

ISSN 2953-7495

# TONGDAO 同道

Revista Latinoamericana de Estudios de China Contemporánea

02.01

enero - junio 2025



FLACSO  
SECRETARIA  
GENERAL

Cátedra China  
Contemporánea

当代中国讲堂



# EL ROL DE CHINA EN LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS DE AMÉRICA LATINA EN EL SIGLO XXI

El caso de los ferrocarriles argentinos (2008-2024 )

Agustina Marchetti<sup>1</sup>

**Fecha de recepción:** 26 de mayo de 2025

**Fecha de aceptación:** 14 de agosto de 2025

**Fecha de publicación:** 15 de septiembre de 2025

## Resumen

Desde la primera década del siglo XXI se vienen dando cambios en el orden internacional, evidenciando la (re) emergencia de actores entre los que se destaca China. En el presente artículo se analiza el rol China en los proyectos de infraestructuras de América Latina, analizando el caso de los ferrocarriles argentinos entre 2008 y 2024. Se recurre a una metodología de investigación interpretativa basada en un alto contenido descriptivo y analítico utilizando fuentes primarias y secundarias. Si bien los países de América Latina y el Caribe (ALC) no fueron, ni son determinantes en la estrategia de expansión del país asiático, han ido ganado protagonismo en el diseño de su política exterior y en sus iniciativas globales.

## Palabras clave

Infraestructura; América Latina; Infraestructura de conectividad; “nuevas infraestructuras”, ferrocarriles argentinos.

---

<sup>1</sup> UNR - CONICET; Rosario, Santa Fe, Argentina; ORCID 0000-0001-7358-7357; [agustina.marchetti@fcpolit.unr.edu.ar](mailto:agustina.marchetti@fcpolit.unr.edu.ar)

# O PAPEL DA CHINA NOS PROJETOS DE INFRAESTRUTURA DA AMÉRICA LATINA NO SÉCULO XXI

O Caso das Ferrovias Argentinas (2008-2024 )

## Resumo

Desde a primeira década do século XXI, mudanças na ordem internacional têm sido evidentes, destacando a (re)emergência de atores, entre os quais a China se destaca. Este artigo analisa o papel da China nos projetos de infraestrutura da América Latina, com foco no caso das ferrovias argentinas entre 2008 e 2024. Utiliza-se uma metodologia de pesquisa interpretativa baseada em um alto nível de conteúdo descritivo e analítico, recorrendo a fontes primárias e secundárias. Embora os países da América Latina e do Caribe (ALC) não tenham sido, nem sejam, determinantes na estratégia de expansão do país asiático, eles ganharam protagonismo no desenho de sua política externa e em suas iniciativas globais.

## Palavras-chave:

Infraestrutura; América Latina; Infraestrutura de conectividade; “novas infraestruturas”; ferrovias argentinas.

# CHINA'S ROLE IN LATIN AMERICAN INFRASTRUCTURE PROJECTS IN THE 21ST CENTURY

The Case of Argentine Railways (2008-2024 )

## Abstract

Since the first decade of the 21st century, changes in the international order have been evident, highlighting the (re)emergence of actors, among which China stands out. This article analyzes China's role in infrastructure projects in Latin America, focusing on the case of Argentine railways between 2008 and 2024. An interpretive research methodology is employed, based on a high level of descriptive and analytical content, using primary and secondary sources. Although Latin American and Caribbean (LAC) countries were not, and are not, decisive in the Asian country's expansion strategy, they have gained prominence in the design of its foreign policy and global initiatives.

## Keywords

Infrastructure; Latin America; Connectivity infrastructure; "new infrastructures"; Argentine railways.

## INTRODUCCIÓN

Desde la primera década del siglo XXI se vienen dando cambios en el orden internacional, mostrando un fenómeno de difusión del poder mundial y la (re)emergencia de actores entre los que se destaca China. El país asiático ha desplegado una serie de acciones “fronteras afuera” y su presencia en el Sur Global ha ido *in crescendo* con el correr del tiempo. Los países de ALC no fueron, ni son determinantes en su estrategia de expansión, pero han ido ganando protagonismo en el diseño de su política exterior y se presentan como uno de sus escenarios de acción, en tanto región rica en recursos naturales y de gran relevancia geoestratégica.

Lazarus y Natalunya (2024) sostienen con relación al Sur Global que la política exterior de Beijing se guía por la doctrina de que “las grandes potencias son la clave, la periferia de China la prioridad, los países en desarrollo la base y las plataformas multilaterales el escenario” (s/p). Sumado a ello, no debe perderse de vista que el mundo atraviesa un nuevo período de turbulencias y transformaciones, y está viviendo enormes reajustes, divisiones y reagrupaciones. Es por ello que América Latina constituye para China una importante fuerza en la estructuración de la reconfiguración internacional en donde el país asiático tiene ambiciosas expectativas de alcanzar el liderazgo global.

China se ha convertido en un actor ineludible en el análisis del escenario internacional. Este nuevo rol está relacionado principalmente, pero no únicamente, con los índices de crecimiento económico que ha registrado China en las últimas décadas. Desde las reformas implementadas por Deng Xiaoping en 1978, el país asiático creció al 9,7% anual por 35 años (Girado, 2017). De acuerdo con el Fondo Monetario Internacional, China inició el siglo XXI con una tasa de crecimiento del 8,5% y al cabo de una década tuvo una tasa promedio del 10,37 % registrando un pico máximo en 2007 con 14,3% (FMI, 2020). Luego de la crisis financiera internacional de 2008 y como consecuencia de ella, se produjo una desaceleración de la economía China. No obstante, entre 2009 y 2019 alcanzó un promedio de crecimiento del 7,8% con su pico más bajo en 2019, con 6,1% (FMI, 2020). En el año 2020, en uno de los escenarios más complejos de las últimas décadas, marcados por la crisis generada por la pandemia de COVID-19, China fue el único actor del sistema que sostuvo un crecimiento del 2,2 % (Banco Mundial, 2025). En el 2021, de acuerdo con los datos del Banco Mundial se registró un crecimiento del 8,6%, en 2022 China creció un 3,1% y en 2023 logró alcanzar un 5,4% (Banco Mundial, 2025). Durante el 2024, el desempeño económico chino mantuvo un crecimiento estable, alcanzando una expansión del PIB del 5% (Qian e Interesse, 2025). Además, en la última década y media, China fue el principal motor del crecimiento económico mundial, aportando el 35% del crecimiento del PIB nominal mundial (Prasad, 2023).

A nivel regional, se puede afirmar que las relaciones económicas entre China y América Latina han experimentado una expansión sin precedentes en el presente siglo y siguen en la senda de la profundización por una multiplicidad de variables. En las primeras décadas del siglo XXI, el creci-

miento del vínculo entre China y América Latina en general, y Sudamérica en particular, fue exponencial y sin precedentes (Quiliconi y Vergara Toro, 2025).

