach is developed based on the analysis of specialized literature, official documents, institutional information, and previous studies, complemented by a comparative analysis of the Panama Canal and the port of Chancay as strategic infrastructures. The results show that infrastructure constitutes a central material dimension of Sino-American competition, as ports, logistics corridors, and transportation routes articulate strategies of accumulation, territorial control, and geopolitical projection. The analysis also reveals a hardening of the US strategy of control and containment in the face of the growing Chinese presence, while China expands its capacity to build and manage strategic logistics hubs in the region. The cases analyzed allow us to identify a reconfiguration of the relationships between infrastructure, territory, and power, in a context of geopolitical transition and increasing regional fragmentation. It is concluded that strategic infrastructures constitute privileged spaces for analyzing the transformations of the competition for global hegemony and the margins of autonomy, integration and sovereignty of Latin America.*

Keywords: Infrastructure, Geopolitical disputes, Hegemony, China, United States.

RÉSUMÉ *Cet article analyse comment le différend géopolitique entre les États-Unis et la Chine pour l'hégémonie mondiale s'exprime et se matérialise dans les stratégies d'infrastructures déployées en Amérique latine et dans les Caraïbes. Dans une perspective de géographie politique et d'économie politique internationale, une approche qualitative et historico-interprétative est développée à partir de l'analyse de la littérature spécialisée, de documents officiels, d'informations institutionnelles et d'études antérieures, complétée par une analyse comparative du canal de Panama et du port de Chancay en tant qu'infrastructures stratégiques. Les*

résultats montrent que les infrastructures constituent une dimension matérielle centrale de la compétition sino-américaine, les ports, les corridors logistiques et les voies de transport articulant des stratégies d'accumulation, de contrôle territorial et de projection géopolitique. L'analyse révèle également un durcissement de la stratégie américaine de contrôle et d'endiguement face à la présence chinoise croissante, tandis que la Chine développe sa capacité à construire et à gérer des plateformes logistiques stratégiques dans la région. Les cas analysés permettent d'identifier une reconfiguration des relations entre infrastructure, territoire et pouvoir, dans un contexte de transition géopolitique et de fragmentation régionale croissante. Il apparaît que les infrastructures stratégiques constituent des espaces privilégiés pour analyser les transformations de la compétition pour l'hégémonie mondiale et les marges d'autonomie, d'intégration et de souveraineté de l'Amérique latine.

Mots-clés : Infrastructures, Différends géopolitiques, Hégémonie, Chine, États-Unis.

RESUMO *Este artigo analisa como a disputa geopolítica entre os Estados Unidos e a China pela hegemonia global se expressa e se materializa nas estratégias de infraestrutura implementadas na América Latina e no Caribe. A partir de uma perspectiva de geografia política e economia política internacional, desenvolve-se uma abordagem qualitativa e histórico-interpretativa baseada na análise de literatura especializada, documentos oficiais, informações institucionais e estudos prévios, complementada por uma análise comparativa do Canal do Panamá e do porto de Chancay como infraestruturas estratégicas. Os resultados mostram que a infraestrutura constitui uma dimensão material central da competição sino-americana, uma vez que portos, corredores logísticos e rotas de transporte articulam estratégias de acumulação, controle territorial e projeção geopolítica. A análise revela também um endurecimento da estratégia estadunidense de controle e contenção diante da crescente presença chinesa, enquanto a China expande sua capacidade de construir e gerenciar polos logísticos estratégicos na região. Os casos analisados permitem identificar uma reconfiguração das relações entre infraestrutura, território e poder, em um contexto de transição geopolítica e crescente fragmentação regional. Conclui-se que as infraestruturas estratégicas constituem espaços privilegiados para analisar as transformações da competição pela hegemonia global e as margens de autonomia, integração e soberania da América Latina.*

Palavras-chave: Infraestrutura, Disputas geopolíticas, Hegemonia, China, Estados Unidos.

INTRODUCCIÓN

En el actual contexto de crisis global atravesamos un escenario en el que se entrelazan procesos civilizatorios de colapso, que siguiendo a Morín y Kern (1999) conceptualizamos como una policrisis; que articula crisis económicas, políticas, sociales, ambientales, tecnológicas, y un desgaste profundo de la dominación de EE. UU. sobre el sistema mundo. En tal sentido, la reconfiguración del orden mundial en las primeras décadas del siglo XXI ha reavivado debates clásicos en las diferentes disciplinas de

las Ciencias Sociales sobre la naturaleza de la hegemonía, su crisis y sus mutaciones. En este contexto, consideramos que los aportes de Robert Cox en “Fuerzas Sociales, Estados y Órdenes Mundiales” (2013) ofrecen un marco analítico particularmente fértil para comprender las transformaciones en curso. Desde una perspectiva crítica, Cox propone entender el orden mundial no como un sistema estático, sino como una construcción histórica resultante de la interacción entre fuerzas sociales, formas de Estado y estructuras de producción. Esta tríada permite analizar cómo las configuraciones hegemóni-

cas emergen, se consolidan y eventualmente entran en crisis.

La actual coyuntura internacional parece reflejar precisamente una fase de transición hegemónica. La prolongada primacía de Estados Unidos, sostenida no solo por su poder material sino también por su capacidad de articular consensos institucionales y normativos, muestra signos de desgaste. La crisis financiera global, el cuestionamiento de los regímenes multilaterales (inducido por el propio presidente Donald Trump desde hace una década) y los fracasos evidentes del modelo neoliberal han erosionado los pilares de su liderazgo. Desde la óptica coxiana, esto puede interpretarse como una desarticulación entre las fuerzas sociales dominantes, las formas estatales y el orden mundial que previamente habían convergido bajo la hegemonía estadounidense luego de la Segunda Guerra Mundial.

En paralelo, el ascenso de China introduce un elemento disruptivo en esta ecuación. Más que un simple desplazamiento de poder, el caso chino plantea interrogantes sobre la posible emergencia de una nueva configuración hegemónica o, alternatively, de un orden más fragmentado y multipolar, que en el actual contexto podemos definir siguiendo a Merino (2024) como un desorden multipolar. La expansión económica y tecnológica de China, junto con iniciativas como la Franja y la Ruta (Belt and Road Initiative), sugiere la proyección de nuevas formas de articulación entre Estado, capital y desarrollo que desafían las reglas del orden internacional.

En este escenario, América Latina adquiere una relevancia estratégica renovada como espacio de disputa entre proyectos hegemónicos en pugna. Históricamente considerada

como zona de influencia de EE. UU., la región ha experimentado en las últimas décadas una diversificación de sus vínculos externos, en la que China ha ganado protagonismo como socio comercial, inversor y prestamista. Desde el enfoque de Cox,

esta disputa no puede reducirse a una competencia interestatal, sino que debe analizarse en términos de cómo distintas fuerzas sociales —tanto internas como transnacionales— se articulan con modelos de desarrollo y formas estatales específicas en los territorios latinoamericanos. Es decir, como un proceso histórico específico, distinto de los anteriores.

A lo largo de la historia del capitalismo, las principales potencias hegemónicas consolidaron su posición dominante a partir del control de las grandes rutas de circulación comercial, energética y financiera a escala global. Desde las rutas marítimas del Atlántico dominadas por los imperios ibéricos entre los siglos XVI y XVII, pasando por la supremacía naval británica durante el siglo XIX, hasta la consolidación de la hegemonía estadounidense en el siglo XX mediante el control de corredores oceánicos, puertos estratégicos y cadenas logísticas globales, el dominio sobre las infraestructuras de circulación constituyó un elemento central en la configuración del poder mundial. En este sentido, la expansión del capitalismo no puede comprenderse únicamente a partir de la producción de mercancías, sino también desde la capacidad de controlar los flujos que articulan territorios, mercados y recursos a escala planetaria (Arrighi, 1999; Harvey, 2004). Diversos autores han señalado que las transiciones hegemónicas históricas estuvieron estrechamente vinculadas con la capacidad de las potencias dominantes para organizar y controlar redes de transporte, comercio y circulación. Giovanni Arrighi (1999), retomando los aportes de Fernand Braudel y de la teoría del sistema-mundo, sostiene que cada ciclo sistémico de acumulación implicó la consolidación de un nuevo centro hegemónico capaz de reorganizar espacialmente los circuitos globales de acumulación. De manera complementaria, David Harvey (2004) plantea que el capitalismo requiere permanentemente resolver sus crisis mediante la expansión geográfica y la construcción de infraestructuras capaces de acelerar la circulación del capital, lo que convierte a los grandes sistemas técnicos y logísticos en componentes estratégicos de la reproducción del poder económico y político.

En las últimas décadas, la profundización de la globalización neoliberal intensificó estos procesos mediante la expansión de corredores bioceánicos, hidrovías, puertos de aguas profundas, redes ferroviarias y plataformas logísticas orientadas a facilitar la circulación de commodities y bienes primarios hacia los mercados internacionales. Lejos de constituir obras meramente técnicas, estas infraestructuras son expresiones materiales de proyectos geopolíticos y económicos que reorganizan territorios en función de las

necesidades del capital global (Santos, 2000). Tal como advierte Milton Santos, el espacio geográfico contemporáneo se encuentra crecientemente estructurado por sistemas técnicos que posibilitan la fluidez necesaria para la acumulación, generando profundas desigualdades territoriales y nuevas formas de subordinación entre regiones y países.

En América Latina, estas dinámicas adquirieron particular intensidad a partir del avance de políticas de integración física regional impulsadas desde organismos multilaterales y acuerdos interestatales, orientadas a garantizar la circulación eficiente de mercancías, energía y recursos naturales. Iniciativas como la IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana), desde comienzos del siglo XXI, y distintos proyectos de corredores logísticos e hidrovías expresan la centralidad estratégica que adquiere el control de las rutas comerciales en el actual patrón de acumulación extractivista. En este marco, las infraestructuras de transporte no solo facilitan la inserción subordinada de los territorios latinoamericanos en la economía global, sino que también producen profundas transformaciones socioambientales y conflictividades territoriales asociadas al uso y apropiación de los bienes comunes (Autor, 2021).

