

La Nueva Ruta de la Seda en América Latina. ¿Infraestructura articulada o poder infraestructural?¹

Solange Castañeda y Juan Cruz Margueliche

Resumen

El objetivo de este trabajo es analizar la situación actual de infraestructura en América Latina como espacio de oportunidades o limitaciones para articularse con el megaproyecto de la Nueva Ruta de la Seda China. Se busca indagar en un camino intermedio que puede ofrecer la región al circuito o corredores previstos por China y en qué medida se dará esa relación. Por ello, partimos del interrogante si en este contexto América Latina está en condiciones de realizar una inserción articulada (por etapas) o simplemente se dará un poder infraestructural que si bien logrará modificar la producción fragmentaria y diferencia del espacio producido por la globalización (hegemónica y selectiva), impondrá nuevas centralidades espaciales que afectará las desigualdades ya existentes en los territorios (Herrera Santana, 2019).

Palabras claves: Nueva Ruta de la Seda – infraestructura- Poder – territorio – espacialidades

Summary

The objective of this work is to analyze the current infrastructure situation in Latin America as a space of opportunities or limitations to articulate with the megaproject of the New Chinese Silk Road. It seeks to investigate an intermediate path that the region can offer to the circuit or corridors planned by China and to what extent this relationship will occur. Therefore, we start from the question whether in this context Latin America is able to make an articulated insertion (in stages) or simply an infrastructural power will be given that although it will be able to modify the fragmentary production and difference of the space produced by globalization (hegemonic and selective), will impose new spatial centralities that will affect the existing inequalities in the territories (Herrera Santana, 2019).

Keywords: New Silk Road - infrastructure - Power - territory - spatialities

1 El presente trabajo forma fue realizado en el marco del proyecto: “El atlántico sur y sus relaciones con otras regiones de interés geopolítico mundial. Estudios de casos frente a las actuales tendencias hegemónicas”. 2017-2022. Código: H822. Director: Dr. Merino, Gabriel Co-Director: Prof. Dupuy Héctor.

INTRODUCCIÓN

El ascenso de China a nivel mundial inicia su camino a partir de 1978 de la mano de la figura de Deng Xiaoping y se fue consolidando en un periodo de no más de 30 años de manera acelerada y creciente a través de profundas transformaciones internas (matriz de producción, mano de obra abundante y barata, entre otras). También este crecimiento (hoy con valores decrecientes) se podría explicar a través de sus intercambios a gran escala en el mercado global. También podríamos explicar este ascenso y emergencia de China a partir de la crisis que Estados Unidos viene padeciendo en sus políticas internas como así también en el marco de la competencia global.

Pero lo cierto, que ese crecimiento de China impulsado por momentos por una curva ascendente ha empezado a encontrar estancamientos y desaceleración. Algunos analistas, lo anticipaban producto a contextos históricos previos que en otros casos actuó como un patrón posible de comportamiento de las variables económicas, y otros especialistas lo ven como consecuencias mediatas en el ámbito global – internacional. Lo cierto, es que China está decidida a seguir siendo competitiva a nivel global y a no claudicar en sus objetivos a corto y largo plazo para seguir en la senda de un crecimiento sostenido.

El crecimiento de China no solo se puede apreciar a nivel regional, sino también se puede observar fuera de su territorio a través del crecimiento de intercambios (no sólo económicos) y relaciones comerciales con otras regiones como es el caso de la India, América Latina y el Caribe. Para el caso de América Latina y el Caribe² (ALC) se anunciaron diversas inversiones a partir de diferentes visitas a los países ya desde mediados del año 2003. Estas visitas se fueron rubricando a través de la firma de contratos que certifican el abastecimiento de materia prima hacia China por parte de varios países de la región. Cabe destacar que el gobierno chino ofrece ayuda al desarrollo de otras naciones sin las restricciones habituales de la ayuda occidental o al menos lo hace desde otros paradigmas de cooperación, y eso le da cierta prevalencia sobre otros inversores (Giovanni, 2007).

En este contexto, podemos visualizar que se dio un reordenamiento territorial a nivel mundial, observando como el flujo de inversiones de diversas empresas a partir del año 2003 se empezó a desplazar hacia otras áreas o hacia los denominados países emergentes. Este proceso se dio por consecuencia del surgimiento de nuevos actores, los cuales fueron reconfigurando un nuevo orden mundial. Este reacomodamiento a nivel mundial se consolida con la crisis financiero del año 2008, generando un estancamiento de las economías de los países centrales y a la vez un proceso de crecimiento significativo de los países conocidos como “BRICS³” dando lugar a un escenario multipolar⁴. Estos países pasaron a ser protagonistas en el contexto mundial ya que, tuvieron un crecimiento sostenido de sus economías y lograron superar escollos en contextos económicos globales adversos.

