



Artículos

Infraestructura latinoamericana e inversión china: un paso previo para la eficiencia de las cadenas de valor¹

Laura Lucía Bogado Bordazar²

Introducción

El mundo está convulsionado y la pandemia ha sido el detonante de una nueva crisis, esta vez, a nivel global. Por donde se mire hay tensión, conflictos y rebeldía. América Latina y el Caribe (ALC) no han escapado a esta realidad. La crisis sanitaria de la COVID-19 fue precedida por una crisis económica y de desarrollo (Sanahuja, 2020), lo cual denota situaciones de pobreza y pobreza extrema, de desigualdad de crecimiento y distribución en toda la región, que –sin dudas- dificulta cualquier estrategia de desarrollo a futuro. América Latina no sólo fue afectada por la pandemia, sino por el incremento del desempleo, por la reducción de los servicios derivados de las actividades del turismo, de las exportaciones y de las remesas, entre otros. Esta situación ha dejado a los gobiernos con pocas respuestas y poco margen de acción (Sanahuja, 2020).

Cabe decir que todos los ámbitos de la vida social latinoamericana han sido afectados y ya se visualiza un aumento del desempleo en todos los sectores (se estima que el desempleo alcanzará a 44 millones de personas, 13,5 % de la población económicamente activa). Según estimaciones de la CEPAL, las cifras dan cuenta de una crisis similar a la registrada en los años 30 del siglo pasado: “en el decenio posterior a la crisis financiera mundial (2010-2019), la tasa de crecimiento del PIB regional había disminuido del 6 % al 0,2 %; más aún, el período 2014-2019 fue el de menor crecimiento desde la década de 1950” (CEPAL, 2020). El mismo organismo estimaba que en el mes

¹ El presente trabajo fue presentado en una ponencia en el Foro de Alto Nivel China-América Latina, organizado por la Universidad de Santiago, con la cooperación del Centro de Estudios Latinoamericanos sobre China de la Universidad Andrés Bello. Octubre 2020.

² Doctora en Relaciones Internacionales (UNLP); magíster en Relaciones Internacionales (UNLP) y master en Protección Internacional de los Derechos Humanos (Universidad de Alcalá, España); docente de derecho internacional público e investigadora de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales (UNLP). Coordinadora del Departamento de América Latina y el Caribe (IRI-UNLP). Mail de contacto: lbogadobordazar@gmail.com.

de diciembre de 2019 el PBI de la región iba a registrar un aumento del 1,5 % (porcentaje que ya estaba por debajo del promedio mundial), sin embargo hoy, en plena crisis de la pandemia se estima que caerá un 9 o 10 %, lo que significa que América Latina tendrá un PBI per cápita menor al que tuvo la región en el año 2010. Asimismo, el Banco Mundial estimó que:

“Debido a las diversas perturbaciones internas y externas derivadas de la pandemia, en 2020 la actividad económica regional sufrirá una contracción de un 7,2 %, lo que constituirá una recesión mucho más profunda que las causadas por la crisis financiera mundial de 2008-09 y la crisis de la deuda latinoamericana de la década de 1980. En este contexto, la normalización de las condiciones internas y mundiales permitirían que el crecimiento regional se recupere al 2,8 % en 2021” (Banco Mundial, 2020).

A las crisis mencionadas se le suma la crisis de la debilidad del multilateralismo y como contrapartida del resurgimiento de los nacionalismos exacerbados, que también agravan la situación, así como el enfrentamiento comercial y político entre Estados Unidos y China. La región de América Latina se enfrenta al gran desafío de la recuperación post-pandemia y asimismo, de la definición de nuevas estrategias.

De esta manera, la hipótesis del presente trabajo consiste en desarrollar una propuesta en base a dos ejes posibles: (i) por un lado, dilucidar el impacto de las inversiones chinas en proyectos de infraestructura y el impulso al desarrollo de los países y de las cadenas de valor en la región latinoamericana. Y (ii) por otro, presentar una propuesta que retome viejos proyectos de infraestructura con el objetivo de re impulsar los procesos de integración regional y ofrecer estrategias comunes para afrontar “las crisis”.