En tal sentido, durante las dos últimas décadas, la disputa entre Estados Unidos y China se consolidó como uno de los ejes centrales de la literatura sobre geopolítica contemporánea, dando lugar a un amplio debate acerca de las transformaciones del

orden mundial y sus implicancias para América Latina. Lejos de reducirse a una competencia comercial o tecnológica, diversos autores y autoras sostienen que este proceso expresa una transición histórica más profunda, caracterizada por el agotamiento relativo de la hegemonía estadounidense y el ascenso de nuevas configuraciones de poder global. En este marco, la infraestructura, los recursos estratégicos, las cadenas logísticas y los corredores de circulación adquirieron un papel creciente como instrumentos de proyección geopolítica y de disputa por el control territorial, aunque su estudio no fue un foco central de abordaje desde las ciencias sociales, siendo aun un campo fértil de investigación al que pretende aportar este artículo.

Haciendo un somero estado de la cuestión y ponderando estudios que consideramos centrales en la retroalimentación teórica y analítica con el presente trabajo, destacamos los aportes de Merino, Barrenengoa y Bilmes (2024) quienes, desde una perspectiva de la economía política internacional, sostienen que la actual coyuntura debe comprenderse como un escenario de "(des)orden mundial", en el que la emergencia de China cuestiona la arquitectura institucional, económica y geopolítica construida bajo el liderazgo estadounidense desde la segunda posguerra. En esta interpretación, la disputa entre ambas potencias trasciende la competencia comercial y expresa una confrontación por la reorganización del sistema internacional, en la que convergen conflictos tecnológicos, financieros, energéticos, militares y territoriales. América Latina deja así de constituir un espacio periférico para convertirse nuevamente en un escenario estratégico de dicha competencia.

Claudio Katz (2024) interpreta esta rivalidad sino-estadounidense como una expresión de las transformaciones del capitalismo contemporáneo y de las tensiones derivadas del ascenso económico y tecnológico de China. Su análisis problematiza las caracterizaciones simplificadas del gigante asiático y propone comprender la disputa desde las dinámicas del desarrollo desigual, las relaciones interestatales

y las nuevas formas que asume el imperialismo en el siglo XXI. Desde esta perspectiva, la competencia por mercados, tecnologías e inversiones no puede desvincularse de la expansión de grandes proyectos de infraestructura que reorganizan los flujos globales de mercancías, capitales y energía. En el mismo sentido, Ghiotto y Slipak (2019) abonan a esta discusión al examinar las modalidades contemporáneas de inserción latinoamericana en la economía mundial. Sus investigaciones muestran que la expansión de las inversiones chinas en la región no constituye un fenómeno exclusivamente financiero, sino que se articula con nuevas formas de especialización productiva, de inserción en las cadenas globales de valor y de reorganización territorial. En este sentido, la infraestructura aparece como condición material para garantizar la circulación de mercancías, reducir costos logísticos y consolidar corredores de exportación vinculados principalmente con recursos naturales y productos primarios.

Esta lectura dialoga con los trabajos de Bruckmann (2011, 2018), quien analiza la creciente centralidad geopolítica de los recursos naturales estratégicos en el contexto de la transición del sistema mundial. Para la autora, la disponibilidad de agua dulce, biodiversidad, minerales críticos, hidrocarburos y alimentos convierte a América Latina en un espacio privilegiado dentro de las disputas contemporáneas por el control de recursos indispensables para la reproducción del capitalismo global. En consecuencia, la infraestructura deja de responder exclusivamente a objetivos de integración territorial o desarrollo económico, para convertirse en un componente central de las estrategias de apropiación, circulación y valorización de dichos recursos por parte del empresariado de las principales potencias.

Por último, David Herrera Santana (2019) propone interpretar la infraestructura como una forma de "poder infraestructural". A partir del análisis de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (Belt and Road Initiative, BRI), el autor sostiene que las grandes obras de transporte, energía y conectividad constituyen instrumentos de articulación geopolítica que permiten

reorganizar territorios, fortalecer áreas de influencia y proyectar poder más allá de las fronteras nacionales. Desde esta perspectiva, la infraestructura deja de ser concebida únicamente como soporte técnico del desarrollo para transformarse en un dispositivo estratégico de construcción territorial y de competencia entre potencias.

En conjunto, estos enfoques coinciden en señalar que la disputa entre Estados Unidos y China no se limita al comercio internacional o a la competencia tecnológica, sino que se territorializa mediante inversiones, financiamiento, infraestructura y control de recursos estratégicos. Si bien existen diferencias respecto del carácter que asume el ascenso chino y de sus implicancias para los países periféricos, la literatura converge en reconocer que la reorganización de corredores bioceánicos, redes portuarias, hidrovías, sistemas energéticos y plataformas logísticas constituye uno de los principales mecanismos a través de los cuales se materializa la competencia geopolítica contemporánea. Así, la creciente presencia china en sectores estratégicos no solo redefine las relaciones económicas, sino que también incide en las configuraciones políticas y sociales de la región. Al mismo tiempo, EE. UU. reconfigura su influencia mediante mecanismos fundamentalmente comerciales (la proliferación de Tratados de Libre Comercio y Tratados Bilaterales de Inversión) y de seguridad que reflejan tanto continuidades como adaptaciones frente al nuevo contexto global. La tensión entre ambos actores se expresa, entonces, en una disputa por la configuración de los órdenes regionales, en la que América Latina no debería ser un mero escenario, sino un espacio de negociación y resistencia para evitar la reproducción de la condición de periferia subordinada y construir un horizonte de autonomía y soberanía.

En el presente escrito se busca actualizar un tema de investigación en el que venimos indagando en los últimos años, mediante la elaboración de nuevas preguntas. A partir de un abordaje que analiza las relaciones de poder que se dan entre distintos Estados y múltiples actores, buscamos poder dar

cuenta de cómo en la región latinoamericana y caribeña se han dado profundas transformaciones en cuanto al diseño, la planificación y el financiamiento de la infraestructura y cómo ello ha repercutido en los procesos recientes de integración regional.

En este marco, el objetivo general de este artículo es analizar cómo la disputa geopolítica entre Estados Unidos y China por la hegemonía global se expresa y materializa en las estrategias de infraestructura desplegadas en América Latina y el Caribe, atendiendo particularmente a las transformaciones de los corredores de circulación, los nodos logísticos y las infraestructuras estratégicas. Desde esta perspectiva, el trabajo busca actualizar el análisis de la relación entre infraestructura, territorio y poder a partir de las transformaciones recientes del orden mundial y de la creciente centralidad que adquiere la dimensión infraestructural en la competencia entre ambas potencias.

Para alcanzar este objetivo, el artículo se propone, en primer lugar, reconstruir las principales transformaciones de las estrategias de Estados Unidos y China hacia América Latina y el Caribe, situándolas en el marco de la transición geopolítica contemporánea. En segundo lugar, analizar el papel de la infraestructura como dimensión material de las estrategias de acumulación, circulación y proyección de poder, atendiendo a las relaciones entre Estado, capital y territorio. En tercer lugar, examinar comparativamente el Canal de Panamá y el puerto de Chancay como casos que permiten observar la disputa por el control de corredores y nodos estratégicos de circulación, identificando convergencias, diferencias y tensiones entre las estrategias desplegadas por Estados Unidos y China.

A partir de estos objetivos, el trabajo se estructura en torno a las siguientes preguntas de investigación: ¿de qué manera la disputa entre Estados Unidos y China por la hegemonía global se materializa territorialmente a través de las infraestructuras estratégicas en América Latina y el Caribe? ¿Qué transformaciones presentan las estrategias

de ambas potencias en relación con el control de corredores, nodos logísticos y recursos estratégicos de la región? ¿En qué medida el análisis del Canal de Panamá y del puerto de Chancay permite identificar nuevas formas de competencia geopolítica y de articulación entre infraestructura, acumulación y poder territorial? Y finalmente, en dicho marco, ¿qué consecuencias se vislumbran en relación a los procesos de integración regional pensados en clave de soberanía y autonomía?

Entre los distintos antecedentes que se ponen en juego, consideramos la infraestructura como parte de la materialización de los grandes cambios que se dan a nivel geopolítico. Por ello, nos detenemos a analizar, por un lado, el acuerdo firmado recientemente sobre comercio e inversiones recíprocas entre Argentina y EE. UU. —en febrero de 2026— en el marco de un vínculo histórico entre la región latinoamericana y EE. UU. Por otro lado, abordamos la relación que China ha entablado con la región en el primer cuarto del presente siglo para detenernos a analizar, en particular, los proyectos de infraestructura. Por eso, tendremos en cuenta la Iniciativa BRI promovida por la República Popular China (RPC) a partir del año 2017 para los países de nuestra región.