El creciente rol económico y político de China en este siglo se plasmó, entre otras cosas, en una presencia renovada en el denominado Sur Global, entre los que se destacan Asia, África y América Latina (Giaccaglia, 2022; González Jauregui y Tussie, 2023), con un rol preponderante en el área de infraestructura.

Enmarcado en la iniciativa megarregional de la Belt and Road Initiative (BRI), la cual deja en evidencia la tensión y disputa por la gobernanza mundial (Mosquera, 2020), se observa un redireccionamiento de las inversiones de China hacia el sector de las infraestructuras en la segunda y tercera década del siglo XXI. Si bien en un primer momento las inversiones en infraestructura productiva y de conectividad eran protagonistas, se observó en los últimos años, una marcada inclinación hacia proyectos de las llamadas “nuevas infraestructuras” (Myers, Melguizo y Wang, 2024).

Para una aproximación teórica a la cooperación internacional, en primer lugar, se recurre tanto a los aportes provenientes del institucionalismo liberal occidental como a algunas contribuciones chinas. Para los chinos, existen diferencias con el modelo de cooperación Norte-Sur, y se presentan como modelo de cooperación alternativo, o mejor dicho complementario al occidental. En este sentido González Jáuregui (2024), realiza una diferenciación entre las perspectivas occidentales y chinas respecto al financiamiento oficial para el desarrollo (FOD) vs. la AOD definida por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). La autora explica que mientras que la AOD refiere a aquellos flujos de recursos provistos por las agencias gubernamentales – nacionales y locales- y responden a tres características: son oficiales, se orientan al desarrollo de los países receptores, y son condicionales (OCDE, 2012 en Gonzales Jáuregui, 2024, p.100), el FOD en China comparte los primeros dos atributos con la AOD. También coincide con Lin y Wang (2017) en que el FOD de por sí trasciende a la AOD e incluye a los préstamos no concesionales otorgados por las entidades gubernamentales; los créditos preferenciales a la exportación; y las inversiones de capital por parte de fondos soberanos, los proyectos de desarrollo respaldados por garantías públicas y/o los proyectos de asociación público-privada (PPP) para infraestructura pública (Gonzalez Jauregui, 2024).

Además en el presente artículo se trabaja con el concepto de infraestructura. En un documento o elaborado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Instituto Interamericano para el Desarrollo Económico y Social (INDES), la definen como el conjunto de estructuras de ingeniería, equipos e instalaciones de larga vida útil, utilizados por los hogares y por los sectores productivos de la economía. Abarca las áreas de transporte, energía y telecomunicaciones y los sistemas de abastecimiento de agua potable y saneamiento (Lora, 2012). Además distinguen que la gestión de la infraestructura comprende las actividades de construcción, financiación, explotación/operación, mantenimiento, regulación y control.

En línea con lo anterior, se considera relevante definir “proyectos de infraestructura” y reconocer que se distinguen de la Inversión extranjera directa (OFDI por sus siglas en inglés) (Dussel Peters, 2024c). En palabras de Dussel Peters (2020): “Se entiende por proyecto de infraestructura un servicio entre un cliente y un proveedor mediante un contrato –usualmente resultado de un proceso de licitación, aunque el proceso puede ser por designación directa– en el cual la propiedad es del cliente” (p.2) y además explica que dichos proyectos pueden contar con una multiplicidad de formas de financiamiento, ya sea público, privado, nacional, extranjero y esto es independiente de la realización del proyecto de infraestructura<sup>2</sup>.

Para el presente trabajo debemos distinguir las obras de infraestructura productiva dedicada a la búsqueda y extracción de recursos naturales estratégicos, necesarios para el desarrollo económico (Laufer, 2015), la infraestructura física de conectividad, entre las cuales se destacan los transportes y en este trabajo nos referimos especialmente a los ferrocarriles (Leiva, 2021). Por último, el término “nueva infraestructura” que surgió como concepto en 2018 y figura en el XIV Plan Quinquenal de China (2021-2025) y está relacionado con la modernización. No obstante no hay todavía, una definición exhaustiva del término.

Desde un punto de vista metodológico, en este artículo se recurre a una metodología de investigación interpretativa basada en un alto contenido descriptivo y analítico. A partir de un estudio de caso (Yin, 1994) que analiza los proyectos de infraestructura de China en el sector de los transportes en la región, este artículo busca comprender cómo se materializaron dichos proyectos en el sector ferroviario argentino entre 2008 y 2024.

En cuanto a las técnicas para la producción de datos, se realizó un análisis de contenido cualitativo de documentos lo cual implicó una revisión exhaustiva de literatura especializada en este tema, documentos y discursos oficiales de altos mandatarios chinos y argentinos y artículos de la prensa internacional. Motiva la elección de Argentina y proyectos de infraestructura de China en infraestructura de conectividad, más precisamente los ferrocarriles dado que se trata de un caso representativo para el país sudamericano. Por un lado, podría asemejarlo a un modelo del “Estado infraestructural” (Huang y Pollio, 2023) latinoamericano, es decir un Estado que promovió desde su agenda doméstica proyectos de infraestructura con el objetivo de extender servicios a su población e impulsar la economía y lo logró a través de la atracción de inversiones y préstamos extranjeros. China supo aprovechar esa oportunidad y lo hizo inicialmente a partir de acuerdos bilaterales con las empresas chinas y lo profundizó tras el ingreso de Argentina a la BRI en 2022.

En este sentido surgen los siguientes interrogantes ¿cuál es el rol de los proyectos llevado a cabo por parte de República Popular China en ALC en materia de infraestructura como instrumento para alcanzar el liderazgo global? En el caso de Argentina en tanto uno de los países

---

2 Para un detalle pormenorizado de las diferencias entre proyectos de infraestructura y OFDI ver Dussel Peters (2020, 2024c )

latinoamericanos en sumarse a la BRI de forma tardía ¿en qué proyectos de infraestructura de conectividad se vio plasmada la cooperación internacional de China? ¿Cuáles se dieron en el marco de la BRI?

De este modo, en primer lugar se caracteriza la posición de china en el sistema internacional como actor sistémico en busca de liderazgo global. En segundo lugar los proyectos de infraestructura llevados a cabo en ALC como herramienta de su política exterior para luego analizar específicamente el caso argentino en infraestructura física de conectividad, puntualmente en el sistema ferroviario argentino. Finalmente y en el marco de la Ruta de la Seda, identificar los proyectos de infraestructura física de conectividad en los que China está involucrado en nuestro país.