En este mundo de asimetrías y reconfiguraciones de poder que se nos presenta, no cabe dudas que el principal desafío es para los sistemas productivos (cadenas de valor), de salud y demás bienes públicos nacionales y regionales, entre otros, lo cual implica una mayor coordinación a nivel regional. Por lo tanto la agenda de trabajo de transición luego de la pandemia implicará: retomar las cadenas regionales de valor; el transporte transfronterizo; y nuevas técnicas y tecnologías de trabajo, entre otros. Todo esto considerando la realidad de los distintos países, procesos de integración y de las subregiones.

En este sentido, la convergencia es clave y las respuestas tienen que ser pragmáticas. La presencia de China ha creado muchos insumos para la región, pero no ha ejercido una fuerza para lograr mayores niveles de integración regional. O, planteado de otra manera, podríamos pensar que la región latinoamericana no ha logrado avanzar en una gestión conjunta para relacionarse de una manera más estratégica y consolidada con el país asiático.

Las inversiones chinas y el impacto en los proyectos de infraestructura latinoamericanos y en las cadenas de valor

En esta crisis del multilateralismo hegemónico y de la globalización que no puede dar respuesta a la actual crisis y que, –según varios autores estamos atravesando ya desde el año 2008 (Serbín, 2016; Sanahuja, 2020)- China propone un sistema alternativo de globalización que podríamos definir como un proceso de globalización con “características Chinas” (Staiano, 2018; Dussel Peters, 2020, entre otros), la cual, como se ha analizado está siendo acompañada por una propuesta política, económica, cultural e institucional, basado fundamentalmente en la cooperación

y la solidaridad. En lo político-ideológico China ofrece una alternativa a nivel global capaz de construir una nueva sociedad internacional. Cosa que aún no ha logrado pero está ofreciendo herramientas, la alternativa es compleja y podríamos decir que está en construcción.

Podríamos afirmar entonces que el proyecto de la Nueva Ruta de la Seda (BRI, 2013³), se enmarca en este concepto de “globalización con características chinas” a lo que se le suma –como mencionamos- la idea de “comunidad de destino compartida”, cuya estrategia es de escala planetaria (multidireccional) y polifacética ya que incluye construir infraestructura, promover el desarrollo industrial, la especialización internacional y promover los sectores de la educación, la ciencia y la tecnología, entre otros sectores. El presidente Xi, Jinping en el año 2019 afirmó que “las infraestructuras constituyen la piedra angular de la interconectividad y su insuficiencia un cuello de botella en el desarrollo de no pocos países”. De esta manera la BRI se podría definir como un mega proyecto de integración y de cooperación de escala planetaria, financiada –entre otros- por el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB).

China ha iniciado una sucesión de inversiones en Latinoamérica desde los primeros años del milenio, coincidente con su nueva política exterior y de cooperación estratégica que China ha desplegado hacia la región, la cual –como ya sabemos- quedó plasmada fundamentalmente en los dos documentos de 2008 y 2016. En este sentido, en 2008 China publicó su primer Documento sobre la Política de China hacia América Latina y el Caribe, donde se fijaron los pilares de la relación, y se hizo mención a que las características del vínculo se basan en la cooperación tanto político, como cultural, económico-financiera, tecnológica y militar. En noviembre de 2016 el documento meramente programático del 2008 fue superado por un nuevo documento que tuvo en cuenta la experiencia de los ocho años de intensas relaciones, previendo una nueva etapa de desarrollo de los lazos entre China y ALC. Muchos elementos claves del documento del 2016 remarcan los “Cinco Principios de la Coexistencia Pacífica” de la política exterior de China y los principios de relaciones internacionales con características chinas tales como: la necesidad de alcanzar “la paz mundial y el desarrollo común”, la construcción de “relaciones internacionales de nuevo tipo”, con el principio win-win como núcleo y la idea de “forjar una comunidad de destino de la humanidad”, entre otros (Staiano & Bogado, 2017).

En la región de América Latina y en especial Sudamérica, que ha sido nuestra área más analizada, los problemas de deficiencia de conectividad y de desarrollo de infraestructura han sido una constante en nuestra conformación como naciones autónomas y posteriormente en la constitución de las cadenas productivas y comerciales de valor en los procesos de integración. Esta región presenta grandes asimetrías de desarrollo y económicas entre los distintos países, lo que ha permeado todos los aspectos sociales y ha generado que se profundicen las desigualdades.

