



Universidad Nacional de La Matanza
Secretaría de Ciencia y Tecnología



Centro de
Investigaciones
Sociales
UNLaM

N°195 mayo 2025

Síntesis Clave

Boletín Informativo

ISSN 2344-9632

**El impacto estratégico de China en las cadenas
logísticas de América Latina**

Sergio Giannice y Andrés Sliwa

Universidad Nacional de La Matanza

Rector: Dr. Daniel Martinez

Vice Rector: Dr. Fernando Luján Acosta

Secretaría de Ciencia y Tecnología

Secretario: Lic. Juan Pablo Piñeiro



Centro de Investigaciones Sociales

Síntesis Clave

Boletín Informativo

ISSN 2344-9632

Coordinación General:

Angélica De Sena

Edición:

Andrea Dettano, Victoria Mairano y Florencia Chahbenderian

Maquetación:

Florencia Bareiro Gardenal y Constanza Faracce Macia

Contacto:

Florencio Varela 1903,
B1754 San Justo, Buenos Aires

cis@unlam.edu.ar

www.cis.unlam.edu.ar

 /cis_unlam

 @cis_unlam

 /cis.unlam

El impacto estratégico de China en las cadenas logísticas de América Latina

Sergio Giannice¹

UNLaM. Argentina.

sgiannice@unlam.edu.ar

Andrés Sliwa²

UNLaM. Argentina.

asliwa@unlam.edu.ar

China ha invertido más de 3.000 millones de dólares en el Puerto de Chancay (Perú) y planea destinar 10.000 millones de dólares al Ferrocarril Bi-Oceánico que conectará Brasil con el Pacífico. Estas inversiones estratégicas han transformado las cadenas logísticas latinoamericanas, consolidando a China como el principal socio comercial de la región, por encima de Estados Unidos y Europa. La diplomacia logística china ha redefinido la geopolítica regional, generando tanto oportunidades de desarrollo como riesgos de dependencia económica para los países latinoamericanos.

1 Magister en Relaciones Económicas Internacionales y profesor investigador en la Universidad Nacional de La Matanza (UNLaM).

2 Licenciado en Comercio Internacional, posgraduado en Marketing Internacional y profesor e investigador en la Universidad Nacional de La Matanza (UNLaM).

El impacto estratégico de China en las cadenas logísticas de América Latina

Resumen:

Este estudio analiza el impacto de China en las cadenas logísticas de América Latina, examinando la forma en que las inversiones estratégicas en infraestructura han reconfigurado las dinámicas económicas y geopolíticas regionales. El objetivo fue caracterizar la influencia de la diplomacia logística china en la transformación de los sistemas comerciales latinoamericanos y evaluar sus implicaciones para la soberanía económica regional. El estudio empleó datos de fuentes académicas, informes institucionales y documentación oficial de organismos multilaterales.

Se evidenció que China está consolidando su posición como actor dominante en la región mediante inversiones superiores a USD 13.000 millones en proyectos emblemáticos como el Puerto de Chancay (Perú) y el Ferrocarril Bi-Oceánico (Perú, Bolivia y Brasil). Estas inversiones han integrado las cadenas de suministro latinoamericanas en la economía china, transformando los patrones comerciales tradicionales y desafiando la hegemonía de Estados Unidos y Europa.

Si bien estas iniciativas han facilitado el desarrollo de infraestructura crítica y el crecimiento económico regional, también han generado una creciente dependencia, planteando riesgos significativos para la autonomía económica y la soberanía política de los países latinoamericanos a largo plazo.

Palabras claves: Poder blando; China; América Latina; Cadenas logísticas; Diplomacia económica.

1. Introducción

En las últimas dos décadas, el ascenso de China como potencia económica global ha redefinido las dinámicas de las relaciones internacionales, particularmente en América Latina. La estrategia china de utilización del poder blando, conceptualizado por Nye (2004) como la capacidad de influir a través de medios no coactivos como la diplomacia, la cultura y la cooperación económica, ha encontrado en América Latina un terreno fértil para su despliegue (Wilson, 2008). Esta región, tradicionalmente considerada bajo la esfera de influencia estadounidense, ha experimentado una transformación geopolítica notable debido a la creciente presencia china, especialmente a través de inversiones masivas en infraestructura logística (Jenkins, 2018).

La diplomacia logística china en América Latina durante el período 2015-2025 se ha materializado mediante proyectos estratégicos de gran envergadura, que van más allá del mero intercambio comercial. Como señalan Ray et al. (2015), las inversiones chinas en infraestructura portuaria, ferroviaria y de transporte han reconfigurado las cadenas de suministro regionales, integrándolas progresivamente en la economía china y alterando los patrones comerciales tradicionales. Proyectos emblemáticos ejecutados durante 2024 y 2025, como el Puerto de Chancay en Perú, con una inversión superior a los 3.000 millones de dólares, y el proyecto del ambicioso Ferrocarril Bi-Oceánico, estimado en 10.000 millones de dólares, ejemplifican esta estrategia de penetración económica a través del desarrollo de infraestructura crítica (Pérez-Ludeña, 2018).