Proponemos la siguiente estructura: en primer lugar, presentamos las principales claves analíticas para abordar la cuestión de la infraestructura en términos de la geopolítica reciente. Buscamos dialogar con estudios e investigaciones previas y recuperar aportes teóricos de distintos autores y autoras que ponen en juego sus miradas para analizar las relaciones entre espacio, poder e infraestructura desde una visión actual. En segundo lugar, analizamos el desgaste y desgranamiento de las bases materiales con las que EE. UU. garantizó su preeminencia en el orden internacional con posterioridad a la segunda posguerra. En tercer lugar, abordamos el acuerdo de comercio e inversiones firmado entre EE. UU. y Argentina en febrero del 2026 como expresión de la actual estrategia estadounidense para con el hemisferio occidental. Teniendo en cuenta el Corolario

Trump de la Doctrina Monroe y la recientemente difundida Estrategia de Seguridad Nacional 2025-2026, caracterizamos el cambio de paradigma que esto implica para los países de la región latinoamericana y caribeña en términos de la profundización de la estrategia territorialista. En cuarto lugar, indagamos en el proceso sistemático de acercamiento que China ha tenido con la mayoría de los países de la región latinoamericana y caribeña para dar cuenta de sus principales características, órganos de financiamiento y actores involucrados. Por último, buscamos reflexionar en torno a la disputa geopolítica entre China y EE. UU. con énfasis en la infraestructura, y así problematizar las distintas estrategias y planes que ambos actores proyectan a nivel territorial. Finalizamos el escrito con algunas conclusiones a modo de cierre.

DESARROLLO

1. Antecedentes y claves para pensar la infraestructura regional

En el presente artículo, buscamos subrayar la relevancia de la infraestructura para observar cómo se materializa la competencia geopolítica entre EE. UU. y China y cómo ello incide en nuestra región. Para ello, presentamos algunas claves analíticas para situar la presente transición histórico-social desde sus singularidades, así como recuperar ciertas regularidades propias del estudio de las relaciones de poder a nivel mundial. El ejercicio de historizar contribuye en la construcción de una mirada acerca de la actual coyuntura en un marco de crisis y transiciones previas, situaciones de caos sistémico y momentos de cambios geográficos del centro de acumulación del capital (Arrighi, 1999). A su vez, desde esta perspectiva se pone el foco también en los cambios en el equilibrio de poder entre los Estados, entre Estados y empresas, entre civilizaciones occidentales y no occidentales (por tratarse del fin de cinco siglos de dominio occidental del sistema mundo moderno) y en las condiciones de trabajo de los grupos subordinados (Arrighi y Silver, 2011). Estos elementos resultan en un encuadre que plantea

herramientas valiosas para pensar la dinámica del siglo XXI y su estudio desde la dimensión de la infraestructura.

En primer lugar, si nos detenemos en las regularidades, tomamos el concepto propuesto por Giovanni Arrighi (1999) en torno a las transiciones hegemónicas en el capitalismo histórico como sistema-mundo, para referir a dos momentos claves: la transición de la hegemonía holandesa a la británica en el siglo XVIII y la transición de la hegemonía británica a la estadounidense propia de finales del siglo XIX e inicios del largo siglo XX (Arrighi y Silver, 2001). Ahora bien, en cada ciclo, los procesos de acumulación tuvieron sus bases materiales en el comercio y las finanzas —en el caso de la hegemonía holandesa— y en la industrialización y el control vía territorios —en el caso de la británica (Arrighi, 1999; Arrighi y Silver, 2001).

En segundo lugar, entre las singularidades del presente ciclo de hegemonía en las que indagamos para pensar la infraestructura destacamos, por un lado, la decadencia de EE. UU. en tanto potencia unipolar, que presenta limitaciones para sostener el orden geopolítico que diseñó. Y, por otro lado, el auge de Asia Oriental, con el liderazgo de China en el ciclo de acumulación (Arrighi, 2007). Asimismo, la idea de caos sistémico refiere al proceso mismo que transitamos en el presente ciclo, en el cual se sostiene una situación de inestabilidad mundial, con distintas situaciones de guerra mundial híbrida (Merino et al, 2024), que no terminan por definir un nuevo orden. Aquí cabe la pregunta por el tipo de orden institucional que va a emerger a partir de los cambios y configuraciones del poder a nivel mundial. Al no haber una respuesta en el presente, proponemos integrar a estas miradas los aportes de Cox para continuar pensando en las dinámicas de disputa y en las relaciones de poder a nivel global. Su estudio, en tanto teoría crítica, nos permite subrayar la relevancia que asumen tanto la dimensión como el poder material en el proceso de creación de nuevos órdenes mundiales (Cox, 2013). Siguiendo la perspectiva histórica aquí propuesta, es posible pen-

sar distintas estructuras de poder, en tanto estructuras sociales, políticas y económicas que varían de acuerdo con los procesos históricos. El autor conjuga una mirada sobre el poder en la esfera de la producción, en el Estado y en las relaciones internacionales, sin que ninguna de estas tenga mayor preponderancia sobre otra en términos explicativos. En sintonía con Antonio Gramsci, Cox también propone una definición del concepto de hegemonía que nos sirve para pensar los aspectos que sostienen un orden no solo por la fuerza, es decir, instituciones y reglas que acompañan el ejercicio de la coerción. Además, hace alusión a momentos de crisis de hegemonía —como el presente—, en los cuales se intensifican los conflictos, la competencia interestatal y entre corporaciones, generando condiciones para el surgimiento de nuevas configuraciones de poder (Cox, 2013).

Proponemos poner en diálogo estas teorías con lecturas más recientes como la de Gabriel Merino (2024), quien nos invita a pensar en la hegemonía no solo en tanto orden necesario para la relación entre los Estados, compuesta de valores, de reglas y de formas de organización, sino también en el componente material que le otorga un modelo de producción dominante —en relación con otros subordinados. En la fase actual de caos sistémico que atravesamos emergen en otros actores de peso mundial que desequilibran el histórico poder unipolar anglosajón. En paralelo, el concepto de Guerra Mundial Híbrida nos habilita a comprender la multiplicidad de terrenos en los cuales se dan las disputas por la hegemonía en el presente, y con dos actores protagonizando algunas de estas tensiones: EE. UU. y China. Entre las distintas áreas donde esta disputa se juega, tales como la diplomacia, la carrera tecnológica, el comercio, las finanzas, la guerra de monedas, entre otras, la infraestructura ocupa un lugar destacado en el proyecto de expansión y desarrollo de ambos.

En este sentido, para pensar el desarrollo en clave geopolítica (Merino, 2024) es importante indagar en los modos en los que actores como China avanzan

en la construcción de alternativas al monopolio financiero y tecnológico del Norte Global. La iniciativa BRI que plantea desde 2013 el desarrollo de la infraestructura para conectar zonas de Asia oriental y occidental con África, e incorpora en 2017 las regiones de América Latina y el Caribe, expresa la impronta del gigante asiático. Por eso, vinculamos este encuadre teórico basado en una mirada histórica con otras claves para analizar cómo esto se proyecta en los territorios latinoamericanos, y así intentar caracterizar y comprender las disputas actuales por la hegemonía y su expresión en los conflictos territoriales. En particular, los sectores de transporte y energía posibilitan ver cómo China ha desplegado una estrategia sostenida de vinculación con la región latinoamericana y caribeña desde los primeros años del siglo XXI en materia de infraestructura. Al mismo tiempo, el ascenso de China y sus avances en el comercio mundial han conllevado nuevas tensiones geopolíticas y reconfiguraciones de distinto tipo, al chocar con lógicas de acumulación hegemonizadas históricamente por actores del Norte Global. En este sentido, el modo en el que se ha implementado el modelo portuario en los Estados latinoamericanos da cuenta —como afirma Peyrelongue (2010)— de las desigualdades, los condicionantes y las singularidades, propias de una región periférica.

El sistema de movimiento mundial de cargas se organiza desde nodos de transferencia de exportaciones e importaciones que están dinamizados por los grandes centros de producción y consumo, donde la logística terrestre está subordinada a la marítima. Al respecto Tancredi y otros, afirman que el transporte marítimo de mercancías responde a las tendencias que son parte del proceso global de conformación de un desarrollo geográfico-histórico desigual (Tancredi et al, 2019). El proceso de fragmentación territorial de la producción de bienes, los flujos del comercio de mercancías (su crecimiento exponencial desde inicios del siglo XXI) y el transporte marítimo se mueven en forma articulada, ya que el 90% del comercio mundial (en volumen) y el 70% (en valor) se realizan por vía marítima. Por

ello, la fragmentación global de la producción que se genera con la conformación de cadenas globales de producción y el desarrollo de sistemas multimodales de transporte internacional conducen a una reorganización de los puertos (Tancredi et al, 2019).

Cabe entonces preguntarse por el carácter que presentan las reconfiguraciones producto de la expansión china en la región, y por sus rasgos específicos en cuanto a inversiones en infraestructura regional. Al respecto, existe un debate entre distintos autores que abordan la temática, que abre discusiones de distinto nivel. Por un lado, David Herrera Santana sitúa el proyecto chino de la Franja y la Ruta como un ejemplo de la dinámica fragmentaria, diferencial y desigual del espacio (2019). Es decir, utiliza las ideas de “poder infraestructural” y “geopolítica de la fragmentación” para caracterizar la lógica propia de China que se expresa en Eurasia, África y América Latina en términos de interconexión y no de integración. De esta manera, homologa las dinámicas del capitalismo chino con aquellas dinámicas propias de la fase neoliberal del capitalismo mundial, como parte de las lógicas más generales del modelo de acumulación capitalista posterior a la crisis de 1970, afirmando que profundizan las relaciones de dependencia histórica de América Latina. Es decir, vislumbra en las estrategias de distintos actores hoy, puntos de “igualación” y “articulación logística” (Herrera Santana, 2019: 49) para articular lo que está segmentado. Según su análisis, la iniciativa BRI se corresponde con una nueva conformación fragmentaria del espacio conformada por una red de infraestructura multimodal —de interconexión marítima, territorial y digital— que facilita el flujo de capitales, comercio, personas y mercaderías. Dicha iniciativa busca además generar condiciones para evitar la sobreproducción y habilitar la reproducción del capitalismo y los capitales chinos en el marco de lo que considera una “disputa intercapitalista”.