Como mencionamos en América Latina y el Caribe, China está desarrollando su estrategia de inversión en varios proyectos de infraestructura. Sin embargo, es difícil tener un conocimiento total de los proyectos de inversión y por lo tanto también del impacto que éstos tienen en la región en términos de generación de empleo y de conectividad en las cadenas de valor regionales. Mucho menos –por ahora- es conocer el impacto que tendrá en el desarrollo. La lógica de la inversión es bilateral por lo tanto es complejo hacer un mapeo regional de las mismas. Pero a medida que se avance en los distintos nodos de los proyectos de infraestructura es probable que –en pos del

³ China ha involucrado a América Latina y el Caribe en la BRI en el año 2017, en oportunidad de la participación de los presidentes de Argentina, Mauricio Macri y de Chile, Michelle Bachelet, en el Foro sobre la Franja y la Ruta. En ese momento Xi Jinping denominó a ALC como: “la natural extensión de la Ruta de la Seda”.

beneficio regional- adquiera esta lógica. Sin embargo es necesario decir que desde una perspectiva latinoamericana la inversión China genera una serie de debates (abiertos) sobre el desarrollo, la “nueva dependencia” y la hegemonía en nuestra región.

Para tener una idea acerca de las inversiones en la región, recurrimos a los estudios realizados por Enrique Dussel Peters, denominado “Monitor de la infraestructura China en América Latina y el Caribe 2020”, quien ha relevado e investigado los diferentes proyectos de infraestructura en la región desde el 2005 a la fecha. Según este estudio:

“se entiende por proyecto de infraestructura un servicio entre un cliente y un proveedor mediante un contrato –usualmente resultado de un proceso de licitación, aunque el proceso puede ser por designación directa– en el cual la propiedad es del cliente. La definición anterior es importante desde varias perspectivas. En primer lugar, pueden integrarse un número prácticamente infinito de procesos y actividades como proyectos de infraestructura, no sólo la propia construcción, sino también innumerables procesos de segmentos de cadenas globales de valor que forman parte de proyectos de infraestructura” (Dussel Peters, 2020).

Para entender un poco más la complejidad del fenómeno en estudio tomaremos algunos números volcados en el documento re referencia, en tanto en el período informado se relevaron 86 proyectos de infraestructura chinos los que totalizaron un monto de 76,868 millones de dólares y generaron 273,869 empleos para el período completo 2005-2019. Del total del empleo generado el 56.77 % representó empleo directo, el 37.65 % empleo indirecto y apenas el 3.4 % empleo definitivo. Cabe destacar que estos proyectos de infraestructura cuentan con una multiplicidad de formas de financiamiento (público, privado, nacional, extranjero o mixto, etc.) y son independientes de la realización del proyecto de infraestructura (Dussel Peters, 2020). Es por ello que las combinaciones que se pueden realizar a la hora de avanzar con los proyectos de infraestructura son múltiples. Es importante mencionar en referencia al financiamiento de los proyectos de infraestructura, que en el año 1999, cuatro años después del inicio de la reforma del sistema financiero chino (1995) el gobierno aprobó la iniciativa “*going global*”, en función de la cual promovió las inversiones de sus empresas en el exterior. Recordamos entonces, que gran parte de los bancos chinos que son de propiedad del Estado (o mixtos), tales como: ICBC; China Construction Bank; Agriculture Bank of China; Bank of China, se posicionaron en los primeros lugares en el ranking de bancos internacionales por el valor de sus activos y por su calificación en el crecimiento de capital en 2018⁴. Estas empresas son las que invierten –conjuntamente con otras- en América Latina, financiando proyectos de infraestructura y participando también del sistema de préstamos internacionales.

Según el informe mencionado merecen la atención algunas cuestiones referidas a la inversión en infraestructura china en la región: en primer lugar, el fuerte incremento en el monto y número de proyectos en los últimos años. El monto pasó de 1,089 millones en el período 2005-2009 a 76.868 millones de dólares entre 2015-2019. En cuanto a la cantidad de proyectos contabilizó cuatro (4) en el período 2005-2009; 31 en el período 2010-2014 y 51 proyectos en el período 2015-2019. En segundo lugar, la amplitud en la diversidad de los proyectos (transporte, energías,

