revista de ciencias sociales

segunda época

DOSSIER

CEUR II: Desarrollo urbano, poder, tecnología y territorio

Escriben en este número

Alejandro Rofman
Inés Liliana García
Pablo Lavarello
Regina Vidosa
Pablo Elinbaum
Luciana Guido
Marisa Scardino
Ariel García
Silvia Stuchi
Marcela Noronha
Denis Alves
Leticia Teixeira Mendes
Milena Serafim
Mariana Versino
María de la Paz Toscani
Paula Rosa
Mariel de Vita
Gonzalo Rodríguez
Sonia Puricelli

Semana de la Memoria en la UNQ. "Nunca Más es Nunca Más"

año 16 • número 50 • septiembre de 2026
publicación semestral • ISSN 2347-1050

Director: Carlos Fidel • Roque Sáenz Peña 352, Bernal, Buenos Aires

Universidad Nacional de Quilmes Editorial



segunda época
revista de ciencias sociales
SUMARIO
año 16 / número 50 / primavera de 2026 / publicación semestral
Roque Sáenz Peña 352, Bernal, Buenos Aires / ISSN 2347-1050
Universidad Nacional de Quilmes Editorial

Revista de Ciencias Sociales, segunda época
Presentación / **3**

DOSSIER
CEUR II: DESARROLLO URBANO, PODER, TECNOLOGÍA Y TERRITORIO

Alejandro Rofman e Inés Liliana García
Presentación del dossier / **7**

Pablo J. Lavarello
Revoluciones tecnológicas, trayectorias regionales y dinámicas de las proximidades. Una relectura (crítica) desde la economía política / **13**

Regina Vidosa y Pablo Elinbaum
La república de la soja ante el ascenso chino: arreglos institucionales e infraestructura ferro-portuaria / **31**

Luciana Guido
Litio en Argentina: modos de producción, regulaciones y disputas para su explotación / **53**

Marisa Scardino y Ariel García
YPF en la construcción del espacio estatal. Proyectos y estrategias estatales en disputa (provincia del Neuquén 2012-2026) / **71**

Silvia Stuchi, Marcela Noronha, Denis Alves, Leticia Teixeira Mendes, Milena Serafim, Mariana Versino
Gobernanza y movilidad urbana sostenible en territorios de producción de conocimiento: estudios de caso en América Latina / **89**

María de la Paz Toscani y Paula Cecilia Rosa
Habitar la incertidumbre: exclusión social y situación habitacional de mujeres en piezas de alquiler en CABA / **115**

Mariel de Vita
El uso de la cultura, el patrimonio y el turismo como recurso económico para el desarrollo / **135**

Gonzalo Rodríguez
Tasas de fecundidad para la estimación de saldos migratorios intraurbanos. Metodología aplicada a Micro Áreas Geográficas del Departamento de Córdoba Capital (2001-2022) / **159**

MISCELÁNEAS

Sonia Puricelli
Luchas estudiantiles 2024. Experiencias y politización desde la UNQ / **187**

DOCUMENTOS POLÍTICOS DE COYUNTURA

Presentación / **213**

Fortunato Mallimaci
Guerra de dioses y la fuerza de los cielos: el nuevo gobierno argentino de Milei y las creencias religiosas / **215**

EXPRESIONES ARTÍSTICAS

Programa de Cultura - SEU - UNQ. Ana Antony, Natalia Fidel, Lía Gómez, Facundo Ibarra
Semana de la Memoria en la UNQ: Nunca Más es Nunca Más / **247**

RESÚMENES / **255**

segunda época | año 16 / número 50 / primavera de 2026 / publicación semestral
Roque Sáenz Peña 352, Bernal, Buenos Aires / ISSN 2347-1050

revista de ciencias sociales

Universidad Nacional de Quilmes Editorial

Rectora
Alejandra Zinni

Vicerrector
Daniel Fihman

Arte editorial
Producción: Editorial UNQ
Diseño: Hernán Morfese

Revista de Ciencias Sociales
UNQ / Departamento de Ciencias Sociales
Roque Sáenz Peña 352 (B1876BXD), Bernal,
Provincia de Buenos Aires. República Argentina
Dirección electrónica: revistacs@unq.edu.ar

Publicación propiedad de Universidad Nacional de Quilmes
Roque Sáenz Peña 352 (B1876BXD), Bernal,
Provincia de Buenos Aires. República Argentina
www.unq.edu.ar / ediciones.unq.edu.ar

Nº de registro internet 17086381

La *Revista de Ciencias Sociales, segunda época* está integrada a los catálogos de Latindex, Sistema Regional de Información en Línea para Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal; LatinREV, red latinoamericana de revistas en ciencias sociales y humanidades creada a instancias de FLACSO, y a la Red de Bibliotecas Virtuales de Ciencias Sociales en América Latina y el Caribe / Repositorio digital CLACSO.

El contenido y las opiniones vertidas en cada uno de los artículos son de exclusiva responsabilidad de sus autores.
Para su publicación, los artículos son evaluados por parte del Consejo editorial, del Consejo académico y de árbitros externos.

Director
Carlos Fidel

Secretario de redacción
Juan Pablo Ringelheim

Consejo editorial
Alejandro Blanco
Martín Becerra
Cristina Teresa Carballo
Jorge Flores
Osvaldo Fabián Graciano
Sara Isabel Pérez

Consejo académico
Carlos Altamirano (Conicet, profesor emérito UNQ)
Daniel Aspiazu (Conicet, Flacso-Argentina, 1948-2011)
Dora Barrancos (UBA, UNQ, Conicet)
Elena Chiozza (UNLU, 1920-2011)
Emilio de Ípola (UBA, 1939-2005)
Carlos De Mattos (Pontificia Universidad Católica de Chile)
José Déniz (UCM)
Emilio Duhau (UAM-A, Conacyt, 1947-2013)
Pablo Gentili (ELAG)
Noemí Girbal (Conicet, profesora emérita UNQ)
Anete Ivo (UFBA)
Noé Jitrik (ILH, FFyL, UBA, 1928-2022)
Bernardo Kosacoff (UNQ)
Pedro Krotsch (UBA, 1942-2009)
Jorge Lanzaro (ICP, URU)
Jorge Lara Castro (politólogo, Paraguay)
Ernesto López (UNQ)
Armand Mattelart (UP-8, 1936-2025)
Adriana Puiggrós (Conicet)
Alfredo Rodríguez (SUR-Chile)
Alejandro Rofman (UBA, CEUR, Conicet)
Héctor Schmucler (profesor emérito UNC, 1931-2018)
Miguel Talento (UBA)
Alicia Ziccardi (IIS, UNAM)

Regina Vidosa y Pablo Elinbaum

La república de la soja ante el ascenso chino

Arreglos institucionales e infraestructura ferro-portuaria

Introducción

En las últimas décadas, la infraestructura se consolidó como una dimensión estratégica de la reorganización del capitalismo global. Puertos, corredores ferroviarios, redes energéticas y plataformas logísticas no constituyen únicamente soportes técnicos para la circulación de mercancías, sino dispositivos centrales en la localización de inversiones, la articulación de cadenas globales de valor y la producción de nuevas jerarquías territoriales (Harvey, 2006; Arrighi, 2005). Esta dinámica adquiere especial relevancia en las economías periféricas, donde la inserción internacional continúa fuertemente asociada a la exportación de recursos naturales y bienes primarios.