Nuestro estudio pondrá el énfasis en la relación que China está llevando adelante con ALC a través de la inversión de infraestructura (transporte, energía, industria, ciencia y tecnología) y como estas intervenciones materiales interactúan en el territorio y en la relación entre ambas regiones. A partir de ello, podemos identificar la presencia de inversiones chinas en nuestra región a partir del año 2008. A partir

2 En adelante ALC

3 Conformado por Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica.

4 Aparición de nuevos actores que ya no se encuentran bajo el dominio de un único poder, sino que se fortalecen otras regiones dando lugar a una nueva configuración del escenario mundial organizado a través múltiples polos de poder. En este contexto se da un escenario de disputa por la hegemonía mundial.

de este período se da un crecimiento sustancial de sus inversiones en nuestra región. El reflejo o la cara complementaria a este proceso es la Nueva Ruta de la Seda⁵ (NRS)⁶. Esta mega infraestructura constituye un proyecto productivo-industrial-comercial que se sostiene a partir de una implantación de infraestructuras a gran escala motorizado por el gobierno de China. Este proyecto involucra inversiones en varios sectores y a través de la construcción de vías de ferrocarril, rutas, proyectos energéticos, puertos, etc. Hablamos de una propuesta que se materializará a través de diferentes corredores marítimos y terrestres y que le permitirá a China ampliar su capacidad extraterritorial e ingresar a un escenario internacional.

A partir de esta breve introducción, el trabajo despierta ciertos interrogantes ¿Cómo será la relación de ALC con China?, ¿Se beneficiará ALC o solo vamos hacia una reprimarización de la economía? ¿Qué aporte hace la República Popular China a nuestra región? ¿Se podrá plantear una cooperación real entre ambas regiones? ¿La NRS se plantea en el marco de win – win?, ¿América Latina aprovechará esta situación o caeremos en una nueva dependencia?

A lo largo de este trabajo, trataremos de dar respuesta a algunos de estos interrogantes.

CHINA EN AMÉRICA LATINA

Para Zhang Fan (2018), en la última década del siglo XX aparecieron dos estilos de integración en el contexto de la ola denominada “nuevos regionalismos”:

Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA) impulsado por Estados Unidos.

El plan impulsado por el Mercosur y otras regiones y/o organismos subregionales de América Latina.

Pero al ingresar en el siglo XXI, el ascenso al poder de las izquierdas latinoamericanas prevalecieron especialmente temas políticos y sociales en la construcción regional, dando lugar a un “regionalismo poshegemónico” (Fan, 2018).

Desde el lado de China, en este contexto de apertura y de relaciones se dio en el marco de lo que se denominó la “construcción de la comunidad de destino compartido”. Esta propuesta es central para la diplomacia China de Xi Jinping marcando la agenda de sus relaciones exteriores (Baiyi, 2018).

China se encuentra disputando el liderazgo con empresas europeas y norteamericanas en la región gracias a su capacidad de producción y de sobreacumulación. Una de las transformaciones más grandes en la región son los ferrocarriles, China cuenta con la empresa más grande del mundo y podríamos afirmar que este país penetró en Latinoamérica con este medio de transporte. Pero cabe destacar que no solo trajeron maquinas, sino que están asociados a nuevos proyectos tecnológicos, proponiendo aumentar las inversiones a corto y largo plazo. En este caso el beneficio sería de ambas partes. Por un lado, China obtiene el suministro de materias primas para su país y por el otro lado, ALC va adquiriendo

5 Esta propuesta fue adquiriendo diferentes denominaciones desde el año 2013: La Iniciativa de la Franja y la Ruta o Belt and Road Initiative (BRI) y un cinturón, una ruta o One Belt-One Road (OBOR). Pero para este trabajo mantendremos la denominación de la Nueva Ruta de la Seda por ser el término primigenio y el que se asocia a la tradicional ruta de la seda.

6 En adelante NRS

conectividad interna.

Cuando hablamos de ALC debemos entender a este espacio como un territorio conformado por diferentes bloques a diferentes escalas. Algunos autores califican a este bloque como flexible y diversificado mientras otros lo ven como fragmentados y duplicados (Fan, 2018). Estas dos distinciones son importantes para comprender que toda región, antes de pensar en la disposición y materialización de infraestructuras, está compuesta por un lado por características y sinergias territoriales propias, y por el otro lado, se enmarcan dentro de dinámicas particulares en contextos heterogéneos.