⁴https://www.spglobal.com/_assets/documents/ratings/es/pdf/2018-01-25-crecimientodecapitalsealigeraraen2018paralos100mayoresbancosmundiales.pdf

puertos, telecomunicaciones, hospitales, tratamiento de agua y proyectos militares). A modo de ejemplo: los proyectos de infraestructura durante 2005-2019 representaron el 43.02 % de los proyectos, el 63.68 % del monto y el 66.56 % del empleo generado. Y en tercer lugar, el informe destaca que la mayoría de los proyectos de infraestructura están localizados en América del Sur (Argentina⁵, Brasil, Bolivia, Perú, Ecuador y Venezuela) en detrimento de la región del Caribe y México (Dussel Peters, 2020). Esta concentración de inversiones chinas en el sur responde a motivaciones de índole política y no a la falta de interés de las empresas por invertir en la región del Caribe, Centroamérica o en México. La cercanía con Estados Unidos, la presencia diplomática de Taiwán en algunos países de la región centroamericana, son algunas explicaciones que confirman esta idea. En México recientemente fracasó una inversión china (tren Maya). Algo similar ocurrió en Nicaragua con el megaproyecto de la construcción del canal interoceánico, donde la relación del gobierno de Nicaragua con la empresa china HK Nicaragua Canal Development Investment Co. Limited (HKND), generó muchas dudas acerca de la factibilidad del proyecto (que responde a un sueño colectivo e histórico de la nación nicaragüense), el cual está repleto de dudas, incertidumbres y generó muchas movilizaciones de comunidades campesinas, indígenas y grupos ambientalistas entre otros, que han reaccionado contra el anuncio del proyecto desde 2014 (Grau, 2016). Lo cierto es que en varios países de la región las inversiones en proyectos de infraestructura (aquellos fundamentalmente vinculados a la producción de recursos energéticos), están siendo cuestionados fundamentalmente cuando no son contemplados ni respetados los estándares medioambientales internacionales.

Ahora bien, en función de estos datos podemos hacer proyecciones acerca del aumento progresivo de la demanda de proyectos de infraestructura y de las inversiones chinas en América Latina y el Caribe⁶. Por lo tanto la presencia de empresas chinas también seguirá el mismo rumbo; lo cual a nuestro juicio debería ser observado y analizado más detenidamente por los países latinoamericanos para que se pueda transformar en un proceso de aprendizaje mutuo, que sea capaz de entender las necesidades de cada país y de cada sector que demande proyectos. De esta manera la generación de proyectos podrá profundizar la cooperación con China y pasar al estadio

⁵ En Argentina China tiene los siguientes proyectos de infraestructura en marcha: Represas Barrancosa y Cóndor Cliff-Kirchner y Cepernic; Central nuclear, proyectos de energías renovables, inversiones en exploración de litio, China es socio en las dos represas en Santa Cruz y “Portezuelo del Viento” en Mendoza. Por otro lado, la empresa de energía PowerChina está en conversaciones para construir un ferrocarril de más de 1.000 millones de dólares desde el yacimiento no convencional Vaca Muerta a la ciudad portuaria de Bahía Blanca. Asimismo en una información reciente se conoció la noticia de que la empresa estatal: China Communications Construction Co. (CCCC), comunicó al Gobernador de Chaco su interés en participar de la obra de construcción del segundo puente entre Corrientes y Chaco, obra prevista en el presupuesto 2021. Fuente: El Economista, 30/09/2020. Otro proyecto reciente que ha sido financiado por empresas chinas fue la reactivación del Tren Belgrano Cargas.

⁶ Cabe destacar que durante los meses de enero a agosto de 2020, “las empresas chinas realizaron inversiones directas no financieras en 54 países a lo largo de la Franja y la Ruta, cifra que representa un aumento interanual del 35,2% y ocupa un porcentaje del 17,2% en el total de las inversiones chinas en el extranjero del mismo periodo, 4,8 puntos porcentuales más que la cifra del mismo periodo del año pasado”. La misma fuente del Ministerio de Comercio de China informan que los principales destinatarios fueron países de la región AP y de Europa central, lo que da cuenta de que aún en tiempos de pandemia China no disminuyó las inversiones en el exterior. Disponible en: <http://spanish.mofcom.gov.cn/article/estadistica/cooperacion/202010/20201003006307.shtml>. Fecha de consulta: 30/9/20.