Esta transformación no es meramente económica, sino que conlleva profundas implicaciones geopolíticas. La geopolítica se define como el estudio de la influencia de los factores geográficos en el poder y las relaciones internacionales, reconociendo que “la geografía es una influencia fundamental en la formación de la política exterior y la seguridad de los estados” (Kissinger, 1994, p. 20). Ferchen (2011) advierte sobre la complejidad de las relaciones China-América Latina, sugiriendo que estos vínculos pueden representar tanto una bonanza a largo plazo como un auge de corto plazo, dependiendo de cómo se gestionen las asimetrías y dependencias generadas. La creciente influencia china ha suscitado preocupaciones sobre la soberanía económica y la capacidad de toma de decisiones independientes de los países latinoamericanos (Myers y Wise, 2017).

El presente estudio tiene como objetivo analizar el impacto del poder blando chino en las cadenas logísticas de América Latina. Para ello, se examina la manera en que las inversiones chinas en infraestructura durante el período 2015-2025 han reconfigurado las dinámicas comerciales y geopolíticas regionales. A partir de una exhaustiva revisión de la literatura académica y el relevamiento de los principales proyectos chinos en infraestructura logística, se reflexiona sobre las implicaciones de estas inversiones para las políticas económicas y la soberanía de los países latinoamericanos.

Metodológicamente, el estudio empleó datos de fuentes académicas, informes institucionales y documentación oficial de organismos multilaterales, como CEPAL (2024a), lo que permitió construir un marco analítico robusto sobre la evolución de las relaciones China-América Latina en el ámbito logístico.

La relevancia de esta investigación radica en su contribución al entendimiento de las nuevas dinámicas de poder en el sistema internacional contemporáneo, donde el poder blando y la diplomacia económica adquieren dimensiones estratégicas fundamentales. Los hallazgos de este estudio proporcionan elementos para comprender la forma en que las inversiones en infraestructura logística pueden servir como herramientas de influencia geopolítica, ofreciendo *insights* valiosos para *politymakers*, académicos y actores económicos interesados en las relaciones Sur-Sur y la reconfiguración del orden económico global.

2. Desarrollo

2.1 El poder blando y su enfoque logístico

El concepto de “poder blando” fue introducido en el ámbito de las relaciones internacionales por Joseph Nye (1990) con el objetivo de establecer una alternativa conceptual al poder duro o *hard power*. Nye (2004) define el poder blando como la capacidad de un país para atraer y persuadir a otros a través de la cultura, los valores políticos y las políticas exteriores, en lugar de utilizar la fuerza o la coerción económica. Esta conceptualización revolucionó el entendimiento tradicional del poder en las relaciones internacionales, introduciendo dimensiones intangibles pero igualmente efectivas para la proyección de influencia global (Wilson, 2008).

La evolución del concepto ha generado un amplio debate académico sobre sus alcances y limitaciones. Cull (2009) argumenta que el poder blando debe entenderse como parte integral de la diplomacia pública moderna, mientras que otros autores han cuestionado su efectividad real frente a instrumentos más tradicionales de influencia. Esta discusión ha cobrado particular relevancia en el contexto del ascenso de potencias no occidentales, donde los modelos tradicionales de poder blando requieren reinterpretación (Nye, 2008).

En el marco de las relaciones internacionales contemporáneas, el poder blando debe analizarse en conjunción con la teoría de la Interdependencia Compleja desarrollada por Keohane y Nye (2001). Esta teoría postula que las relaciones internacionales actuales se caracterizan por múltiples canales de conexión entre sociedades, una agenda estatal diversificada sin jerarquías rígidas, y la resolución de conflictos a través de la cooperación en contextos de interdependencia económica. La interdependencia proporciona un contexto en el cual el poder blando puede operar más efectivamente, ya que las relaciones económicas transnacionales crean oportunidades para la influencia no coactiva (Keohane y Nye, 2001).

La conexión entre ambos enfoques es particularmente relevante para entender las estrategias contemporáneas de potencias emergentes. Como señala Tussie (2009), la ausencia de hegemonía clara y el manejo pluralista de las relaciones internacionales impulsa mayor cooperación y relaciones más estables, creando espacios donde el poder blando puede desplegarse con mayor efectividad que los instrumentos tradicionales de coerción.

La reconceptualización del poder blando en el siglo XXI ha incorporado dimensiones económicas que originalmente Nye había asociado más estrechamente con el poder duro. (Ray et al., 2015). En el contexto asiático, y particularmente en el caso chino, la cooperación económica internacional, las inversiones en infraestructura y el comercio se han convertido en recursos válidos de poder blando, en la medida en que mejoran la imagen del país inversor y generan dependencias positivas en los países receptores (Ray et al., 2015). Esta expansión conceptual es fundamental para analizar las estrategias chinas en América Latina, donde las inversiones logísticas operan simultáneamente como instrumentos de desarrollo económico y herramientas de influencia geopolítica (Pérez-Ludeña, 2018).