Por otro lado, Javier Vadell, Daniela Secches y Mariana Burger (2019) matizan esta mirada afirmando en primer lugar que la iniciativa china desafía la globalización neoliberal, lo cual sitúa la relevancia

de esta para el Sur Global en otro plano. Esta primera idea sirve como marco para señalar algunas diferencias entre el modo de proyección espacial que China propone como parte de la globalización contemporánea, que denominan “globalización institucionalizada” (Vadell, Secches, Burguer, 2019: p. 46) y el modo neoliberal. Lo cual refiere a la red de instituciones mediante las cuales esta vertebra su estrategia de expansión de sus capitales a partir de las inversiones en infraestructura; el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura (BAII), el Nuevo Banco de Desarrollo (NBD), el Acuerdo de Reservas de Contingencias (ARC) y el Fondo de la Ruta de la Seda (FRS). En la misma línea este grupo de autores sostienen que otro de los rasgos específicos del modo en el que China lanza su estrategia de desarrollo y expansión territorial es su carácter estatal en el control de esta red de instituciones, junto con otro elemento igualmente relevante: el carácter físico y productivo de las inversiones en infraestructura. Marcando una diferencia con la globalización neoliberal, mayormente centrada en la primacía del capital financiero, destacan un proceso de “globalización institucionalizada con características chinas a escala global” (Vadell, Secches y Burguer, 2019: p. 51). Esto no implica el abandono de los principios liberales, sino que introduce otros elementos que se corresponden con los objetivos que China tiene a partir de sus distintos corredores.

En síntesis, en un mundo en el cual las vías marítimas y la infraestructura siguen teniendo una relevancia estratégica para el comercio y la economía mundiales, poder identificar y distinguir las estrategias y los modos en los cuales tanto EE. UU. como China proyectan su poder a nivel territorial resulta clave y refuerza la necesidad de reflexionar en torno al sentido geopolítico de la infraestructura.

Un ejemplo muy actual de ello son las tensiones que existen desde inicios del año 2026 en torno al estrecho de Ormuz; las reiteradas amenazas de Trump por su “reapertura” ante el control por parte de Irán —y el cobro de peajes— y las consecuencias materiales en la economía de EE. UU. a partir del

aumento del barril de crudo y de la inflación. Como contraparte, China continúa comprando gran parte del crudo iraní, algo que Trump no puede evitar. Estas tensiones afectan al conjunto de la economía global.

Por ello, las claves aquí presentadas son contribuciones teóricas y metodológicas para reflexionar acerca de las dinámicas espaciales actuales y preguntarnos por los modos que asume la disputa hegemónica en el presente, con foco en la infraestructura de nuestra región.

El desgaste material de la dominación de EE. UU. en el sistema mundo

Los órdenes mundiales emergen de configuraciones históricas específicas en las que se articulan fuerzas sociales, formas de Estado y estructuras de producción. La hegemonía, en este marco, se sustenta en una combinación de capacidades materiales, instituciones y formas de consenso que permiten la universalización de intereses particulares (Cox, 2013). En diálogo con este enfoque, Arrighi (2007) interpreta las transiciones hegemónicas como desplazamientos del centro de acumulación sistémica, en los cuales emergen nuevas geografías del poder económico y político.

En este sentido, el ascenso de China puede leerse como un proceso de reconfiguración estructural que, en múltiples dimensiones, ha erosionado —y en ciertos aspectos superado— las bases materiales de la hegemonía estadounidense. Ahora bien, una paradoja es que la estrategia de EE. UU. destinada a “contener” a China también contribuyó en su proceso de transformación y expansión económico-financiera y tecnológica. Dicha política no distingue gobiernos demócratas de republicanos ya que se materializa en la administración de Barack Obama (2009-2017), y luego con la primera presidencia de Trump en 2017. Es en ese momento cuando se termina por definir a China como competidor estratégico y se lanzan distintas estrategias de guerra comercial que incluyen los aumentos de aranceles,

las restricciones al comercio en sectores críticos (y estratégicos) y las sanciones, entre varias otras.

No obstante, más allá de estas presiones, no se lograron los resultados esperados y China continuó su proceso acelerado de crecimiento y expansión desarrollando capacidades propias en áreas como industria (Programa Made in China), seguridad económica, inteligencia artificial, telecomunicaciones y semiconductores. En un marco de revolución tecnoproductiva donde la infraestructura es una dimensión central, estas capacidades le habilitaron a China mayores márgenes de autonomía tecnológica y, por ende, mayor seguridad en términos económicos (Merino et al, 2024). Tomamos como indicadores 5 dimensiones en las que China posiciona su liderazgo en el orden global, con profundos impactos sobre las periferias: la producción manufacturera, el crecimiento económico, el dominio de las tecnologías críticas, la densidad demográfica y la inversión en infraestructura.

En primer lugar, China se ha consolidado como el principal centro manufacturero del sistema mundial. Según datos del Banco Mundial (2023), el país representa aproximadamente el 28-30% del valor agregado manufacturero global, superando ampliamente a EE. UU. Este predominio no es únicamente cuantitativo: estudios recientes muestran una creciente sofisticación tecnológica en sus exportaciones y en su inserción en cadenas globales de valor (Organización de Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial, UNIDO, 2022). En términos coxianos, esto implica una reorganización de las fuerzas productivas a escala global, desplazando el núcleo industrial histórico hacia Asia oriental.

En segundo lugar, el dinamismo económico chino continúa siendo un factor central. Aunque su crecimiento se ha desacelerado respecto a décadas anteriores, acompañando una tendencia mundial, mantiene tasas cercanas al 5%, superiores a las de las economías desarrolladas como las de EE. UU. que crece a un ritmo de entre el 2 y el 2.5% (Fondo Monetario Internacional, 2024). En términos de

paridad de poder adquisitivo China ya representa cerca del 19% del PBI mundial, superando a EE. UU. (Banco Mundial 2023). Desde la perspectiva de Arrighi, este desplazamiento del dinamismo económico hacia China sugiere que asistimos a una transición del centro de acumulación global, y en dicho proceso estamos.

En tercer lugar, China ha avanzado significativamente en el dominio de tecnologías críticas. De acuerdo con la World Intellectual Property Organization (2023), el país lidera el mundo en solicitudes de patentes, especialmente en sectores como telecomunicaciones, inteligencia artificial y energías renovables. Asimismo, China logró hitos históricos en innovación durante 2025, con la inversión en investigación+desarrollo (I+D) que superó los 3,92 billones de yuanes (569 000 millones de dólares) en 2025, ocupando el 2,8% del PIB, según el ministro de Ciencia y Tecnología, Yin Hejun (Xinhua Español, 3/2026). Las mediciones más favorables a China dicen que ya domina 37 de las 44 tecnologías estratégicas.

En cuarto lugar, China cuenta con el mayor mercado interno del mundo, con una población superior a los 1400 millones de habitantes. Este factor le permite combinar su rol como principal exportador global con una creciente centralidad como mercado de consumo. El consumo interno se ha convertido en un motor clave del crecimiento. La magnitud de este mercado fortalece la articulación entre Estado y fuerzas sociales, incrementando la autonomía relativa frente a la economía mundial.

Finalmente, China lidera la inversión en infraestructura global a través de la Iniciativa BRI. Desde su lanzamiento en 2013, más de 140 países han participado en proyectos vinculados con esta iniciativa (Banco Mundial, 2019). La BRI no solo implica financiamiento de infraestructura, sino también la construcción de corredores económicos que reconfiguran los flujos comerciales y financieros globales. Este proyecto puede interpretarse como un intento de articular capacidades materiales con la

construcción de consensos, proyectando una forma emergente de orden internacional en el futuro. En la cumbre CELAC + China el gigante asiático anunció la inversión de 250 000 millones de dólares en obras de infraestructura para América Latina con prioridad en energía y corredores bioceánicos (Autor, 2021).

En conjunto, estas dimensiones sugieren que China ha acumulado un conjunto de capacidades materiales que rivalizan —y en ciertos aspectos superan— las de EE. UU.: liderazgo manufacturero, dinamismo económico, capacidad tecnológica, escala de mercado y proyección infraestructural. Sin embargo, no se trata de una competencia interestatal sino que responde a transformaciones más profundas en términos de hegemonía. Como advierte Cox, la hegemonía no se define exclusivamente por la primacía material, sino también por la capacidad de articular un bloque histórico capaz de universalizar sus intereses. En línea con Arrighi, el interrogante central no es solo si China ha alcanzado la primacía material, sino si podrá traducir este poder en una forma de liderazgo hegemónico estable en el sistema mundial. El diagnóstico hoy es de un desorden multipolar expresado en una guerra global, híbrida y fragmentada (Merino, 2024) en la que EE. UU. busca reposicionarse, por diversos medios, en las economías y en el control de los recursos estratégicos de América Latina. Aún resta observar cómo estas tendencias continúan en el tiempo enfocándonos en todos estos aspectos.

1. La infraestructura en el acuerdo sobre comercio e inversiones entre EE. UU. y Argentina.

Argentina y EE. UU. firmaron el 5 de febrero de 2026 un acuerdo sobre comercio e inversiones recíprocas que desde su diseño profundiza las relaciones económicas desiguales y facilita el comercio bilateral en beneficio de las corporaciones norteamericanas, para lo cual el financiamiento de infraestructura “estratégica” es un aspecto fundamental. Es importante

remarcar que el acuerdo presenta una fuerte asimetría: Argentina asume al menos 113 obligaciones específicas frente a solo 7 compromisos principales de EE. UU.