América del Sur ofrece un escenario particularmente ilustrativo. Durante las primeras décadas del siglo XXI, el aumento de la demanda asiática de alimentos, minerales y energía impulsó una nueva expansión de actividades extractivas y agroindustriales, acompañada por inversiones orientadas a mejorar la conectividad física de los territorios exportadores. La consolidación del complejo sojero en Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay reforzó la centralidad de corredores logísticos capaces de vincular áreas productivas interiores con puertos de salida al mercado mundial, configurando lo que parte de la literatura denominó la "república de la soja" (Turzi, 2011; Wilkinson *et al.*, 2015).

En ese proceso, China emergió como un actor decisivo. Su creciente peso comercial, financiero y diplomático en la región se expresó tanto en el aumento sostenido de las importaciones de materias primas como en la participación en proyectos de infraes-

tructura, energía y transporte. La bibliografía reciente ha mostrado que esta expansión no puede reducirse a una lógica convencional de inversión extranjera directa, sino que forma parte de una estrategia más amplia de proyección internacional basada en financiamiento estatal, cooperación bilateral, adquisiciones corporativas y presencia de empresas públicas y privadas en sectores estratégicos (Brautigam, 2009; Gallagher *et al.*, 2016; Cui y Zhang, 2023).

Sin embargo, el debate público y parte de la literatura han tendido a oscilar entre dos interpretaciones simplificadoras. La primera presenta la presencia china como una nueva forma lineal de dependencia externa, asociada al control directo de activos estratégicos y a la profundización de la reprimarización. La segunda la interpreta como una oportunidad neutral de financiamiento e infraestructura para países con déficits históricos de inversión. Ambas perspectivas subestiman el papel que desempeñan los estados nacionales, los marcos regulatorios y las trayectorias institucionales en la configuración concreta de estos procesos.

El caso argentino permite problematizar estas lecturas. Aun cuando los vínculos económicos con China se expandieron sostenidamente y su presencia se volvió significativa en sectores como energía, transporte y agronegocio, la inserción de capitales chinos en infraestructura estratégica no siguió una trayectoria homogénea. Más bien, adoptó modalidades diversas: financiamiento ferroviario, provisión tecnológica, adquisiciones empresariales en cadenas agroindustriales y participación acotada –o incluso restringida– en licitaciones de infraestructura crítica. Ello sugiere que la relación entre capital extranjero, territorio e infraestructura se encuentra mediada por arreglos institucionales específicos que habilitan ciertas formas de participación y limitan otras.

Dentro de este escenario, la Hidrovía Paraná-Paraguay constituye un caso privilegiado de análisis. Se trata del principal corredor fluvial del Cono Sur y de uno de los nodos logísticos más relevantes para el comercio exterior argentino. A través de esta vía navegable circula una porción sustantiva de las exportaciones agroindustriales del país, en estrecha articulación con el complejo portuario del Gran Rosario y con redes ferroviarias como el Belgrano Cargas. Su importancia excede la dimensión técnica del transporte: la Hidrovía organiza flujos económicos, concentra rentas, estructura decisiones de inversión y condensa debates sobre soberanía, regulación estatal, federalismo y competencia geopolítica.

Pese a esa centralidad, los estudios sobre la Hidrovía tendieron a concentrarse en dimensiones sectoriales –eficiencia logística, comercio exterior, concesiones administrativas o impactos ambientales– mientras resultó menos explorada la articulación entre tres

procesos simultáneos: la territorialización del agronegocio, la creciente presencia china en la economía regional y los arreglos institucionales que regulan el acceso a infraestructura estratégica. Este trabajo busca contribuir en ese punto de intersección.

Se sostiene que la inserción china en la infraestructura agroexportadora argentina no se expresa predominantemente mediante la propiedad directa de activos estratégicos, sino a través de formas selectivas de control logístico, financiero y corporativo mediadas por instituciones locales. Asimismo, se argumenta que el Estado argentino continúa desempeñando un papel decisivo en la habilitación, restricción y jerarquización de actores externos, incluso en contextos de fuerte apertura económica.

En el artículo, en primer término, se expone la estrategia metodológica En segundo lugar, se presenta el marco teórico centrado en infraestructura, territorialización del capital y selectividad estatal. Luego se desarrolla el análisis empírico en las tres escalas señaladas y, finalmente, se discuten los principales hallazgos y se presentan las conclusiones.

Estrategia metodológica

El artículo adopta una estrategia metodológica cualitativa basada en estudio de caso, orientada a analizar la relación entre infraestructura estratégica, capital transnacional y arreglos institucionales en la Argentina contemporánea. Se selecciona el caso de la Hidrovía Paraná-Paraguay y del sistema ferroportuario asociado por su centralidad en el comercio exterior argentino, su relevancia para el complejo agroexportador regional y su capacidad para condensar dinámicas económicas, territoriales y geopolíticas de mayor alcance.

La investigación se estructura a partir de un enfoque multiescalar que distingue tres niveles analíticos interrelacionados. En primer lugar, una escala macro, centrada en la inserción sudamericana en la economía mundial, la consolidación de la denominada "República de la soja" y la expansión de China como actor comercial, financiero e infraestructural. En segundo término, una escala mesorregional, enfocada en la Hidrovía Paraná-Paraguay y su articulación con redes logísticas complementarias, particularmente el sistema ferroviario Belgrano Cargas. Finalmente, una escala local, orientada al corredor portuario industrial del Gran Rosario como principal nodo exportador del país.

Este enfoque metodológico se apoya en el marco TLER (territorios, lugares, escalas y redes) propuesto por Jessop, Brenner y Jo-

nes (2008), que permite realizar descripciones sistemáticas sobre las interconexiones entre estos conceptos. El marco TLER facilita el análisis de las infraestructuras portuarias como nodos interconectados dentro de redes económicas globales, y cómo estas influyen en la reconfiguración territorial, económica y social de las regiones en las que se implementan. En esta oportunidad se profundiza particularmente en los arreglos institucionales que median dichas relaciones.

