



Geopolítica de la fragmentación y poder infraestructural. El Proyecto *One Belt, One Road* y América Latina¹

David Herrera Santana²

Recibido: 29 de enero de 2018 / Aceptado: 23 de febrero de 2019

Resumen. El artículo busca reflexionar sobre la forma en que, a partir de la década de 1970, se ha producido una “geopolítica de la fragmentación”, referida a la forma fragmentaria de producción del espacio capitalista mundial que tiende, al mismo tiempo, hacia procesos de diferenciación y desarrollo desigual, así como a otros de nivelación e igualación para propiciar la articulación de la totalidad. Se plantea el concepto “poder infraestructural” como punto de referencia de análisis de la producción de espacios materiales y fijos espaciales, para comprender el papel geopolítico que juega la infraestructura como elemento nivelador y de igualación espacial. De esta manera, el artículo propone comprender al proyecto OBOR como una forma de producción fragmentaria, diferencial y desigual del espacio que responde a: 1) la dinámica del capitalismo chino y la necesaria articulación de espacios para su reproducción; 2) su tendencia hacia la sobreacumulación y 3) la incrementada competencia intercapitalista. Así, se plantea una nueva lógica geopolítica de producción y articulación de espacios fragmentarios que pretende materializarse en Eurasia y África, y que ahora también incluye a Latinoamérica, región en la cual existen diversas consecuencias geopolíticas derivadas del proyecto OBOR, sobre todo en el ámbito de la dependencia histórica.

Palabras clave: geopolítica de la fragmentación; poder infraestructural; OBOR / Nueva Ruta de la Seda; sobreacumulación; reajustes espacio/temporales.

[en] Geopolitics of Fragmentation and Infrastructural Power. The *One Belt, One Road* Project and Latina America

Abstract. This article makes a reflection about the way in which, since the 1970s, a “geopolitics of fragmentation” has taken place, referring to the fragmentary form of production of the world capitalist space that tends towards processes of differentiation and unequal development and, at the same time, to others of levelling and equalization, to promote the articulation of the whole spatial production. The concept of “infrastructural power” is proposed as a point of reference for the analysis of the production of material spaces and spatial fixes, in order to understand the geopolitical role played by infrastructure as a levelling element and of spatial equalization. In this way, the article proposes to understand OBOR project as a fragmentary, differential and unequal form of production of space that responds to: 1) the dynamics of Chinese capitalism and the necessary articulation of different spaces for its reproduction;

¹ Una primera versión de este artículo se presentó en forma de ponencia en el *56° Congreso Internacional de Americanistas* (ICA), el día 16 de julio de 2018 en Salamanca (España). Se puede consultar en URL: <<https://edicionesusal.com/obra/978-84-9012-931-9/>>. Consultado el 12 de marzo de 2019.

² Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México.
E-mail: david.herrera@comunidad.unam.mx

2) its tendency towards overaccumulation and 3) the increased inter-capitalist competition. Thus, a new geopolitical logic of production and articulation of fragmentary spaces is proposed which aims to materialize in Eurasia and Africa, and which now also includes Latin America, a region in which there are various geopolitical consequences derived from OBOR, especially in the field of the historical dependence.

Keywords: geopolitics of fragmentation; infrastructural power; OBOR / New Silk Road; overaccumulation; spatio-temporal fixes.

[pt] Geopolítica da fragmentação e poder infraestrutural. O Projeto *One Belt, One Road* e América Latina

Resumo. Este artigo faz uma reflexão sobre a maneira como, desde a década de 1970, ocorreu uma “geopolítica de fragmentação”, referindo-se à forma fragmentária de produção do espaço capitalista mundial que tende a processos de diferenciação e desenvolvimento desigual e, ao mesmo tempo, a outros de nivelamento e equalização, para promover a articulação de toda a produção espacial. O conceito de “poder infraestrutural” é proposto como um ponto de referência para a análise da produção de espaços materiais e fixos espaciais, a fim de compreender o papel geopolítico da infraestrutura como elemento de nivelamento e equalização espacial. Desse modo, o artigo propõe compreender o projeto OBOR como uma forma fragmentária, diferenciada e desigual de produção de espaço que responde: 1) à dinâmica do capitalismo chinês e à necessária articulação de diferentes espaços para sua reprodução; 2) sua tendência à superacumulação e 3) o aumento da competição intercapitalista. Assim, propõe-se uma nova lógica geopolítica de produção e articulação de espaços fragmentários que visa materializar-se na Eurásia e África, e que agora inclui também a América Latina, região em que há várias consequências geopolíticas derivadas do OBOR, especialmente no campo da dependência histórica.

Palavras-chave: geopolítica de fragmentação; poder infraestrutural; OBOR / Nova Rota da Seda; superacumulação; resolução espaço-tempo.

Sumario. Introducción. 1. Geopolítica de la fragmentación: la dinámica del capitalismo neoliberal. 2. El Proyecto OBOR como forma de producción fragmentaria del espacio: poder infraestructural y desarrollo desigual. 3. OBOR y América Latina: la vía dependiente de vinculación de los fragmentos. Conclusiones. Bibliografía.

Cómo citar: Herrera Santana, David (2019) “Geopolítica de la fragmentación y poder infraestructural. El Proyecto *One Belt, One Road* y América Latina”. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, vol. 10, núm. 1, 41-68.

Introducción

En 2013, el presidente chino Xi Jinping propuso la creación de *la Nueva Ruta de la Seda*, conocida también como *One Belt, One Road* (OBOR)³ o *Belt & Road Initiative* (BRI). El objetivo sería desarrollar proyectos de infraestructura que facilitarían la interconexión de Eurasia, y parte de África, en torno a la dinámica del boyante capitalismo chino. De esta manera, el ambicioso proyecto se planteó dos vías para lograr dicha interconexión: la terrestre — eminentemente, aunque no de forma exclusiva, a partir del tendido de vías férreas y la introducción de trenes de alta velocidad de producción china— y la marítima —a partir del desarrollo de puertos en puntos

³ En este artículo emplearé el nombre *One Belt, One Road* y el acrónimo OBOR para referirme al Proyecto en cuestión.

estratégicos que permitieran una articulación marítima bordeando las costas euroasiáticas y parte de las africanas—.

Se ha calculado que durante la próxima década el mercado de la infraestructura en Asia crecerá a un ritmo de 8% anual, representando aproximadamente el 60% del mercado mundial de infraestructura, para lo cual se requerirá una inversión, también anualizada, de mil millones de dólares (mdd) (Hillman, 2016). Hasta 2016, el gobierno chino ya había canalizado esta cantidad —mil millones— hacia el Proyecto (Bruce-Lockhart, 2016; Hillman, 2016), lo cual demuestra su centralidad en las prioridades geoestratégicas de la República Popular de China y de los numerosos capitales involucrados en su desarrollo.

En principio alejado de América Latina, el Proyecto OBOR contempló a la región a partir de 2015, cuando la vía transpacífica fue planteada continuando con un interés que ya había sido demostrado por múltiples inversiones de capitales chinos en la región. La interconexión por ferrocarril sería también contemplada en esta ampliación de la Nueva Ruta de la Seda en tierras americanas, complementada con el desarrollo de otros proyectos de infraestructura, eminentemente relacionados con sectores primario-exportadores, específicamente aquellos vinculados con la producción de recursos esenciales para la dinámica productivista en la costa Este de China. La peculiaridad de esta nueva fase reside en que los proyectos de interconexión territorial ya en marcha en América, sobre todo en la región Sur —como la Iniciativa de Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)—, debían ser incorporados a la dinámica de la interconexión transpacífica, aunque en principio esa producción espacial no estuviera destinada a tal objetivo.

En este artículo afirmo que el Proyecto de la Nueva Ruta de la Seda y el planteamiento de vinculación con América Latina, responde a una lógica de lo que denominaré como una “geopolítica de la fragmentación”, 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 tenor, considero que la manera en que ese tipo de producción espacial adquiere una coherencia es a partir de un “poder infraestructural”, que 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 en principio se encuentra fragmentado, como la penetración y apropiación territorial de diversos capitales en zonas de alto valor estratégico para su reproducción.

De esta manera, busco caracterizar a la dinámica del capitalismo chino dentro de aquella más general que corresponde a la fase neoliberal del capitalismo mundial, que inicia con los reajustes espacio-temporales que siguieron a la crisis de sobreacumulación de la década de 1970 y que aceleraron la necesidad de producir fragmentos heterogéneos, desiguales y diferenciados, como una condición *sine qua non* para procurar la reproducción del propio capitalismo mundializado, y de los capitales individuales que se reproducen con él. Así, la lógica fragmentaria de proyectos como OBOR en realidad se inscribe en esa dinámica más general, aunque adquiere especificidad y concreción en cada instante en que se territorializa.

Específicamente, observo que la tendencia del capitalismo chino hacia la sobreacumulación es esencial para propiciar una nueva coherencia espacial caracterizada en la Nueva Ruta de la Seda; al mismo tiempo, sostengo que los intereses geopolíticos, totalmente vinculados con el desarrollo del capitalismo chino en el siglo XXI, determinan la lógica de esta producción espacial, lo que puede observarse en la

medida en que muchas de las inversiones realizadas en el Proyecto no siempre se corresponden con la tasa de beneficio esperada (Hillman, 2018), pero sí con la propia necesidad de producir este espacio estratégico fragmentario que permita la consolidación de China dentro de la creciente competencia intercapitalista, y como sujeto colectivo de creciente importancia y envergadura en el ordenamiento de las relaciones mundiales.

Vinculado a ello, también busco plantear que la situación de dependencia histórica de América Latina frente a esta producción espacial, no se desvanece ni se atenúa, sino que se incrementa y da un giro hacia la consolidación de espacios que son objetivados como proveedores de recursos estratégicos, por un lado, mientras por otro también son vistos como receptáculos de la sobrecapacidad productiva y los capitales ociosos que encuentran en estas formas fragmentarias sus válvulas de escape y modos de inversión que aseguran, cuando menos temporalmente, escapar de las fuertes tendencias hacia la sobreacumulación. En esta dinámica, las estrategias de diversificación comercial y política aplicadas por diversos gobiernos en la región latinoamericana, en vez de conseguir disminuir la dependencia, por el contrario han propiciado su profundización.

Atendiendo a lo anterior, en la primera parte del artículo me enfoco en explicar la noción de una geopolítica de la fragmentación basándome en los desarrollos teóricos de autores como Lefebvre, Harvey y Smith, que ponen énfasis en la noción de producción del espacio y en categorías como desarrollo desigual y diferenciación espacial, para caracterizar a la dinámica del capitalismo mundial. De la misma manera planteo la discusión del concepto de “poder infraestructural” como una propuesta para comprender las formas de articulación logística de los diversos fragmentos espaciales, al tiempo que permite la penetración y el control espacial/territorial de diversos capitales en regiones y lugares caracterizados como estratégicos para sus intereses.