posterior que implicará potenciar dichos desarrollos en infraestructura regional en la generación de las cadenas de valor regionales. Si miramos el caso de Asia Pacífico (AP), cabe destacar que el comercio intrarregional (AP) es muy dinámico y ha registrado cifras cercanas al 58 % en el año 2018, lo cual conlleva una alta participación en las cadenas de valor intra asiáticas, generando una enorme dependencia entre los países, pero a la vez importantes posibilidades de complementariedad económica. Por otro lado, el 48 % de la inversión extranjera directa viene de la región⁷. Asimismo, en AP el proyecto de la Ruta de la Seda involucró cadenas de varias zonas económicas ubicadas en varios países de la región, tales como: Brunei, Camboya, Indonesia, Laos, Malasia, Myanmar, Singapur, Vietnam y Filipinas, donde se desarrollaron zonas industriales, zonas económicas especiales, parques industriales y parques tecnológicos, entre otros (Shen et. Al, 2018). China ha creado zonas de cooperación económica e industrial muy fuertes en AP, lo cual le permite hoy en día (con la guerra comercial que afronta), minimizar la “dependencia” tecnológica que tiene de Estados Unidos y considerar realineamientos hacia AP (región que sin dudas se ha fortalecido con el crecimiento de China⁸).

No cabe dudas que la región AP y ALC son disímiles en muchos aspectos y difíciles de comparar, pero en esta lógica de reconfiguración global que China viene planteando desde hace algunos años, para América Latina y el Caribe podría significar una oportunidad, no sólo por su vinculación con China sino con toda la región de AP.

Como sabemos, el proceso de globalización ha generado una interdependencia económica (cultural y social) muy grande entre los países y un entramado de cadenas de valor y acuerdos comerciales y de integración que ha demostrado también mucha fragilidad cuando se produce una ruptura (o conflicto) entre algunas de las partes involucradas (“globalización encadenada”⁹) o una crisis económica internacional como la ocurrida en 2008 o la actual crisis provocada por el COVID-19. La pandemia logró destruir las cadenas productivas en todo el mundo, inclusive en China y la región AP, por lo tanto uno de los principales desafíos que tenemos como región –una vez minimizado los efectos de la crisis- es recuperar las escasas cadenas de valor en las que participamos intrarregionalmente e intentar a su vez, una escalada en la participación de las cadenas globales de valor. América Latina no participa en grandes cadenas de valor por varios motivos estructurales que arrastramos desde hace décadas, entre otros, por la deficiencia en la conectividad. Por lo tanto, los proyectos de infraestructura regional podrían constituirse en herramientas sólidas y duraderas para lograr la participación a futuro en dichas cadenas globales. La BRI entonces, se presenta de una forma indirecta como una plataforma geopolítica, que le proporciona a

⁷ ASIAN ECONOMIC INTEGRATION REPORT 2019/2020. Demographic change, productivity, and the role of technology, november 2019. Disponible en: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/536691/aeir-2019-2020.pdf>. Acceso el 25/8/20.

⁸ Cabe destacar que en 2019, 15 países relanzaron el Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP), el cual fue planteado por China en 2012. De concretarse este acuerdo sería el mayor tratado de libre comercio del mundo integrado por: China, Corea del Sur, Japón, Australia y Nueva Zelanda y la ASEAN (Indonesia, Tailandia, Singapur, Malasia, Filipinas, Vietnam, Myanmar, Camboya, Laos y Brunei).

⁹ Henry Farrell y Abraham Newman (2020). Chained to Globalization, Why It’s Too Late to Decouple. Foreign Affairs January/february 2020. Disponible en: <https://www.foreignaffairs.com/articles/united-states/2019-12-10/chained-globalization>.

China una manera de extender sus influencias por fuera del epicentro regional asiático (Marguelle, 2018).