La base empírica se construye mediante análisis documental de fuentes secundarias: bibliografía especializada, legislación, informes técnicos, documentos empresariales, estadísticas sectoriales y prensa económica. El recorte temporal se concentra en el período 2004-2026, lo que permite observar la profundización del vínculo argentino-chino y los debates recientes en torno a la gobernanza de la vía navegable troncal.

El tratamiento analítico combinó triangulación de fuentes, comparación temática y reconstrucción de procesos. Más que medir impactos causales lineales, el objetivo consiste en comprender cómo distintos actores estatales y corporativos disputan posiciones estratégicas en infraestructuras críticas.

Marco teórico

El análisis de las infraestructuras en el capitalismo contemporáneo requiere situarlas más allá de su dimensión técnica, como parte constitutiva de los procesos de acumulación y de producción del espacio. Desde la geografía crítica, diversos autores han señalado que las inversiones en infraestructura no solo facilitan la circulación de mercancías, sino que operan como mecanismos a través de los cuales el capital reorganiza territorialmente sus condiciones de reproducción (Harvey, 2006). En este sentido, la infraestructura puede ser entendida como una forma de "fijación espacial" del capital, en tanto implica la inmovilización de grandes volúmenes de inversión en soportes materiales que estructuran los circuitos de producción y circulación.

Esta perspectiva se vincula con la noción de "solución espacial", según la cual el capital recurre a la expansión geográfica para resolver sus crisis de sobreacumulación, desplazando excedentes hacia nuevas regiones o sectores (Harvey, 2006). Las infraestructuras desempeñan un papel central en este proceso, al permitir la apertura de nuevos espacios de valorización y la integración de territorios previamente periféricos en los circuitos globales. En línea con este enfoque, Arrighi (2005) ha destacado que los grandes ciclos

de acumulación capitalista se encuentran asociados a la expansión de redes infraestructurales que reorganizan las jerarquías del sistema mundial, configurando nuevas articulaciones entre centros y periferias.

Desde la geografía crítica, la relación entre infraestructura y territorio ha sido abordada a partir de la distinción entre "fijos" y "flujos" (Santos, 1996). Los fijos –infraestructuras físicas como puertos, rutas o ferrocarriles– constituyen los soportes materiales que permiten la circulación de flujos de mercancías, capital e información. Sin embargo, estos elementos no son neutros, sino que reflejan y reproducen relaciones de poder que determinan qué territorios se integran a los circuitos globales y bajo qué condiciones. En este sentido, la producción del espacio aparece como un proceso socialmente construido, en el que las infraestructuras desempeñan un papel clave en la configuración de las dinámicas territoriales (Massey, 1985).

En el contexto del capitalismo contemporáneo, caracterizado por la fragmentación de la producción y la expansión de cadenas globales de valor, la infraestructura adquiere una relevancia estratégica renovada. Como señala Pérez (2010), los cambios en los paradigmas tecnoeconómicos implican la reorganización de las bases materiales de la economía, incluyendo la construcción de nuevas redes de transporte, energía y comunicación. Estas transformaciones no solo responden a innovaciones tecnológicas, sino que se articulan con procesos de reconfiguración institucional que definen las trayectorias de desarrollo.

En América del Sur, la expansión del agronegocio puede interpretarse como parte de un proceso más amplio de reorganización espacial del capital, en el que la infraestructura logística desempeña un papel central. La consolidación de complejos agroindustriales orientados a la exportación implicó la integración de vastos territorios en circuitos globales de producción y comercio, reforzando patrones de especialización basados en recursos naturales (Gorenstein y Ortiz, 2016). Este proceso se vincula, además, con dinámicas de financiarización que desplazan el foco desde la propiedad directa de los activos hacia el control de los flujos, de la logística y de las condiciones de acceso a los mercados (Snyder, 2006).

En este punto, resulta clave incorporar la dimensión institucional para comprender cómo se estructuran estos procesos. La literatura sobre gobernanza de la tierra ha destacado que el acceso y control de los recursos no dependen exclusivamente de factores económicos, sino que están mediados por arreglos institucionales que reflejan relaciones de poder específicas (Mora, 2023). Estos arreglos incluyen marcos regulatorios, políticas públicas y dispo-

sitivos administrativos que definen quiénes pueden acceder a la tierra, a la infraestructura y a las rentas asociadas.

El enfoque estratégico-relacional desarrollado por Bob Jessop permite profundizar este análisis al concebir al Estado como una "condensación material" de relaciones de fuerza socialmente construidas. Desde esta perspectiva, el Estado no actúa como sujeto unitario ni como instancia neutral, sino como una forma institucional atravesada por contradicciones y por capacidades desiguales de intervención (Jessop, 2008).

Uno de los conceptos centrales de Jessop es el de *selectividad estratégica*. Las instituciones estatales presentan sesgos históricamente sedimentados que favorecen determinadas estrategias, actores e intereses, mientras dificultan otros. En consecuencia, las políticas públicas y los arreglos regulatorios no se distribuyen de manera simétrica, sino que habilitan oportunidades diferenciales según los recursos de cada actor y su capacidad de articularse con estructuras estatales preexistentes. Aplicado al análisis de la infraestructura, esto implica que licitaciones, regímenes de concesión, financiamiento externo o marcos de inversión no responden únicamente a criterios técnicos, sino también a correlaciones de fuerza políticas y económicas.

Otro aporte relevante es la noción de *arreglos espacio-temporales*, entendidos como mecanismos mediante los cuales el capitalismo desplaza o posterga sus contradicciones a través de nuevas configuraciones territoriales e institucionales. La expansión de corredores logísticos, zonas portuarias o redes ferroviarias puede interpretarse como parte de esos intentos de reorganizar espacialmente la acumulación, trasladando inversiones y conflictos hacia nuevas escalas territoriales.

En diálogo con ello, Jessop, Brenner y Jones (2008) proponen el marco TLER (territorios, lugares, escalas y redes), que permite analizar las interrelaciones entre distintas formas socioespaciales. Este enfoque resulta especialmente útil para estudiar infraestructuras portuarias y corredores logísticos como nodos territoriales insertos simultáneamente en redes globales, jerarquías escalares y configuraciones locales específicas. La Hidrovía Paraná-Paraguay puede comprenderse, desde esta óptica, como un espacio donde convergen decisiones estatales nacionales, cadenas globales agroindustriales, intereses empresariales locales y disputas geopolíticas internacionales.