En el segundo apartado, analizo al Proyecto OBOR en sus características generales, como una forma de producción fragmentaria del espacio, que reproduce múltiples contradicciones en su espacialización. Hago énfasis en el hecho de que responde a dinámicas externas e internas al desarrollo del capitalismo chino, y ante todo a la interacción dialéctica entre ambas. Propongo que, por una parte, las “amenazas” planteadas por la presencia estadounidense en la región y, por la otra, la dinámica de la competencia intercapitalista, así como la necesidad de articulación e integración interna, son determinantes para el planteamiento de la Nueva Ruta de la Seda. Me centro en argumentar también que la tendencia hacia la sobreacumulación y la caída de la tasa de ganancia son centrales en el planteamiento de producción de esta nueva estructuración. En última instancia, propongo que el poder infraestructural chino se dirige a la configuración de una espacialidad estratégica —en red, pero jerarquizada— que procure la reproducción de la dinámica prevaleciente en la costa Este de China.

Por último, planteo la relación entre OBOR y América Latina. Aquí busco caracterizar la dinámica transpacífica de la Nueva Ruta de la Seda y las implicaciones geopolíticas para Latinoamérica. Por una parte, afirmo que la dinámica de sobreacumulación y de competencia intercapitalista, así como la generación de nuevos mercados de importación de tecnologías, es relevante para la producción de la vertiente transpacífica. No obstante, en el caso específico de la región, observo que la necesidad de aseguramiento de la producción y los flujos de recursos estratégicos juega

también un papel determinante para OBOR. De esta manera, la dependencia latinoamericana puede cambiar de rostro, más no superarse.

A partir de todo ello pretendo dejar claro que esta forma de producción fragmentaria, diferencial y desigual del espacio, es el fundamento de una nueva geopolítica guiada por los grandes capitales transnacionales, y por las dirigencias de ciertas potencias mundiales, que plantean un reto teórico e histórico para la comprensión y las *praxis* espaciales en el siglo XXI. El caso de la Nueva Ruta de la Seda sin duda es fundamental, pero no debe tomarse como el único ni tampoco el más relevante en su tipo.

Estas producciones estratégicas configuran una nueva lógica espacial que se extiende como una malla que conecta, de forma jerárquica, núcleos, zonas económicas especiales, desarrollos infraestructurales diversos y demás componentes, que generan fuertes aglomeraciones de trabajo, recursos, infraestructuras y formas de autoridad y gobierno que, no obstante, no se encuentran localizadas como en etapas anteriores, sino extendidas por amplias regiones, lo que da sentido a la fragmentación de la totalidad.

1. Geopolítica de la fragmentación: la dinámica del capitalismo neoliberal

Entiendo por geopolítica no la fórmula clásica en la que el *geo* determina a la *política* —que es la tradición decimonónica—, sino una en donde el *geo* es producido por la *política*. Partiendo de la propuesta teórica de Lefebvre (1974; 1976; 2009; 2013) adopto la noción de “espacio social” para reconceptualizar a la geopolítica en el sentido de la producción de un espacio que es derivado de la *praxis* y la simbolización por parte de *lo político*, es decir, lo social (Echeverría, 1998). Se trata de las formas en cómo producimos espacio a partir de nuestras prácticas espaciales, de nuestras representaciones del espacio y de los espacios de representación (Lefebvre, 2013).

La teorización de la producción del espacio parte de la noción amplia del concepto de producción, contenida en el pensamiento marxiano (Marx & Engels, 2014). En esta tradición, se toma a la *praxis* material de la humanidad como la base de la producción de sus condiciones de vida, de sus medios de producción y reproducción, de su conciencia y de las formas de simbolización, por ello, de la producción del mundo. Este concepto de producción se aleja del sentido restringido del término, adoptado en la mayoría del pensamiento científico moderno y del pensamiento social en general, que lo identifica únicamente en la esfera de la producción de mercancías y valores de cambio.

Desde la perspectiva de Lefebvre, el espacio es producido por el modo de producción vigente y por las relaciones de producción que de éste emanan, siendo una mediación estratégica para la reproducción del todo social (Lefebvre, 2013). El pensamiento *lefebvrino* sobre la producción del espacio puede sintetizarse en tres grandes argumentos: 1) el espacio es socialmente producido; 2) el capitalismo sólo sobrevive a partir de producir espacio; y 3) a través de la producción del espacio se domina (Lefebvre, 2013; Herrera, 2017). Con ello en mente, la teoría de la producción del espacio abre el análisis hacia nuevas formas de comprensión de la reproducción del capitalismo histórico en escala mundial.

Si el modo de producción vigente produce su espacio, éste en la actualidad adopta la forma capitalista en extremo, con las múltiples contradicciones que le atraviesan

(Harvey, 2014). De acuerdo con Lefebvre (1974; 2013), la principal de éstas es que el espacio se halla *pulverizado* en múltiples formas: por la propiedad, que lo divide en parcelas —incluyendo la de la soberanía estatal (Agnew & Corbridge, 1995)— y que, a la vez, lo convierte en un bien que no sólo se produce sino que también se consume —incluso se compra y se vende—; por el conocimiento sobre el espacio, la ciencia, las diversas disciplinas y conocimientos que lo apropian y lo fragmentan en una comprensión diferenciada; y por las múltiples estrategias lanzadas por diversos sujetos y entidades colectivas (Estados, transnacionales, comunidades...) que se reproducen a partir de producir espacio, de apropiarlo y de actuar con él y sobre él. De ello se deriva que, a pesar de la constante planificación espacial, ésta jamás pueda materializarse del todo en la práctica (Lefebvre, 1974: 220).

Por todo lo anterior, el espacio siempre es político —porque con su producción se reproducen las estrategias y las intencionalidades de los sujetos que lo producen— así como instrumental —porque se transforma en la mediación a partir de la cual se concretan los proyectos de dominación (incluyendo los de clase, raza y género) y de reproducción de la socialización dominante—. El capitalismo, como modo de producción y como forma civilizatoria, se reproduce a partir de producir espacio.

Aunque habría mucho más que decir al respecto, me detendré en esta forma peculiar de producir un espacio fragmentario. La fragmentación espacial es reflejo y correlato de la propia fragmentación del capital, de los capitales en realidad. A este respecto, Lefebvre apunta que: “El capital se fracciona inevitablemente, se dispersa en capitales, pero no sin dejar de guardar o constituir una unidad que es condición de su funcionamiento” (Lefebvre, 2013: 343). De la misma manera, el espacio pulverizado en escala mundial mantiene su unidad en la forma de una totalidad, conteniendo esos fragmentos, y se presenta en esa apariencia de unificación global.

En términos históricos, la gran fragmentación que presenta el espacio mundial deviene de la consolidación del capitalismo como sistema mundial (Wallerstein, 2010). La progresiva producción de mundo que se deriva de la instauración de ese modo de producción y esa forma civilizatoria en una escala mundializada, derivó en la conformación de un marcado desarrollo desigual y diferenciado (Smith, 2008) que también inauguró diversos *ethos* moderno-capitalistas que definieron la forma de inserción de cada una de las regiones y lugares en la dinámica del capitalismo mundial (Echeverría, 2011). De esta manera, la fragmentación y diferenciación espacial se encuentra presente desde un inicio en la conformación del gran espacio relativo mundial.

Harvey ha planteado la idea de un capitalismo mundial como “fábrica de la fragmentación”, es decir, que la producción del espacio capitalista se haría de acuerdo con la noción fragmentaria referida. Como él mismo apunta, el capitalismo “siempre ha prosperado con la producción de diferencia” (Harvey, 2007: 138), de todo tipo: política, cultural, ambiental, social, económica y comercial, en la propia forma Estado y en la interrelación entre clases.

Si bien las relaciones capitalistas mundializadas requieren de “coherencias estructuradas” (Harvey, 2007: 348-354) que dan origen a formas de organización espacial que permiten la reproducción de las mismas relaciones dominantes, es cierto también que una especie de coherencia estructural espacial en escala mundial solamente puede ocurrir a partir de múltiples coherencias estructurales territorializadas (estatal-nacionales y locales). Las propias formas de regulación y administración de

las diversas poblaciones en el mundo, ya son parte de estas coherencias que funcionan como una especie de infraestructura social.

Smith, por su parte, ha afirmado que si bien en un principio pudo observarse un proceso de diferenciación espacial dado por la dinámica contradictoria de la expansión del capitalismo en escala mundial —el llamado desarrollo desigual—, éste dejó de ser, durante el siglo XX, una consecuencia para transformarse en una condición *sine qua non* para la reproducción del capitalismo (Smith, 2008). Es decir, que la característica fragmentaria no es ya resultado de la formación del espacio sino pre-requisito.

A partir de la década de 1970 es notoria la forma en cómo la producción fragmentaria del espacio no es ya consecuencia, sino fundamento de su propia reproducción. La segmentación de la cadena de producción, la nueva etapa post-fordista y el modelo de acumulación flexible, responden a los reajustes espacio-temporales (Harvey, 2004; 2012) necesarios para salvar la crisis de sobreacumulación.

Visto de esta manera, me atrevo a plantear que se inaugura una nueva “geopolítica de la fragmentación”, en la cual distintas entidades (estatales y corporativas, pero también sujetos organizados en diversas escalas) aplican diversas estrategias que constituyen y producen nuevas espacialidades fragmentarias, que profundizan los patrones de desarrollo desigual y diferenciación espacial, pero que al mismo tiempo implican una nueva forma de interrelación mundial entre los fragmentos.

En este sentido, el concepto de geopolítica también sufre una modificación importante. Si su acepción *clásica* hace referencia a la forma estatal, la expansión imperialista y la concepción territorial cerrada, es porque se relaciona con la consolidación del Estado moderno y sus formas biopolíticas de regulación de la vida, de la especie y de los individuos que le componen, así como de los modos de producción tanto de esas formas históricas como de las tecnologías del poder que les producen (Foucault, 2006; 2007; 2008; Cowen & Smith, 2009). Dicen estos últimos autores:

La geopolítica jamás trató solamente acerca de las relaciones exteriores del Estado, sino que también [...] involucraba una “geopolítica social” más integral que atravesaba y daba forma a la distinción entre dentro y fuera de las fronteras nacionales. Esta geopolítica social [...] está actualmente rediseñada por una emergente geografía de la economía y la seguridad que puede ser mejor interpretada como una geoeconomía con sus propias formas sociales concomitantes (Cowen & Smith, 2009: 23).

En estos autores, el concepto de geoeconomía no refiere a la elaboración ideológica pretendidamente post-conflicto que Edward Luttwak planteara (1998), sino a una nueva forma tanto discursiva como de comprensión de la dinámica espacio-temporal y de la *praxis* (geo)política que de ello deriva. Como plantean otra vez Cowen & Smith: “Si la geopolítica emergió como una tecnología y una ideología en la creación de la geografía política, económica y cultural global, organizada en Estados nacionales, la erosión de la geopolítica también reside en la transformación de ese sistema global” (2009: 30).

Conforme la producción espacial se fue realizando de forma más fragmentaria, también la geopolítica viró hacia modos de comprensión y nociones de producción estratégica del espacio que permitieran articular lo que en apariencia está desvinculado. Mientras el posmodernismo, como conciencia del capitalismo tardío (Jameson,

2009) se empeñó en plasmar un mundo de fragmentos inconexos, la geopolítica plasaba una *praxis* de articulación de lo diverso en pro del sostenimiento del gran espacio relativo mundial. La misma Deborah Cowen plantea que “los sistemas vitales de seguridad [políticos, económicos y sociales también] tienen una geografía que se encuentra basada en forma de red en vez de la forma territorial nacional. Estos sistemas vitales funcionan en virtud de su conectividad” (Cowen, 2010: 611).