## LOS PROYECTOS CHINOS DE INFRAESTRUCTURA EN AMÉRICA LATINA EN LAS PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XXI Y EL ASCENSO DEL SECTOR DE LOS TRANSPORTES

En primer lugar, es importante tener en consideración que el posicionamiento de China como jugador sistémico se da por múltiples cuestiones, entre ellas un importante activismo internacional que combinó por un lado la participación y el liderazgo en instituciones existentes y por otro lado la creación de instituciones e iniciativas a su medida (Wang, 2018). En términos de Wang, (2017),

Las respuestas políticas de China tanto en el ámbito doméstico como internacional tras la crisis global revelan que China, como potencia emergente, ya no es un país que se limita a aceptar las normas y el *statu quo* de los acuerdos internacionales actuales. Más bien puede considerarse que China es una combinación de *rule-maker* (al promover reformas globales de los acuerdos existentes) y *rule-breaker* (al crear sus propios acuerdos)<sup>3</sup> ( pp. 597-598)

Este accionar internacional, se tradujo en nuestra región en una intensificación de relaciones bilaterales con los países latinoamericanos. En términos de Quiliconi y Vergara Toro (2025) “el posicionamiento de China como un actor global se empieza a gestar principalmente a través de la cooperación internacional, las inversiones en el extranjero y un rol más protagónico en los organismos internacionales” (p.3).

Sumado a ello, el lanzamiento de la BRI por parte de China en el 2013 se consolidó como una iniciativa mega regional con el foco puesto en la infraestructura que se fue expandiendo a nivel

---

3 Traducción propia del extracto del artículo en idioma original: “China’s policy responses in both domestic and international domains after the global crisis, which reveal that China as a rising power is no longer a rule-taker that accepts the status quo of current international arrangements. Rather, China is better regarded as some combination of a rule-maker (promoting global reforms of existing arrangements )and a rule-breaker (in that it is creating its own arrangements ) (Wang, 2017, pp. 597-598 )

global. Cabe destacar que para los países sudamericanos, para quienes el comercio y las relaciones diplomáticas bilaterales fueron la puerta de entrada de China a la región, la BRI funcionó como amalgama de una serie de ambiciosos proyectos que ya se venían gestando desde años anteriores con países de la región (Quiliconi y Vergara Toro, 2025), en el marco de una estrategia de diversificación de fuentes de aprovisionamiento de recursos estratégicos. Vale destacar que dichos proyectos, se concentran en aquellos sectores prioritarios asociados a los intereses del país asiático. No obstante, otra parte de la literatura insiste en no sobredimensionar a la BRI, dado que una parte importante de los proyectos de infraestructura en la región anteceden a la adhesión de los países latinoamericanos a la misma (Dussel Peters, 2021). En la misma línea, Jenkins (2021) afirma que “ninguna de las prioridades de cooperación de la BRI es nueva en comparación con las políticas chinas anteriores hacia la región”<sup>4</sup> (pp. 33-34).

La iniciativa de la BRI en tanto estrategia global, en sus orígenes involucró dos corredores, uno terrestre y otro marítimo, que buscaba la cooperación económica de China con Asia y Europa. Sin embargo, en pocos años se expandió rápidamente incluyendo a África y a América Latina (Bernal - Meza & Li, 2020). Podemos afirmar que se convirtió en una iniciativa “protagonista” de la política exterior de China en el siglo XXI y le permitió cumplir un rol mucho más activo en el sistema internacional expandiendo su propio desarrollo hacia otros países y desplegando sus intereses a nivel global en un contexto de disputa por el liderazgo global con EE. UU. Latinoamérica aunque unos años más tarde, no escapó a esta proyección y desde 2017 forma parte de esta iniciativa.

En palabras de Gonález Jauregui (2024) el ascenso de China como potencia económica y financiera mundial ha tenido un profundo impacto en América Latina y el Caribe (ALC). En nuestra región, se pudo observar que en las dos primeras décadas del siglo, tanto proyectos como inversiones, estuvieron vinculadas a la obtención y movilización de recursos naturales estratégicos, entendidos como aquellos que no son renovables y que simultáneamente constituyen, ya sea un componente esencial para el desarrollo de algún tipo de tecnología, para el avance de alguna actividad productiva, o porque su uso o acceso permite a una entidad cualquiera ejercer grados de influencia indeterminados sobre el sistema mundial o ciertos espacios territoriales. El carácter estratégico está dado por la naturaleza material del recurso, pero también, y en particular, por la valorización que se hace de ellos en términos políticos, militares, político-estratégico y geoeconómicos” (Leyton Salas, 2011, p.6).

A la hora de analizar la dimensión de la infraestructura, vemos que según datos del *Monitor de infraestructura china en ALC* entre 2005 y 2024 China participó en 294 proyectos de infraestructura en América Latina con un monto de \$129,057 millones de dólares (Dussel Peters, 2025). En relación con la cantidad proyectos de infraestructura en función de los países destina-

---

4 Traducción propia del extracto del artículo en idioma original: “None of the cooperation priorities of the BRI are novel compared to earlier Chinese policies towards the region” (Jenkins, 2021 )

tarios, en los 5 países en los que más cantidad de proyectos se llevaron a cabo entre 2005 y 2024 fueron: México con 39, Brasil con 37, Argentina con 36 y Ecuador con 33 (Dussel Peters, 2025).

En términos históricos el sector energético generó casi el 80% del monto de los proyectos de China en ALC. Entre 2005 y 2009 se confirmó dicha tendencia, sin embargo entre 2020 y 2024 se registró un rápido descenso hasta llegar al 27.81% del monto de estos proyectos en ese período (Dussel Peters, 2025). En el sector de la infraestructura de transportes ocurrió lo opuesto. El sector de transportes- puertos, aeropuertos, carreteras y ferrocarriles- viene creciendo sostenidamente desde 2005. En el periodo 2005-2014 se llevaron a cabo solo 12 proyectos por el monto de 5738 millones de dólares y en el periodo entre 2015 y 2023 se llevaron a cabo 93 proyectos por un monto de 38.610 millones de dólares (Dussel Peters, 2024b). En el informe Monitor de la Infraestructura China en América Latina y el Caribe se reafirma que los proyectos de infraestructura chinos en ALC en transporte aumentaron del 4.05% del monto total en 2005-2009 al 64.19% en 2020-2024. Es decir, los proyectos chinos en ALC en energía siguen siendo significativos, pero han sido desplazados por proyectos en transporte (Dussel Peters, 2025).

A continuación se analizan los proyectos de China en el área de infraestructura en Argentina en el siglo XXI.