La medición y evaluación del poder blando ha evolucionado considerablemente desde su conceptualización original. Organizaciones como Brand Finance, a través de su Global Soft Power Index, han desarrollado metodologías para cuantificar estos recursos intangibles, considerando factores como relaciones internacionales, cultura y patrimonio, medios y comunicación, educación, ciencia y gobernanza (Brand Finance, 2023). Según estos indicadores, Estados Unidos mantiene consistentemente el liderazgo global, seguido por Reino Unido, Alemania y China, aunque la posición específica de cada país varía según las circunstancias geopolíticas y las crisis globales.

El poder blando asiático, y específicamente el chino, presenta características distintivas respecto al modelo occidental tradicional. Mientras que el poder blando occidental se ha fundamentado históricamente en valores democráticos, derechos humanos y cultura popular, el modelo chino enfatiza la cooperación económica mutua, el desarrollo de infraestructura y el respeto por la soberanía nacional sin condicionalidades políticas (Hassen, 2023). Esta diferenciación ha demostrado ser particularmente atractiva para países en desarrollo que buscan alternativas a los modelos de cooperación tradicionales, tales como varios países africanos y de Europa oriental (Jenkins, 2018).

En el contexto latinoamericano, la efectividad del poder blando chino se manifiesta a través de múltiples canales. La diplomacia económica ha permitido a China establecer relaciones sólidas con países de toda la región, promoviendo acuerdos comerciales y de inversión mutuamente beneficiosos (Ferchen, 2011). Las inversiones en infraestructura y el financiamiento de proyectos de desarrollo han contribuido al crecimiento económico regional, mientras que la promoción cultural y

educativa, incluyendo programas de intercambio y la enseñanza del idioma chino, han profundizado el entendimiento mutuo y fortalecido las relaciones bilaterales (Ray et al., 2015).

La cooperación multilateral china en temas como cambio climático, seguridad alimentaria y salud pública ha fortalecido sus relaciones regionales y aumentado su influencia en asuntos comerciales y políticos globales. Esta aproximación holística al poder blando, que combina elementos económicos, culturales y diplomáticos, ha demostrado ser particularmente efectiva en un contexto regional que valora la cooperación pragmática por encima de las condicionalidades ideológicas (Jenkins, 2018).

La participación activa de China en foros multilaterales, como la Organización Mundial del Comercio y la promoción de iniciativas como la Franja y la Ruta de la Seda en 2013, han permitido proyectar una visión de comercio global más inclusivo y sostenible, incrementando su influencia en el comercio internacional (Trigo y Wang, 2018). Esta estrategia multidimensional ha posicionado a China como una alternativa viable a los socios tradicionales de América Latina, generando nuevas dinámicas en las relaciones Sur-Sur (Jenkins, 2018).

El desarrollo de infraestructura de transporte y logística constituye quizás el instrumento más visible y efectivo del poder blando chino en América Latina. La Iniciativa de la Franja y la Ruta han implicado inversiones significativas en puertos, ferrocarriles y carreteras que han mejorado sustancialmente las capacidades comerciales regionales (Pérez-Ludeña, 2018). Estos proyectos no solo facilitan el comercio bilateral sino que también demuestran la capacidad china para ofrecer soluciones concretas a problemas de desarrollo, contrastando favorablemente con las promesas frecuentemente incumplidas de otros socios internacionales (Trigo y Wang, 2018).

La diplomacia económica china se ha materializado a través del establecimiento de relaciones diplomáticas basadas en el principio de beneficio mutuo. Esta aproximación ha facilitado acuerdos comerciales y de inversión que fortalecen los lazos bilaterales mientras proyectan una imagen de socio confiable (Ferchen, 2011). En materia de inversión y financiamiento, China ha proporcionado créditos preferenciales, y ha invertido masivamente en proyectos de infraestructura regional, contribuyendo significativamente al crecimiento económico latinoamericano (Bruzzone, 2023).

La dimensión cultural del poder blando chino incluye programas de intercambio, la expansión de la enseñanza del mandarín y el establecimiento de Institutos Confucio en múltiples países. Estas iniciativas han profundizado el entendimiento mutuo y generado vínculos más estrechos que trascienden las relaciones puramente comerciales (Ray et al., 2015).

2.2 China y la inversión en infraestructura en América Latina

China ha consolidado su posición como actor estratégico en América Latina mediante un enfoque diplomático que utiliza la inversión en infraestructura como instrumento de proyección de poder blando. Esta estrategia busca no solo incrementar el acceso a mercados y recursos, sino también establecer una presencia geopolítica duradera en una región tradicionalmente subordinada bajo influencia estadounidense y europea (Myers y Wise, 2017).

La diplomacia logística china se fundamenta en el desarrollo de infraestructuras estratégicas que facilitan el comercio y la integración regional. Estas inversiones trascienden el mero desarrollo económico para convertirse en herramientas diplomáticas que permiten establecer relaciones bilaterales profundas y garantizar presencia geopolítica a largo plazo (Pérez-Ludeña, 2018).