Se puede observar diversas inversiones en sectores de Centro América y Sudamérica. Hablamos de áreas que necesitaban inversiones en infraestructura para mejorar situaciones de accesibilidad y conectividad, de suministro de energía entre otras demandas locales. También podemos observar además que estos proyectos se combinan con otros ya existentes en la región. Por este motivo, la lectura de la NRS debería hacerse no sólo desde los nuevos aportes, sino también de las realidades preexistentes en los espacios de ALC. Se puede destacar un avance notable de la inversión de la República Popular China a corto y largo plazo evidenciando la disminución de las inversiones tradicionales a América Latina de otros países como era el caso de Europa en América del Sur y Estados Unidos en Centro América. De todos modos, China se encuentra en el segundo lugar como inversor de la región, desplazando a la Unión Europea (UE).

La autora Gransow (2015) se pregunta si la perspectiva de China hacia ALC se enmarca en el contexto *win – win*. Como así también se interpela cuáles son las estrategias desplegadas desde Beijín en relación con sus inversiones e infraestructura. Pero si la autora nos afirma que las inversiones en infraestructura se han transformado en un aspecto central de la actividad económica y diplomática de China.

Como antecedente en el año 2004 se da la visita del presidente de aquel entonces Hu Jintao a Brasil, Argentina, Chile y Cuba marcando el comienzo de la creciente actividad económica china en la región. En este marco la infraestructura se filtra dentro de la política como herramienta e instrumento para la cooperación e inversión.

En el año 2008, el gobierno chino hizo público el primer Documento dedicado a la región de ALC. En este documento, China se posiciona y sostiene como una nación en etapa de desarrollo, y de esta manera logra ponerse a la misma altura que los países de la región. En el año 2014 se da la visita de Xi Jinping a Brasil, Argentina, Venezuela y Cuba, firmando 56 acuerdos de cooperación, siendo en su mayoría en las áreas de infraestructura, transporte y electricidad. Y en el año 2015 se crea una plataforma regional para la cooperación entre China y ALC (Gransow, 2015).

En base a los aportes Gransow en el marco de inversiones de infraestructuras en ALC podemos entender que estas propuestas deben ser leídas desde la perspectiva de ambos actores.

LA INFRAESTRUCTURA EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Durante la década de 1980 y 1990 la región de ALC sufrió una fuerte reducción de inversiones en el rubro de infraestructura debido a las recetas e imposiciones de organismos internacionales (FMI, Banco Mundial), privatizaciones y concesiones a sectores privados. Por el lado de China, la política de inversiones de infraestructura formó parte de su agenda interna como estadio preparatorio para su política exterior. Esto generó un corte en la dinámica de inversión y planificación en este rubro.

Para comprender el estado de situación de las condiciones de infraestructura de ALC, Shoujun y Zheng (2018) trabajan con el indicador de la calidad de infraestructura del informe Global de Competitividad publicado en el informe del año 2016. Este índice se denomina, índice de competitividad global (GCI). Dichos resultados arrojaron que las principales economías de ALC estaban retrasadas en relación a China en cuanto a la competitividad de infraestructura. Pero uno de los principales desafíos que tenía y tiene ALC es la falta de capital para invertir.

Los beneficios para China se sustentan en poder ampliar su esfera de influencia a nivel mundial, aumentar la confianza mutua y mejorar el poder blando en una región de gran extensión geográfica y de innumerables riquezas edafológicas. Se destacan tres áreas de inversión: finanzas, infraestructura y energía. Esta ampliación extraterritorial permite dar empleo a los territorios receptores de las inversiones y le permite a China exportar mano de obra excedente aliviando la presión del empleo doméstico (Shoujun y Zheng, 2018).

Shoujun y Zheng (2018) sostienen que debemos explorar las nuevas formas de cooperación como la participación pública privada⁷ (PPP). Los PPP son mecanismos mediante el cual el sector público transfiere al sector privado lo que debería ser su responsabilidad. Para los autores existen tres formas de participación público - privada:

Contrato a una empresa mixta;

Contrato “construcción – operación – traspaso”;

Contrato de franquicia;

Para Shoujun y Zheng (2018) el modelo PPP proporciona una idea completamente nueva para la construcción de infraestructura en ALC. Los contratos de “construcción – operación – traspaso”, también se conoce como contrato BOT (en sus siglas en inglés). Estos BOT regulan el proceso de inversión de infraestructura de la siguiente manera:

Los Departamentos gubernamentales firman un acuerdo con empresas privadas sobre un nuevo proyecto de infraestructura, cuya inversión, financiamiento, construcción y mantenimiento son asumidos por el sector privado;

Bajo el período de operación, el gobierno local les permite a las empresas privadas operar la infraestructura bajo su supervisión;

Al espirar el contrato, las empresas privadas tienen que transferir el proyecto a los departamentos gubernamentales.