Retomar viejos proyectos de infraestructura, impulsar los nuevos y ofrecer estrategias comunes para afrontar la crisis de la pandemia

China ha tenido una presencia marcada en la región sudamericana en los últimos años, pues ha invertido en 72 de los 86 proyectos contabilizados en total entre el 2005-2019 (el 84 %) en América Latina (Dussel Peters, 2020). Lo cual requeriría –si queremos seguir pensándonos como región y si queremos beneficiarnos de las inversiones chinas- la redefinición de políticas y estrategias comunes en todos los sectores involucrados en los proyectos de infraestructura física¹⁰. Ya la CEPAL (2005) había considerado –en relación a Sudamérica- que la integración física es un importante instrumento que facilita la integración y promueve la competitividad regional, ampliando los mercados y creando economías de escala. Asimismo reflexiona que disminuye los costos de producción e incrementa la productividad, creando nuevas oportunidades de negocios e inversión, y profundizando las sinergias entre los diferentes actores económicos con lo cual se mejora la capacidad de negociación de la región en el contexto internacional (Berrizbeitía, 2005). Esta Comisión se refería al mega proyecto de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), iniciativa que fue impulsada en el año 2000 y cuyo plan de acción proponía un modelo de integración física que incorporaba a los 12 Estados sudamericanos en una dinámica multidisciplinaria y multisectorial. Los ejes (10) y los proyectos diseñados evidenciaron desde el principio una lógica basada en el libre comercio y en un modelo de desarrollo exógeno (con varios de los corredores que atravesaban el subcontinente de este a oeste para facilitar la exportación-importación). Este modelo (de desarrollo exógeno) se fue modificando a lo largo de los años en función de los cambios políticos y de concepción que, sobre la integración regional y sobre la necesidad de un crecimiento autónomo, se fue desarrollando en la región entre los años 2005 a 2015 aproximadamente.

Esta época coincidió con el modelo de regionalismo post-liberal o “neo desarrollismo”, que varios autores ubican entre los años 2003 a 2015 y cuyo objetivo fue lograr la transformación productiva con equidad, pasando el Estado a tener un rol central en la economía. El principal beneficiario del desarrollo pasaba a ser la sociedad y el individuo, objetivo que se potencia al fomentar la interrelación e integración con los Estados de la región. La cooperación es un elemento sustancial en este modelo (Merino, 2017). Coincide esta etapa con la creación de la Unión de Naciones Sudamericanas (Unasur) y con el impulso de IIRSA y su vinculación a la agenda de uno de los Consejos de la Unión (Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento) en el año 2009. Por lo tanto la infraestructura física se consolidó como uno de los puntos fuertes de la agenda de la integración regional suramericana y la inserción en el marco de la Unasur le proporcionó –al menos en el discurso- un cambio en las directrices originales del proyecto (Bono & Bogado, 2011).

¹⁰ Integración física se puede definir como el proceso de interconexión estratégica de las redes de transporte, telecomunicaciones y energía en corredores internacionales (infraestructura), que permiten, bajo un marco normativo común y servicios adecuados, la circulación ágil y eficiente de bienes, personas, información y energía dentro de un determinado espacio de integración (Safarov, 2000).

A partir del año 2017 nuevamente los vaivenes en la política regional y los cambios ideológicos volvieron a paralizar un proyecto que, en algún momento los Estados sudamericanos habían calificado como “cuestión de estado”, transformándose en una idea retórica y manteniéndose sólo la realización de algunos proyectos que ya estaban en etapa de ejecución.

De todo lo mencionado podemos reflexionar algo positivo, la región sudamericana ha sido capaz de desarrollar una plataforma de proyectos cuyo objetivo fue potencia la conectividad multimodal y multisectorial, por lo tanto una de las estrategias posibles sería retomarlos y redefinirlos en relación a la nueva coyuntura regional e internacional. Como dijimos anteriormente la región necesita financiamiento para el desarrollo en infraestructura. En la actualidad está primando la lógica nacional en el desarrollo de estos proyectos, debido a la escasa posibilidad de coordinación y cooperación intrarregional y en alguna medida también a la ausencia de visión estratégica conjunta que nos caracteriza y nos ha caracterizado en varias etapas históricas. De manera tal que lo primero que tendría que ocurrir es la recuperación de la lógica regional y autónoma, donde el beneficiario sea la sociedad regional y el objetivo sea potenciar la integración y la cooperación. La crisis actual de la pandemia podría constituirse en una oportunidad para retomar esos viejos proyectos, proponiendo a la vez nuevas estrategias que se acoplen al proyecto de la BRI que China ofrece en esta reconfiguración del sistema internacional y del multilateralismo al cual estamos asistiendo.