El Puerto de Chancay, ubicado en la costa central del Perú, específicamente en el departamento de Lima, en el distrito de Ancón, a unos 60 kilómetros al norte de la capital peruana, ejemplifica esta estrategia. Se trata de una inversión superior a 3.000 millones de dólares por parte de *Cosco Shipping Ports* para construir un puerto de aguas profundas que se convertirá en *hub* logístico clave para el comercio Asia-América Latina (COSCO Shipping Ports, 2023). Este proyecto consolida la influencia china en la región andina y facilita significativamente el flujo de mercancías hacia China (CEPAL, 2024a).

El Ferrocarril Bi-Oceánico, con un costo estimado de 10.000 millones de dólares, representa la ambición china de conectar las costas atlántica brasileña y pacífica peruana atravesando Bolivia (Agência Nacional de Transportes Terrestres, 2023). Este corredor ferroviario busca reducir los tiempos y costos de transporte para exportaciones latinoamericanas hacia Asia, constituyendo una pieza fundamental de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en América Latina (Trigo y Wang, 2018). La construcción de este ferrocarril fue proyectada a partir de 2013, y su ejecución iniciaría en 2026.

La modernización portuaria china abarca proyectos estratégicos como el puerto de Mariel en Cuba, ya finalizado en 2015, el cual fue financiado con 300 millones de dólares del Banco de Exportación e Importación de China para crear una Zona Especial de Desarrollo que funcione como *hub* de redistribución caribeña. Similarmente, las inversiones en los puertos de La Unión (El Salvador) –anunciadas desde 2014 aunque aún en fase de planificación–, y en Paranaguá (Brasil), donde China Merchants Port tomó el control operativo en 2018, fortalecen tanto la infraestructura local como la capacidad china de influir en políticas económicas nacionales (Romero, 2021).

La estrategia se complementa con inversiones en infraestructura energética y telecomunicaciones. En Brasil, China ha financiado líneas de transmisión de ultra alta tensión (UHV), como el proyecto Xingu-Río, que conecta centrales hidroeléctricas amazónicas con centros industriales del sureste. Este proyecto, iniciado en 2018 y

concluido parcialmente hacia 2021, busca integrar sectores estratégicos bajo influencia china (Jenkins, 2018).

Esta diplomacia logística ha generado transformaciones geopolíticas importantes en América Latina. Al proporcionar financiamiento y tecnología para infraestructura estratégica, China ha fortalecido relaciones bilaterales, asegurado acceso a recursos naturales y creando dependencias económicas que refuerzan su posición como socio comercial preferencial (Ray et al., 2015).

La estrategia presenta tanto oportunidades como desafíos para América Latina. Las inversiones han mejorado capacidades de exportación y contribuido al crecimiento económico regional. Sin embargo, la creciente dependencia del financiamiento chino genera preocupaciones sobre la soberanía económica y la sostenibilidad de la deuda. El modelo de financiamiento chino, caracterizado por préstamos a largo plazo con condiciones favorables, ha generado unos niveles de endeudamiento significativos que podrían limitar la capacidad de toma de decisiones económicas independientes (Bruzzone, 2023). En años recientes, los casos de países con problemas para el pago de préstamos chinos han crecido, teniendo como ejemplo a Venezuela, Ecuador, Zambia, Sri Lanka, Pakistán, Kenia y Laos, destacándose incluso los casos de Montenegro y Grecia, en Europa (Bruzzone, 2023).

2.3 Impacto en las Cadenas de Suministro y Competencia Económica

La incursión de China en América Latina en el período 2015-2025 ha transformado las cadenas de suministro de la región, integrándose más estrechamente con la economía china y, por extensión, con el mercado asiático en general. Este fenómeno se ha manifestado en varios sectores, pero particularmente se ha hecho visible en las industrias extractivas y agrícolas, donde China ha establecido acuerdos a largo plazo para garantizar el suministro continuo de materias primas estratégicas, como minerales, petróleo, soja, y otros productos agrícolas (Myers y Wise, 2017).

En el sector minero, China ha invertido significativamente en proyectos como Toromocho en el año 2018, y Las Bambas, en 2023, ambos en Perú (CSIS, 2023). También ha invertido en El Teniente en Chile en 2021, sumándose de esta forma al negocio de uno de los yacimientos de cobre más grandes del mundo. A través de empresas estatales chinas como Chinalco y Minmetals, China ha asegurado el acceso a este recurso estratégico, esencial para su industria tecnológica y de construcción. Estas inversiones no solo consolidan a China como el principal destino de las exportaciones de cobre de América Latina, sino que también le otorgan una influencia considerable sobre las cadenas de suministro globales de este mineral (Myers y Wise, 2017).

La Tabla 1 resume algunos de los principales proyectos logísticos financiados por China en América Latina durante la última década. Se destacan iniciativas de gran envergadura como el Puerto de Chancay (Perú), que se proyecta como un hub logístico clave para el comercio transpacífico, y el Ferrocarril Bioceánico, que busca conectar el Atlántico brasileño con la costa pacífica peruana a través de Bolivia

(Cruz, 2024). Además de los megaproyectos portuarios, la tabla evidencia la estrategia diversificada de China, que abarca infraestructura energética (como la hidroeléctrica Coca Codo Sinclair en Ecuador) y zonas especiales de desarrollo (como el Puerto de Mariel en Cuba).