Sin argumentar la desaparición del Estado, de las sociedades de control y vigilancia, de los mecanismos y tecnologías gestoras de la población y de los individuos, de la violencia presente y en gran medida determinada por la actividad estatal, estoy de acuerdo con Cowen en concebir una geografía en red que se configura muchas veces en lo que Ceceña ha denominado como “territorios archipiélago” (Ceceña, 2018), es decir, articulaciones complejas producidas por la intervención de los agentes capitalistas por excelencia (las grandes corporaciones transnacionales y las formas estatales) que configuran una espacialidad altamente fragmentaria, incluso a costa de las viejas formas de articulación y de autoridad territorial, pero que adquiere una lógica de operación global.

Si incorporamos el “modelo atomista” propuesto por Harvey, la comprensión de que “muchos agentes económicos adoptan esta forma” (Harvey, 2007: 333) de producción espacial, entonces también tendremos un panorama de la gran complejidad de numerosas estrategias que fragmentan al espacio y luego buscan darle una coherencia estructural. De esta manera, la geopolítica del capitalismo no puede más que buscar dar esa coherencia, al tiempo que produce la propia espacialidad fragmentaria y diferencial. Como afirma Cowen, en tal contexto, la logística adopta un papel crucial, como forma de reflexión sobre la organización y articulación espacial, como racionalización del espacio, como ciencia de sistemas espaciales y como lógica de operación en el espacio diferencial (Cowen, 2010: 614).

En un espacio tal, fragmentario, relativo y diferencial, la pregunta es ¿cómo se consigue esa coherencia entre lo diverso, entre lo diferenciado y heterogéneo, sin que estalle como consecuencia de sus contradicciones evidentes? La tendencia a la igualación y la nivelación espacial acompaña a estos procesos de fragmentación: “En constante oposición a la tendencia hacia la diferenciación, esta tendencia hacia la igualación, y la contradicción resultante, son las determinantes más concretas del desarrollo desigual” (Smith, 2008: 153-154). En términos generales, esta dinámica se inscribe dentro de la llamada “aniquilación del espacio por el tiempo”, relacionada con la necesidad de circulación del capital, en donde deben superarse “todos los obstáculos espaciales”. “Pero”, apunta Harvey, “resulta que estos objetivos sólo se pueden alcanzar mediante la producción de configuraciones espaciales fijas e inmóviles [...] por lo tanto, encontramos la contradicción: la organización espacial es necesaria para superar el espacio” (Harvey, 2007: 348).

Es decir, que la aniquilación del espacio por el tiempo solamente puede llevarse a cabo mediante producir espacio, por lo que la producción fragmentaria del espacio es parte de ese aseguramiento de la circulación, la acumulación y la reproducción capitalistas. Como es posible observar, la producción material del espacio es fundamental en este sentido, tanto para procurar la articulación de lo diverso como para permitir la circulación y la acumulación. De ahí que los llamados “fijos espaciales” (Harvey, 2007) sean vitales en esta dinámica.

Es por lo anterior que centro la mirada en el “poder infraestructural” como un elemento esencial para comprender tanto la producción fragmentaria y diferencial

del espacio, como su articulación logística en forma de totalidad. De esta manera, contemplo que los fijos espaciales son parte esencial de los componentes que permiten la igualación y la nivelación espacial dentro de la geopolítica de la fragmentación.

Retomo este concepto del sociólogo Michael Mann (2006) que lo utiliza para comprender “la capacidad del Estado para penetrar realmente en la sociedad civil, y poner en ejecución logísticamente las decisiones políticas por todo el país” (Mann, 2006: 5-6). No obstante, no lo empleo para el análisis del Estado, sino que me centro en su afirmación sobre “el aumento en penetración infraestructural [que] ha elevado dramáticamente la penetración territorial” (Mann, 2006: 35). Considero que, tomadas incluso de forma más literal, estas consideraciones son útiles para lo que propongo.

Las nociones de articulación logística, penetración en la sociedad y la propia penetración territorial, son centrales no sólo para comprender las formas de disciplinamiento y regulación social características de la propia biopolítica y la gubernamentalidad (Foucault, 2008), sino ante todo las formas de operación estratégica del capital y las estrategias de penetración y control espacial/territorial que mantiene. De esta manera, afirmo que si en la etapa precedente, de consolidación y expansión del Estado moderno y sus formas de regulación y administración, es la entidad estatal la que amplía ese poder infraestructural y lo centraliza, con el reajuste neoliberal frente a la crisis de sobreacumulación de la década de 1970, ésta ya conlleva un poder infraestructural que se basa, en principio, en la agudización de la producción fragmentaria del espacio capitalista en escala mundial para posteriormente, buscar su articulación logística, tal y como lo plantea Cowen (2010).

Esta forma es característica de la articulación post-fordista que conlleva la segmentación de la cadena de producción en escala mundializada, así como la diferenciación especializada de las actividades productivas, la hiperconcentración de procesos de contabilidad, ingeniería, diseño e innovación en grandes centros, y la dispersión de actividades menos relevantes y con mayor necesidad de mano de obra de uso intensivo (Sassen, 2007).

El poder infraestructural será referido, a partir de ahora, como la forma en la cual la producción fragmentaria del espacio, inducida por las estrategias de diversos sujetos colectivos, encuentra su punto de igualación y de articulación logística, permitiendo entonces la vinculación de lo que en principio se halla segmentado y que, por ello, requiere de componentes específicos —fijos espaciales— para producirse en forma de una coherencia integrada. La propuesta del *One Belt, One Road* responde a esta etapa del capitalismo neoliberal.

2. El Proyecto OBOR como forma de producción fragmentaria del espacio: poder infraestructural y desarrollo desigual

El 7 de septiembre de 2013, el presidente chino Xi Jinping pronunció un discurso en la Universidad Nazarbayev en Kazajistán. Acompañado de Nursultan Nazarbayev, el entonces presidente kazajo, el líder chino resaltó la importancia histórica de la antigua Ruta de la Seda en las relaciones entre China y Asia Central. En nombre de una “política de buena vecindad” y de la necesidad de procurar lazos fuertes de amistad, cooperación y comercio, Xi Jinping propuso construir una “Nueva Ruta de la

Seda”, que conectara a China con Asia Central, pero que también fuera el punto de conexión con el resto de Eurasia. Tendría cinco propósitos fundamentales:

Primero, fortalecer la comunicación entre políticas. Los países de la región pueden comunicar entre sí sus estrategias de desarrollo económico y llevar a cabo medidas y planes para la cooperación regional a través de consultas mutuas. *Segundo*, mejorar la conectividad física. Abrir el canal de transportación desde el Pacífico hasta el Mar Báltico y gradualmente hacia una red de transportación que conecte el Este de Asia, el Occidente de Asia y el Sur de Asia. *Tercero*, promover facilidades de mercado. Todas las partes deben discutir los temas relacionados con la facilitación del comercio y la inversión, así como hacer los ajustes apropiados. *Cuarto*, mejorar la circulación monetaria. Todas las partes deben promover la realización del intercambio y establecimiento de la moneda local, aumentar la capacidad de defenderse de los riesgos financieros y hacer que la región sea más competitiva económicamente a nivel mundial. *En quinto lugar*, fortalecer los intercambios entre personas. Todas las partes deben fortalecer los intercambios amistosos entre sus pueblos para promover el entendimiento y la amistad entre ellos (MFAPRC, 2013).

Sin dar coordenadas específicas, OBOR pronto se reveló en dos vertientes: el Cinturón Económico Ruta de la Seda (CERS) y la Iniciativa Marítima Ruta de la Seda (IMRS) —presentada en octubre de 2013 en Yakarta—. De acuerdo con el Documento oficial titulado *Vision and Action on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, de marzo de 2015, publicado por la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, OBOR tiene como objetivo promover la conectividad de los continentes asiático, europeo y africano, así como sus mares adyacentes, “estableciendo y fortaleciendo asociaciones entre los países a lo largo del Cinturón y la Ruta, erigiendo redes de conectividad multidimensionales, compuestas por múltiples niveles y realizando un desarrollo diversificado, independiente, balanceado y sostenible en todos estos países” (NDRC, 2015). Siguiendo con el documento:

El Cinturón y la Ruta corren a través de los continentes de Asia, Europa y África, conectando el vibrante círculo económico del Este de Asia en un extremo, y el desarrollado círculo económico europeo en el otro, y abarcando países con enorme potencial para el desarrollo económico. El Cinturón Económico Ruta de la Seda se enfoca en reunir a China, Rusia, Asia Central y Europa (el Báltico); vinculando a China con el Golfo Pérsico y el Mediterráneo a través del Asia Central y el Asia Occidental; y conectando a China con el Sureste asiático, el Sur de Asia y el Océano Índico. La Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI, se encuentra diseñada para ir desde la costa de China hasta Europa a través del Mar del Sur de China y el Océano Índico, en una dirección, y desde la costa de China a través del Mar del Sur de China hasta el Pacífico en la otra (NDRC, 2015).

Como es posible observar, el Este de China es el centro del planteamiento del espacio estratégico que pretende producirse, debido a que ahí se localiza la dinámica del propio capitalismo chino en expansión, así como también se asientan los capitales con mayor capacidad y necesidad de producir esta espacialidad. A partir de este centro, la ramificación de esta geografía en red (Cowen, 2010) se dirige tanto hacia

el Este como al Occidente, *abrazando* a Eurasia. Por otra parte, esta producción espacial está destinada también a procurar la reinversión de numerosos excedentes de capital y el redireccionamiento de una sobrecapacidad instalada, específicamente en sectores como el de la construcción, el tecnológico y el financiero.

OBOR se propuso desarrollar tres corredores terrestres: el *Eurasian Land Bridge*, a través de Mongolia y Rusia, que conectará al Ferrocarril Transiberiano con el noroeste de China y la vía ya conectada, desde 1990, en Kazajistán, uniendo a China con Europa; el China / Asia Central / Occidente de Asia; y el China / Península de Indochina. Se plantea conectarlos a partir de “tomar ventaja de las rutas de transporte internacionales, asentándose en ciudades centrales [núcleo] a lo largo del Cinturón y la Ruta y utilizando parques industriales clave como plataforma de cooperación” (NDRC, 2015). Es notorio que la pretensión del Proyecto se centra en “conectar” puntos clave (ciudades, infraestructura existente y parques industriales) en una forma fragmentaria de vinculación de una lógica que atraviesa cientos de kilómetros, para articularse con la costa Este de China. El poder infraestructural juega el papel de nivelación e igualación entre diversos fragmentos, desarrollados desigualmente. Además de esos tres, los corredores económicos China / Paquistán, China / Mongolia / Rusia y el Bangladesh / China / India / Myanmar, forman parte de la nueva dinámica de interconexión territorial, sumando seis en total.