Cabe destacar a modo de ejemplo, que en otros momentos de crisis internacionales, como la crisis financiera del año 2008 los Estados Sudamericanos recurrieron a varias medidas para hacer frente a la crisis. Medidas monetarias, financieras, fiscales, cambiarias, y de comercio exterior, políticas sectoriales, laborales y sociales, entre otras. Entre el paquete de medidas adoptadas por los Estados sudamericanos más exitosos, se destacan las enfocadas a aumentos de gastos y al desarrollo de proyectos de infraestructura, proyectos que demandan grandes contingentes de mano de obra y se traducen en empleos y reactivación en cadena de varios sectores como la construcción, ingeniería y trabajos técnicos a gran escala. Un relevamiento realizado por la CEPAL (2009), daba cuenta que la gran mayoría de los países sudamericanos (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay), como estrategia para enfrentar la crisis tomaron medidas orientadas a financiar proyectos de obra pública. A modo de ejemplo, Argentina realizó inversiones en infraestructura en diversos sectores, Brasil proyectó la inversión de 2.500 millones de dólares en el Plan de Aceleración del Crecimiento – PAC-, Bolivia invirtió en la construcción de caminos, viviendas, proyectos de urbanismo e inversión en el sector energético; Chile, por su parte, proyectó un monto de 7.000 millones de dólares en proyectos de infraestructura (transporte, vivienda, conectividad, etc.); Colombia también creó un fondo de infraestructura; Paraguay invirtió en viviendas sociales e infraestructura vial; Perú financió un plan de obra pública por el monto de 1.700 millones de dólares a través de asociaciones público-privadas y Uruguay implementó una bonificación impositiva para las empresas que realicen inversiones y generen empleo (Bogado & Bono, 2009). Estrategias que seguramente sean retomadas por los gobiernos de la región para moderar los efectos negativos de la pandemia y reactivar la economía y generar empleo.

Algunas reflexiones

La crisis de la globalización ha creado nuevos desafíos por lo tanto es necesario hacer que los efectos sean lo menos perjudiciales posibles. China pretende y ofrece la alternativa de la cooperación en este sentido. Ya hemos analizado que los países tienen distintas matrices productivas económicas y de desarrollo y eso es necesario tenerlo en cuenta y cada jugador tiene sus

particularidades y sus necesidades. Por lo tanto, la cooperación también tiene que respetar nuestras necesidades.

La irrupción de China a partir del nuevo milenio fue creciente y significativa en la región latinoamericana y se manifestó en varias direcciones, con diferentes grados de profundidad y con sus características propias. Pero el punto está en que América Latina no se puede imaginar en una relación simétrica con China, porque estamos hablando de la primera/segunda potencia a nivel mundial, de manera tal que sería un error estratégico hacer un mal diagnóstico en este sentido. Entonces el modelo de relación tiene que ser basado en la cooperación. El trabajo diplomático que tendremos por delante debe ser muy intenso y es necesario que se defina en función del interés nacional pero también del interés regional sin caer en puntos retóricos. Podríamos agregar la idea de que “el desafío no solo será sostener y acrecentar la circulación y la dinámica de intercambio, sino que tendrá que generar confianza entre los diferentes actores intervinientes” y la lógica estatocentrista en el proyecto BRI tendrá que ser mínima para poder sostener el proyecto (Margueliche, 2018).

En síntesis, dos ejes de reflexión proponemos: en primer lugar redefinir la estrategia -como región latinoamericana- para profundizar las inversiones chinas en infraestructura con el objetivo de que puedan beneficiar a la región en la mayor participación de cadenas de valor intrarregionales primero y en cadenas globales en un segundo momento. Y como alternativa –para la región sudamericana- se propone retomar viejos proyectos de infraestructura (IIRSA), que en alguna época lograron profundizar el modelo regional post-liberal y constituirse en una herramienta posible para afrontar el impacto de la crisis internacional, procurando de esta forma la generación de una demanda agregada. El hecho de que los Estados latinoamericanos se vayan sumando a las nuevas propuestas de cooperación multilateral de China, puede significar una buena estrategia para la inserción de la región en cadenas globales de valor y el aumento de las exportaciones. Ahora bien, el hecho de que esa inserción impacte en el desarrollo con cierta autonomía depende pura y exclusivamente de nosotros.