Este modelo BOT ya se ha aplicado en ALC, siendo el primer caso en Jamaica a través de un proyecto de autopista norte – sur. Este modelo de traspaso, es muy interesante e importante porque permite que los Estados locales no sólo recuperen el control de la obra una vez culminada, sino que además en ningún momento de las etapas antes descritas se desentienda o se encuentren desplazado. Es decir, en ningún momento pierden autonomía y poder decisorio sobre sus territorios. A diferencia de las experiencias en Argentina de la mano de los procesos privatizadores y de concesiones, este modelo nos permite pensar nuevos canales de colaboración y participación entre empresas y Estado.

⁷ En adelante PPP.

Ping Wang (2018) sostiene que a pesar de que ALC cuenta con un proceso de urbanización relativamente dinámica a lo largo del tiempo, la calidad económica de su desarrollo no ha ido de la mano del proceso antes mencionado. Es decir, la urbanización no ha sido creciente en el mismo sentido que el desarrollo material. Para que la región logre ese desarrollo y modernización económica y social dependerá de su capacidad para mejorar los niveles e índices de infraestructura. Por otro lado, el autor sintetiza los principales obstáculos que se enfrenta ALC en ese sentido, destacando la poca competitividad, los altos costos de la logística, la inestabilidad económica y política, como la ya mencionada desconexión entre la urbanización y el desarrollo económico. La fuerte demanda de desarrollo urbano para no quedar desconectados de una planificación de carácter integral, necesitarán del respaldo a un futuro mediano de la construcción de obras de infraestructura (Ping, 2018). Pero este desafío no solo lo debe afrontar ALC, sino también lo debe enfrentar China si quiere acceder a la cooperación con la región.

Para Ping Wang en los últimos años los proyectos de ingeniería en la región han sido:

La central hidroeléctrica de Coca Codo Sinclair en Ecuador

El proyecto Resorts a gran escala de las Islas Bahamas

El proyecto de tuberías de gas natural Casene y la planta hidroeléctrica de Belmonte en Brasil

La central termoeléctrica “Teribithia” en Venezuela.

CONCEPTOS CLAVES SOBRE EL TEMA

Dentro de la temática que estamos explorando, desde las relaciones exteriores de China y desde la bibliografía especializada, podemos observar como el gigante asiático cuenta desde su plataforma diplomática y estructura de pensamiento conceptos claves. Wu Baiyi (2018) plantea el concepto de “articulación de estrategias”, estrenada en el año 2013 a partir de la propuesta de la Nueva Ruta de la Seda China. Esta articulación estratégica apunta a innovar el modelo de cooperación económica entre China y el resto del mundo.

A partir de ello se habla de las “cinco conectividades”:

- Coordinación de las políticas;
- Conexión de las infraestructuras;
- Fluidificación del comercio;
- Integración financiera;
- Comprensión mutua entre los pueblos.

Para Wu Baiyi (2018), el concepto de “articulación” es clave para comprender las políticas y las estrategias de China. Pero sostiene que dicho concepto se encuentra aún en un estado embrionario, es decir poco desarrollo en la bibliografía china. Para autores como Cheng Dawei el lanzamiento del concepto de articulación de estrategia de desarrollo, marca que la NRS ha superado la fase de creación preliminar para entrar en la fase de implementación real. Es decir, observamos el pasaje de una fase de diagnóstico preliminar y diseño para pasar a la etapa de estrategias de implementación y factibilidad de dicho proceso.

La premisa de articulación consiste en que el país contraparte tiene sus propias estrategias de desarrollo, y de allí ambas partes consideran la posible cooperación a raíz de las coincidencias de sus estrategias. Pero la articulación no debe pensarse como sinónimo de negociaciones internacionales, sino que debe ser pensado en el marco de una gobernanza global y de desarrollo compartido (Baiyi, 2018). En este sentido, China viene pensando y profesando el universo de relaciones exteriores. Busca, o al menos así lo enuncia, construir espacios complementarios, apostando al diálogo y a una gobernanza global que no se imponga, sino que se construya. Esta propuesta se enmarca en la construcción de canales de legitimación que tiene su raíz también en postulados del pensamiento tradicional chino⁸.