## PROYECTOS CHINOS DE INFRAESTRUCTURA EN ARGENTINA EN LA SEGUNDA DÉCADA DEL SIGLO XXI. LOS SECTORES PETROLEROS Y FERROVIARIOS COMO PROTAGONISTAS

En Argentina, de acuerdo con el Monitor de la infraestructura de China en ALC entre 2005 y 2009, no hubo participación de China en proyectos de infraestructura. Entre 2010 y 2014 China participó en sólo 2 proyectos de infraestructura, mientras que con posterioridad al lanzamiento de la BRI a nivel global, dicha participación se incrementó a 17 proyectos entre 2015 y 2019 y otros 17 proyectos entre 2020 y 2024, con un total de \$29.125 millones de dólares entre 2010 y 2024 (Dussel Peters, 2025).

Este salto cuantitativo en la participación de China en los proyectos de infraestructura a partir de 2015, pueden interpretarse como una apuesta hacia la posible incorporación de Argentina a la BRI, que efectivamente se materializó en 2022 con la firma del MoU para su ingreso.

En términos generales se identificó un momento inicial correspondiente a una primera ola de inversiones de empresas chinas en Argentina mayormente asociadas obras de infraestructura productiva dedicada a la búsqueda y extracción de recursos naturales estratégicos, necesarios

para su desarrollo económico (Laufer, 2015) en donde el sector petrolero fue uno de los protagonistas. En relación a las inversiones en el sector, si bien se registraron algunos antecedentes las principales inversiones de capitales chinos en la industria del petróleo en Argentina fueron en 2010. Fue entonces que se empezaron a sentir las fuertes pisadas del gigante asiático en nuestro país. Por ejemplo cuando en el mes de marzo de 2010, la petrolera estatal China CNOOC firmó un acuerdo de asociación con Bidas Corp. (Grupo Bulgheroni) por 3.100 millones de dólares, quedándose con el 50%. Dicha asociación era propietaria ahora del 40% de Pan American Energy (PAE) en asociación con la británica BP. Bidas intentó comprar el 60% restante que estaba acordada en 7.059 millones de dólares a favor de Bidas, pero finalmente se suspendió de modo que permanecen con el 40% de PAE (La Nación, 21 de marzo de 2010, s/p). En diciembre de 2010, la refinería estatal china SINOPEC, la mayor de Asia completó la adquisición por 2.450 millones de dólares en activos que la estadounidense Occidental Petroleum (Oxy) tenía en la Argentina (Galak, O., 2010). Con las grandes inversiones de las estatales CNOOC y SINOPEC, China pasó de la ubicación 29ª a la 3ª entre los inversores extranjeros en la Argentina (Laufer, 2011). Sin dudas el gran desembolso correspondió a la compra de acciones de Bidas y PAE, por parte de la gigante CNOOC, y de Occidental Argentina por parte de Sinopec. Estas inversiones sumaron cerca de 9,05 mil millones de dólares (Dinatale, M. 23 de abril de 2014).

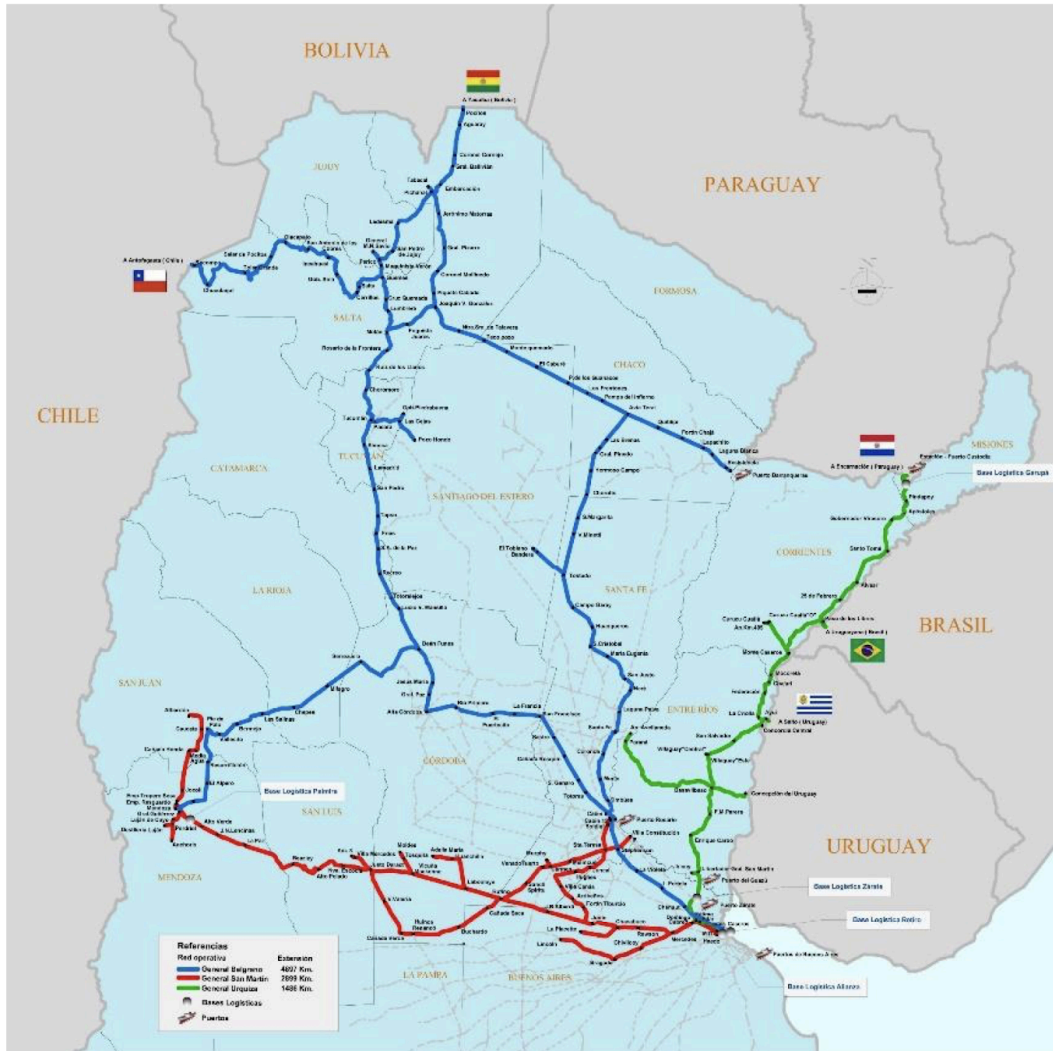
## LOS FERROCARRILES ARGENTINOS Y LOS INTERESES SUBYACENTES CHINOS

Se reconoce un segundo momento en el que se observaron mayores volúmenes de inversiones de empresas chinas, redireccionados al área de infraestructura asociada a la movilización de recursos naturales estratégicos (aunque no únicamente naturales), principalmente a infraestructura física de conectividad entre las cuales se destacan los transportes, específicamente a los ferrocarriles (Leiva, 2021).