La logística de articulación de los fragmentos, juega aquí un papel central. El poder infraestructural produce una espacialidad en red, con centros y nodos jerarquizados y articulados, que permite la vinculación y operación logística de todo el entramado, uniendo puntos centrales (zonas económicas especiales, zonas industriales especiales, ciudades núcleo) con otras producciones espaciales (puertos, ductos, carreteras, vías férreas) que permitirán que la dinámica de flujos ocurra en un sistema de circulación en el cual los obstáculos espaciales se minimicen o, cuando menos, se reduzcan significativamente. En este sentido, puede hablarse de una nueva “epistemología espacial”, en la cual:

El Proyecto chino redefine al espacio global como un flujo continuo. Dentro de éste, los recursos que dirigen a los deseos de las naciones [y capitales] en competencia no se encuentran localizados en un lugar en específico, por el contrario, se extienden a todo lo largo de la cadena logística que constituye el esqueleto de esta nueva visión territorial. El nuevo *heartland* es así un *cyborg* desterritorializado, resultante de la aglomeración de infraestructura, territorio, mano de obra y recursos (E. G., 2018).

Si bien comparto, en general, esta visión, creo también que, como afirman Cowen & Smith (2009), la geopolítica había mutado a esta forma desde finales de la Segunda Guerra y con la consolidación de la *pax americana*; por otra parte, considero que todo proceso de “desterritorialización” produce una nueva territorialización. No obstante, es útil esta reflexión para resaltar la nueva conformación fragmentaria del espacio, en donde ciertos puntos son producidos de forma diferenciada y desigual, pero procurando su nivelación e igualación para articularlos mediante el poder infraestructural no de una nación, sino de las necesidades de capitales e intereses muy concretos y de ciertas élites político-económicas, lo que sin duda lleva al rompimiento de las viejas coherencias, prácticas y sintaxis espaciales.

En cuanto a la vía marítima, el citado documento es muy explícito en señalar que “la Iniciativa se enfocará en construir conjuntamente rutas de transporte fluidas y eficientes que conecten los puertos más importantes dentro del Cinturón y la Ruta” (NDRC, 2015). En este sentido, los *brazos marítimos* de la Nueva Ruta de la Seda se extienden por el Índico hasta el Mar Rojo y de ahí pretenden penetrar al Mediterráneo, y por el mismo Índico hacia Dar es Salaam y la costa oriental de África (Mombasa, Kenya), en un extremo; por el otro, se abre camino hacia Malasia, el Estrecho de Malaca y Oceanía. De igual manera que en el ámbito terrestre, en el mar se pretende “conectar puntos estratégicos” en un gran sistema de articulación geopolítica. En última instancia, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma enfatiza que:

Para ser específicos, [los países involucrados] necesitan mejorar la infraestructura de la región y establecer una red segura y eficiente de pasajes por tierra, mar y aire, elevando su conectividad a un nivel superior; mejorar aún más la facilitación del comercio y la inversión, establecer una red de áreas de libre comercio que cumplan con altos estándares, mantener lazos económicos más estrechos y profundizar la confianza política; potenciar los intercambios culturales; alentar a diferentes civilizaciones a aprender unas de otras y florecer juntas; y promover el entendimiento mutuo, la paz y la amistad entre personas de todos los países (NDRC, 2015).

Lo que se plantea, en términos generales, es el desarrollo de una infraestructura de interconexión territorial y marítima, así como digital y de información —la denominada *Ruta de la Seda de la Información*— que incremente la conectividad en Asia, y entre ésta y Europa y África, propiciando la estandarización tanto de medidas técnicas, como de políticas y marcos regulatorios, que produzcan esa red de infraestructura multimodal, en forma de una nueva coherencia estructural espacial que facilite los flujos de capitales, comercio, personas y mercaderías, desde y hacia la costa Este de China (NDRC, 2015). Se trata, por lo tanto, de la producción de fijos espaciales que permitan esta nueva aniquilación del espacio por el tiempo.

En esta nueva espacialidad, tanto en el caso de la interconexión terrestre como la marítima, se ejerce una forma de autoridad y de gubernamentalidad relacionada con el surgimiento de “proyectos paralelos”, incluso yuxtapuestos, “de subyugación territorial, explotación laboral y experimentación de nuevas formas de gobernanza” (E. G., 2018), en un gran espacio fragmentario que contendrá las condiciones de posibilidad necesarias para procurar una reproducción ampliada, al tiempo que inaugurará nuevas formas de gestión y control de la población y demás recursos vitales a lo largo de esta gran cadena.

La pregunta es ¿a qué responde esta planificación de un gran espacio estratégico? Como ha indicado Jean-Marc Blanchard (2017), son numerosas las narrativas que se han inaugurado en torno a OBOR y van desde la implacable amenaza china sobre la región euroasiática, el nuevo imperialismo y las ansias expansionistas, hasta el nuevo modelo de desarrollo en la región, la cooperación sur-sur y el ascenso pacífico de la potencia asiática. No obstante, considero que dichas narrativas no son del todo adecuadas para interpretar la espacialidad de la Nueva Ruta de la Seda, por lo que propondré algunas consideraciones que me parecen centrales para explicarla, las cuales se relacionan tanto con la competencia intercapitalista incrementada en escala

mundial —incluyendo la competencia por recursos (Klare, 2001; 2009)—, como con el propio desarrollo del capitalismo chino y las tendencias hacia la sobreacumulación en su seno.

Las respuestas, por lo tanto, corren entre las determinaciones internas, por un lado, como por las externas y, ante todo, por la dialéctica que se establece entre ambas. Cuando menos, creo que pueden apuntarse dos elementos clave: 1) el acelerado desarrollo del capitalismo chino desde la década de 1970 con todo y sus contradicciones (MGI, 2006; Gaulard, 2011; Zhang, 2017); y 2) la creciente percepción de riesgos provenientes de la presencia global de Estados Unidos, sobre todo en puntos estratégicos de la geografía mundial —como el estrecho de Malaca— que comprometen la autonomía china en cuanto a administración y manejo de los flujos estratégicos (Xiaodi, 2005).

En 2008, la administración Obama inauguró una estrategia entonces conocida como *Pivote Pacífico* que, sin abandonar los presupuestos de penetración y división de la masa euroasiática, sí planteaba un acercamiento distinto a la problemática. Consciente de que el eslabón más fuerte en las alianzas regionales lo representa China y sus capacidades mundializantes (Lo, 2009), el entonces gobierno estadounidense decidió centrar sus capacidades militares y diplomáticas en la región que se percibió de mayor efectividad para contener a China: el Pacífico (Clinton, 2011; DoD, 2012).

Ante eso, que abarcaba tanto una estrategia político-diplomática como también el reposicionamiento militar estadounidense —a partir de la relocalización de bases y efectivos y el redireccionamiento del 60% de los buques con capacidad nuclear (Le Mière, 2012)—, es probable que el gobierno chino haya lanzado a OBOR como una respuesta para librar el cerco que desde el Pacífico se estaba tratando de imponer, y que incluso abarcaba al ahora extinto *Trans-Pacific Partnership* (Higueras, 2015).

No obstante, aunque este *pivote* amenazara con cercar a China, el nuevo Proyecto de vinculación territorial a partir de un gran poder infraestructural no solamente es la respuesta ante una serie de influencias externas, sino también ante la necesidad de articular el propio territorio chino y de dar viabilidad a las fuerzas productivas que ya se encontraban en desarrollo sobre todo en la región Este, así como la necesidad de equilibrar las relaciones con el resto del territorio continental. “Adicionalmente a su relativo desarrollo económico, la región costera es también mucho más importante que las regiones centro y oeste en vincular a China con el resto del mundo [...] [ya que] provee las rutas más convenientes en cuanto a economía y bajo costo para que China pueda conectarse con el resto del mundo” (Xiaodi, 2005: 231-232). No obstante, un buen desarrollo infraestructural hacia la región continental, resultaría sumamente benéfico para potenciar el sistema de circulación hacia un mercado maduro como el europeo (*The Economist*, 2014).

Ello se relaciona directamente con la necesidad de articulación del territorio y los procesos internos, al tiempo que responde a la urgencia estratégica de forjar una logística de control e intervención territorial que permita al capitalismo chino autonomizar, cada vez más, sus procesos con respecto a Estados Unidos y los constreñimientos que le impone la dinámica mundial actual.

Por otra parte, la fuerte tendencia hacia la sobreacumulación en el capitalismo chino es esencial para comprender la lógica de esta espacialidad estratégica (Zhang, 2017). Gaulard (2011) ha analizado a profundidad este proceso y ha apuntado que, mientras que la tasa de inversión en China alcanzó, para 2009, el 47% del Producto

Interno Bruto (PIB) —constituyendo un récord mundial—, ello también se hizo acompañar de una profundización en la caída de la tasa de ganancia y de tendencias fuertes hacia la sobreproducción, caracterizadas eminentemente por la imposibilidad del mercado chino de absorber los excedentes —incluyendo los de capital y mano de obra— producidos por su propia dinámica.

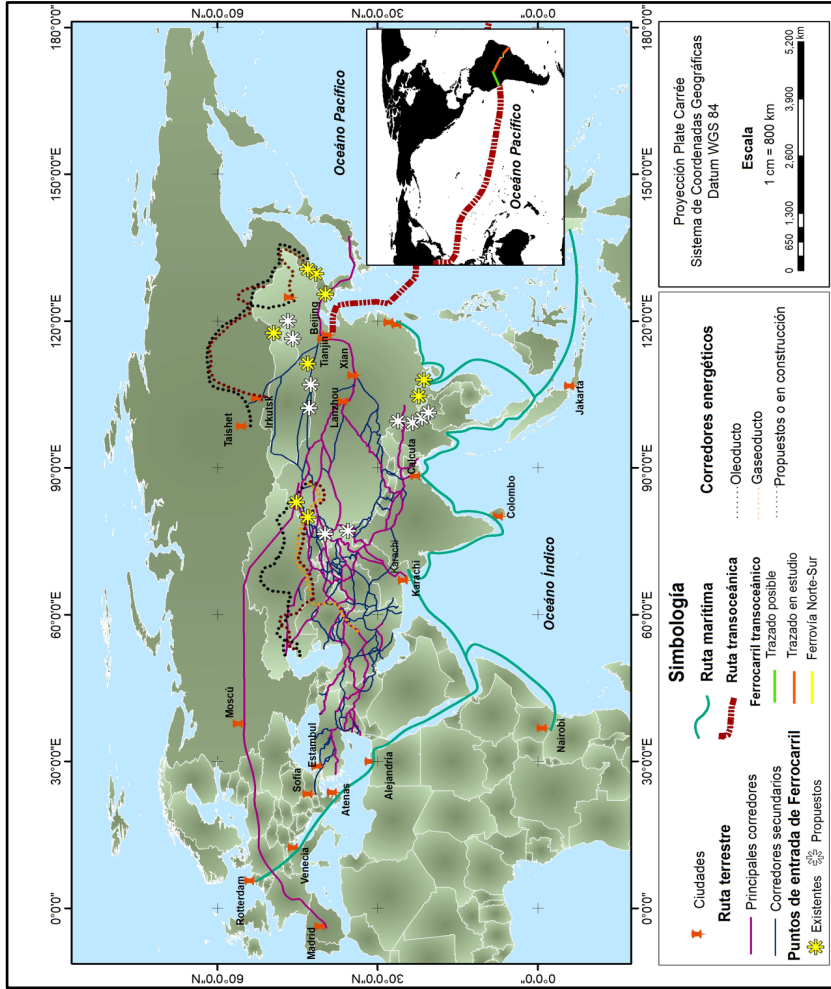
En ésta, la principal actividad económica se concentra en empresas controladas por el Estado —lo que a su vez permite un control férreo sobre la economía y la lógica geoeconómica por parte del Partido Comunista y el gobierno—, que también son las principales receptoras de crédito interno y externo. De acuerdo con Gaulard (2011) y con Zhang (2017), las grandes empresas estatales (concentradas en sectores de la construcción, la energía, los transportes y las materias primas) —e incluso las empresas privadas— han aumentado constantemente su capacidad productiva, con una elevada intensidad de capital pero, al mismo tiempo, se enfrentan a una sobrecapacidad instalada derivada de la incapacidad del mercado interno de absorber los excedentes producidos y a la imposibilidad de colocarlos en otros mercados de forma adecuada. Acompaña a este proceso una composición orgánica del capital cada vez más elevada, y un incremento en la productividad del trabajo con un decremento en la productividad del capital. Por ello, el elemento central de la explicación dada por Gaulard es la caída de la tasa de ganancia:

En China los fenómenos de producción son cada vez más importantes en la evolución de la oferta y la demanda. Sin embargo, frente a ello, para compensar la caída de la tasa de ganancia, las empresas son incitadas a aumentar la tasa de ganancia produciendo cada vez más [...] el aumento del volumen de ganancia en China se efectúa paralelamente al aumento constante de la capacidad de producción ociosa, cuando la caída de la tasa de ganancia hace peligrar la continuidad del proceso de acumulación [...] Ante ello, es, por lo tanto, incorrecto afirmar que el aumento de la masa de ganancia puede compensar duraderamente la caída de la tasa de ganancia (Gaulard, 2011: 16).

Ante tal panorama, de producción excedentaria en niveles peligrosos tanto de capital como de mano de obra —Gaulard (2011) observa también la tendencia decreciente del empleo en China—, la “solución espacial”, acompañada de ajustes temporales, se presenta como una necesidad estratégica. Como ha apuntado Harvey, una crisis de sobreacumulación “se manifiesta en general como una situación en la que los excedentes de capital y trabajo que el capitalismo necesita para sobrevivir ya no pueden absorberse” (Harvey, 2007: 336). Las coherencias espaciales estructuradas, de esta manera, permiten la reproducción y circulación del capital y requieren siempre de infraestructuras sociales y materiales para producirse. Éstas se agotan en momentos de crisis, pero se inauguran nuevas también en tiempos de reestructuración.

De esta forma, sostengo que OBOR responde a esta necesidad de sortear las dificultades presentadas en este punto de incipiente sobreacumulación. La producción de una espacialidad fragmentaria, que a partir de un poder infraestructural permite la articulación logística y la penetración territorial en diversos puntos estratégicos, es parte de la producción misma de nuevas infraestructuras materiales y sociales que coadyuvan en la dinámica de exportación de contradicciones hacia otras latitudes, desahogando presiones en China y asegurando las condiciones de posibilidad para permitir la reproducción dinámica del capitalismo y los capitales chinos.

Mapa 1. Corredores de infraestructura euroasiática de la Nueva Ruta de la Seda



Fuente: Elaboración: Daniela Rezagó Flores, Seminario sobre Espacialidad, Dominación y Violencia, Universidad Nacional Autónoma de México. Datos obtenidos de: *The Harvard WorldMap Project* <http://worldmap.harvard.edu/maps/7547/mfo/> (Consultada entre febrero y marzo de 2019).

Ello explicaría el porqué OBOR se centra en el desarrollo de Corredores Económicos con fuerte componente de infraestructura (Mapa 1), que se vinculan justo con aquellos sectores que más acumulan sobrecapacidad instalada y que más emplean capital en forma intensiva (construcción, transportes, energía), así como la industria extractiva y la de alta tecnología. En este sentido, la exportación de estos flujos de capital responde a la necesidad de relocalizarlos y dotarlos de una vía de reinversión y generación de plusvalía —cada vez más cerrada en las condiciones actuales internas (Gaulard, 2011; Zhang, 2017)—, así como propiciar la producción de un gran espacio de reproducción ampliada para los capitales y, en último término, un gran sistema de penetración y control territorial y marítimo de puntos estratégicos.

Así, lo que interesa no es procurar la homologación de espacios y la incorporación de diversas sociedades y formas estatales a la dinámica de desarrollo implantada desde China, sino producir espacios diferenciales y desigualmente desarrollados que permitan formular todo un sistema de circulación y regulación de flujos, en una malla espacial bastante extendida, que dé viabilidad a la dinámica inaugurada en la zona costera del Este de China.

3. OBOR y América Latina: la vía dependiente de vinculación de los fragmentos

Hasta principios de 2015 la Nueva Ruta de la Seda se encontraba circunscrita a Eurasia y partes de África. Si bien los capitales chinos habían tenido ya una presencia considerable en algunas regiones de América Latina, parecía no existir la pretensión de “conectar” estos puntos con el gran planteamiento que se estaba llevando a cabo en el marco de OBOR. Sin embargo, en mayo de ese año se inauguró la dimensión transpacífica cuando, durante la visita del Primer Ministro Chino, Li Keqiang, a Brasil, Colombia, Chile y Perú, se planteó la necesidad de articular a Latinoamérica. Pareciera que, entonces, numerosos acercamientos y proyectos chinos en la región, incluyendo el canal interoceánico proyectado en Nicaragua, adquirieron una relevancia que se vinculaba con las propuestas del poder infraestructural chino del otro lado del Pacífico:

Pekín ha ofrecido a los países suramericanos unirse a su macroplan con la construcción de una línea de ferrocarril que una los océanos Atlántico y Pacífico desde el puerto brasileño de Açu al peruano de Ilo, atravesando ambos países. En Ilo se establecería una conexión naval regular con el puerto de Tianjin (sur de Pekín) (Higuera, 2015: 50).

De esta manera, este “corredor suramericano” —que se uniría a otros proyectos en la región— estaría planteado a partir de la interconexión por ferrocarril. Como en otras partes del espacio OBOR, el tendido de vías férreas para trenes de alta velocidad es central. Desde 2004, China ha realizado grandes esfuerzos e inversiones en el desarrollo de tecnología relacionada con trenes de alta velocidad, primero para lograr una interconexión más efectiva del propio territorio chino y después para conseguir las anheladas interconexiones geoestratégicas con otras regiones (Hillman, 2016); no es casualidad que el Cinturón Económico Ruta de la Seda esté basado, en buena medida, en proyectos de infraestructura ferrocarrilera.

Chen Lan afirma que esta nueva forma de penetración responde a múltiples metas, entre las cuales destacan: “estrechar las relaciones diplomáticas [...], sustituir la imagen china de exportación de mercancías baratas y de poca tecnología con un megaproyecto de tecnología sofisticada, lo que impulsará en el futuro el intercambio de productos tecnológicamente innovados, así como impulsar los estándares técnicos y un modelo de financiamiento independiente de los préstamos multilaterales” (Lan, 2017: 121). Cada una de estas metas es de suma importancia y apuntan hacia el desarrollo de un gran poder infraestructural. Malasia, Tailandia, Indonesia, Laos, Irán, Turquía y Rusia ya se encuentran en la esfera de esta nueva “diplomacia de ferrocarril”.

Las tecnologías chinas en interconexión a partir de ferrocarril, aunque vistas con desconfianza por algunos sectores, han ido extendiéndose por Eurasia. Junto con ellas, también lo han hecho los planes de financiamiento que escapan a los organismos financieros internacionales tradicionales y que incluso se basan en el intercambio entre bienes de producción local, como parte del pago por las tecnologías recibidas (Lan, 2017).

De esta manera, la producción de este tipo de interconexiones terrestres es parte de la necesidad de exportación de la sobrecapacidad instalada, capitales ociosos e incluso mano de obra excedentaria, con lo cual el poder infraestructural cumple una función de intentar salvar las contradicciones del capitalismo chino. Además de ello, la expansión de los intereses geoestratégicos, en este caso en Latinoamérica, se materializa también mediante ese poder infraestructural. Existe, desde mi punto de vista, una conexión muy especial entre éste y la necesidad de aseguramiento de flujos de recursos estratégicos.

Una de las principales preocupaciones del Partido Comunista de China (PCCh) es la de diversificar las fuentes de aprovisionamiento de energéticos y otros recursos vitales. Aunque en teoría la decisión sobre estos asuntos recae en empresas e individuos privados, en realidad este tema es clasificado como de seguridad nacional y se encuentra altamente centralizado. La estrategia de diversificación se basa en dos puntos: 1) conseguir un aprovisionamiento de países conectados por tierra a China para evitar los obstáculos de la dependencia por mar; y 2) conseguir más proveedores de otras regiones del mundo. En ambos casos, las corporaciones chinas deben hacerse con el máximo control posible de toda la cadena de aprovisionamiento (Klare, 2009: 68-73).

Por lo anterior, América Latina representa un espacio estratégico para las inversiones y proyectos chinos. Este espacio transpacífico, igualmente se plantea en forma de articulación logística mediante un poder infraestructural que, a partir de megaproyectos —nuevos y en marcha—, corredores, rutas, caminos, puertos, ductos, canales, zonas especiales, parques industriales, centros mineros y ciudades, consigan la producción de esa espacialidad diferencial y desigual, esa malla que jerárquicamente se vincula y produce sus condiciones de igualación, nivelación y articulación.

La sobreacumulación y la necesidad de aseguramiento de recursos, juegan un papel central en este caso específico. En cuanto al primer punto, la dinámica no es muy diferente a la planteada en Eurasia y África: la exportación de excedentes de capitales ociosos y de sobrecapacidad instalada de sectores intensivos en capital que, al mismo tiempo, produzca esa aglomeración de infraestructura, mano de obra, territorio y recursos en la forma de una espacialidad fragmentaria, compuesta por diversos fijos espaciales, que permita un sistema de producción, circulación y acumulación en

donde el tiempo aniquile al espacio de manera efectiva, con formas gubernamentales, de autoridad y regulación de poblaciones y territorios efectivas para el control espacial/territorial, en este caso transpacífico.

La lógica de aseguramiento de recursos, no obstante, cobra un papel mucho más determinante en el caso latinoamericano. Desde principios de la presente década, China ocupa un lugar primordial como consumidor de materias primas. En 2011 compraba ya el 53% de granos de soja, 28% de aceite de soja y 23% del algodón que se producía para su exportación a nivel mundial; entre 2008-2009 consumía alrededor del 40% de la producción para exportación de plomo, níquel, estaño, zinc y acero primario, 38% de cobre refinado y 39% de aluminio (Rosales & Kuwayama 2012: 43-45).

Desde la década pasada, en la cual numerosos gobiernos progresistas aparecieron en la escena geopolítica latinoamericana, el comercio entre China y esta región ha ido en ascenso. En muchos casos, las estrategias de diversificación de relaciones políticas y comerciales de los progresismos latinoamericanos, se hizo acompañar de una creciente tendencia a la reprimarización de las economías de sus países —si bien se trata de un proceso abiertamente desigual y diferenciado en cada caso— en un afán por emplear la base de la extracción de recursos como punta de lanza de un nuevo tipo de proyección nacional y regional en la dinámica del capitalismo del siglo XXI. De igual manera, se planteó que la industria extractiva podría ser la que financiara múltiples proyectos de desarrollo en el nuevo panorama político de cada uno de los países.