Otro concepto utilizado en este marco que venimos describiendo es el de “Diplomacia económica”. Para Cui Shoujun y Zhang Zheng (2018), China en los últimos años viene planificando llevar a cabo numerosos proyectos de infraestructura a gran escala. Esta propuesta no solo favorece la internacionalización del país, sino también en la interconexión y cooperación a partir de la capacidad productiva que China tiene y las ventajas comparativas que el resto del mundo detenta. Para estos autores, la infraestructura se está convirtiendo cada vez más en una nueva herramienta diplomática y económica, como así también en un área y punto de partida para la construcción de canales de diálogo y cooperación, para impulsar el crecimiento de China y del resto de los países.

LA INFRAESTRUCTURA COMO AGENTE DE PODER TERRITORIAL

Según Cui Shoujun y Zhang Zheng (2018) desde comienzo del siglo XXI, el nivel de internacionalización de las empresas chinas ha ido creciendo con la aplicación de estrategias como la denominada “salir al exterior” (Go Global). Otros especialistas señalan que la “nueva normalidad” de la economía (global) significa una “innovación disruptiva”. En este sentido podemos tomar el concepto de poder infraestructural⁹, la cual divide las aguas en cuanto a la funcionalidad de las infraestructuras. Para algunos autores, la intervención de la infraestructura se asienta sobre una propuesta de fragmentación de los territorios, generando procesos hegemónicos a través de la implementación de canales productivos selectivos. En este sentido se puede citar la propuesta de Santos (1993) con sus “redes hegemónicas”. Para Santos el proceso de unificación se hace mediante lo que él denominó las redes. Y será mediante esta unificación que se llegará a un fraccionamiento. Las redes son vectores de modernidad, pero también de entropía. Por un lado, vehiculizan un principio de orden, una regulación al servicio de los actores hegemónicos a escala planetaria. Pero, por otro lado, para la escala local, estas mismas redes son portadoras del desorden. Estas redes “rompen” con las solidaridades territoriales generando una necesaria reconceptualización del concepto de región como unidad socioeconómica autosuficiente. También podemos mencionar la propuesta conceptual de la “política económica extraterritorial” que se da a través de la mano de actores externos a los Estados (Strange, 1996). Hablaríamos del poder extraterritorial que imprimen las “fuerzas de mercado” las cuales no se supeditan a la “política territorial del Estado”. Para comprender esta relación de políticas territoriales, Strange también plantea la distinción entre una “política territorial” (del Estado) y “una economía no territorial” (de las corporaciones transnacionales). Ambas políticas forman parte de la configuración territorial a escala global presentando escenarios de tensión, superposición y alianzas en los territorios (Margueliche, 2019).

⁸ Entre ellos podemos mencionar el confucianismo y el Tianxia.

⁹ Concepto que retomaremos más adelante.

La autora Strange (1996) analiza cuatro hipótesis básicas sobre esta pérdida del poder estatal en beneficio de las grandes corporaciones transnacionales:

- 1) Los procesos de privatización neoliberal que llevaron a la pérdida de control del Estado sobre industrias, servicios, comercio e incluso sobre la investigación y las innovaciones tecnológicas.
- 2) Las empresas transnacionales hicieron más por la redistribución de riqueza y el empleo en los países periféricos que los programas oficiales de acción gubernamental.
- 3) Los gobiernos dejaron sin resolver diversos conflictos de intereses, que pasaron a solucionarse en el interior de las propias empresas.
- 4) Los Estados "desreguladores" también perdieron poder en materia de control fiscal y determinación de las ganancias de las empresas.

Como resultado, muchas empresas no sólo invadieron áreas otrora casi absolutamente dominadas por los gobiernos, sino que empezaron a ejercer una especie de poder paralelo (Strange, 1996).

En este sentido, a través de las propuestas de redes hegemónicas de Santos y las distinciones de políticas territoriales y económicas de Strange, podemos pensar el rol no sólo de las infraestructuras como una materialidad situada en el territorio, sino como dispositivos e instrumentos de poder que offician de "mediadores" en la interacción entre los actores locales (Estado) y las empresas inversoras.

LA NUEVA RUTA DE LA SEDA Y LA INFRAESTRUCTURA

Si bien la NRS fue anunciada y propuesta por Xi Jinping en el año 2013, no es sino a partir del año 2015 que la NRS empieza a tener en cuenta a la región de ALC. Y se denomina a esta conexión como el "corredor suramericano" el cual se vinculará a través de proyectos ferroviarios. Estos proyectos ferroviarios son impulsados por la propia experiencia interna del territorio chino.