Tabla 1. Principales Proyectos Logísticos Financiados por China en América Latina, 2015-2025

País	Proyecto	Empresa / Entidad China	Monto (USD millones)	Estado Actual	Sector
Perú	Puerto de Chancay	COSCO Shipping Ports	3.000	En funcionamiento	Infraestructura portuaria
Brasil-Bolivia-Perú	Ferrocarril Bioceánico	CRCC	10.000	En Estudios preliminares	Ferroviario
Cuba	Puerto de Mariel	EximBank China	300	En funcionamiento	Puerto
El Salvador	Puerto de La Unión	CAMC Engineering	200	En Planificación	Puerto
Brasil	Paranaguá Terminal Expansión	China Merchants Port	500	En funcionamiento	Puerto
Ecuador	Hidroeléctrica Coca Codo Sinclair	Sinohydro	2.800	En funcionamiento	Energía vinculada

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2022), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID, 2021), reportes corporativos de empresas chinas (COSCO Shipping Ports, 2023; Gobierno de El Salvador, 2022; Boston University Global Development Policy Center, 2023; China Merchants Port Holdings, 2021; Kwok y Parra-Bernal, 2017), y medios especializados (Bloomberg, 2023; Baptista et al., 2024).

En el sector agrícola, China ha firmado acuerdos de suministro con países como Brasil y Argentina, que son grandes exportadores de soja y carne. Estos acuerdos, que se han intensificado significativamente desde 2013 en el caso de la soja brasileña y con nuevas aprobaciones para exportaciones de carne en 2023-2025, incluyen inversiones en infraestructura logística, como puertos y ferrocarriles. Las inversiones chinas en infraestructura en la región han visto un crecimiento notable desde principios de la década de 2010, facilitando el transporte de estos productos hacia China. Además, la expansión de empresas chinas en estos países ha llevado a un aumento de la producción destinada exclusivamente al mercado chino, lo que generó modificaciones en las estructuras productivas y comerciales locales (Myers y Wise, 2017).

La presencia de China también ha introducido una nueva dinámica competitiva en América Latina, desafiando la hegemonía de actores tradicionales como Estados Unidos y la Unión Europea. La oferta de financiamiento flexible y la disposición de China para invertir en proyectos de infraestructura, le han permitido ganar terreno rápidamente en la región. Sin embargo, esta competencia no se limita al ámbito

económico, sino que también presenta profundas implicaciones geopolíticas. Al proporcionar financiamiento y tecnología para infraestructura estratégica, China ha fortalecido relaciones bilaterales, asegurado acceso a recursos naturales y creando dependencias económicas que refuerzan su posición como socio comercial preferencial (Ray et al., 2015).

En este contexto, Estados Unidos, que históricamente ha considerado a América Latina como su esfera de influencia, ha mostrado una creciente preocupación por la expansión de China en la región. La Iniciativa de las Américas, lanzada en respuesta a la propuesta de la Franja y la Ruta de la Seda, ha buscado contrarrestar la influencia china mediante el ofrecimiento de alternativas de financiamiento y cooperación (Lago Carballo, 2008). Sin embargo, la capacidad de China para ofrecer soluciones rápidas y ajustadas a las necesidades de los países latinoamericanos ha demostrado ser un desafío significativo para la competencia económica de Estados Unidos y otros actores globales (Jenkins, 2018).

La creciente influencia de China en América Latina ha presentado un abanico de oportunidades económicas que los países de la región han sabido capitalizar. La inversión en infraestructura, como carreteras, puertos y ferrocarriles, no solo facilita el comercio bilateral, sino que también impulsa el desarrollo interno, conecta regiones aisladas, y mejora la competitividad global de las economías latinoamericanas (Pérez-Ludeña, 2018).

Asimismo, China ha promovido el desarrollo de zonas económicas especiales y parques industriales en varios países latinoamericanos, lo que ha atraído inversiones en manufactura y tecnología. En México, por ejemplo, la legislación para la creación de Zonas Económicas Especiales (ZEE) fue aprobada en 2016, con las primeras zonas anunciadas en octubre de 2017 (como Coatzacoalcos en Veracruz, Puerto Chiapas en Chiapas, y Lázaro Cárdenas-La Unión en Michoacán y Guerrero). La colaboración china en estos proyectos, como el establecimiento del Hofusan Industrial Park en Nuevo León en 2016-2017 (el primer parque industrial con capital chino en México), ha buscado reducir las disparidades regionales y atraer inversiones que diversifiquen la economía más allá del sector automotriz y electrónico, tradicionalmente dominado por empresas estadounidenses y europeas (Hernández Rodríguez, 2019).

La Tabla 2 muestra la relación entre los principales productos de exportación de América Latina hacia China y las rutas logísticas clave que viabilizan estos flujos. Brasil destaca como principal proveedor de soja, canalizando más de 83 millones de toneladas anuales a través de la Ferrovía Norte-Sur y los puertos de Santos y Paranaguá, operados en parte por consorcios chinos. Argentina mantiene vínculos estratégicos para la exportación de carne y soja, con proyectos ferroviarios y portuarios orientados a facilitar la conexión bioceánica.