Para una mejor comprensión del sistema ferroviario nacional, debe tenerse en consideración que la traza ferroviaria impacta directamente en 16 provincias argentinas, a saber: CABA, Buenos Aires, Córdoba, Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Chaco, Santa Fe, Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy, Mendoza, San Juan, San Luis y Catamarca. Las principales cargas transportadas incluyen productos agrícolas, piedra, carbón de coque, madera, minerales, metales, productos para consumo (Secretaría de transporte del Ministerio de Economía, 2024).

Trenes Argentinos Cargas, es el nombre de la empresa que opera las líneas Belgrano, Urquiza y San Martín, dos de las cuales tienen conexiones internacionales con Chile, Bolivia, Brasil, Uruguay y Paraguay.

**Figura 1:**  
Mapa de la traza ferroviaria Argentina



**Línea Belgrano:** Una de las principales del país y del continente gracias a su gran influencia en el NOA y en los países limítrofes, las únicas conexiones ferroviarias de carga con Chile y Bolivia.

**Línea San Martín:** no tiene conexiones internacionales pero atraviesa nuestro país.

**Línea Urquiza:** Pasa por las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones y tiene tres conexiones internacionales que la conectan con Brasil, Uruguay y Paraguay.

**Fuente:**

Ministerio de Economía Argentina – Transporte- Trenes Argentinos Carga

En el año 2008 el gobierno de Cristina Fernández (2007-2015) inició una nueva etapa con el objetivo de volver a refundar los Ferrocarriles en Argentina y para dicho propósito diseño el “Plan Nacional de Recuperación Ferroviaria”. Bajo la *Ley 26.352* se crea, por un lado la Administración de Infraestructura Ferroviaria (ADIF) que se encargó de dirigir y financiar las obras de infraestructura que antes estaban a cargo de las concesionarias (Decreto 752/2008). Por otro lado se creó la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (OFSE), que tenía por objetivo reordenar la red ferroviaria y funcionar como organismo de gestión en la compra de material rodante (Griffin y Narodowski, 2019). En el 2013, el Estado nacional dio un paso fundamental en la recuperación del Ferrocarril General Belgrano S.A (Decreto 566/2013). De esta forma, ahora el Estado pasaba contar con la red logística más grande del territorio nacional. Fue así como en 2015 el poder ejecutivo promulgó una la *ley 27.132* que creaba la empresa Ferrocarriles Argentinos, que luego sería denominada Trenes Argentina.

De acuerdo con el Repositorio Regional sobre la Inversión China en América Latina del ICLAC, los años 2013, 2014 y 2017 fueron claves en materia de inversiones chinas en el sector ferroviario nacional argentino. En 2013 la empresa *Sinomach (China Machinery Engineering Corporation)* invirtió 2470 millones de dólares en la modernización del ferrocarril Belgrano Cargas (Repositorio Regional de Inversiones Chinas en América Latina [ICLAC], 2025).

En el mes de julio de 2014 los gobiernos de Argentina y de la República Popular China firmaron la declaración conjunta para el establecimiento de la “Asociación Estratégica Integral” entre ambos países y se suscribieron una serie de contratos de cooperación en diversos rubros, entre los que se destaca la infraestructura. En ese contexto se acordó un contrato de préstamo para obras en el ferrocarril Belgrano Cargas por 2.099 millones de dólares (Casa Rosada Presidencia, 2014). Ese mismo año, la empresa *CR Qingdao Sifang* firmó un acuerdo por 9 millones de dólares para la adquisición de material rodante de emprendimiento ferroviario (ICLAC, 2025).

En 2017 la *CSR Corporation* invirtió 808 millones de dólares en la compra de nuevos vagones para trenes de carga de las líneas San Martín y Belgrano Norte (ICLAC, 2025). Esto para Argentina implicaba aumentar la competitividad de los productos transportados, fortaleciendo el desarrollo y el acceso de las economías regionales a nuevos mercados y su vinculación con el comercio internacional.

En el año 2020 el entonces presidente Alberto Fernández firmó cuatro acuerdos con China por 4.695 millones de dólares, para la reactivación de tres líneas ferroviarias de carga y la adquisición de material rodante para transporte ferroviario de pasajeros en 13 provincias. De los 4 convenios firmados 3 de ellos estuvieron destinados a los trenes de carga y 1 al de pasajeros. Es interesante ver como las inversiones en esta etapa se focalizaron en las líneas y ramales de los trenes de carga que movilizan los recursos estratégicos a lo ancho y largo del país.

En febrero de 2022 cuando Argentina ingresa a la BRI se negoció obtener financiamiento por más de \$23.000 millones de dólares. El mismo se obtendría en dos tramos: uno por \$14.000 millones de dólares bajo el Mecanismo de Diálogo Estratégico para la Cooperación y la Coordinación Económica entre ambos países y otro por \$9.700 millones, aproximadamente, que Argentina presentaría en el Grupo Ad Hoc creado entre ambos países para iniciar el trabajo, tras la adhesión a la Franja y la Ruta de la Seda. En ese contexto, el entonces Ministro de Relaciones Exteriores, Santiago Cafiero hizo público un detalle de 10 proyectos pactados con funcionarios chinos, de los cuales 3 estaban vinculados con el sistema ferroviario nacional. Fue en el Mecanismo de Diálogo Estratégico para la Cooperación y la Coordinación Económica entre ambos países, que se propone la renovación del ferrocarril Belgrano Cargas Norte, y la rehabilitación del Ferrocarril San Martín Cargas (Tussie, 2024).

Asociado al transporte de carga de recursos naturales estratégicos y dilucidando los intereses subyacentes chinos, se identificó que en 2023 dos gigantes chinos como *Gotion High Tech* y *Tianqi Lithium* en asociación con empresas locales, invirtieron \$1.300 millones de dólares en Jujuy para la explotación del litio (Barletti, 2023). Articuladamente, para el posterior transporte de dicha producción, el *China Development Bank* financió por \$ 2.100 millones de dólares la compra de rieles, durmientes y vagones, originarios de China que tenían por fin último la modernización de los trenes del Ferrocarril Belgrano Cargas (Barletti, 2023).

De acuerdo Informe Estadístico Anual de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), en el 2023 se transportaron en la Argentina 19.074.111 toneladas de carga por ferrocarril. Los porcentajes de los principales productos fueron: el 39,5 % corresponde a granos, el 27,4 a minerales y materiales de construcción y el 10,3% a subproductos agrarios (Comisión Nacional de Regulación del Transporte, 2023).

Asimismo y en función de los informes estadísticos anuales desde 2018 hasta 2023 se observó que desde 2018 y 2019 hubo una variación porcentual interanual positiva, en el 2020 y quizás como consecuencia de la crisis ocasionada por la pandemia del covid-19 se registró la primera caída y luego una fugaz recuperación hacia el 2021 con un incremento del 18% de la cantidad de toneladas transportadas. En los años 2022, 2023 y en el primer trimestre 2024 se registraron resultados negativos.