Con respecto a "la Nueva Ruta de la Seda", el objetivo es incorporar nuevas zonas y territorios para generar lazos económicos. Pero para incorporar a ALC al proyecto de la NRS hubo un cambio y/o una ampliación de sus principios. El objetivo se asienta por lo tanto en atraer inversiones y nuevas tecnologías a zonas geográficas alejadas del desarrollo. Este proyecto es llevado a cabo por China como un plan estratégico para la integración del mundo, y para ello propone una gran inversión en infraestructura. Pero cuando hablamos de vínculos y de relaciones podemos afirmar que entre ALC y China, no se trata sólo de un vínculo de carácter meramente comercial. China también en este sentido, busca poder trascender los estereotipos y obstáculos culturales entre ambas regiones. Por lo tanto, se busca crear nuevos espacios que ya no sean estrictamente comerciales para lograr avanzar en una construcción social y de reconocimiento mutuo.

Según palabras del presidente Xi Jinping "Trabajar juntos para un futuro más brillante a través de la cooperación de la franja y la ruta" implicaría crear un espacio de interconexiones que integren a ALC y el resto de los territorios. China quiere demostrar su interés en nuestra región a partir de este proyecto, obteniendo beneficios mutuos. ALC ya desde hace un tiempo está buscando diversificarse y encontrar nuevos socios comerciales. En la misma sintonía China desde hace un tiempo es un socio comercial fuerte en la región a través de importar commodities. Por lo tanto, esta relación no es beneficiosa solo para el gigante asiático sino para los países productores y exportadores de materias primas. Podríamos decir entonces que este proyecto tiene como objetivo afianzar los lazos que ya

existían entre estas áreas, para potenciarse y generar nuevas cooperaciones. Pero el interrogante está en saber si este proyecto generará beneficios mutuos o serán de carácter asimétrico. Ya que al describir a grosso modo las características de ambas regiones, en cuanto a sus fortalezas y debilidades (en el contexto interno y externo) podemos pensar en una nueva dependencia. Por un lado, a través de una reprimarización de las economías de ALC, en la posibilidad de generar fuertes desbalances territoriales internos, como así también la posibilidad de impactos ambientales. Pero también, algunos analistas ven a este proyecto como una nueva oportunidad para la región, a partir de una transferencia de tecnología, dotación de nuevas infraestructuras, nuevos mercados para la exportación, diversificación de producciones, entre otros beneficios. Pero para este último, la región de ALC no puede escindir-se de responsabilidades y grandes desafíos que deberá proponerse de manera individual como así también a nivel regional. Además, ALC también deberá saber leer las necesidades y transformaciones que China está transitando.

EL PODER INFRAESTRUCTURAL

Retomando la cuestión del rol de la infraestructura en los territorios, también la discusión se debe presentar en lo que se entiende por infraestructura. Para algunos autores hay definiciones en sentido estricto y para otros en un sentido más amplio. En sentido estricto, se hace referencia a las instalaciones físicas de ingeniería que brindan servicios públicos para la producción y sustento de una comunidad (O'Sullivan y Sheffrin, 2003 En: Shoujun y Zheng, 2018). Pero en un sentido más amplio, se entiende a la infraestructura como la suma de activos físicos, activos humanos e institucionales (Shoujun y Zheng, 2018).

Herrera Santana (2019) tiene una mirada interesante y crítica sobre el rol de la infraestructura en manos de la propuesta de la NRS. El autor afirma que la NRS y su vinculación con ALC responden a una lógica que define como “geopolítica de la fragmentación” y que *grosso modo* consiste en la producción diferenciada, desigual y fragmentaria de un espacio estratégico que únicamente cobra sentido en la forma de la totalidad. En este sentido Herrera Santana sostiene que este tipo de producción espacial (la NRS) adquiere coherencia sólo a partir de lo que se denomina como “poder infraestructural”. Su propuesta retoma categorías analizadas por diversos autores, en su mayoría provenientes de la geografía, para enriquecer este concepto y el debate de las funcionalidades que presentan y tienen las infraestructuras una vez que intervienen a través de sus funciones en el territorio. Para el autor, el poder infraestructural se refiere a la forma en cómo la producción de infraestructura adquiere un sentido fuertemente (geo) político al permitir tanto la articulación logística de lo que al principio se haya fragmentado, como la penetración y apropiación territorial de diversos capitales en zonas de alto valor estratégico para su reproducción (Herrera Santana, 2019). La hipótesis de Herrera Santana es que la tendencia del capitalismo chino hacia la sobreacumulación es esencial para propiciar una nueva coherencia espacial de la mano de la NRS. Esta propuesta la sustenta observando que muchos territorios que forman (y formarán) parte de la NRS no aportan tasas altas de beneficios, sino que conformarán espacios estratégicos que se enmarcan en territorios fragmentarios que permiten a China ingresar a la competencia intercapitalista y como sujeto colectivo en el ordenamiento de las relaciones mundiales (Herrera Santana, 2019).