La creciente presencia de China en América Latina introduce una dimensión adicional a este análisis. Diversos trabajos han señalado que la expansión de sus inversiones en infraestructura forma parte de una estrategia más amplia de diplomacia económica

orientada a articular objetivos de política exterior con necesidades internas de acumulación (Cui y Zhang, 2023). En este marco, la infraestructura no solo cumple una función económica, sino también geopolítica, al facilitar acceso a recursos estratégicos, ampliar mercados y fortalecer empresas nacionales en el exterior.

Sin embargo, esta expansión no puede interpretarse como un proceso lineal de control territorial. Como plantea Mora (2023), la relación entre inversión extranjera e infraestructura está mediada por estructuras de gobernanza locales, lo que implica que el control sobre recursos y territorios se configura mediante interacciones complejas entre actores estatales, corporativos y sociales. En este sentido, el concepto de "control de la tierra" permite captar formas indirectas de apropiación articuladas a través del financiamiento, la logística y los acuerdos institucionales.

En conjunto, estos enfoques permiten conceptualizar la infraestructura como un dispositivo central en la territorialización del capital global, en el que convergen dinámicas de acumulación, arreglos institucionales y disputas geopolíticas. Esta perspectiva resulta particularmente pertinente para analizar el caso de la Hidrovía Paraná-Paraguay, en tanto permite comprender su papel no solo como corredor logístico, sino como espacio estratégico donde se disputan formas de inserción internacional y modelos de desarrollo.

Arreglos institucionales a diferentes escalas

El análisis de la relación entre China, infraestructura y agronegocio requiere observar cómo los procesos globales se traducen en configuraciones institucionales concretas. Los arreglos institucionales no operan de manera uniforme, sino que adoptan formas diferenciadas según la escala considerada. En la dimensión macro predominan acuerdos bilaterales, financiamiento y marcos diplomáticos; en la escala meso, concesiones, corredores logísticos y sistemas de transporte; y en la micro, regulaciones urbanas, gobernanza portuaria y disputas territoriales localizadas. El enfoque multiescalar permite mostrar cómo decisiones globales se territorializan mediante dispositivos específicos y producen efectos desiguales sobre espacios concretos.

Escala macro: ascenso chino y república de la soja

La escala macro de los arreglos institucionales en la denominada República de la soja –espacio transnacional integrado por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay en torno a la producción y circu-

lación de *commodities* agrícolas– expresa una interacción compleja entre demanda global, decisiones estatales y estrategias corporativas. La creciente centralidad de China en la economía mundial modificó sustantivamente los patrones de inserción internacional de América del Sur, al consolidarse como gran demandante de alimentos, minerales y energía. En el caso sudamericano, ello reforzó la especialización exportadora basada en recursos naturales y otorgó nueva escala a estructuras productivas previamente orientadas al mercado mundial (Arrighi, 2005; Gallagher *et al*., 2016).

Uno de los sectores donde esta transformación resultó más visible fue el complejo sojero. La soja y sus derivados pasaron a ocupar un lugar estratégico en la relación entre China y el Cono Sur, tanto por su utilización como alimento animal como por su peso creciente en las cadenas agroindustriales globales. La noción de República de la soja sintetiza esta configuración territorial, en la que espacios nacionales diferenciados quedan articulados funcionalmente bajo una misma lógica de producción, logística y exportación (Turzi, 2011; Wilkinson *et al*., 2015).

Según Wilkinson *et al.* (2015), la evolución de las relaciones comerciales y de inversión china en el Cono Sur atravesó cuatro fases principales. Una primera estuvo asociada al interés por la adquisición directa de tierras agrícolas y activos rurales. En la Argentina y Brasil, estas estrategias encontraron límites en normativas nacionales orientadas a restringir la extranjerización de la tierra, como la Ley 26.737 sancionada en la Argentina en 2011. Una segunda fase consistió en la negociación de acuerdos bilaterales y regulaciones ad hoc con gobiernos nacionales para asegurar abastecimiento de soja y facilitar exportaciones agropecuarias (Lucena y Bennet, 2013).

La tercera fase se concentró en el financiamiento de infraestructura logística y transporte. En Brasil, ello incluyó inversiones vinculadas a nuevas fronteras agrícolas alejadas de los puertos tradicionales. En la Argentina, esta lógica se expresó en proyectos ferroviarios, energéticos y logísticos orientados a reducir costos de circulación. La cuarta fase consistió en la adquisición de empresas multinacionales ya insertas en la cadena agroindustrial regional. Las compras de Nidera (US$ 1.200 millones) y Noble Agri (US$ 1.500 millones), por parte de COFCO entre 2014 y 2016, otorgaron a la firma estatal china acceso directo a redes comerciales, capacidad de acopio, terminales portuarias y circuitos de exportación, permitiéndole competir con las tradicionales ABCD del comercio global de granos: ADM, Bunge, Cargill y Dreyfus (Wilkinson *et al*., 2015).

La expansión china en la región adquirió nueva densidad institucional con la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR), lanzada en 2013 y extendida formalmente hacia América Latina en el Foro

China-CELAC de 2018, donde la región fue definida como una "extensión natural" de dicha iniciativa. A noviembre de 2023, veintidós países latinoamericanos habían firmado memorandos de Entendimiento con China. Entre 2014 y 2021, las exportaciones regionales de minerales hacia China crecieron 188% y las de combustibles 89%, mientras una porción sustantiva de la inversión externa china en Sudamérica se concentró desde 2013 en energía, minería e infraestructura (Jiang, 2023).

La literatura especializada coincide en que los préstamos chinos al exterior privilegiaron proyectos de infraestructura física: carreteras, vías férreas, puentes, puertos, aeropuertos y redes eléctricas (Brautigam, 2009; Foster *et al.*, 2009; Gallagher *et al.*, 2016; Lin y Wang, 2017). En América del Sur, más del 60% de los créditos se dirigieron a este tipo de proyectos (Bustelo y Reis, 2015). A diferencia de organismos multilaterales tradicionales, los bancos chinos tendieron a imponer menos condicionalidades macroeconómicas, aunque sus préstamos suelen estar asociados a la contratación de empresas constructoras chinas y a la compra de bienes de capital del mismo origen (Bustelo y Rubiolo, 2023).

En el caso argentino, los vínculos con China se profundizaron desde comienzos del siglo XXI en un contexto de crisis de deuda, restricción externa y búsqueda de nuevos socios financieros. China se consolidó como segundo socio comercial, principal origen de importaciones manufactureras y uno de los principales financistas de infraestructura y energía (Svampa y Slipak, 2015). Un hito clave fue la firma de la Asociación Estratégica en 2004, durante la visita de Hu Jintao y la presidencia de Néstor Kirchner. Luego, en 2014, se estableció la Asociación Estratégica Integral (AEI) y se firmó el Convenio Marco de Cooperación en Materia Económica y de Inversiones, aprobado por la Ley 27.122 en 2015 (Di Paola, 2015).