Esta información resulta relevante para intentar comprender lo sucedido con relación a los ferrocarriles durante el gobierno de Javier Milei iniciado en diciembre de 2023. El 13 de junio de 2024, a través de un Decreto de Necesidad y Urgencia, el Gobierno Nacional declaró la Emergencia pública Ferroviaria y se propuso un plan de acción con más de 220 obras con el objetivo de poder abordar la situación crítica del sistema ferroviario en Argentina en materia de seguridad operacional (Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía, 2024).

Tabla 1

Año	Cantidad de toneladas transportadas (millones de toneladas)	Variación % interanual respecto del año anterior
2018	18.835.510	0.14%
2019	22.149.591	16%
2020	20.556.601	-4%
2021	24.353.492	18%
2022	24.037.221	-1.40%
2023	19.074.111	-21.10%
2024	1 trimestre - 4.470.674	-4.50%
	2 trimestre - 5.566.450	7.99%
	3 trimestre - 6.053.713	15.50%

**Fuente:**

Elaboración propia en base a datos obtenidos de Informes Estadísticos Anuales de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)

En el mes de octubre de 2024, el gobierno anunció la privatización de Trenes Argentinos Cargas (TAC), también conocida Belgrano Cargas y Logística SA. El argumento estuvo basado en un informe donde se exponen no solo los resultados negativos obtenidos en los últimos años sino también el estado general del sistema ferroviario. Dicha privatización presenta un escenario incierto en la relación con China, considerando que varias empresas chinas hicieron inversiones millonarias durante gobiernos anteriores para la modernización y remodelación de las líneas de transporte de carga. Sin embargo, y más allá de la inicial reticencia del presidente Milei respecto a las relaciones de Argentina con China, se presentan ciertas contradicciones. Llamativamente, es la única obra de infraestructura que sobrevivió, como fuente de futuro endeudamiento con, en el proyecto de Presupuesto 2025 que el poder ejecutivo envió al Congreso, donde mantuvo la posibilidad de tomar 700 millones de dólares para modernizar esta red ferroviaria ¿será que el pragmatismo prima sobre el principismo en el gobierno libertario?

## INVERSIONES CHINAS EN ARGENTINA EN EL MARCO DEL GIRO VERDE DE LA BR: REDIRECCIONANDO HACIA LAS “NUEVAS INFRAESTRUCTURAS”

La “Ruta de la Sede verde” fue uno de los ejes de la Franja y la Ruta, que tiene sus primeros antecedentes en 2012 cuando el Congreso del PCCh agregó como una de sus tareas la de crear una civilización ecológica. En principio tuvo alcance nacional, para luego transmitir el compromiso de China con las cuestiones medioambientales a nivel global (Defelipe Villa, 2022).

La civilización ecológica se presenta como un paradigma de desarrollo nacional y sus elementos claves son: la justicia, la eficiencia, la armonía y el desarrollo cultural, así como la búsqueda de altos niveles de producción a partir de procesos limpios, el uso sostenible de los recursos y la buena gobernanza social. En términos globales “el concepto ha influido claramente en los esfuerzos por “ecologizar” la BRI” (Defelipe Villa, 2022, s/p). Años más tarde en el 2015 se dictó una Ley Nacional de Protección Ambiental y en 2016 China firmó el Acuerdo de París (Xinhua, 22 de abril 2016).

En la Asamblea General de la ONU de septiembre de 2020, que se realizó de manera virtual por la pandemia, Xi Jinping propuso un plan para que su país alcance la neutralidad de carbono en 2060, y se comprometió con una “revolución verde” (Mars y Planelles, 2020). China tiene una gran responsabilidad en la reconfiguración energética mundial, la cual está condicionada por la desaceleración de su economía y el crecimiento del consumo y la producción de energías limpias (Marchetti, 2025). En este sentido, debe reconocerse que el país asiático impulsa una transición acelerada al desarrollo ecológico y se propuso generar una red de cooperación en protección ambiental.

Estas iniciativas tuvieron su correlato en nuestra región y se pudo ver en el redireccionamiento de los proyectos de infraestructura respecto de los sectores tradicionales en ALC. Si bien la minería y la energía siguen siendo sectores prioritarios para los inversores chinos, los intereses han cambiado en función de la evolución de las prioridades políticas de China, lo cual es una constante en el diseño de su política exterior.

En los últimos años se observó una inclinación en las inversiones hacia las llamadas “nuevas infraestructuras” sobre las cuales no se ha llegado a un consenso en cuanto a qué contemplan. La atención de China a las “nuevas infraestructuras” surgió como concepto en 2018 y figura en el XIV Plan Quinquenal de China (2021-2025). Los autores Myers, Melguizo y Wang (2024), en línea con lo planteado anteriormente, sostienen que si bien no hay una única definición, se han referido de forma bastante sistemática a la 5G, los centros de datos, la inteligencia artificial, el internet industrial, la transmisión de electricidad de ultra alta tensión, los vehículos eléctricos, las energías renovables y el transporte ferroviario urbano o infraestructura urbana (Myers, Melguizo y Wang, 2024). Asimismo afirman que el uso del término coincide con un creciente interés en el marco de la BRI por los proyectos “pequeños y bellos” (小而美). Estos proyectos se caracterizan por inversiones globales más pequeñas y de menor duración.

En América latina, los proyectos verdes, de menor escala y a menudo modulables en su ejecución, encajan con la nueva filosofía del Gobierno chino. Estos destinan presupuestos más acotados, plazos de amortización más cortos y el uso de la financiación mixta público-privada. Podría afirmarse que este tipo de proyecto tomaron protagonismo al momento en que en palabras de Myers, Melguizo y Wang (2024): “China reconoció la necesidad de una mayor [prudencia a la hora de evaluar] la sostenibilidad medioambiental y financiera de los proyectos... [en] el contexto de la recesión económica mundial, la apreciación del dólar estadounidense y la

mayor reducción del espacio fiscal para que algunos países en desarrollo emprendan proyectos a gran escala”(p.6).

En Argentina nos encontramos con el hecho de que esta nueva filosofía tiene su correlato en el sector de la infraestructura ferroviaria, en el proyecto del “Tren Solar de Humahuaca”. Desde 2016 se viene trabajando en el proyecto en el que el Gobierno provincial de Jujuy relanzó la idea del tren solar con un llamado a licitación para una primera etapa (más modesta que la planteada originalmente) que recorre 42 kilómetros entre Volcán y Tilcara. En el mes de abril de 2022, solo dos meses después que Argentina ingresa a la BRI, el gobernador de Jujuy, Gerardo Morales, anunció que se había cerrado el acuerdo con la empresa China *CRRC Corporation Limited*. Fue ese el momento en que China entró en acción. El gobierno de Jujuy le compró a la empresa china *CRRC Corporation Limited* dos duplas que fueron diseñadas particularmente para Jujuy, fabricadas en China y un dato no menos relevante es que las duplas están equipadas con baterías de litio y que se recargan en plantas solares ubicadas en diversos puntos de la traza. Se trata de un sistema de tren que es totalmente sustentable y es el primero en su tipo en Latinoamérica.