Asistimos a un proceso que podemos denominar el corolario Trump de la Doctrina Monroe en materia de infraestructura. Si nos situamos desde la Doctrina Monroe de 1823 —más particularmente desde su Corolario Roosevelt (1904) que habilitaba la intervención en países latinoamericanos—, se han dado distintos ciclos oscilantes en los que hubo zanahorias y garrotes en pos de garantizar que el territorio continental sea monitoreado por EE. UU. Bajo el paraguas de “América para los americanos”, se ha intentado limitar la presencia europea y avanzar en la construcción de una hegemonía que ha tenido más dominación por la vía de la coerción que mediante el consenso. Con mayor fuerza luego de la Segunda Guerra Mundial, y bajo la idea de defensa o de seguridad interior, las distintas administraciones estadounidenses han buscado controlar y llevar a cabo su proyecto expansionista a nivel global, pero con especificidades en el territorio continental.

En el presente siglo EE. UU. ha reactualizado su posición en búsqueda de sostener su supremacía continental con dicho corolario incorporado a su Estrategia de Seguridad Nacional 2025-2026. Allí se postula el dominio del hemisferio occidental como parte necesaria para su proyecto MAGA (“Make America Great Again”). Además, se formaliza el pasaje de un imperialismo de tipo informal a uno más decididamente territorialista, es decir, define al continente americano como ámbito para el ejercicio del dominio exclusivo de Washington¹. Asimismo, con el objetivo de reducir la dependencia de las cadenas de suministro dominadas por China, EE. UU. compite con el país asiático en su búsqueda por reposicionarse en zonas de influencia que le permitan el acceso a distintos recursos e insumos críticos.

Ahora bien, para comprender cómo ha avanzado este proceso en la región, es relevante considerar los períodos en los cuales se sostuvieron iniciativas

de integración regional que lograron articular algunos objetivos en común ante el avance de intereses externos. Con esto nos referimos a las diferentes etapas que ha habido en términos de los proyectos de integración y desarrollo conjuntos, que, con sus matices, límites y contradicciones buscaron ampliar los márgenes de maniobra y otorgar de una relativa autonomía política a la región (Autor, 2021). Sin embargo, luego del ciclo de regionalismo post-liberal la región sufre consecuencias importantes en términos de infraestructura; tales como el sostenimiento de las asimetrías regionales; la falta de infraestructura que conecte a nivel intrarregional; y un cambio importante en las condiciones macroeconómicas que favorecieron estas dinámicas en el período conocido como “boom de los commodities”, previo a la crisis financiera global. Desde los años 2014 y 2015 la región presenta un grave proceso de desaceleración del crecimiento y un estancamiento que en el presente atraviesa a la mayoría de los 33 países de la región —agravado por los impactos de la guerra en la volatilidad internacional, la inflación y el aumento de precios de la energía y los alimentos. Con el regreso de Donald Trump a la presidencia de EE. UU., se inaugura un nuevo período en la competencia con China. Ejerce una política de mayor control y presencia en América Latina buscando erosionar las aspiraciones asiáticas en la región, fundamentalmente en la infraestructura para el control de los recursos estratégicos. Signo de ello fue el retiro de Panamá de la Iniciativa BRI luego de las presiones de EE. UU., a comienzos del 2025, y la aplicación de cláusulas “antichina” en diversas iniciativas, acuerdos y tratados. El comunicado oficial argentino que acompañó la firma del acuerdo bilateral con EE. UU. precisa áreas estratégicas en las que dicho acuerdo buscaría actuar: “[el tratado] ...tiene como objetivo reducir barreras arancelarias y no arancelarias, facilitar el comercio de bienes y servicios, modernizar los procedimientos aduaneros y promover la inversión en sectores estratégicos como la energía, los minerales críticos, la infraestructura y la tecnología.” (Oficina del Presidente de la República Argentina, comunicado N.º 131, 5/2/2026)

En el artículo 5.1.1 del acuerdo se plantea que:

“Argentina debe permitir y facilitar las inversiones de EE. UU. en su territorio para explorar, explotar, extraer, refinar, procesar, transportar, distribuir y exportar minerales críticos y recursos energéticos y de proveer la generación de energía, telecomunicaciones, transporte y servicios de infraestructura en términos no menos favorables que los que otorgue a sus propios inversionistas en circunstancias similares y regulará dichas inversiones conforme a las normas mínimas del derecho internacional”. (Acuerdo EE. UU.- Argentina [traducción nuestra], 2026, pp. 6).

Este principio de trato nacional se profundiza al establecer que el Estado argentino deberá otorgar un tratamiento preferencial a las inversiones provenientes de EE. UU. —en el marco del RIGI— lo que implicaría agilizar los tiempos de aprobación de proyectos, facilitar la obtención de permisos ambientales y ofrecer condiciones fiscales y operativas favorables. En este contexto, el acuerdo tiende a promover la inserción del capital estadounidense y su incidencia en los marcos regulatorios con el objetivo de remover trabas administrativas y jurídicas. Incluso contempla la posibilidad de destinar recursos a obras de infraestructura que garanticen el ingreso de empresas de EE. UU. a sectores estratégicos como la minería. De este modo, se plantea que el gobierno nacional podría verse presionado a intervenir en conflictos socioterritoriales o a negociar con autoridades provinciales y municipales para viabilizar dichas inversiones. El documento oficial menciona sectores como energía, minerales críticos e infraestructura como áreas prioritarias para atracción de inversiones bajo el tratado. Esto tiene una relevancia especial para la infraestructura física (vías de transporte, sistemas energéticos, proyectos mineros y logísticos) y para las actividades extractivas de bienes comunes naturales. En contextos donde la apertura a capital extranjero se articula con política de inversión pública/privada en infraestructura, estos compromisos operan como mecanismos que pueden:

- Promover la readaptación de las redes logísticas (puertos, transporte, energías) necesarias para la exportación hacia los centros de producción vinculados con el norte global.
- Incentivar proyectos extractivos de minerales críticos y energía ligados tanto a mercados globales como a la demanda de EE. UU.
- Integrar inversiones de capital norteamericano en infraestructura productiva, donde el extractivismo (agrícola, minero, energético) tiene un peso significativo.

Un punto central del acuerdo, como en toda iniciativa que tenga como objetivo el desarrollo de mega obras de infraestructura, es el financiamiento internacional. El acuerdo señala que los EE. UU. trabajará a través de sus instituciones, como el Banco de Exportación e Importación de Estados Unidos (EXIM Bank) y la Corporación Financiera Internacional para el Desarrollo (DFC) para considerar el apoyo a la financiación de inversiones en sectores críticos de Argentina en colaboración con socios del sector privado estadounidense. Esta cláusula prevé explícitamente que instituciones financieras norteamericanas puedan participar en la financiación de inversiones en sectores estratégicos, lo que incluye infraestructura y energía, pero fundamentalmente en alianza con actores privados (Acuerdo EE. UU.-Argentina, 2026). Esto significa un cambio de paradigma en relación con el financiamiento de las obras por parte de EE. UU., dado que históricamente estuvo atado a bancos multilaterales como el BID o la CAF. En consecuencia, desde una perspectiva geopolítica el acuerdo establece un marco para el financiamiento directo de EE. UU. a obras que considere necesarias para su proyección en territorio argentino y para la inversión extranjera directa (IED) de las corporaciones norteamericanas tanto en infraestructura como en extracción de bienes comunes.

Hildyard (2020) plantea una crítica fuerte al modelo de financiamiento de infraestructura basado en capital privado, o en alianzas público-privadas. En la lógica financiera actual la infraestructura deja de pensarse

como un servicio público y pasa a verse como un activo financiero. En ese marco, los inversores la conciben principalmente como “flujos de caja contractuales estables a largo plazo”, más que como rutas, hospitales o sistemas de agua. En este esquema, las obras se estructuran como activos capaces de generar rentas previsibles para fondos de inversión, bancos o gestores de activos, pero para que el capital privado participe, normalmente se requieren contratos de largo plazo, subsidios o garantías públicas que aseguren ingresos, como los que están comprendidos en el RIGI o en el acuerdo EE. UU.-Argentina. En este proceso hay una transferencia de recursos públicos al capital privado dado que, en muchos casos, el Estado financia o reduce los riesgos iniciales, mientras que el sector privado captura los retornos una vez que el proyecto está en funcionamiento. La infraestructura, promovida y financiada, que tiene como marco de este tipo de acuerdos, redundando en una profundización de la deuda pública y un aumento de la dependencia.

2. La estrategia china para con la región latinoamericana

El sistemático y sostenido acercamiento de China a la región coloca al gigante asiático como el principal inversor y socio en distintas áreas que permiten vislumbrar la relevancia estratégica que la región tiene para esa nación en términos de sus intereses económico-financieros, tecnológico-productivos, diplomáticos y geopolíticos. Por eso indagamos en la dimensión de la infraestructura en tanto aspecto clave que nos permite conocer la trayectoria de estas relaciones y cómo se han ido consolidando con el transcurrir de este primer cuarto de siglo.

Desde una perspectiva histórica, China logró en el siglo XXI convertirse en un actor protagónico por su fortaleza en áreas estratégicas como la producción de manufacturas y productos tecnológicos, y su liderazgo en las cadenas globales de valor. Su proceso de expansión se remonta a las reformas de Deng Xiaoping desde 1978, mediante las cuales logró la expansión de sus empresas y un posicionamiento de gran relevancia en la economía global,

incorporándose en 2001 a la Organización Mundial del Comercio (OMC). Mediante las “cuatro modernizaciones”, fue instaurando un modelo propio en el que generó —desde la autonomía política y estratégica y bajo tutela del Estado— un profundo cambio en su sociedad que generó la salida de la situación de pobreza extrema de 800 millones de personas (Merino et al, 2024). En paralelo, después de tres décadas sin relaciones diplomáticas, durante la presidencia de Jimmy Carter, EE. UU. reconoció a China en 1979 bajo el principio de “Una sola China”.