Estas tendencias se unieron con la creciente demanda china de recursos vitales para el sostenimiento de su dinámica. De esta manera, aunque con trayectorias distintas, se abrió una coyuntura para que una especie de complementariedad ocurriera entre China y América Latina, aunque la relación se planteara en términos desiguales y jerárquicos —así como de dependencia, en el caso latinoamericano—:

La creciente demanda de productos básicos por parte de China impulsó las exportaciones y mejoró los términos de intercambio, sobre todo de los países de América del Sur. Los más favorecidos fueron los países exportadores de petróleo y minerales [...] El efecto del alza del precio de los productos exportados ha sido más significativo que el del aumento de su volumen, sobre todo en los países de América del Sur. En los casos de México y Centroamérica (salvo Costa Rica) la tendencia fue la opuesta, con un mayor incremento de los volúmenes exportados. Esta es una clara señal de la relevancia que ha tenido el patrón exportador en este ciclo y, en particular, la intensidad del vínculo con China y Asia y el Pacífico en el periodo 2007-2008 (Rosales & Kuwayama 2012: 74).

Para el año 2014, el 10% de las exportaciones globales de la región Latinoamericana fueron hacia China. El 19% de las exportaciones extractivas y el 14% de las agrícolas fueron absorbidas también por ese país. Por otra parte, las manufacturas no han sido de gran interés. La mayoría de las inversiones *greenfield* chinas (4,600 mdd en 2015) en América Latina, se concentran en agricultura, mientras el rubro de fusiones y adquisiciones (49,900 mdd en 2015) lo hacen en petróleo, gas natural y minería (Ray, Gallagher & Sarmiento, 2016: 3-6).

De acuerdo con un informe del *Atlantic Council* y la OCDE, las inversiones chinas en América Latina se han incrementado en alrededor de 110,000 mdd desde 2003

(Avendano, Melguizo & Miner, 2017). Aunque tradicionalmente se han dirigido a los sectores extractivos, se ha observado también un viraje en la última década hacia el sector de servicios, específicamente transportes, finanzas, electricidad y tecnologías de la información y la comunicación, además del desarrollo de energías alternativas. Estos sectores, no obstante, son complementarios con aquellos tradicionales, por una parte, y por la otra son también los que caracterizan la expansión global en el marco de OBOR. El caso de las finanzas y los transportes son los que presentan puntos de sobreacumulación que requieren ser salvados mediante los ajustes espaciotemporales; los sectores de punta tecnológicos, son los que definen la vanguardia de nuevos mercados consumidores de productos chinos con fuerte contenido tecnocientífico, intensivos en capital y muchos de ellos también en mano de obra:

Con el ánimo de figurar como una parte activa en el orden económico global, China se encuentra ofertando asistencia económica y financiera a la región —que también es parte de la apertura de puertas para la expansión de las firmas chinas. Otorgando préstamos, incrementando los montos de IED, y construyendo lazos comerciales más fuertes, China está asegurando que sus compañías mantengan un acceso de mercado para su sector exportador, así como está abriendo nuevos mercados para sectores con exceso de capacidad, como el de la infraestructura (Avendano, Melguizo & Miner, 2017: 1).

De esta forma, las preocupaciones de las inversiones chinas en América Latina se centran hoy en sectores estratégicos como: *commodities*, servicios (transporte, logística, finanzas, energía) e infraestructura. OBOR abarca esos mismos sectores en todos los lugares en donde ésta se territorializa: requiere de las inversiones del capital financiero para producir un espacio material configurado por fijos espaciales que se manifiestan en forma de infraestructura, mucha de ella basada en tecnologías de punta como los ferrocarriles de alta velocidad, lo que a su vez se vincula con el incremento del sector servicios y todo ello en gran medida se conjuga con la estrategia de aseguramiento territorial y acceso privilegiado a *commodities*, al tiempo que procura la apertura de sectores rentables de inversión para los capitales chinos.

La Inversión Extranjera Directa (IED) china en América Latina ya es del orden del 10% del total en la región, concentrándose eminentemente en Suramérica y gran parte en Brasil, país que ha absorbido 60 mil de los 110 mil mdd de inversión china en la última década (Avendano, Melguizo & Miner, 2017). El cambio en los patrones de IED —de una que predominantemente se dirigía a sectores extractivos a una que se localiza ya el 50% en el sector servicios— responde al momento en donde OBOR se consolida como propuesta de interconexión euroasiática y transpacífica. Después de Brasil, Perú es el segundo país receptor de mayor inversión china, con alrededor de 18 mil mdd (Avendano, Melguizo & Miner, 2017). Este patrón de IED responde a la intención de construir el ferrocarril desde Açu a Ilo —el mismo que ahora se encuentra suspendido, debido a la reciente negativa brasileña para continuar con el proyecto (Zibechi, 2018)—.

En términos globales, sin embargo, en el periodo 2003-2016 las mayores inversiones han ido, en orden de importancia, hacia: 1) minería y metales (27 mil mdd), 2) petróleo y gas (25 mil mdd), 3) Industria automotriz (11 mil mdd), 4) transporte y electricidad (9 mil mdd c/u), 5) finanzas (7 mil mdd), 6) energías alternativas y electrónicos y 7) productos de consumo (4 mil mdd c/u) (Avendano, Melguizo &

Miner, 2017). Como puede observarse, las inversiones chinas en la región, además de concentrarse en Suramérica, tienen un patrón de penetración en áreas y sectores estratégicos que se compaginan con las estrategias de diversificación del aprovisionamiento de recursos, apertura de mercado para sus sectores de exportación y nuevos mercados para los sectores con exceso de capacidad como la infraestructura.

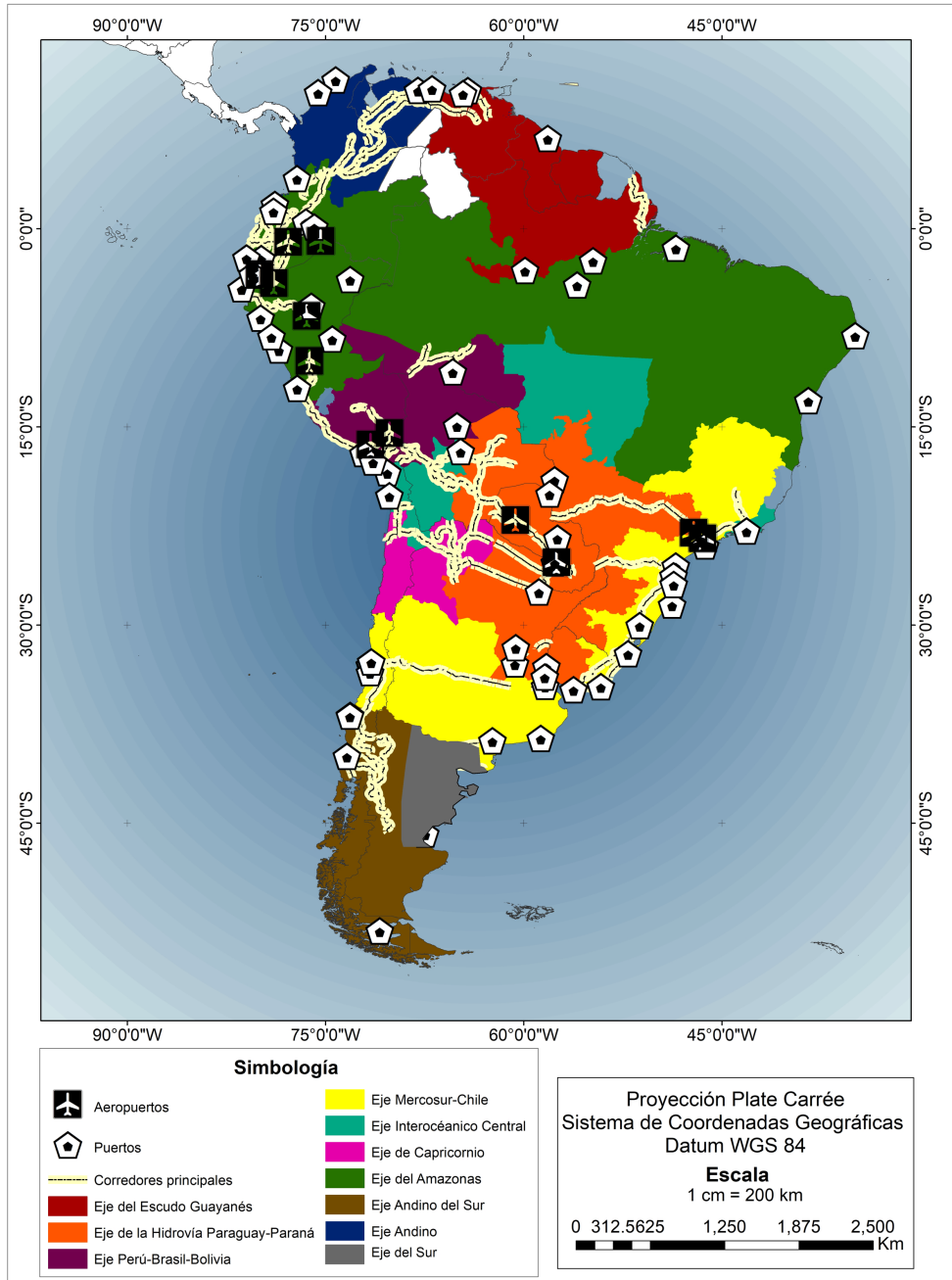
En contrapartida, las exportaciones de América Latina hacia China se concentran en cuatro productos principales, que abarcan el 63% del total: soya (21%), petróleo (18%), minerales de hierro (14%) y minerales de cobre (10%), lo que demuestra la tendencia de la relación regional con China a centrarse en *commodities* (Roldán *et al.*, 2016: 39) que, como he mencionado, son de interés fundamental para la potencia asiática.

Este panorama es el mismo que contextualiza al Proyecto OBOR en su vertiente transpacífica. Sostengo que tanto la tendencia a la sobreacumulación como la necesidad de penetración y control de las fuentes de aprovisionamiento de recursos para la dinámica del capitalismo chino, son los elementos esenciales para comprender este salto sin precedentes. No obstante, no creo que sea únicamente la rentabilidad económica la que se encuentre en juego, sino que el propio poder infraestructural y la articulación de un gran espacio fragmentario ya ponen sobre la mesa todo un entramado geopolítico que plantea la posibilidad de inaugurar nuevas espacialidades que proyecten al capitalismo chino como un fuerte competidor en un contexto de crecientes y agudizadas pugnas intercapitalistas.