He aquí un claro reflejo -aunque no el único-, de la inclinación de China en el marco de la transición energética global hacia las llamadas “nuevas infraestructuras” fronteras afuera, con el objetivo de alcanzar una mayor eficiencia energética en función de su interés nacional y de su búsqueda de liderazgo en la producción de energías limpias.

## REFLEXIONES FINALES

Es un hecho que los países de ALC en el siglo XXI, fueron ganando protagonismo en el diseño la política exterior de China. Primero como un destino atractivo para desarrollar relaciones comerciales y un potencial foco para sus inversiones en el marco de su política de going out. Luego en el marco de la “comunidad de destino de la humanidad”, China y los países latinoamericanos, han reforzado los intercambios amistosos y la cooperación.

Asimismo, cabe destacar que los países latinoamericanos se presentan como uno de sus escenarios de acción, en el marco de la disputa por el liderazgo global con EEUU, en tanto región rica en recursos naturales y de gran relevancia geoestratégica.

La dinámica del país asiático de la mano de la Ruta de la Seda se ve claramente perpetrada en los proyectos de infraestructura mencionados a lo largo de este trabajo. Como para el gobierno chino es clave mejorar la conectividad entre los países involucrados en la BRI, se han puesto en marcha una serie de proyectos de encaminados a achicar la brecha de infraestructura. En esta ocasión, en Argentina se distinguen tres momentos en relación a los proyectos de infraestructura llevados a cabo por parte de China. El primero donde se focalizaron en los proyectos de infraestructura productiva, en donde el sector petrolífero acaparó grandes inversiones de empresas chinas. El segundo y observando el accionar de las empresas chinas en

nuestro país, vemos una clara inclinación a la infraestructura de conectividad, de transporte y particularmente los ferrocarriles de carga. Tercero y último un redireccionamiento a los proyectos de “nuevas infraestructuras” en el marco de una nueva filosofía china que acompaña el giro verde de la Franja y la Ruta. Nos encontramos frente a una nueva etapa con el inicio de la tercera década del siglo XXI, condicionada por la Revolución 5.0, la transición energética global y la mudanza hacia las energías limpias en donde la sostenibilidad medioambiental y financiera de los proyectos son claves.

Por otra parte y más allá de los grandes proyectos de infraestructura en los sectores antes mencionados -y de las mejoras que estos suponen en la cotidianeidad de los habitantes-, uno de los grandes interrogantes está asociado a la idea de los proyectos de infraestructuras como generadoras de desarrollo para Argentina. Hasta el momento parece ser más expectativa que realidad. Argentina todavía se encuentra frente a la inexistencia de políticas coordinadas y de una visión a largo plazo que le permita dar ese salto cualitativo que la adentraría en la senda del desarrollo.

Por último, el actual presidente Javier Milei ha mostrado desde su asunción en diciembre de 2023 una clara inclinación hacia Estados Unidos en términos políticos e ideológicos, y consecuentemente cambios radicales en materia de política exterior respecto de los gobiernos precedentes. No obstante, desde el inicio de su gobierno, se observa paralelamente un fortalecimiento de los vínculos con China a través del sector privado y diversos acuerdos subnacionales, poniendo en evidencia que más allá del discurso del gobierno libertario, efectivamente el pragmatismo prima sobre el principismo.

## BIBLIOGRAFÍA

Banco Mundial (2025). Data Center.

**<https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=CN>**

Barletti, A. (03 de septiembre 2023). La trampa de los préstamos chinos para los ferrocarriles en la Argentina, TN.

Bernal Meza, R. & Li. (2020). China–Latin America Relations in the 21st Century. The Dual Complexities of Opportunities and Challenges. Palgrave Macmillan.

Casa Rosada Presidencia (18 de julio 2014). *Argentina y China suscribieron un acuerdo de asociación estratégica integral*. Archivo **<https://www.casarosada.gob.ar/informacion/archivo/27725-argentina-y-china-suscribieron-un-acuerdo-de-asociacion-estrategica-integral>**

Comisión Nacional de Regulación del Transporte (2023). *Gerencia de Fiscalización de Gestión Ferroviaria, Informe Estadístico Anual 2023*, RED FERROVIARIA DE TRANSPORTE DE CARGAS, **[https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe\\_estadistico\\_2023\\_ffcc\\_cargas\\_if-2024-34514484-apn-sfgldcrrt.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_estadistico_2023_ffcc_cargas_if-2024-34514484-apn-sfgldcrrt.pdf)**

- Defelipe Villa, Camilo (11 de agosto 2022). Opinión: Qué significa la “civilización ecológica” de China para América Latina, Dialogue Earth.
- Dinatale, M. (23 de abril de 2014). Una visita china que despierta interrogantes. La Nación.
- Dussel Peters, E. (2020). Monitor de la Infraestructura China en América Latina y el Caribe 2020, 13 de Julio, Red América Latina y el Caribe-China.
- Dussel Peters, E. (2024a). Monitor de la OFDI china en América Latina y el Caribe 2024, 13 de mayo, Red América Latina y el Caribe-China.
- Dussel Peters, E. (2024b). Monitor of Chinese Infrastructure in Latin America and the Caribbean 2024, July 22, Academic Network of Latin America and the Caribbean on China.
- Dussel Peters, E. (2024c). America Latina y el Caribe y China: Economía, Comercio e Inversión, Red Academica de America Latina y el Caribe y China, ISBN: 978-607-8937-15-8.  
**<https://docs.dusselpeters.com/401.pdf>**
- Dussel Peters, E. (2025) Monitor de la Infraestructura China en América Latina y el Caribe 2025, 2 de Junio, Red América Latina y el Caribe-China.
- Galak, O. (11 de diciembre de 2010). *Otra petrolera china pone un pie en el mercado argentino*. La Nación.
- Giaccaglia, C. (2022). *La profundización de la fragmentación intra BRICS. La pandemia como acelerador de tendencias y la guerra ruso-ucraniana en la turbación de identidades*. Cuadernos de Política Exterior Argentina, Rosario, pp. 7 – 29.  
**<https://doi.org/10.35305/cc.vi135.131>**
- Girado, G. (2017). *¿Como lo hicieron los chinos? Algunas de las causas del gran desarrollo del gigante asiático*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Astrea.
- González Jáuregui, J. (2024). *Inversiones y financiamiento oficial chino para el desarrollo en proyectos energéticos: desafíos de cara al futuro*. China y América Latina y el Caribe: relaciones multidimensionales y multinivel. FLACSO Secretaría General, Cátedra China Contemporánea Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales – Coordinadores Sergio Rivero Soto Priscilla Villegas Arce.
- González Jáuregui, J. y Tussie D. (2023). *La Iniciativa de la Franja y la Ruta en Sudamérica: ¿un shock geoestratégico?* Revista de Investigación en Política Exterior Argentina. 3(5), pp. 14-31.
- Griffin, A. y Narodowski, P. (2019). *Los flujos financieros y comerciales entre China y Argentina en infraestructura ferroviaria, como reproducción espacial centro-periferia*. XXI Jornadas de Geografía de la UNLP, 9 al 11 de octubre de 2019, Ensenada, Argentina. Construyendo una Geografía crítica y Transformadora: En defensa de la Ciencia y la Universidad Pública. EN: [Actas]. Ensenada: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
- Huang, Y. y Pollio, A. (2023). *Between highways and fintech platforms: Global China and Africa's infrastructure state*. Geoforum (147). **<https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2023.103876>**
- Jenkins, R. (2021). *China's Belt and Road Initiative in Latin America: What has Changed?* Journal of Current Chinese Affairs 2022, Vol. 51(1) 13–39. **<https://doi.org/10.1177/18681026211047871>**