Paulatinamente, se fue construyendo un vínculo de mutua dependencia entre China y EE. UU. que también conlleva una situación de tensión permanente que se fue acrecentando a raíz del pasaje, por parte de China, de ser una semiperiferia industrial a convertirse en un centro emergente y de gran dinamismo. Esto implicó una estrategia de “contención”, mediante instrumentos que buscaron frenar la competencia comercial en sectores como el automotriz, industrias de acero y aluminio, avícola, entre otros. Dos años antes de la llegada de Xi Jinping a la presidencia de China en 2012, ya se había convertido en la primera potencia comercial del mundo, por lo cual, dejaron de ser socios comerciales para convertirse en competidores de una guerra comercial y tecnológica que involucró la infraestructura. Durante la primera presidencia de Trump entre 2017 y 2021, se dio una feroz competencia entre empresas tecnológicas como Huawei Technologies Co, líder en telecomunicaciones, redes móviles, 5G, etc. Con su segunda presidencia, la competencia tecnológica y comercial se ha profundizado y ambos países han desarrollado distintas estrategias. La visita de Trump a Beijing en mayo del 2026 junto con un grupo de empresarios de compañías como Tesla, Nvidia, Apple, Blackrock, Citi, Boeing, Qualcomm, GE Aerospace, Cargill, Micron, Blackstone, da cuenta de la sostenida dependencia del mercado chino.

La infraestructura como pieza central en la estrategia de China

Como se viene indicando, el estudio de la infraestructura reviste de un carácter estratégico ya que

permite analizar las transformaciones y reconfiguraciones que se han dado en el sistema capitalista a nivel global, los actores principales de las cadenas de valor (sean estos los propios Estados, los entes de financiamiento como agencias y bancos, y las corporaciones públicas y privadas), y las distintas dinámicas en las que están insertos.

En lo que respecta al comercio entre China y la región latinoamericana y caribeña, desde inicios del siglo XXI este ha ido en ascenso. Tanto por la necesidad de abastecerse de materias primas (sector agrícola y agroindustria) y recursos naturales estratégicos (minería e hidrocarburos), como por el hecho de ser quien provee productos manufacturados y bienes de capital en distintos sectores, en los últimos 25 años China ha conquistado una posición de liderazgo. Dicha posición ha modificado los patrones de la inserción internacional de varios países de la región, ocupando el lugar que EE. UU. y la Unión Europea (UE) han tenido históricamente como principales socios comerciales. Asimismo, China viene promoviendo el desarrollo y la planificación de megaobras de infraestructura para la construcción de corredores logísticos que faciliten y viabilicen el transporte, convirtiéndose en el principal actor de peso en el diseño de la infraestructura en una escala global (Merino et al, 2024). De acuerdo con el Boletín Económico China-América Latina y el Caribe (2025) de Dussel Peters y Ray, es posible identificar sectores y áreas en los cuales la relación sino latinoamericana se ha consolidado: en el marco de la transición energética, las materias primas como el litio y el cobre, minerales necesarios para la expansión industrial de China. En el presente, son el sector más importante para las exportaciones de AL hacia China y explican el ingreso de inversión extranjera directa desde China hacia la región. También siguen siendo centrales las materias primas vinculadas con el sector agrícola como la soja y la carne, sin valor agregado.

Por su parte, los datos que proporciona el Monitor de la Infraestructura China en América Latina y el Caribe 2025 (Dussel Peters, 2025) nos permi-

ten analizar otro aspecto de la relación comercial, como la inversión en infraestructura por parte de empresas chinas en AL. Como rasgos sobresalientes de las inversiones en infraestructura se señalan la diversificación en cuanto a su distribución geográfica en la región de AL y el Caribe, así como en relación con los sectores que involucra. Antes del año 2015, el financiamiento de la infraestructura se concentraba mayormente en sectores como el gas, petróleo y refinados. Sin embargo, la tendencia de la última década se reorientó —junto con la transición energética— hacia distintas modalidades de transporte: ferrocarriles, metros, carreteras, puertos, aeropuertos, que significaron un 64,19% (Dussel Peters, 2015). Lo que muestra un cambio significativo del financiamiento enfocado al sector energético, para consolidar el sector de transporte, que también puede verse geográficamente; si hasta 2015 los principales proyectos de infraestructura que involucraban a México, América Central y el Caribe se enfocaban en el sector energético, desde el 2020 pasaron a sectores como transporte público y energías renovables aplicadas a las redes nacionales, también incluyendo en este cambio de patrón a los países de América del Sur.

En este sentido, se comprende el impulso en ascenso de la BRI desde 2017, habiendo sido lanzada cuatro años antes para África y Asia, dando cuenta de la expansión de su estrategia hacia nuestra región. Estos elementos permiten observar el proceso de expansión hacia la región en términos de lo que Claudio Katz denomina “audacia económica” y “astucia geopolítica” (Katz, 2024: 6). Tanto en el área económico-comercial como en cuanto a la infraestructura, China ha consolidado su influencia y debilitado la relación de dependencia que muchos de los Estados latinoamericanos y caribeños tenían históricamente con EE. UU, logrando evitar una confrontación directa.

Hacia el año 2010 se convirtió en el primer o segundo socio comercial de la mayoría de los países de la región, destacándose el año 2009 cuando se convirtió en el primer socio comercial de Brasil, y

en 2014 de Argentina. En síntesis, en pocos años, el financiamiento chino adquirió gran relevancia para todos los países de la región, superando al Banco Interamericano de Desarrollo (BID), al Banco Mundial (BM) y al Banco de Exportaciones e Importaciones de EE. UU. y planteando una red de instituciones propias ligadas al Estado. Por ello, entre las principales características que definen el modo de inserción chino en la región son la diversificación de la relación, que excede lo económico comercial e incluye relaciones diplomáticas (como el Foro China-Celac, las asociaciones estratégicas integrales, acuerdos bilaterales, la iniciativa BRI), relaciones económico financieras (swap de monedas, préstamos, inversiones), desarrollos tecnológicos y productivos (la diplomacia de las vacunas, empresas tecnológicas). Junto con estas, un rasgo específico es que la vinculación es mediante empresas públicas chinas y fuentes de financiamiento propias, como el China Development Bank y el Banco de exportación e importación (Exim Bank of China), en casi un 90%. Lo cual marca una reconfiguración en torno a la relación entre actores, Estado y fuerzas sociales que son parte del proceso de acumulación. En el relevamiento de obras de infraestructura existe una concentración de las inversiones en grandes conglomerados chinos, entre los que se destacan: CCCC China Communications Construction Company, CRCC China Railway Construction Corporation, CRRC Group Corporation, PoweChina Power Construction Corporation of China, CEEC China Energy Engineering Group. Coincidiendo con Vadel, Secches y Burguer (2019), se corresponde con un cambio de paradigma respecto de la territorialidad neoliberal, por sus bases materiales y por la idea de soberanía estatal como marco para la estrategia de China.

En este sentido, un debate que se abre es si se trata de un cambio en el patrón imperial, pero continuando la lógica imperial, reemplazando EE. UU. por China. Siguiendo a Katz (2024) coincidimos en que el acercamiento se ha dado hasta el presente sin el uso de la fuerza militar y sin condiciones que impliquen un sometimiento político ni una amenaza

a la soberanía de los países con los que comercializa, como sí ocurre históricamente con EE. UU. y con el FMI. Este ha funcionado y funciona en el presente durante la administración Trump como una herramienta de subordinación.

En síntesis, los distintos elementos que hemos señalado permiten observar el diseño, por parte de China, de un conjunto de instituciones paralelas que acompañan el desarrollo de un tipo de capitalismo global, es decir, iniciativas como el BAII, el NBD, el ARC y el FRS (Vadell, Secches, Burger, 2019). En su conjunto, constituyen un esquema de acumulación mediante la globalización y la interconectividad mediante megaobras y redes de infraestructura que se combinan con este conjunto de instituciones financieras vertebradas y controladas por el Estado, lo cual significa una impronta específica comparado con el modo en el cual la hegemonía neoliberal se viene ejerciendo en términos económico-financieros, con base en una economía supraterritorial y en la conectividad financiera.

3. Los vectores del conflicto: la infraestructura de transporte en disputa

Como se viene señalando, la creciente disputa geopolítica entre EE. UU. y China por el control de las principales rutas comerciales y nodos logísticos globales encuentra en América Latina un escenario de creciente relevancia estratégica. En este contexto, infraestructuras como el Canal de Panamá y el recientemente inaugurado puerto de Chancay, en Perú, se han transformado en espacios centrales de competencia geoeconómica entre ambas potencias, no solo por su importancia para el comercio internacional, sino también por su capacidad de reorganizar territorialmente los flujos de mercancías, capitales y recursos naturales a escala continental.

Históricamente, el Canal de Panamá constituyó uno de los principales dispositivos de proyección del poder estadounidense en América Latina. Inaugurado en 1914 bajo control estadounidense, el canal permitió consolidar la supremacía naval y comercial

norteamericana sobre las rutas interoceánicas del hemisferio occidental. Aunque la administración fue transferida formalmente al Estado panameño en 1999 tras los Tratados Torrijos-Carter, Washington continuó considerando al canal una infraestructura estratégica para sus intereses comerciales, militares y geopolíticos (Sabonge y Sanchez, 2014). En la actualidad, aproximadamente el 5% del comercio marítimo mundial transita por esta vía, convirtiéndola en uno de los corredores logísticos más relevantes del planeta, pero fundamentalmente estratégico para los EE. UU. no solo en términos comerciales sino también de la logística militar.

El presidente de Panamá, José Raúl Mulino, anunció en febrero de 2025 la no renovación del memorándum de entendimiento —firmado en el año 2017— de la Iniciativa BRI con China, tras intensas presiones de EE. UU. para reducir la influencia asiática en el Canal de Panamá. Desde la asunción de Trump, y como parte de lo que denominamos el Corolario Trump de la Doctrina Monroe en materia de infraestructura, el presidente afirmó que fue dado a Panamá en lugar de a China, con la amenaza de intervenir sobre el canal para recuperar el control operativo. En esa línea el vocero del Departamento de Estado, Tammy Bruce, advirtió que si Panamá no realizaba cambios urgentes, ellos tomarían las medidas que consideren necesarias para proteger sus derechos (Taglioni, 2025).