En julio de 2014 el presidente Xi Jinping, de visita en Brasilia, se refirió a la fórmula “1+3+6” como el marco a seguir en la relación de OBOR con América Latina. El “1” se refiere al Proyecto como tal en su interconexión transpacífica. Por su parte, el “3” se relaciona con las áreas clave de la cooperación: 1) comercio; 2) inversión; y 3) finanzas. El número “6”, por último, prioriza las inversiones hacia: 1) energía y recursos; 2) construcción de infraestructura; 3) agricultura; 4) manufacturas; 5) innovación científica y tecnológica; y 6) tecnologías de la información (Escobar, 2018). Como es notorio, las prioridades centrales se encuentran tanto en los sectores de recursos y energía como en el desarrollo de infraestructura, lo cual se compagina con la IED china en la región.

Un informe reciente afirma que el costo total de OBOR podría ser del orden del billón de dólares, financiado por el *Silk Road Fund*, con apoyo del *China Development Bank*, el *Export-Import Bank of China*, el *New Development Bank of the BRICS*, entre otras instituciones (CEPAL, 2018: 16), lo cual refuerza la noción de la necesidad de exportación de capitales, en este caso en términos de financiamiento para la infraestructura y proyectos afines. En el caso de América Latina, los principales beneficiados de los fondos y préstamos chinos —dentro y fuera del proyecto OBOR— han sido: Venezuela (44%), Brasil (26%), Ecuador (12%) y Argentina (11%), países que al tener grandes reservas de hidrocarburos establecen acuerdos en donde “algunos de los contratos de créditos incluyen la contraparte de un compromiso de aprovisionamiento de productos petrolíferos” (CEPAL, 2018: 22) para China. El informe también señala que, de 2005 a 2016, los sectores que principalmente han recibido inversiones por parte de China son: infraestructura (52%) y energía (31%), seguidos de la minería (8%) (CEPAL, 2018: 23).

Mapa 2. Corredores de infraestructuras de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)



Fuente: Elaboración: Daniela Rezagó Flores, Seminario sobre Espacialidad, Dominación y Violencia, Universidad Nacional Autónoma de México. Datos obtenidos de: *GeoSur. Red Geoespacial de América Latina y el Caribe* [URL: <<https://www.geosur.info/geosur/index.php/es/>>]. (Consultada entre febrero y marzo de 2019).

Como la infraestructura se encuentra en el centro, no es casualidad que la Iniciativa de Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) (Mapa 2) haya sido objetivada como un componente susceptible de ser incorporado a OBOR. En marcha desde el año 2000, IIRSA es un ambicioso plan de producción de infraestructura para la interconexión territorial en la región, que se manifiesta en un diseño geoestratégico de articulación orgánica de los territorios (transporte, energía y comunicaciones).

Financiada tanto por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), como por grandes capitales regionales, especialmente brasileños, IIRSA está conformada por ocho grandes ejes transversales y dos de carácter longitudinal, que abarcan regiones con actividad industrial y concentración poblacional considerables, así como regiones en donde se localizan grandes yacimientos de hidrocarburos, minerales metálicos, biodiversidad y conocimientos tradicionales (Ceceña, Aguilar & Motto, 2007). Es decir, IIRSA es también una producción espacial en la lógica de la geopolítica de la fragmentación. Destacan dos ejes:

- *Eje Amazonas*: permite la comunicación interoceánica en la parte más ancha. Recorre 20 mil km y tiene 200 km de ancho. En él se concentra alrededor de 40% de la biodiversidad planetaria y entre 15 y 20% del agua dulce en estado líquido. Contiene actividades industriales, turísticas y agrícolas, así como un gran potencial hidroeléctrico. La interconexión es carretera, marítima, fluvial y aeroportuaria.
- *Eje Capricornio*: se despliega por una superficie de casi 1,800,000 km², entre Argentina, Paraguay, Chile, Bolivia y Brasil. Contiene yacimientos de gas y uranio de Bolivia, petróleo entre Bolivia y Argentina, parte de los yacimientos de minerales metálicos de los Andes, además de parte de la zona industrial brasileña y de la región productora de soja de Argentina, Paraguay y Brasil. La interconexión se enfoca en sortear la *barrera* de los Andes (Ceceña, Aguilar & Motto, 2007).

En el resto de ejes se encuentran los dos longitudinales: Hidrovía Paraná-Paraguay (se despliega en los ríos Paraguay, Paraná, Uruguay y Plata) uniendo la región central de norte a sur, vinculándola con el Atlántico sur; Eje Mercosur-Chile, parte desde Belo Horizonte en Brasil hasta Montevideo en Uruguay, haciendo un corte hacia Santiago y Valparaíso en Chile. Los Ejes Andino, Interoceánico central, Perú-Brasil-Bolivia, del Sur, Escudo Guyanés y el Andino del Sur, complementan la IIRSA, abarcando grandes extensiones de territorio estratégico continental (Ceceña, Aguilar & Motto, 2007).

Lo importante de IIRSA en el contexto de la conexión interoceánica lanzada desde OBOR, es que en mayo de 2017, en una cumbre a propósito de la Nueva Ruta de la Seda, en donde estuvieron los presidentes de Argentina y Chile, el argentino Mauricio Macri propuso que China se adhiera a IIRSA para potenciar el desarrollo infraestructural en la región (EFE, 2017). De ser así, el poder infraestructural chino se apoyaría en un desarrollo que ya se encuentra en marcha. Durante la misma cumbre, Macri anunció la intención de firmar acuerdos por un valor de 17,000 mdd, en una amplia gama de sectores, que van desde inversiones en plantas nucleares hasta, obviamente, transporte e infraestructura de interconexión territorial (Avendano, Melguizo & Miner, 2017).

Además del planteamiento de construcción de la vía interoceánica desde Açu hasta Ilo, la otra obra formalmente anunciada dentro del marco de OBOR es el tren que uniría Ciudad de Panamá con la ciudad occidental de David, cuyo costo inicial se ha estimado en 5,500 mdd (Lissardy, 2018). Como en el primer caso, este proyecto se centra en el desarrollo de infraestructura ferroviaria.

Si bien la Iniciativa OBOR es apenas una gran planeación estratégica que requiere llevarse a la práctica, y en su camino ha encontrado y encontrará múltiples dificultades para materializarse, lo cierto es que se trata de un ambicioso planteamiento que, independientemente de si llegue o no a concretarse totalmente, conseguirá la producción geopolítica de una nueva espacialidad que será definitiva para la pugna intercapitalista futura.

En el caso latinoamericano, la inserción y estructura dependiente se refuerza al plantearse esta forma de complementariedad y coherencia socio-espacial promovida por OBOR, así como por las otras inversiones chinas ya en marcha al margen del mismo. La producción fragmentaria de espacios diferenciales da muestra del interés por propiciar una inserción desigual proclive al cumplimiento de las estrategias de territorialización que demandan los procesos de producción estratégica llevados a cabo en la costa Este de China. La Nueva Ruta de la Seda, en caso de llevarse a cabo su diseño, plantea un panorama de nueva dependencia para América Latina.

Conclusiones

Plantear una geopolítica de la fragmentación resulta útil como forma metodológica para la comprensión de las dinámicas espaciales que se encuentran en marcha en el siglo XXI. Esta forma peculiar de producir espacio es característica del capitalismo en su escala mundializada, pero se agudiza sin duda a partir de la crisis de sobreacumulación de la década de 1970, y los necesarios ajustes espacio-temporales que se produjeron para sortear las contradicciones acumuladas.

El caso de la Nueva Ruta de la Seda es paradigmático al respecto. El planteamiento muestra la planeación estratégica de un gran espacio fragmentario, diferencial y desigual, que busca producir una nueva coherencia espacial a partir de un gran poder infraestructural que permita, por un lado, una gran penetración, control y aseguramiento espacial/territorial en puntos específicos de la geografía euroasiática, africana y latinoamericana mientras, por otra parte, responde tanto a una incrementada competencia intercapitalista como a una tendencia hacia la sobreacumulación y la caída de la tasa de ganancia que orillan a buscar salida a excedentes de capitales, sectores con sobrecapacidad instalada, producción y mano de obra en la forma de esa nueva coherencia espacial.

La nueva espacialidad que se produce escapa a la lógica de la imaginación geopolítica decimonónica, presente en muchos análisis y discursos actuales, en la cual ciertas regiones importan por su posición y extensión territorial, para plantear algo que ya se venía prefigurando durante todo el momento de la *pax americana*: la producción de una espacialidad estratégica que asemeja a una geografía en red, una gran malla espacial articulada jerárquicamente, que produce fragmentos de espacios desiguales y diferenciados y que, por ello, requiere de un poder infraestructural que logísticamente nivele e iguale lo que en principio se encuentra desarticulado.

Esta espacialidad que aglomera recursos, mano de obra, infraestructura y territorio, representa nuevas formas de intervención, gestión, control, aseguramiento y autoridad espacial/territorial, en una larga cadena de espacios diferenciados y conectados por la lógica estratégica de la reproducción capitalista neoliberal. Sin duda, estas nuevas coherencias y sintaxis espaciales desafían tanto las lógicas como las prácticas socio-políticas anteriores, basadas en la autoridad única y la presencia territorial del Estado, que en esta etapa no desaparece, sino que muta para asegurar que los puntos a conectar (ciudades núcleo, parques industriales, zonas económicas especiales, puertos, vías, ductos) conformen, por una parte, un régimen de excepcionalidad proclive a las relaciones capitalistas radicalizadas bajo estos supuestos y al mismo tiempo la regla de operación de los grandes capitales en estas formas de territorialización.

OBOR es una gran representación del espacio. Las representaciones del espacio se “vinculan con las relaciones de producción, al «orden» que imponen y, de ese modo, a los conocimientos, signos, códigos y relaciones «frontales»” (Lefebvre, 2013: 92). Se trata del “espacio dominante”, en el cual se planifica estratégicamente, se elaboran planteamientos de ordenamiento y producción concreta del espacio, de acuerdo con la política y los intereses, el espacio como instrumento y mediación de los proyectos de dominación. Sin embargo, habrá que recordar que esa planificación reproduce las contradicciones determinantes.

“El «estratega» no ve el terreno, incluso no debe verlo de otra manera que conceptualizado; de lo contrario, no podría actuar” (Raffestin, 2013: 45). La geoestrategia que proviene de la dinámica del capitalismo chino observa, de esta forma, un espacio conceptualizado —no empírico—, planificado, representado por medio de los intereses y la política, en forma de OBOR. Ello quiere decir que, como gran planteamiento geopolítico, puede materializarse, o no; puede llevarse a cabo en partes, en mayor o menor medida; o simplemente puede no ir más allá de un ambicioso proyecto que quedará como caso de estudio para la comprensión de la dialéctica entre espacios dominantes y espacios dominados.

La Nueva Ruta de la Seda es uno dentro de muchos proyectos estratégicos de producción fragmentaria del espacio, que buscan producir mallas espaciales jerarquizadas en las cuales se aglomeren los factores necesarios para procurar la reproducción dominante. Mi interés ha sido mostrar la dinámica de la geopolítica de la fragmentación en un caso concreto de suma relevancia para el contexto mundial actual. No obstante, considero que el concepto y la forma de observación del espacio que de éste se deriva, resultan útiles para el análisis de las praxis espaciales contemporáneas. De igual manera, creo que el concepto de “poder infraestructural” es útil para la comprensión de las formas estratégicas de articulación logística y penetración territorial que provienen de numerosas estrategias de espacialización correspondientes a la actuación de capitales y entidades estatales (con direcciones gubernamentales específicas).