- Laufer, R. (2011). Argentina y su asociación estratégica con China en la era Kirchner. Observatorio de Política China.
- Laufer, R. (2015). ¿Vieja dependencia en nuevo molde? China, Socio estratégico Integral de las clases dirigentes argentinas. VIII Jornadas de Economía Crítica, Córdoba, septiembre.
- Lazarus, L. y Natalunya, P. (2024). Lecciones de la diplomacia china en los foros en África, América Latina y el Caribe. AFRICA CENTER FOR STRATEGIC STUDIES disponible en: <https://africacenter.org/es/spotlight/lecciones-de-la-diplomacia-del-foro-de-china-en-africa-america-latina-y-el-caribe/>
- Leiva, D. (2021). BRI and railways in Latin America: how important are domestic politics? Asian Education and Development Studies, Vol. 10 No. 3, pp. 386-398. <https://doi.org/10.1108/AEDS-08-2019-0127>
- Leyton Salas, C. (2011). Recursos Naturales Estratégicos (RNE) y `Seguridad Natural. Escenarios actuales CESIM, Año 16, N° 1.
- Lin, J. Y., & Wang, Y. (2017). Going Beyond Aid: Development Cooperation for Structural Transformation. Cambridge: Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781316597354>
- Lora, E. (2012). La Realidad Macroeconómica: Una Introducción a los Problemas y Políticas del Crecimiento y la Estabilidad en América Latina: La infraestructura para el Crecimiento. Banco Interamericano Desarrollo (BID) y el Instituto Interamericano para el Desarrollo Económico y Social (INDES). <http://dx.doi.org/10.18235/0008019>
- Marchetti, A. (2025). La inclinación de China hacia las “nuevas infraestructuras” en América Latina en el siglo XXI en el marco de la transición energética global. El papel de China en la industria de NEVs y el desafío del desembarco en Argentina. Studia Politicae, UCC. En prensa.
- Mars y Planelles (22 de septiembre de 2020). China promete en la ONU un plan para alcanzar la neutralidad de carbono en 2060. El País.
- Ministerio de economía argentina (2025). Transporte- Trenes Argentinos Carga. <https://www.argentina.gob.ar/transporte/trenes-argentinos-cargas/lineas>
- Mosquera, M. (2020). La diplomacia china hacia América Latina: bases cooperativas para la iniciativa de la Franja y la Ruta. Anuario Latinoamericano–Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales, 10(1), pp. 15-37.
- Myers, M. y Wang Y. (2024). El 3er plenario de China: tres lecciones para América Latina. The Dialogue, Leadership for the Americas.
- Prasad, E. (2023). China Se Tambalea, Pero No Caerá. International Monetary Fund, FINANZAS & DESARROLLO, diciembre 2023.
- Qian, Z. y Interesse, G. (2025). Informe económico de China para 2024: PIB, comercio e inversión extranjera directa. China Briefing, 20 de enero 2025. <https://www.china-briefing.com/news/chinas-economy-in-2024-gdp-trade-fdi/#:~:text=China's%20Economy%20Report%20Card%20for%202024%3A%20GDP%2C%20Trade%2C%20FDI&text=China's%20economy%20grew%205%25%20in,for%20sustaining%20growth%20into%202025.>

- Quiliconi, C., & Vergara, M. (2025). El despliegue de China en América Latina: debates desde la Economía Política Internacional Latinoamericana. *Desafíos*, 37 (1), 1-34. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/desafios/a.14503>
- Repositorio Regional de Inversiones Chinas en América Latina [ICLAC], online (2025). THE DIALOGUE. Leadership for the Americas. <https://china-latam.iclac.cl/InvestmentCountry>
- Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía (2024). *Con más de 220 obras, avanza la Emergencia Ferroviaria*. 20 de noviembre de 2024. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/con-mas-de-220-obras-avanza-la-emergencia-ferroviaria>
- Tussie, D. (2019). *La reconfiguración global: su capítulo en vivo para América Latina. América Latina frente a la reconfiguración global*, Altmann Borbón, Josette (ed), 107-119. San José de Costa Rica: FLACSO.
- Tussie, D. (2024). *China en Sudamérica: ¿Hacia una nueva geografía del regionalismo?* China y América Latina y el Caribe: relaciones multidimensionales y multinivel. FLACSO Secretaría General, Cátedra China Contemporánea Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales – Coordinadores Sergio Rivero Soto Priscilla Villegas Arce.
- Wang, Z. (2017). *The Economic Rise of China: Rule-Taker, Rule-Maker, or Rule-Breaker?* Asian Survey, January 2017-57(4):595-617. DOI:10.1525/as.2017.57.4.595
- Wang, H. (2018). *China and International Financial Standards From “Rule Taker” to “Rule Maker”?* CIGI Papers No. 182 – August 2018. [https://www.cigionline.org/static/documents/documents/Paper%20no.182\\_0.pdf](https://www.cigionline.org/static/documents/documents/Paper%20no.182_0.pdf)
- Xinhua, (22 de abril 2016). *China firma Acuerdo de París sobre cambio climático*. Spanish Xinhuanet.
- Yin, R. (1994). *Investigación sobre estudio de casos*. Diseño y métodos. Londres: SAGE Publications.

# TONGDAO 同道

[www.revistatongdao.org](http://www.revistatongdao.org)