Tabla 2. Principales Productos de Exportación con China y Ruta Logística Clave (año 2023)

País Exportador	Producto Principal	Ruta Logística Clave	Volumen Anual (TM)	Puerto / Corredor	Socio / Infraestructura China
Brasil	Soja	Ferrovía Norte-Sur + Puertos Santos y Paranaguá	+83 millones TM	Paranaguá, Santos	COSCO Shipping
Argentina	Carne / Soja	Puertos Rosario + conexión bioceánica (propuesta)	+35 millones TM	Rosario	Proyectos ferroviarios en estudio
Perú	Cobre	Ferrocarril Andino + Puerto Chancay	+2 millones TM	Chancay	COSCO Shipping Ports
Chile	Cobre	Puerto de Antofagasta - Asia	+5 millones TM	Antofagasta	Inversiones portuarias menores
México	Electrónica / Autos	Zonas Económicas Especiales Sur	n/d	Veracruz, Lázaro Cárdenas	ZEE chinas

Nota: ZEE: Zonas Económicas Especiales. TM: Toneladas métricas.

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Urdinez y Myers (2025), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (2024), CEPAL (2024b), BID (2023), Sunat (2024) y COSCO Shipping Ports (2023).

En Perú y Chile, la extracción y exportación de minerales como el cobre dependen de corredores logísticos vinculados a infraestructuras chinas, como el Puerto de Chancay y Antofagasta. Por su parte, México consolida su estrategia de atracción de inversión asiática mediante zonas económicas especiales en el sur del país, vinculadas a puertos como Veracruz y Lázaro Cárdenas. Esta configuración evidencia cómo la diplomacia logística china no sólo financia infraestructura, sino que reorganiza cadenas de suministro clave para la integración de América Latina en la economía asiática.

A medida que más países de la región se integran en las cadenas de suministro chinas y dependen del financiamiento de Pekín, aumenta la vulnerabilidad de sus economías a las fluctuaciones en la demanda china y a las políticas económicas del gobierno chino. Esta dependencia también se manifiesta en la acumulación de deuda, con países como Venezuela y Ecuador enfrentando desafíos sustanciales para cumplir con sus obligaciones financieras en un contexto de precios bajos de las materias primas (Bruzzone, 2023).

3. Implicancias de la influencia china

3.1 Consolidación de la influencia china en América Latina

La presencia creciente de China en América Latina a través de la diplomacia logística ha tenido un impacto profundo y multifacético en la región. A través de inversiones estratégicas en infraestructura, como puertos, ferrocarriles y proyectos energéticos, China ha logrado no sólo mejorar las capacidades logísticas y de transporte en América Latina, sino también consolidar su influencia económica y política (Piccone, 2016).

Los proyectos emblemáticos, como el Puerto de Chancay en Perú, han transformado la infraestructura regional, facilitando el comercio entre América Latina y Asia y reforzando el papel de China como socio clave en el desarrollo económico de la región. De la misma forma, la modernización de puertos en Cuba, El Salvador y Brasil ha permitido a China fortalecer su influencia en la política económica y comercial de estos países. Proyectos en marcha como el Ferrocarril Bi-oceánico podrían impulsarlo aún más en el futuro (Pérez-Ludeña, 2018).

3.2 Transformación de las Cadenas de Suministro y Reconfiguración de la Competencia Económica

China ha integrado de manera significativa las cadenas de suministro de América Latina en su economía. Las inversiones en el sector minero, como las realizadas en Perú y Chile, han asegurado a China un acceso preferencial a recursos críticos como el cobre, esenciales para su industria tecnológica y de construcción (Myers y Wise, 2017). En el sector agrícola, acuerdos con países como Brasil y Argentina han permitido a China asegurar un suministro constante de soja y carne, modificando las estructuras productivas locales y estableciendo una influencia significativa en las economías exportadoras (Ray et al., 2015).

Esta integración ha alterado la dinámica competitiva en la región, desafiando la hegemonía de actores tradicionales como Estados Unidos y la Unión Europea. La flexibilidad en el financiamiento y la disposición para invertir en proyectos que otros actores internacionales han evitado han permitido a China ganar terreno rápidamente (Gallagher et al., 2012).

3.3 Respuestas Diversificadas de los Países Latinoamericanos

La reacción de los países latinoamericanos a la influencia china ha sido variada. Países como Venezuela, Ecuador y Bolivia han recurrido a China para obtener financiamiento en momentos de crisis económica, frecuentemente a cambio de recursos naturales como petróleo. Aunque estos acuerdos han sido beneficiosos a corto plazo, también han generado preocupaciones sobre el endeudamiento y la soberanía económica (Universidad de Navarra, 2023).

En contraste, países como Brasil y México han adoptado un enfoque más equilibrado, buscando diversificar sus relaciones económicas y proteger sus industrias

locales. Argentina ha mostrado una postura ambivalente, con proyectos que han generado tanto entusiasmo como controversia en la opinión pública, reflejando una mezcla de pragmatismo y cautela (Tussie, 2009).