De esta manera, la amenaza de intervención de EE. UU. sobre Panamá constituye el hecho más notorio de reposicionamiento norteamericano sobre América Latina. Durante las últimas dos décadas, la creciente expansión económica de China en la región comenzó a disputar la histórica influencia estadounidense sobre las infraestructuras regionales. Este proceso se profundizó particularmente a partir de la Iniciativa BRI, mediante la cual Beijing promovió inversiones estratégicas en puertos, corredores ferroviarios, energía y telecomunicaciones en distintos países latinoamericanos. Dentro de este escenario, el puerto de Chancay aparece como uno de los proyectos más significativos de la presencia china en Sudamérica.

El denominado “megapuerto” de Chancay, ubicado a aproximadamente 80 kilómetros al norte de Lima, fue inaugurado oficialmente en noviembre de 2024 con participación virtual del presidente chino Xi Jinping y la presidenta peruana Dina Boluarte. El proyecto, liderado por la empresa estatal china COSCO Shipping Ports junto a la minera peruana Volcan, implicó una inversión inicial superior a los 1.300 millones de dólares y busca consolidarse como el principal hub logístico del Pacífico sudamericano (Jara y Raffaini, 2025). La relevancia geopolítica de Chancay excede ampliamente el plano estrictamente comercial. El puerto forma parte de una estrategia china orientada a fortalecer corredores transpacíficos alternativos y reducir costos y tiempos logísticos para el comercio entre América del Sur y Asia. Diversos informes señalan que la nueva infraestructura permitiría disminuir hasta en diez días los tiempos de transporte marítimo hacia China, favoreciendo especialmente la exportación de commodities sudamericanos como soja, minerales, carne y productos agroindustriales (Ríos Ccama, Guizado Chamorro, Anaya Ramos y Romero Delgado, 2025). En este contexto, el desarrollo de Chancay comenzó a ser interpretado por distintos analistas y sectores políticos estadounidenses como un desafío directo a la hegemonía logística y comercial norteamericana en la región. La preocupación de Washington no solo se vincula con el incremento de inversiones chinas en infraestructura crítica, sino también al control tecnológico y operativo de nodos estratégicos de circulación global. En efecto, el puerto incorpora sistemas automatizados, redes 5G y equipamiento tecnológico provisto mayoritariamente por empresas chinas, configurando un enclave logístico altamente integrado a las cadenas globales de suministro controladas por Beijing (Jara y Raffaini, 2025; Gómez Vega y Bonet, 2024).

Su importancia adquiere aún mayor complejidad cuando se analiza en relación con el Canal de Panamá. Mientras este último continúa siendo el principal corredor interoceánico para el comercio marítimo hemisférico, Chancay emerge como una alternativa capaz de reconfigurar parcialmente los

flujos transpacíficos sudamericanos, reduciendo dependencia logística respecto de rutas históricamente articuladas al sistema portuario y financiero dominado por EE. UU. En este sentido, ambas infraestructuras expresan modelos geopolíticos en competencia: por un lado, el tradicional control estadounidense de las rutas marítimas estratégicas; por otro, la creciente capacidad china de construir y administrar nodos logísticos globales en territorios históricamente considerados parte del área de influencia norteamericana. Estas disputas evidencian cómo las infraestructuras contemporáneas exceden su dimensión técnica y operativa para transformarse en instrumentos fundamentales de acumulación, control territorial y proyección geopolítica. Tal como sostiene Milton Santos (2000), los grandes sistemas técnicos organizan selectivamente el territorio en función de las necesidades de circulación del capital global, generando nuevas jerarquías espaciales y profundizando desigualdades territoriales. En este marco, tanto el Canal de Panamá como el puerto de Chancay pueden interpretarse como nodos estratégicos de una reconfiguración geoeconómica global marcada por la disputa entre Estados Unidos y China por el control de las redes de circulación planetaria. En la competencia por distintos modelos geopolíticos se multiplican las tensiones y se expresan en distintas articulaciones entre fuerzas sociales, modelos de desarrollo y formas estatales que afectan directamente a los territorios latinoamericanos.

CONCLUSIONES

En el presente artículo hemos abordado el modo en el cual se da la disputa entre Estados Unidos y China por la hegemonía global en términos de infraestructura, con énfasis en la expansión territorial y material en la región latinoamericana y caribeña. Hemos reconstruido ambas estrategias en perspectiva histórica y retomando un marco teórico y metodológico que contribuye en una mirada analítica del ciclo de acumulación actual atravesado por una transición geopolítica, un momento de caos sistémico y una multiplicación de escenarios de disputa

conocidos como guerra mundial híbrida y fragmentada.

Como parte de este encuadre general, pudimos dar cuenta de las diferencias, matices y debates que inauguran tanto la estrategia de China como la de EE. UU. para con la región. Señalamos un importante cambio en el paradigma por parte de EE. UU., que se explica como parte de la profundización y endurecimiento de su estrategia de control territorial en lo que considera su “zona de influencia”. En este doble movimiento busca, por un lado, sostener su dominación sobre los recursos estratégicos, y por otro, sostener la estrategia de “contención” hacia China, en un claro proceso de declive relativo y de resquebrajamiento de su poder en términos de liderazgo mundial. Como dijimos, la estrategia de Trump no es exclusiva de su administración, pero sí se advierten elementos novedosos, propios de su necesidad de endurecerse para disputar con China, en una escalada que no muestra perspectivas de aminorar.

China, por su parte, protagoniza un proceso de reconfiguración estructural que, en múltiples dimensiones, ha logrado erosionar las bases materiales de la hegemonía estadounidense. Esto se traduce en una dinámica que atraviesa fuerzas sociales, modelos de desarrollo y formas estatales específicas en los territorios latinoamericanos.

En síntesis, asistimos a cambios que son propios de un proceso histórico específico, distinto de los anteriores. Esto desafía a nuestra región en un contexto de parálisis del regionalismo y fragmentación severa. Inaugura interrogantes en torno a si hay espacio para un proyecto de integración regional en este contexto de bilateralización de los vínculos que no sea una integración subordinada. Su expansión sugiere nuevas formas de articulación entre Estado, capital y desarrollo que desafían las reglas del orden internacional. Nos preguntamos también si hay espacio para una estrategia propia y actores que la promuevan desde la autonomía y la soberanía en este momento de la transición. Asimismo, si

hay márgenes de maniobra para defender nuestros territorios en un contexto donde emergen formas específicamente chinas de pensar el territorio, es decir, modalidades no occidentales, no propias del extractivismo correspondiente al modelo de acumulación neoliberal tal como lo conocemos históricamente.

A los fines de contribuir en los estudios actuales, subrayamos el carácter geopolítico de la infraestructura como un plafón que nos permite analizar las grandes y recientes disputas por la hegemonía mundial. En este sentido, infraestructuras estratégicas como el Canal de Panamá o el Puerto de Chancay revelan que puertos, corredores logísticos y rutas de circulación constituyen mucho más que soportes materiales del comercio global: son espacios donde se condensan rivalidades entre distintas estrategias de poder, disputas por el control de los flujos de mercancías y proyectos contrapuestos de orden mundial. Las tensiones entre EE. UU. y China en torno al Canal de Panamá, así como la creciente proyección china sobre el Pacífico sudamericano a través del Puerto de Chancay, muestran que la infraestructura se ha convertido en un terreno privilegiado de competencia geopolítica que involucra una multiplicidad de actores. Desde esta perspectiva, las infraestructuras no solo organizan territorios y economías, sino que también materializan relaciones de poder, expresan estrategias de acumulación a escala global y anticipan las configuraciones emergentes de la transición hegemónica contemporánea.

Presentamos en este trabajo un abordaje predominantemente cualitativo sustentado principalmente en el análisis de bibliografía especializada, documentos oficiales, información institucional y estudios previos sobre infraestructura y relaciones geopolíticas. En este sentido, la selección de los casos del Canal de Panamá y del puerto de Chancay responde a su relevancia como expresiones particularmente significativas de la disputa por el control de los corredores y nodos estratégicos de circulación, pero no pretende agotar la diversidad de experiencias

existentes en América Latina y el Caribe. Asimismo, el carácter reciente y dinámico de los procesos analizados —en particular, las transformaciones de la política estadounidense y la evolución de las inversiones e iniciativas chinas— impone límites a la posibilidad de establecer conclusiones definitivas sobre tendencias que permanecen abiertas y en proceso de reconfiguración. El análisis privilegia, además, la escala geopolítica y regional, por lo que las dimensiones locales de los conflictos, las percepciones de los actores territoriales y los impactos socioambientales de las infraestructuras requieren abordajes específicos que exceden los objetivos de este artículo.

A partir de estas condiciones, futuras investigaciones podrían profundizar el análisis mediante estudios comparativos de mayor alcance que incorporen otros corredores, puertos, redes ferroviarias, hidrovías y proyectos energéticos de la región, atendiendo especialmente a las modalidades de financiamiento, propiedad, gestión y control de estas infraestructuras. Del mismo modo, resultaría relevante avanzar hacia investigaciones multiescalares que articulen la dimensión geopolítica con las dinámicas territoriales locales, incorporando las perspectivas de los Estados nacionales y subnacionales, empresas, organismos financieros, organizaciones sociales y comunidades directamente involucradas. Esto permitiría indagar no solo en las estrategias de las grandes potencias, sino también en los márgenes de autonomía, negociación y resistencia de los actores latinoamericanos frente a la creciente competencia sino-estadounidense. En particular, buscaremos en futuras investigaciones explorar comparativamente si la expansión de nuevas infraestructuras contribuye a reproducir patrones históricos de dependencia y especialización extractiva o si, bajo determinadas condiciones, puede abrir posibilidades para estrategias regionales de mayor autonomía, integración y soberanía territorial.