Bibliografía

- Banco Mundial (2020), Global Economic Prospect. Disponible en: <http://pub-docs.worldbank.org/en/657071588788309322/Global-Economic-Prospects-June-2020-Regional-Overview-LAC-SP.pdf>. Fecha de consulta: 30/09/2020.
- Berrizbeitía, Luis E. (2005), “El papel de la entidades multilaterales regionales en el desarrollo sostenible”, CEPAL-Documentos de proyectos de integración económica y cohesión social: lecciones aprendidas y perspectivas. Publicación de las Naciones Unidas, Santiago de Chile.
- Bogado Bordazar, Laura y Bono Laura (2009), “Los proyectos de infraestructura sudamericana frente a la crisis financiera internacional”, Relaciones Internacionales, año 18, No. 36, Instituto de Relaciones Internacionales, Universidad Nacional de La Plata.
- Bono, Laura y Bogado Bordazar, Laura (2011), “Los modelos de integración por infraestructura en la región sudamericana: la Iniciativa IIRSA y el FOCEM”. Relaciones Internacionales, año 20, No. 41, Instituto de Relaciones Internacionales, Universidad Nacional de La Plata.
- CEPAL (2020), Informe sobre el impacto económico en América Latina y el Caribe de la enfermedad por coronavirus (COVID-19), Organización de Naciones Unidas. Disponible en:

<https://www.cepal.org/es/publicaciones/45602-informe-impacto-economico-america-latina-caribe-la-enfermedad-coronavirus-covid>. Fecha de consulta: 30/9/20.

Dussel Peters, Enrique (2020), Monitor de la Infraestructura de la infraestructura China en América Latina y el Caribe 2020, disponible en: http://www.redalc-china.org/monitor/index.php?option=com_content&view=article&id=437

LATINA Y EL CARIBE 2020 <https://www.redalc-china.org/monitor/informacion-por-pais/busqueda-por-pais/80-america-latina-y-el-caribe>

Grau, Carmen (2016) "Between China and Taiwan: Nicaragua and the Inter-Oceanic Canal". En: Reconfiguration of the Global South: Africa, Latin America and the „Asian Century“. NY: Routledge.

Margueliche, Juan C. (2018), La nueva Ruta de la Seda China y sus implicancias espaciales. Un análisis teórico desde la perspectiva de la (des) territorialización, en: Staiano, M. y otros, *China: una nueva estrategia geopolítica global: la iniciativa la Franja y la Ruta*, Centro de Estudios Chinos, Instituto de Relaciones Internacionales, Universidad Nacional de La Plata. Disponible en: <http://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2019/07/libroRutaDeLaSeda2019.pdf>.

Merino, Gabriel (2017) "Proyectos estratégicos e integración regional en América Latina. El surgimiento de la Alianza del Pacífico, el fortalecimiento del regionalismo abierto y el retroceso del regionalismo autónomo, en: Revista Relaciones Internacionales, Instituto de Relaciones Internacionales, nº 52, UNLP.

Safarov, Alejandro G. (2000), "El territorio como factor dinámico de la integración: la ZOCOSUR", Revista Persona, Buenos Aires.

Sanahuja, José A. (2020), "COVID-19 en América Latina: la economía política de las respuestas gubernamentales", en: Pensamiento Iberoamericano, Revista de la Secretaría General Iberoamericana 3ª ÉPOCA / 01 / 2020.

Serbin, Andrés y otros (2016), Pensamiento propio: "América Latina: de la bonanza a la crisis de la globalización. Volumen 21. Julio – Diciembre de 2016. Editorial CRIES, Buenos Aires, Argentina.

Shen Yuliang y Otros (2018), "Research Report on China's Overseas Economic and Trade Cooperation Zones", en: The Belt & Road Studies, Shanghai Academy of Social Sciences, volumen 2.

Staiano, María F. y Bogado Bordazar, Laura (2017), "Las teorías de las Relaciones Internacionales con "características Chinas", Relaciones Internacionales, año 26 No. 52, Instituto de Relaciones Internacionales, Universidad Nacional de La Plata.

Staiano, María F. y Bogado Bordazar, Laura (2018), La iniciativa la Franja y la Ruta: innovación propulsora de los procesos de integración regional a nivel global. Los casos de Europa y América Latina, en: Staiano, M. y otros, *China: una nueva estrategia geopolítica global: la iniciativa la Franja y la Ruta*, Centro de Estudios Chinos, Instituto de Relaciones Internacionales, Universidad Nacional de La Plata. Disponible en: <http://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2019/07/libroRutaDeLaSeda2019.pdf>.