3.4 Implicaciones y Riesgos a Largo Plazo

El avance de China en América Latina presenta oportunidades significativas, como la mejora de la infraestructura y el desarrollo económico regional. Sin embargo, también conlleva riesgos considerables. La creciente dependencia de la economía china puede exponer a los países latinoamericanos a fluctuaciones en la demanda china y a una acumulación de deuda que limita su autonomía económica (Bruzzone, 2023).

A su vez, la influencia de China a través de acuerdos de infraestructura y zonas económicas especiales puede impactar en la soberanía política y económica de los países de la región. Las cláusulas en los acuerdos que otorgan derechos preferenciales a empresas chinas podrían restringir la capacidad de los gobiernos locales para regular estos sectores en beneficio de sus poblaciones.

4. Conclusiones

La investigación desarrollada confirma que el poder blando chino, materializado a través de la diplomacia logística, ha transformado estructuralmente las dinámicas económicas y geopolíticas de América Latina. El análisis evidencia que China ha logrado una penetración estratégica sin precedentes en la región mediante inversiones superiores a 16.000 millones de dólares en infraestructura crítica, consolidando su posición como actor hegemónico alternativo a la influencia tradicional estadounidense y europea.

Los resultados demuestran que las inversiones chinas han reconfigurado las cadenas de suministro latinoamericanas, integrándolas estructuralmente en la economía china. Proyectos como el Puerto de Chancay y el Ferrocarril Bi-Oceánico no constituyen simplemente mejoras de infraestructura, sino instrumentos geoeconómicos que redirigen los flujos comerciales hacia Asia-Pacífico. Esta reorientación ha posicionado a China como principal socio comercial de países clave como Brasil, Argentina y Chile, desplazando la hegemonía comercial tradicional de Estados Unidos (CEPAL, 2024b).

El modelo chino de poder blando, caracterizado por la cooperación económica pragmática sin condicionalidades políticas, ha demostrado mayor efectividad que los enfoques tradicionales occidentales en el contexto latinoamericano. Esta aproximación ha sido particularmente atractiva para gobiernos que buscan alternativas de financiamiento sin condicionalidades democráticas o de gobernanza (Pérez-Ludeña, 2018).

No obstante, el análisis revela tensiones significativas entre las oportunidades de desarrollo y los riesgos de dependencia económica. La creciente integración de las economías latinoamericanas en las cadenas de valor chinas ha generado vulnerabilidades estructurales ante fluctuaciones en la demanda china y las políticas económicas de Beijing. Países como Venezuela y Ecuador ejemplifican los riesgos de endeudamiento excesivo con entidades chinas, donde las obligaciones financieras pueden comprometer la autonomía en la toma de decisiones económicas soberanas (Myers y Wise, 2017).

La investigación identifica respuestas heterogéneas de los países latinoamericanos ante la influencia china. Mientras países como Bolivia y Ecuador han adoptado estrategias de alineamiento estrecho, potencias regionales como Brasil y México han implementado políticas balanceadas que buscan diversificar sus vínculos económicos para mantener márgenes de autonomía. Esta diferenciación refleja distintas capacidades estatales y percepciones sobre los costos y beneficios de la integración con China.

Los hallazgos muestran que la Iniciativa de la Franja y la Ruta ha proporcionado a los países latinoamericanos alternativas reales de financiamiento y cooperación, alterando las dinámicas tradicionales de dependencia Norte-Sur hacia patrones más complejos de interdependencia Sur-Sur.

En consecuencia, futuras investigaciones podrían centrarse en evaluar la resiliencia de las cadenas de suministro latinoamericanas frente a su creciente dependencia de la economía china, considerando escenarios de interrupciones globales, como tensiones geopolíticas o crisis sanitarias, y explorando estrategias de diversificación de mercados y socios comerciales.

Referencias Bibliográficas

- Agência Nacional de Transportes Terrestres. (2023). *Movimentação ferroviária e portuária 2023*. <https://www.antt.gov.br>
- Baptista, E., Aquino, M., y Elliott, L. (2024, 15 de noviembre). *Starting Latin America trip, Xi Jinping opens huge port in Peru funded by China*. Reuters. <https://www.reuters.com/world/chinas-xi-arrives-lima-apec-open-pacific-megaport-2024-11-14/>
- BID (2023). *Integración logística y corredores bioceánicos en Sudamérica*. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Integration-and-Logistics-Corridors-in-South-America.pdf>
- Bloomberg. (2023, 14 de noviembre). *China's COSCO opens \$3 billion port in Peru to expand Latin America reach*. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-11-14/china-s-cosco-opens-3-billion-port-in-peru-to-expand-latin-america-reach>
- Boston University Global Development Policy Center. (2023). *China's global energy finance database*. <https://www.bu.edu/gdp>
- Brand Finance. (2023). *Global Soft Power Index 2023*. <https://brandfinance.com/>
- Bruzzo, S. (2023). *La financiación china en Latinoamérica*. Universidad de Navarra.
- China Merchants Port Holdings. (2021). *Paranaguá Terminal, Brazil – Project highlights*. <https://www.cmlp.com.hk>
- CEPAL (2022). *Integración bioceánica en América del Sur: avances y desafíos*. Naciones Unidas. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/48097>
- CEPAL (2024a). *Informe económico sobre América Latina y el Caribe*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- CEPAL (2024b). *La situación del comercio exterior de América Latina y el Caribe 2023: Tendencias y perspectivas*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/50215>
- COSCO Shipping Ports. (2023). *Annual report 2023*. <https://www.coscoshippingports.com>
- Cruz, E. (2024). *China extiende ruta comercial de América del Sur con megapuerto de Chancay*. Minería Sustentable. <https://mineriasustentable.com.ar/contenido/10057/china-extiende-ruta-comercial-de-america-del-sur-con-megapuerto-de-chancay>
- CSIS. (2023). *Chinese infrastructure projects in Latin America*. ChinaPower Project. <https://chinapower.csis.org>
- Cull, N. J. (2009). *Public Diplomacy: Lessons from the Past*. USC Center on Public