Este convenio constituyó uno de los arreglos institucionales más relevantes del vínculo bilateral. La norma habilitó que proyectos del sector público financiados con crédito concesional chino pudieran adjudicarse de forma directa, sin licitación pública, siempre que existieran condiciones ventajosas de calidad y precio. Asimismo, definió como financiamiento concesional aquel que incluyera períodos de gracia equivalentes al tiempo de ejecución de obra, tasas inferiores a referencias soberanas argentinas y plazos de amortización extensos. Estas disposiciones otorgaron ventajas comparativas a proyectos financiados por bancos y empresas chinas, especialmente en infraestructura ferroviaria, energética e hidráulica (Bustelo y Rubiolo, 2023).

En paralelo, se firmaron swaps entre bancos centrales, acuerdos sanitarios para exportaciones agropecuarias y el Plan Quinquenal

Integrado China-Argentina para la Cooperación en Infraestructura (2017-2021). Finalmente, en febrero de 2022, la Argentina formalizó su adhesión a la IFR. El Memorando de Entendimiento incluyó cooperación en rutas, ferrocarriles, puentes, puertos, transición energética y ampliación de exportaciones agroindustriales. En ese contexto se anunciaron proyectos por aproximadamente US$ 9.700 millones (Cancillería Argentina, 2022).

La etapa más reciente introdujo una dinámica ambivalente. Desde fines de 2023, el gobierno argentino adoptó un discurso político inicialmente crítico hacia China y un mayor alineamiento con los Estados Unidos, aunque en la práctica debió sostener vínculos económicos clave. En junio de 2024 se activó nuevamente el tramo disponible del swap de monedas entre el Banco Central argentino y el Banco Popular de China, instrumento relevante para la administración de reservas y pagos externos. Paralelamente, China continuó como socio comercial decisivo para exportaciones agroindustriales e importaciones manufactureras. No obstante, se observó mayor revisión política de proyectos heredados y restricciones en áreas consideradas sensibles, especialmente licitaciones de infraestructura estratégica y sectores vinculados a seguridad o control logístico.

En suma, la escala macro muestra que la inserción china en la República de la soja no fue un resultado espontáneo del mercado. Se apoyó en una arquitectura institucional compleja compuesta por acuerdos diplomáticos, legislación específica, financiamiento concesional, protocolos sectoriales y estrategias estatales convergentes. La coyuntura reciente no desmanteló esa estructura, pero sí reintrodujo tensiones geopolíticas y criterios más selectivos sobre los ámbitos de cooperación. Estos arreglos crearon condiciones para nuevas formas de articulación entre capital transnacional, Estado y territorio, cuyos efectos concretos se observan en las escalas logística y local analizadas a continuación.

Escala meso: corredores logísticos del agronegocio

La escala meso permite observar cómo los acuerdos macroeconómicos y diplomáticos se traducen en dispositivos concretos de coordinación territorial. En el caso argentino, la principal expresión de esta mediación institucional es la arquitectura logística integrada cuyo eje principal es la articulación entre la vía navegable troncal (VNT), el sistema ferroviario de cargas y los nodos portuarios del litoral fluvial.

La Hidrovía Paraná-Paraguay constituye el corredor central de esa estructura: se extiende por aproximadamente 3.442 kilóme-

tros navegables desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay), mientras que el tramo concesionado argentino de la VNT comprende cerca de 1.238 kilómetros entre Confluencia y la salida al Río de la Plata exterior. Su importancia económica radica en que canaliza flujos estratégicos de granos, harinas, aceites vegetales, combustibles y minerales. Por esta vía circula alrededor del 80% de las exportaciones argentinas y la mayor parte de los embarques agroindustriales del país, especialmente aquellos vinculadas al complejo sojero y cerealero asentado en el eje del Paraná inferior (Duarte, 2022).

No se trata únicamente de infraestructuras físicas complementarias, sino de un entramado regulatorio, concesional y financiero que articula actores estatales nacionales, gobiernos subnacionales, organismos regionales, empresas privadas y capital extranjero.

La configuración institucional del corredor comenzó con la creación del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) en 1989 y se consolidó mediante el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra de 1992. Dicho acuerdo estableció principios comunes sobre libertad de navegación, facilitación del comercio, coordinación interestatal y armonización normativa entre los países participantes. Posteriormente, la agenda de integración física sudamericana incorporó la Hidrovía como corredor estratégico para mejorar competitividad externa y reducir costos logísticos regionales (Barrenengoa, 2022). Desde entonces, la vía navegable operó como una institución regional híbrida: interestatal en su marco jurídico y crecientemente privatizada en su gestión operativa.

En la Argentina, la transformación decisiva ocurrió en 1995 con la concesión del dragado y balizamiento al consorcio Hidrovía S.A., integrado por Jan de Nul y Emepa. Este esquema trasladó la operación técnica a privados bajo financiamiento mediante peajes cobrados a los usuarios. La profundización del canal, la mejora de señalización y la adaptación a buques de mayor porte redujeron tiempos de navegación y consolidaron al Paraná como corredor privilegiado del comercio exterior argentino (Duarte, 2022; Tierra Viva, 2022). Sin embargo, también se generaron críticas relativas a opacidad regulatoria, apropiación privada de rentas, escaso control estatal y externalidades ambientales.

El vencimiento de la concesión original en 2021 reabrió el debate sobre la gobernanza de la VNT. La administración transitoria a cargo del Estado nacional y los sucesivos intentos de nueva licitación mostraron tensiones entre distintas alternativas: continuidad privatizada, mayor presencia estatal, participación federal de provincias ribereñas o nuevos esquemas mixtos. Asimismo, la disputa incorporó una dimensión geopolítica, dado el interés manifestado

por empresas europeas y firmas chinas especializadas en dragado. La exclusión o restricción de compañías estatales chinas en etapas recientes del proceso revela que la apertura económica no supone neutralidad institucional, sino selectividad respecto de qué capitales pueden acceder a infraestructuras consideradas críticas, de acuerdo a los alineamientos geopoliticos del gobierno nacional.

La Hidrovía se complementa territorialmente con el sistema ferroviario de cargas, particularmente con el Ferrocarril Belgrano Cargas, hoy bajo la órbita de Trenes Argentinos Cargas. Esta red conecta provincias del norte y noroeste argentino –Salta, Jujuy, Tucumán, Santiago del Estero, Chaco y Santa Fe, entre otras– con los puertos del Paraná, permitiendo transportar granos, subproductos y, crecientemente, insumos asociados a la minería del litio. Su importancia institucional radica en que amplía el *hinterland* exportador y reduce costos desde regiones alejadas de la zona núcleo pampeana.