NOTAS

¹ El secuestro del Presidente de Venezuela Nicolás Maduro y su esposa el día 3 de enero del

2026, y el estrangulamiento a Cuba durante los primeros 6 meses del mismo año son ejemplos cabales del endurecimiento de la estrategia de Trump para con la región.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acuerdo sobre Comercio e Inversión Recíproca entre los Estados Unidos y Argentina. (2026). Embajada de los Estados Unidos en Argentina. <https://ustr.gov/sites/default/files/files/Press/Releases/2026/US%20Argentina%20ARTI%20English%20Final%20February%202026.pdf>
- Arrighi, G. (1999). *El largo siglo XX: Dinero, poder y los orígenes de nuestro tiempo*. Akal.
- Arrighi, G. (2007). *Adam Smith en Pekín: Orígenes y fundamentos del siglo XXI*. Akal.
- Arrighi, G. y Silver, B. (2001). *Caos y orden en el sistema-mundo moderno*. Akal. <https://books.google.com.ar/books?id=jXQgFWbFLZwC&printsec=copyright#v=onepage&q&f=false>
- Banco Mundial. (2019, 18 de junio). Un estudio indica que el éxito de la Iniciativa Cinturón y Ruta de China depende de que se lleven a cabo profundas reformas normativas. <https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2019/06/18/success-of-chinas-beltroad-initiative-depends-on-deep-policy-reforms-study-finds>
- Banco Mundial. (2023). *Indicadores del desarrollo mundial*. <https://datos.bancomundial.org/indicador>
- Cox, R. W. (2013). Fuerzas sociales, estados y órdenes mundiales: Más allá de la teoría de relaciones internacionales. *Relaciones Internacionales*, 24, 99-116. <https://doi.org/10.15366/relacionesinternacionales2013.24.006>
- Dussel Peters, E. (2025a, 14 de marzo). Monitor de la OFDI china en América Latina y el Caribe 2025. Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China. https://docs.redalcchina.org/monitor/images/pdfs/menuprincipal/DusselPeters_MonitorOFDI_2025_Esp.pdf
- Dussel Peters, E. (2025b, 2 de junio). Monitor de la infraestructura china en América Latina y el Caribe 2025. Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China. https://www.researchgate.net/publication/392501694_MONITOR_DE_LA_INFRAESTRUCTURA_CHINA_EN_AMERICA_LATINA_Y_EL_CARIBE_2025
- Embajada de los Estados Unidos en Argentina. (2026). Acuerdo sobre Comercio e Inversión Recíproca entre los Estados Unidos y Argentina. <https://ustr.gov/sites/default/files/files/Press/Releases/2026/US%20Argentina%20ARTI%20English%20Final%20February%202026.pdf>
- Fondo Monetario Internacional. (2024). *Perspectivas económicas mundiales: Abril de 2024*. <https://www.imf.org/es/publications/weo/issues/2024/04/16/world-economic-outlook-april-2024>
- Gómez Vega, R. y Bonet, I. (2024, 14 de noviembre). China consolida su presencia en Latinoamérica con la inauguración en Perú del megapuerto de Chancay. *El País*. <https://elpais.com/america/2024-11-15/china-consolidada-su-presencia-en-latinoamerica-con-la-inauguracion-en-peru-del-megapuerto-de-chancay.html>
- Harvey, D. (2004). El nuevo imperialismo: Acumulación por desposesión. En L. Panitch y C. Leys (Eds.), *El nuevo desafío imperial: Socialist Register 2004* (pp. xx-xx). CLACSO. (Nota: Faltan los números de página específicos del capítulo en tu original).
- Hildyard, N. (2020). *Licencia para saquear: Infraestructura, extracción financiera y el Sur Global*. Tinta Limón.
- Jara, I. y Raffaine, E. M. (2025). Chancay: ¿El inicio de una reconfiguración geopolítica en América del Sur? (N.º 7). CEFADIGITAL. <https://cefadigital.edu.ar/bitstream/1847939/3166/3/2025%20Informe%20Chancay%20JARA%20y%20RAFFAIN.pdf>
- Katz, C. (2024). *América Latina en la encrucijada global. Batalla de Ideas*.
- Merino, G. (2024). La dimensión geopolítica del desarrollo. *Desarrollo, Estado y Espacio*, 3(1).

- Merino, G. y Barrenengoa, A. (2022). La pandemia, el ascenso de China y el nuevo mapa del poder mundial: Desafíos para América Latina. En G. E. Merino, L. M. Regueiro Bello y W. T. Iglesias (Coords.), *China y el nuevo mapa del poder mundial* (pp. 29-57). CLACSO. <https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/library?a=d&c=libros&d=Jpm5475>
- Merino, G. E., Barrenengoa, A. C. y Bilmes, J. (2024). China en el (des)orden mundial: La transición histórico-espacial y el ascenso de China desde una perspectiva latinoamericana. *Batalla de Ideas*.
- Morin, E. y Kern, A. B. (1999). *Tierra-Patria: Un manifiesto para el nuevo milenio* (M. Serrat, Trad.). Kairós. Obra original publicada en 1996.
- Oficina del Presidente de la República Argentina. (2026). Comunicado oficial N.º 131. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/comunicado-oficial-numero-131>
- Office of the United States Trade Representative. (2026). Agreement on Reciprocal Trade and Investment between the United States and Argentina. <https://ustr.gov/sites/default/files/files/Press/Releases/2026/US%20Argentina%20ARTI%20English%20Final%20February%202026.pdf>
- Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial. (2022). Informe sobre el desarrollo industrial 2022. <https://www.unido.org/sites/default/files/unido-publications/2023-03/IDR-2022-OVERVIEW-es.pdf>
- Peyrelongue, C. (2010). Puertos, espacio y globalización: El desarrollo de hubs en México. *Convergencia*, 17(52), 319-360.
- Ray, R. y Dussel Peters, E. (2025). *Boletín Económico China-América Latina y el Caribe*, edición 2025. Boston University Global Development Policy Center.
- Ríos Ccama, M., Guizado Chamorro, F., Anaya Ramos, M. y Romero Delgado, R. (2025). *Puerto de Chancay*. Catalizador del comercio estratégico Perú-China y exportación de productos no aprovechados. *Ciencia Latina, Revista Científica Multidisciplinaria*, 8(6). https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i6.15154
- Sabonge, R. y Sánchez, R. (2014). Los 100 años del canal de Panamá: Antecedentes, desarrollo y potencial futuro (Boletín FAL N.º 334). CEPAL. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/2c19f-bb3-6b74-4d0e-8be7cf62ce219134/content>
- Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio: Técnica y tiempo, razón y emoción*. Ariel. (Nota: Esta referencia estaba duplicada en tu original, se ha unificado).
- Taglioni, A. (2025). Panamá, el primer choque de la región con la nueva Doctrina Monroe de Trump. *La Política Online*. <https://www.lapoliticaonline.com/internacionales/panama-el-primer-choque-de-la-region-con-la-nueva-doctrina-monroe-de-trump/>
- Tancredi, E., Sousa Henrique Costa, C., Macaluso, L. y Baliani, J. P. (2019). Estudio de las relaciones entre la dinámica del comercio internacional, las transformaciones en el transporte marítimo de mercancías y la problemática del cambio climático: Una reconstrucción ambiental desde la revista de la UNCTAD (1968-2018). *XXI Jornadas de Geografía de la UNLP*.
- World Intellectual Property Organization. (2023). Indicadores mundiales de propiedad intelectual 2023. <https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo-pub-941-2023-en-world-intellectual-property-indicators-2023.pdf>
- Xinhua en Español. (2026, 5 de marzo). China registra gasto récord en I+D y anuncia impulso a la innovación hasta 2030. <https://spanish.news.cn/20260305/e9fd407b5c364668b4bff063ddd516a7/c.html> (Nota: La URL indica la fecha de marzo de 2026, por lo que se ha actualizado el año respecto a tu original de 2025).

CONFLICTO DE INTERESES

Los autores declaran que no existen conflictos de intereses relacionado con el artículo.

AGRADECIMIENTOS

No aplica.

CONTRIBUCIÓN DE AUTORÍA:

Amanda Barrenengoa: Conceptualización, Curación de datos, Análisis formal, Investigación, Metodología, Administración del proyecto, Recursos, Supervisión, Validación, Visualización, Redacción – borrador original, Redacción – revisión y edición.

Álvaro Álvarez: Conceptualización, Curación de datos, Análisis formal, Investigación, Metodología, Administración del proyecto, Recursos, Supervisión, Validación, Visualización, Redacción – borrador original, Redacción – revisión y edición.

FINANCIACIÓN

No existe financiamiento externo a los autores ni otros compromisos.

PREPRINT

No publicado.

DECLARACIÓN DE ÉTICA EN LA INVESTIGACIÓN

No aplica.

DECLARACIÓN DE DISPONIBILIDAD DE DATOS

No aplica.

DERECHOS DE AUTOR

Los derechos de autor son mantenidos por los autores, quienes otorgan a la Revista Política Internacional los derechos exclusivos de primera publicación. Los autores podrán establecer acuerdos adicionales para la distribución no exclusiva de la versión del trabajo publicado en esta revista (por ejemplo, publicación en un repositorio institucional, en un sitio web personal, publicación de una traducción o como capítulo de un libro), con el reconocimiento de haber sido publicada primero en esta revista. En cuanto a los derechos de autor, la revista no cobra ningún tipo de cargo por el envío, el procesamiento o la publicación de los artículos.