En este sentido Herrera Santana, ve a la NRS como una forma de producción fragmentaria a gran escala (y al interior de las mismas también) de los espacios. Por lo cual cita a autores como David Harvey

(2007), trayendo a la discusión para reforzar su hipótesis ideas y conceptos como “fábrica de fragmentación” y el de “coherencias estructuradas”. En este sentido, plantea como el sistema capitalista requiere dos procesos simultáneos, diferenciales pero complementarios a la vez. Por un lado, la producción diferenciada para fragmentar los territorios (regiones ganadoras y perdedoras) y por el otro lado de instancias de agrupamientos y canales productivos que doten a ese “desorden” territorial de una coherencia espacial que permitan relaciones dominantes.

La mirada de Herrera Santana en cuanto al proyecto de la NRS (ya sea en ALC como así también en otras áreas) es una propuesta crítica que no apunta solo a entender al proyecto desde una escala global y homogénea, sino que nos permite pensar el rol de la infraestructura a nivel local. Siendo el territorio, una categoría clave para comprender sus influencias e impactos. Dicha propuesta nos permite deconstruir el proyecto de la NRS pensando sus impactos más allá de sus beneficios.

REFLEXIONES INICIALES

El trabajo intentó acercar una mirada sobre el rol de la infraestructura en el proyecto de la NRS a partir de la cooperación entre China y ALC. Pero se buscó entender la relación de China con ALC problematizando la categoría de infraestructura desde la perspectiva espacial haciendo hincapié en sus impactos (geo) políticos en el territorio. Este posicionamiento crítico nos permitió repensar a la NRS y su vinculación con nuestra región. Para ello, el trabajo transitó una breve descripción sobre la situación de China y ALC en cuanto a sus sistemas de producción y estado de infraestructura.

Para Herrera Santana (2019) la NRS se enmarca dentro de una producción de espacialidades estratégicas semejantes a una geografía en red, produciendo una gran malla espacial articulada y jerárquica provocando fragmentos (algunos ya existentes por las propias dinámicas internas de cada lugar), desiguales y definidos que requieren de un poder infraestructural (y político) que nivele o iguale lo que en un principio esta desarticulado (Herrera Santana, 2019). Para el autor, plantear una geopolítica de la fragmentación resulta útil como forma metodológica para la comprensión de las dinámicas espaciales del siglo XXI. En este sentido, esta propuesta es interesante ya que nos brinda nuevas dimensiones de análisis al respecto.

Debemos tener presente que China está transitando procesos de transformación ya sea a nivel local como así también en el contexto global. China pasará a optimizar su estructura industrial hacia una producción de alto nivel. En este sentido, América Latina podría absorber esa capacidad productiva excedente de China junto con sus capacidades tecnológicas. De esta manera, ALC podría transitar un pasaje de una economía basada en recursos naturales a otro orientado a una economía de manufactura con empleo intensivo de mano de obra, cambiando así la posición y matriz productiva tradicional de la región en el contexto de la cadena global de valor (Baiyi, 2018). Pero Baiyi, aclara que la construcción de infraestructura gran escala y magnitud es un proyecto que engloba multiplicidad de variables, sectores, actores, instituciones, normativas y coordinación de tiempos y espacios. Por lo cual, la NRS y la dotación de infraestructura demandará desafíos multiescalares en ambos márgenes de sus actores involucrados. Queda por explorar el estado de situación de infraestructuras a nivel regional y a nivel local de ALC, para poder entender que grado de vinculaciones se generarán. Para de esta manera, poder responder la consigna expresada en el título de este trabajo: ¿infraestructura articulada o poder infraestructural? Con ello, podremos saber si la infraestructura se dará de manera articulada y complementaria tomando no solo las necesidades y objetivos de los espacios receptores, sino también proponiendo activamente exigencias en el marco de la cooperación. O, al contrario, ingresará a ALC

un poder infraestructural que (des) articule lo preexistente para imponer una totalidad espacial que responda a las necesidades de China llevando a una nueva dependencia y una reprimarización de las economías. Lo cierto, es que el desafío debe estar del lado de ALC, para pensarse protagonista en este nuevo escenario que le propondrá la NRS. Para ello deber pensarse a nivel local y regional para no aumentar las desconexiones internas y profundizar en palabras de Santos las redes hegemónicas.