Durante la última década, China tuvo un papel relevante en la modernización ferroviaria mediante créditos, provisión de material rodante y acuerdos de cooperación. Distintos convenios con el China Development Bank (CDB) y el Industrial and Commercial Bank of China (ICBC). En 2018 se proyectaba la adquisición de 107 locomotoras y 3.500 vagones de origen chino, con participación de empresas como CRRC y CMEC (Observatorio América Latina Asia Pacífico, 2018). Más recientemente, en marzo de 2026, arribaron al puerto de Buenos Aires 45 vagones tolva graneleros fabricados por CMEC para la línea de trocha angosta, en el marco de un esquema público-privado financiado mediante anticipos de fletes de la Unión Agrícola de Avellaneda por US$5,715 millones (Ministerio de Economía, 2026).

Esta continuidad contrasta con el viraje privatizador impulsado por el gobierno nacional. El Decreto 67/2025 autorizó la privatización total de Belgrano Cargas y Logística S.A., proceso iniciado formalmente por el Ministerio de Economía en julio de 2025 y profundizado durante 2026 (Ministerio de Economía, 2026). El esquema previsto contempla una desintegración vertical del sistema: concesión de infraestructura de vías e inmuebles, adjudicación o subasta de material rodante y licitación separada de talleres ferroviarios. La prensa económica informó que el gobierno nacional esperaba lanzar la licitación durante 2026 y que el plan exigía inversiones por alrededor de US$755 millones, distribuidas entre las líneas San Martín, Belgrano y Urquiza (Infobae, 2026).

El caso del Belgrano Cargas muestra, por lo tanto, una situación más ambigua que la de la Hidrovía. Mientras en la vía navegable la participación de empresas estatales chinas fue restringida

mediante cláusulas asociadas a soberanía y seguridad estratégica, en el sistema ferroviario la presencia china continuó bajo formas financieras, tecnológicas y comerciales. China no aparece allí necesariamente como concesionaria directa, sino como proveedor de crédito, locomotoras, vagones y equipamiento que sostienen la competitividad logística del agronegocio. Esta diferencia permite observar una selectividad institucional variable: la misma orientación gubernamental que limita a China en una infraestructura crítica fluvial mantiene, por necesidad operativa, vínculos con empresas chinas en el sistema ferroviario de cargas.

En definitiva, la articulación entre Hidrovía y Belgrano Cargas produce efectos territoriales decisivos que exceden ampliamente la dimensión logística. Más que simples dispositivos para reducir costos de transporte, estas infraestructuras actúan como soportes materiales de la acumulación, al incorporar nuevas áreas productivas al circuito exportador, profundizar la especialización agroindustrial y reforzar la centralidad del corredor portuario santafesino dentro de la división territorial del trabajo. En este sentido, la infraestructura no solo moviliza mercancías existentes: reorganiza espacialmente la producción, concentra flujos de valor y redefine jerarquías entre territorios integrados, subordinados o marginados.

La escala meso muestra que el sistema Hidrovía-Belgrano Cargas constituye una forma específica de territorialización del capital, sostenida por arreglos institucionales que articulan tratados regionales, concesiones privadas, regulación estatal, financiamiento externo y reformas recientes. Lejos de ser neutrales, estos dispositivos seleccionan actores, distribuyen rentas y fijan condiciones diferenciales de acceso a infraestructuras estratégicas. A la vez, revelan que los corredores logísticos son espacios de disputa donde se condensan conflictos en torno a soberanía, control de recursos, federalismo territorial y modalidades de inserción subordinada en la economía mundial.

Escala micro: puertos y territorialización del capital

La escala micro permite observar cómo los acuerdos diplomáticos de la escala macro y los dispositivos logísticos de la escala meso se materializan en territorios concretos. En el caso argentino, el espacio más relevante para analizar esta territorialización es el corredor portuario-industrial del Gran Rosario, extendido sobre la ribera del río Paraná entre Arroyo Seco y Timbúes. Allí se concentra uno de los principales complejos mundiales de procesamiento y exportación de soja, harinas proteicas, aceites vegetales y cereales, constituyendo el nodo más importante del comercio exterior agro-

industrial argentino. La centralidad de este territorio no deriva únicamente de ventajas naturales, sino de una larga construcción institucional que articuló políticas públicas, inversiones privadas, normativas provinciales y decisiones urbanas orientadas a consolidar funciones logísticas estratégicas.

Desde la década de 1990, las reformas estructurales impulsadas en la Argentina promovieron una profunda reorganización del sistema portuario. La descentralización de competencias, la privatización de terminales, la apertura comercial y la desregulación del transporte favorecieron el ingreso de grandes operadores agroindustriales y navieros. En la provincia de Santa Fe, este proceso facilitó la expansión de puertos privados especializados en cargas agrícolas, muchos de ellos integrados verticalmente con plantas de molienda, silos, accesos ferroviarios y redes viales propias. Como resultado, el histórico puerto urbano de Rosario perdió centralidad relativa frente a nuevas terminales localizadas hacia el norte metropolitano, especialmente en San Lorenzo, Puerto General San Martín y Timbúes (Gorenstein y Ortiz, 2016; Raposo y Caviglia, 2023).

Estos cambios no fueron meramente empresariales. Requirieron arreglos institucionales específicos entre Estado nacional, provincia, municipios y actores privados. La habilitación de usos industriales sobre la ribera, la construcción de accesos viales, la adecuación normativa para grandes plantas aceiteras y la coordinación de servicios públicos constituyeron condiciones necesarias para la expansión del enclave exportador. A su vez, la localización de nuevas terminales fuera del casco central rosarino respondió también a conflictos urbanos vinculados con congestión, incompatibilidad de usos y valorización inmobiliaria de áreas ribereñas centrales.

En este escenario se inscribe el ingreso de COFCO International, principal expresión territorial de la presencia china en el complejo agroexportador argentino. A diferencia de otras modalidades basadas en grandes inversiones greenfield, la estrategia china en esta escala se apoyó principalmente en la adquisición de activos ya existentes. Entre 2014 y 2016, COFCO compró las firmas Nidera y Noble Agri, obteniendo acceso inmediato a redes comerciales globales, capacidad de acopio, plantas industriales, terminales portuarias y vínculos consolidados con productores y exportadores (Wilkinson *et al*., 2015).