Diplomacy.

Ferchen, M. (2011). *The China-Latin America Relationship: The Case of Venezuela*. En J. I. Domínguez, y R. Fernández de Castro, (Eds.), *China's Relations with Latin America: The Case of Venezuela*. Harvard University Press.

Gallagher, K. P., Myers, M., y Rithmire, M. (2012). A Better Deal? Chinese Finance in Latin America. *Americas Quarterly*, 6(3).

Gobierno de El Salvador. (2022). *Comunicado presidencial: Acuerdo para desarrollo del Corredor Interoceánico*. <https://www.presidencia.gob.sv>

Hassen, D. (2023). *China's Soft Power in Africa: A Qualitative Content Analysis on China's Strategic Narrative Projection in Ethiopia and South Africa*. DIVA. <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:mau:diva-63978>

Hernández Rodríguez, C. (2019). La experiencia china con las Zonas Económicas Especiales y sus enseñanzas para el desarrollo regional del sureste mexicano. *México y la Cuenca del Pacífico*, 8(24), 19-56. <https://doi.org/10.32870/mycp.v8i24.613>

Jenkins, R. (2018). *How China is Reshaping the Global Economy: Development Impacts in Africa and Latin America*. Oxford University Press.

Keohane, R. O., y Nye, J. S. (2001). *Power and Interdependence (3rd ed.)*. Longman.

Kissinger, H. (1994). *Diplomacy*. Simon & Schuster.

Kwok, D., y Parra-Bernal, G. (2017, 4 de septiembre). *China Merchants buys control of Brazil's most profitable port*. Reuters. <https://www.reuters.com/article/world/europe/china-merchants-buys-control-of-brazils-most-profitable-port-idUSKCN1BF03B/>

Lago Carballo, A. (2008). Iniciativa para las Américas en la historia de las relaciones Interamericanas. *Revista de Estudios Internacionales Mediterráneos*, (4), 1-18.

Myers, M., y Wise, C. (2017). *The Political Economy of China-Latin America Relations in the New Millennium*. Routledge.

Nye, J. S. (1990). *Bound to Lead: The Changing Nature of American Power*. Basic Books.

Nye, J. S. (2004). *Soft Power: The Means to Success in World Politics*. PublicAffairs.

Nye, J. S. (2008). *The Powers to Lead*. Oxford University Press.

Pérez-Ludeña, M. (2018). *China in Latin America: The Impact on Development and Democracy*. CEPAL Review.

Piccone, T. (2016). *The geopolitics of China's rise in Latin America*. Brookings Institution. <https://www.brookings.edu/articles/the-geopolitics-of-chinas-rise-in-latin-america/>

- Ray, R., Gallagher, K. P., López, A., y Sanborn, C. (2015). *China in Latin America: Lessons for South-South Cooperation and Sustainable Development*. Boston University Global Economic Governance Initiative.
- Romero, J. M. (2021). *China's port investments in Latin America: Strategic access and infrastructure diplomacy*. Wilson Center – Latin American Program. <https://www.wilsoncenter.org/publication/chinas-port-investments-latin-america>
- Servicio Nacional de Aduanas de Chile. (2024). *Estadísticas de exportación 2023*. <https://www.aduana.cl/aduana/site/edic/base/port/estadisticas.html>
- Sunat. (2024). *Estadísticas de comercio exterior 2023*. Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. <https://www.sunat.gob.pe>
- Trigo, M., y Wang, X. (2018). *La nueva Ruta de la Seda y América Latina: Oportunidades y Desafíos*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Tussie, D. (2009). *Latin America: contrasting motivations for regional projects*. Cambridge University Press eBooks, 169–188. <https://doi.org/10.1017/cbo9781139087339.008>
- Universidad de Navarra. (2023). *Análisis de la Deuda Latinoamericana con China*. Centro de Gobernanza Global.
- Urdinez, F., y Myers, M. (2025). *Repositorio Regional de Inversiones Chinas en América Latina*. ICLAC y Diálogo Interamericano.
- Wilson, E. J. (2008). *Hard Power, Soft Power, Smart Power*. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 616(1), 110–124. <https://doi.org/10.1177/0002716207312618>