BIBLIOGRAFÍA

- Baiyi, W (2018). “Articulación de estrategias de desarrollo entre China y América Latina desde la perspectiva de la globalización y la Franja y la Ruta”. En: Baiyi, W (2018) (Editor). Pensamiento social chino sobre América Latina. Clacso. Serie Miradas Lejanas. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Libro digital.
- BBC (15-08-2018) “Nueva ruta de la seda de China: los países de América Latina que ya se unieron al gigantesco proyecto (y las dudas de que ese proyecto sea en beneficio mutuo)”. Consultado el 20-08-2018. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-americalatina-45193332>
- Bittencourt, G (2012). “El impacto de China en América Latina: comercio e inversión”. Red Mercosur de investigaciones económicas. Impreso en Uruguay.
- CELAC – CHINA, segundo informe (2019). “China, potencia ferroviaria” Grupo de Análisis, Centro de Estudios Latinoamericanos sobre China, CELC, de la Universidad Andrés Bello.
- CELAC – CHINA, segundo informe (2019). “China, América Latina y las industrias creativas”. Proyecciones de nuevos vínculos de ambas partes ante los mercados globales de la cultura.
- CEPAL (2016). “Relaciones económicas entre América Latina y el Caribe y China. Oportunidades y desafíos”. Documento de División de Comercio Internacional e Integración de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Santiago de Chile.
- CEPAL (2018). El comercio exterior de bienes de América Latina y el Caribe en 2017. Infografía consultada el 14-08-2018. Disponible en: <https://www.cepal.org/es/infografias/comercio-exterior-bienes-america-latina-caribe2017>
- Fan, Z (2018). “Complementariedad y competencia en la integración y cooperación regional de América Latina”. En: Baiyi, W (2018) (Editor). Pensamiento social chino sobre América Latina. Clacso. Serie Miradas Lejanas. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Libro digital.
- Giovanni, A (2007). “Adam Smith en Pekín. Orígenes y fundamentos del siglo XXI”. Edición Akal, S, para la lengua española. Madrid, España.
- Gransow, B (2015). Inversiones chinas en infraestructura: ¿Una situación en la que todos ganan? En: “Nueva Sociedad N° 259” sep – oct. Recuperado de: <https://nuso.org/articulo/inversiones-chinas-en-infraestructura-una-situacion-en-la-que-todos-ganan/>
- Haesbaert, R (2011). “El mito de la desterritorialización. Del “fin de los territorios” a la multiterritorialidad”. Río de Janeiro. Editorial Siglo XXI.
- Harvey, D (2007). Espacios del capital. Hacia una geografía Crítica. Madrid: Akal.
- Herrera Santana, D. (2019). “Geopolítica de la fragmentación y poder infraestructural. El Proyecto “One Belt, One Road” y América Latina”. En: Geopolítica(s). Revista De Estudios Sobre Espacio y Poder, 10(1), 41-68. <https://doi.org/10.5209/GEOP.58761>. Recuperado de: <https://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/view/58761>

- Margueliche, J C (2019). “La nueva Ruta de la Seda China y sus implicancias espaciales. Un análisis teórico desde la perspectiva de la (des) territorialización (p 79-91” . En: China: una nueva estrategia geopolítica global: la iniciativa la Franja y la Ruta. Villagrán, Ignacio ... [et al.]; compilado por Laura Lucía Bogado Bordazar; María Francesca Staiano; Matías Caubet.- 1a ed . - La Plata: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, 2019. Libro digital, PDF
- Ping, W (2018). “Situación de la infraestructura en América Latina. Oportunidades y retos de la cooperación sino – latinoamericana”. En: Shixue, Jiang y Mallimaci (comp) (2018). La franja y la ruta. Iniciativa China de cooperación con América Latina. Ushuaia. Ediciones UNTDF
- Santos, M (1993). Los espacios de la globalización. Comunicación presentada al Coloquio: “Análisis del Sistema – Mundo y de la Economía Mundial” GEMDEV París. En: Anales de Geografía de la Universidad Complutense, u 13, 69-77 - Ed. Comp., Madrid. Recuperado de: http://pdfhumanidades.com/sites/default/files/apuntes/Santos_espaciosGlob.pdf
- Strange, S. (1996), “The Retreat of the. State: the Diffirision of Power in the E Econonly”, Cam-bridge, Cambridge University Press.
- Schulz, J S (2018). “Aproximación al estado de situación Geopolítica actual: Nuevos actores, conflictos y escenarios para la construcción de un orden mundial multipolar”. Memoria académica, FAHCE – UNLP.
- Shoujun, C y Zheng, Z (2018). “China y la infraestructura en América Latina desde la perspectiva de la diplomacia económica”. En: Baiyi, W (2018) (Editor). Pensamiento social chino sobre América Latina. Clacso. Serie Miradas Lejanas. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Libro digital.