Esta operatoria resulta especialmente significativa porque muestra una modalidad de inserción basada en el control de posiciones estratégicas dentro de redes ya consolidadas, antes que en la creación *ex nihilo* de nueva infraestructura. En el corredor del Gran Rosario, COFCO heredó y consolidó activos logísticos clave vincula-

dos a terminales de embarque, almacenamiento y procesamiento. Ello le permitió integrarse rápidamente al núcleo operativo de la República de la soja y disputar espacio a las tradicionales firmas transnacionales del comercio de granos.

Desde la perspectiva institucional, esta forma de ingreso fue posible porque Argentina contaba con un régimen relativamente abierto a fusiones, adquisiciones y participación extranjera en el comercio agroindustrial. No se trató, por lo tanto, de una expansión unilateral impuesta desde el exterior, sino de la convergencia entre estrategias corporativas chinas y marcos regulatorios locales previamente configurados. La selectividad estatal operó aquí no tanto mediante créditos públicos o adjudicaciones directas, como en la escala macro, sino a través de reglas societarias, régimen portuario flexible, incentivos exportadores y ausencia de restricciones significativas al control extranjero de firmas comercializadoras.

La territorialización del capital en el Gran Rosario también produjo tensiones socioespaciales. La expansión del corredor agroexportador incrementó el tránsito pesado, la presión sobre rutas metropolitanas, la demanda de suelo industrial y los conflictos ambientales asociados a emisiones, polvo cerealero, dragado y circulación intensiva de camiones. En diversas localidades ribereñas surgieron reclamos por contaminación, saturación de accesos y escasa captura local de las rentas generadas por el comercio exterior (Raposo y Martínez, 2023).

Al mismo tiempo, el desplazamiento de funciones portuarias desde áreas centrales habilitó procesos de reconversión urbana. En Rosario, antiguos terrenos ferroviarios y portuarios fueron reciclados para desarrollos inmobiliarios residenciales y terciarios de alta renta, como ocurrió en Puerto Norte. Esto expresa una dinámica dual característica del capitalismo urbano contemporáneo: mientras ciertas áreas metropolitanas se especializan en funciones logísticas intensivas, otras son revalorizadas para consumo urbano y negocios inmobiliarios (Elinbaum, 2019). El corredor agroexportador no solo moviliza granos: también reorganiza mercados de suelo, usos urbanos y jerarquías intraurbanas.

Desde la geografía crítica, la escala micro muestra que las infraestructuras no son soportes neutrales, sino dispositivos que producen territorio. Puertos, accesos viales, playas ferroviarias y plantas de *crushing* concentran flujos de valor y reordenan espacialmente actividades económicas y poblaciones. En este marco, los municipios y la provincia no aparecen como actores secundarios: mediante ordenamiento territorial, obras públicas, regulación ambiental y negociación política participan activamente en la reproducción cotidiana del enclave exportador.

En síntesis, el caso del Gran Rosario evidencia que la presencia china en la Argentina se inserta sobre arreglos locales previos y contribuye a reconfigurarlos. COFCO no arriba a un territorio vacío, sino a un espacio históricamente moldeado por privatizaciones, apertura económica, especialización agroindustrial y gobernanza portuaria favorable al gran capital. La escala micro constituye así el punto donde confluyen las decisiones estratégicas interestatales, los corredores logísticos regionales y las disputas urbanas concretas. Allí se hace visible, en su forma más material, la territorialización contemporánea del capital agroexportador

Conclusiones

Este trabajo examinó la relación entre infraestructura estratégica, capital transnacional y arreglos institucionales en la Argentina contemporánea a partir del caso de la Hidrovía Paraná-Paraguay y del sistema ferroportuario asociado. La hipótesis central sostuvo que la inserción china en la infraestructura agroexportadora argentina no se expresa principalmente mediante la propiedad directa de activos estratégicos, sino a través de formas selectivas de control logístico, financiero y corporativo mediadas por instituciones nacionales y subnacionales. A su vez, se planteó que el Estado argentino conserva un papel decisivo en la habilitación, restricción y jerarquización de actores externos. La evidencia analizada permite confirmar ambas proposiciones y, al mismo tiempo, complejizarlas.

En la escala macro, los resultados muestran que la creciente centralidad china en la denominada República de la soja no puede interpretarse como una mera consecuencia automática del mercado mundial. La profundización del vínculo sino-argentino se apoyó en una arquitectura institucional compuesta por asociaciones estratégicas, acuerdos bilaterales, swaps de monedas, protocolos sectoriales y financiamiento concesional. Estos instrumentos facilitaron comercio, inversiones y obras de infraestructura, al tiempo que ampliaron la capacidad de internacionalización de empresas chinas. Sin embargo, la etapa más reciente evidencia que tales mecanismos permanecen sujetos a reorientaciones políticas, tensiones geopolíticas y nuevas formas de selectividad estatal.

En la escala meso, el análisis permitió observar que la competitividad exportadora argentina depende de un sistema logístico integrado cuya base material descansa en la articulación entre Hidrovía Paraná-Paraguay, red ferroviaria de cargas y nodos portuarios del litoral fluvial. Desde la perspectiva teórica adoptada, estas infraestructuras constituyen formas de fijación espacial del

capital: grandes inversiones inmovilizadas en soportes territoriales que posibilitan la circulación ampliada de mercancías y la expansión de la acumulación. Lejos de ser neutrales, se encuentran atravesadas por disputas en torno a rentas, soberanía, federalismo y acceso diferencial de capitales externos. La exclusión relativa de firmas chinas en la Hidrovía y la continuidad de vínculos tecnológicos en Belgrano Cargas revelan que la apertura económica no supone ausencia de regulación, sino modalidades específicas de intervención estatal.

En la escala micro, el corredor portuario-industrial del Gran Rosario mostró que la territorialización del capital se verifica siempre en espacios concretos. La expansión de COFCO mediante la adquisición de Nidera y Noble Agri evidencia una estrategia basada en el control de posiciones estratégicas dentro de redes ya consolidadas, antes que en la creación *ex novo* de infraestructura. Esto confirma que el control contemporáneo sobre recursos y circuitos de valorización puede ejercerse mediante logística, comercialización y finanzas, sin necesidad de apropiación territorial directa. Asimismo, el caso permite advertir que normativas urbanas, régimen portuario, obras públicas y regulaciones ambientales son condiciones decisivas para la reproducción cotidiana del enclave exportador.

En diálogo con Jessop, los hallazgos sugieren que el Estado argentino opera menos como actor unitario que como condensación institucional de relaciones de fuerza. Las distintas escalas analizadas exhiben selectividades estratégicas variables: en ciertos casos se promueven acuerdos y financiamiento chino; en otros se restringe su acceso a infraestructuras consideradas sensibles; y en otros se preservan marcos regulatorios favorables al gran capital exportador. Tales decisiones no responden exclusivamente a criterios técnicos, sino a correlaciones políticas, intereses económicos y alineamientos internacionales cambiantes.

El trabajo también permite una reflexión más amplia sobre las economías periféricas sudamericanas. La expansión de infraestructura asociada al agronegocio puede mejorar conectividad y reducir costos logísticos, pero simultáneamente tiende a reforzar patrones históricos de especialización primaria, concentración territorial de rentas y subordinación funcional a demandas externas. En ese marco, la presencia china no sustituye mecánicamente viejas dependencias por otras nuevas; más bien se inserta en estructuras preexistentes y las reconfigura mediante combinaciones novedosas entre Estado, capital global y territorio.

En definitiva, la disputa contemporánea por la Hidrovía y por los corredores logísticos asociados excede el problema de la efi-

ciencia del transporte o de la competencia comercial. En ella se condensan debates centrales sobre soberanía, desarrollo, federalismo territorial e inserción internacional. Analizar estas infraestructuras como espacios de poder, y no solo como obras técnicas, constituye una condición necesaria para comprender los dilemas actuales de la Argentina y del Cono Sur.

Referencias bibliográficas

Arrighi, G. (2005), *Adam Smith en Pekín. Linajes del siglo XXI*, Madrid, Akal.

Barrenengoa, A. (2022), "¿Qué integración para qué desarrollo? Reflexiones a partir del caso de la Hidrovía Paraná-Paraguay", *Transporte y Territorio*, Nº 26, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, pp. 56-80.

Brautigam, D. (2009), *The Dragon's Gift. The Real Story of China in Africa*, Oxford, Oxford University Press.

Bustelo, S. y M. F. Rubiolo (2023), *Hoja de ruta para una integración sostenible entre Argentina y China*, Buenos Aires, Fundar.

Cancillería Argentina (2022), "Memorando de entendimiento entre la República Argentina y la República Popular China sobre cooperación en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta", Buenos Aires, Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, <https://share.google/safyiHp3yotsi9bbE>.

Duarte, M. E. (2022), "La economía política de la 'Hidrovía'", *Transporte y Territorio*, (26).

Gallagher, K. P., A. Irwin y K. Koleski (2016), *The New Banks in Town. Chinese Finance in Latin America*, Boston, Boston University Global Development Policy Center / Inter-American Dialogue.

Gorenstein, S. y R. Ortiz (2016), "La tierra en disputa: agronegocio, capital financiero y transformaciones territoriales en Argentina", *Revista Latinoamericana de Estudios Rurales*.

Harvey, D. (2006), *Spaces of Global Capitalism. Towards a Theory of Uneven Geographical Development*, Londres, Verso.

Jessop, B. (2008), *State Power: A Strategic-Relational Approach*, Cambridge, Polity.

—, N. Brenner y M. Jones (2008), "Theorizing sociospatial relations", *Environment and planning D: society and space*, 26(3), pp. 389-401.

Massey, D. (1985), *Social relations and spatial structures*, Londres, Macmillan Education, "New directions in space", pp. 9-19.

Ministerio de Economía (2026), "Belgrano Cargas: inicio del proceso de privatización y modernización logística", Buenos Aires, Ministerio de Economía de la Nación. <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/338535/20260219>.

Observatorio América Latina Asia Pacífico (2018), *China y la modernización ferroviaria argentina*, Santiago de Chile, Observatorio América Latina Asia Pacífico.

ON24 (2026), "Hidrovía: el gobierno avanzó con la licitación y definió a las dos empresas que siguen en carrera", Rosario, 21 de abril. Disponible en: <https://www.on24.com.ar/negocios/hidrovia-el-gobierno-avanzo-con-la-licitacion-y-definio-a-las-dos-empresas-que-siguen-en-carrera/>, consultado el 28-4-2026.

Pescare (2025), "El gobierno rechaza impugnación china y avanza con la licitación de la Vía Navegable Troncal", Mar del Plata, 18 de febrero. Disponible en: <https://pescare.com.ar/el-gobierno-rechaza-impugnacion-china-y-avanza-con-la-licitacion-de-la-via-navegable-troncal/>, consultado el 28-4-2026.

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

Raposo, I. M. y A. Caviglia (2023), "Regiones portuarias y cadenas globales de valor. Una mirada crítica al potencial del Gran Rosario", *Transporte y Territorio*, (29), pp. 57-74.

Raposo, I. y A. Martínez (2023), "La 'desterritorialización' en áreas metropolitanas. Evidencias a partir de la actividad agroexportadora del Gran Rosario", *Ejes de Economía y Sociedad*, 7(12), pp. 173-194.

Rosemberg, J. (2026), "La licitación de la Hidrovía: socios de la empresa Deme denuncian participación china en la propuesta de su principal competidora", *La Nación*, Buenos Aires, 15 de abril. Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/politica/la-licitacion-de-la-hidrovia-la-empresa-deme-denuncia-participacion-china-en-la-propuesta-de-su-nid15042026/>, consultado el 28-4-2026.

Santos, M. (1996), *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo, razón y emoción*, Barcelona, Ariel.

Shoujun, C. y Z. Zheng (2018), *China y la infraestructura en América Latina desde la perspectiva de la diplomacia económica. Pensamiento social chino sobre América Latina*, Buenos Aires, CLACSO.

Snyder, R. (2006), "Does lootable wealth breed disorder? A political economy of extraction framework", *Comparative political studies*, 39(8), pp. 943-968.

Svampa, M. y A. Slipak (2015), "China en América Latina: del consenso de los *commodities* al consenso de Beijing", *Ensambles*, (3).

Tierra Viva (2022), "Hidrovía Paraguay-Paraná: tres décadas de impactos socioambientales y de democracia ausente", Agencia Tierra Viva, 25 de abril.

Turzi, M. (2011), "The Soybean Republic", *Yale Journal of International Affairs*, Spring/Summer.

Urien, P. (2026), "Hidrovía: quiénes son los competidores más calificados para quedarse con el negocio, según un informe de la ONU", *La Nación*, Buenos Aires, 2 de enero. Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/economia/hidrovia-quienes-son-los-competidores-mas-calificados-para-quedarse-con-el-negocio-segun-un-informe-nid02012026/>, consultado el 28-4-2026.

Wilkinson, J., V. W. Junior y A. R. M. Lopane (2015), "Brazil, the Southern Cone, and China: the agribusiness connection", BRICS Initiative for Critical Agrarian Studies, Working Paper, 16.