Por último, comprender las formas actuales de producción espacial derivadas de la geopolítica de la fragmentación, resulta útil no sólo para el análisis académico, sino para las diversas *praxis* sociales que se desarrollan en cada uno de esos fragmentos, que se ven condicionadas por su dinámica y que, en muchos casos, buscan plantearse formas de apropiación del espacio (Lefebvre, 2013) no determinadas por las lógicas de control territorial del capitalismo neoliberal.

Bibliografía

- Agnew, John & Corbridge, Stuart (1995) *Mastering Space. Hegemony, Territory and International Political Economy*. Nueva York & Londres: Routledge.
- Avendano, Rolando; Melguizo, Angel & Miner, Sean (2017) *Chinese FDI in Latin America: New Trends with Global Implications*. Washington: Atlantic Council / OECD. [En línea. URL: <http://publications.atlanticcouncil.org/china-fdi-latin-america/AC_CHINA_FDI.pdf>. Consultado el 10 de febrero de 2018].
- Blanchard, Jean-Marc F. (2017) “Probing China’s Twenty-First-Century Maritime Silk Road Initiative (MSRI): An Examination of MSRI Narratives”. *Geopolitics*, vol. 22, núm. 2, 246-268.
- Bruce-Lockhart, Anna (2016) “Why is China Building a New Silk Road?”. *World Economic Forum*, junio. [En línea. URL: <<https://www.weforum.org/agenda/2016/06/why-china-is-building-a-new-silk-road/?fbclid=IwAR0FvpVTLBUGxYW0poiZ-dHaz6c2Y4je6gyeKnhFk3L48yWka9ruwhgMGiF8>>. Consultado el 30 de mayo de 2018].
- Ceceña, Ana Esther (2018) “Hegemonía, poder y territorialidad”, en D. Herrera, F. González & F. Saracho (coords.) *Espacios de la Dominación. Debates sobre la espacialización de las relaciones de poder*. México: UNAM, 19-37.
- Ceceña, Ana Esther; Aguilar, Paula & Motto, Carlos (2007) *Territorialidad de la Dominación. Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)*. Buenos Aires: Observatorio Latinoamericano de Geopolítica.
- CEPAL (2018) “Exploring new forms of cooperation between China and Latin America and the Caribbean”. *CEPAL-CELAC*. [En línea. URL: <https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43214/1/S1701249_en.pdf>. Consultado el 30 de junio de 2018].
- Clinton, Hillary (2011) “America’s Pacific Century”. *Foreign Policy*. [Puesto en línea el 11 de octubre de 2011. URL: <<https://foreignpolicy.com/2011/10/11/americas-pacific-century/>>. Consultado el 23 de julio de 2018].
- Cowen, Deborah (2010) “A Geography of Logistics: Market Authority and the Security of Supply Chains”. *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 100, núm. 3, 600-620.
- Cowen, Deborah & Smith, Neil (2009) “After Geopolitics? From the Geopolitical Social to Geoeconomics”. *Antipode*, vol. 41, núm. 1, 22-48.
- DoD (2012) *Sustaining U.S. Global Leadership: priorities for 21st Century Defense*. Washington: Department of Defense [En línea. URL: <http://archive.defense.gov/news/Defense_Strategic_Guidance.pdf>. Consultado el 13 de marzo de 2018].
- Echeverría, Bolívar (1998) *Valor de Uso y Utopía*. México: Siglo XXI.
- Echeverría, Bolívar (2011) *Ensayos Políticos*. La Paz: Ministerio de la Política y Gobiernos Autónomos Descentralizados, Bolivia.
- EFE (2017) “Macri propone que China colabore con IIRSA para conectar Asia con Sudamérica”. *EFE* [En línea. URL: <<https://www.efe.com/efe/america/economia/macri-propone-que-china-colabore-con-iirsa-para-conectar-asia-sudamerica/20000011-3266462>>. Consultado el 30 de junio de 2018].
- E. G. (2018) “The New Silk Road and Logistical Geopolitics”. *Society and Space*. [En línea. URL: <<https://societyandspace.org/2018/03/27/the-new-silk-road-and-logistical-geopolitics/>>. Consultado el 25 de octubre de 2018].

- Escobar, Pepe (2018) "China's «New Silk Roads» reach Latin America". *Asia Times*, febrero. [En línea. URL: <<http://www.atimes.com/article/chinas-new-silk-roads-reach-latin-america/>>. Consultado el 30 de junio de 2018].
- Foucault, Michel (2006) *Defender la Sociedad*. México: FCE.
- Foucault, Michel (2007) *Nacimiento de la Biopolítica*. México: FCE.
- Foucault, Michel (2008) *Seguridad, territorio, población*. México: FCE.
- Gaulard, Mylène (2011) "Los problemas de la sobreacumulación en China". *Revista de Economía Crítica*, núm. 11, 1-20. [En línea. URL: <http://revistaeconomiacritica.org/sites/default/files/revistas/n11/REC11_1_Mylene_Gaulard.pdf>. Consultado el 30 de junio de 2018].
- Harvey, David (2004) *The New Imperialism*. Nueva York & Londres: Oxford.
- Harvey, David (2007) *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Madrid: Akal.
- Harvey, David (2012) *El enigma del capital y las crisis del capitalismo*. Madrid: Akal.
- Harvey, David (2014) *Seventeen Contradictions and the End of Capitalism*. Londres: Profile Books.
- Herrera, David (2017) "Producción estratégica del espacio y hegemonía mundial. La confluencia en el estudio de la Geografía política y la geopolítica", en E. León (coord.) *Praxis espacial en América Latina. Lo geopolítico puesto en cuestión*. México: UNAM - Ítaca, 129-151.
- Higuera, Georgina (2015) "La Ruta de la Seda del Siglo XXI". *Política exterior*, vol. 29, núm. 167, 40-52.
- Hillman, Jonathan E. (2016) "OBOR on the Ground. Evaluating China's "One Belt, One Road" Initiative at the Project Level". *Reconnecting Asia, Center for Strategic International Studies*, noviembre. [En línea]. URL: <<https://reconasia.csis.org/analysis/entries/obor-ground/?fbclid=IwAR3GDwvikq5uUJMbzMcJp0KMKaLH-WNlcmHa3IDHYyJMtNxThhOh1Fxxsg>>. Consultado el 29 de octubre de 2018].
- Hillman, Jonathan E. (2018) "China's Belt and Road is Full of Holes". *Center for Strategic International Studies*, septiembre. [En línea. URL: <<https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-full-holes>>. Consultado el 13 de mayo de 2018].
- Jameson, Fredric (2009) "El fin de la temporalidad", en N. Golubov & R. Parrini (eds.) *Los contornos del mundo. Globalización, subjetividad y cultura*. México: CISAN-UNAM, 31-60.
- Klare, Michael (2001) *Guerras por los Recursos*. Barcelona: Urano.
- Klare, Michael (2009) *Rising Powers, Shrinking Planet: The New Geopolitics of Energy*. Nueva York: Henry Holt.
- Lan, Chen (2017) "«Diplomacia china del ferrocarril» en América Latina". *Universidad Veracruzana*. [En línea. URL: <<https://www.uv.mx/chinaveracruz/files/2017/03/3-diplomacia-China.pdf>>. Consultado el 18 de julio de 2018].
- Le Mièrre, Christian (2012) "America's Pivot to East Asia: The Naval Dimension". *Survival*, vol. 54, núm. 3, 81-94.
- Lefebvre, Henri (1974) "La producción del espacio". *Revista de Sociología* (Universidad Autónoma de Barcelona, España), núm. 3, 219-229.
- Lefebvre, Henri (1976) *Espacio y Política*. Barcelona: Paidós.
- Lefebvre, Henri (2009) *State, Space, World. Selected Essays*. Mineápolis: Minnesota University Press.
- Lefebvre, Henri (2013) *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- Lissardy, Gerardo (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)”. *BBC*, agosto. [En línea. URL: <<https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-45193332>>. Consultado el 30 de octubre de 2018].
- Lo, Bobo (2009) *Axis of Convenience. Moscow, Beijing and the New Geopolitics*. Londres: Brookings Institution.
- Luttwak, Edward (1998) “From Geopolitics to Geoeconomics. Logic of conflict, grammar of commerce”, en G. Ó Tuathail, S. Dalby & P. Routledge (eds.) *The Geopolitics Reader*. (1998). Nueva York & Londres: Routledge, 125-130 (publicado originalmente en 1990).
- Mann, Michael (2006) “El poder autónomo del Estado: sus orígenes, mecanismos y resultados”. *Revista Académica de Relaciones Internacionales*, núm. 5, 1-43. [En línea. URL: <<https://revistas.uam.es/index.php/relacionesinternacionales/article/view/4863/5332>>. Consultado el 23 de noviembre de 2017].
- Marx, Karl & Engels, Friedrich (2014) *La Ideología Alemana*. Madrid: Akal.
- MFAPRC (2013) *President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries*. Pekín: Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China. [En línea. URL: <https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysies-gitfhshzzfh_665686/t1076334.shtml>. Consultado el 15 de octubre de 2018].
- MGI [MACKINSEY GLOBAL INSTITUTE] (2006) “From «Made in China» to «Sold in China»: the rise of the chinese urban consumer”. *Mackinsey & Co*. [En línea. URL: <<https://www.mckinsey.com/global-themes/urbanization/from-made-in-china-to-sold-in-china>>. Consultado el 12 de julio de 2018].
- NDRC (2015) *Vision and Action on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*. Pekín: National Development and Reform Commission, República Popular de China. [En línea. URL: <http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html>. Consultado el 30 de septiembre de 2018].
- Raffestin, Claude (2013) *Por una geografía del poder*. Zamora: El Colegio de Michoacán.
- Ray, Rebecca; Gallagher, Kevin & Sarmiento, Rudy (2016) “Boletín Económico China-América Latina 2016”. *Boston University*. [En línea. URL: <https://www.bu.edu/pardeeschool/files/2016/04/Economic-Bulletin-2016-Spanish.Final_.pdf>. Consultado el 10 de junio de 2018].
- Roldán Pérez, Adriana; Castro Lara, Alma Sofía; Pérez Restrepo, Camilo Alberto; Echavarría Toro, Pablo & Ellis, Robert Evan (2016), *La presencia de China en América Latina. Comercio, inversión y cooperación económica*. Bogotá: Universidad EAFIT / Fundación Konrad Adenauer. [En línea. URL: <<http://www.eafit.edu.co/centros/asia-pacifico/china-en-america-latina/PublishingImages/Paginas/publicacion1/01-Presencia-China-Completo.pdf>>. Consultado el 12 de junio de 2018].
- Rosales, Osvaldo & Kuwayama, Mikio (2012) “China y América Latina y el Caribe: Hacia una relación económica y comercial estratégica”. *CEPAL*. [En línea. URL: <http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2598/1/S1100769_es.pdf>. Consultado el 13 de junio de 2018].
- Sassen, Saskia (2007) “The Places and Spaces of the Global: An Expanded Analytic Terrain”, en D. Held & A. McGrew (coords.) *Globalization Theory. Approaches and Controversies*. Cambridge: Polity Press, 70-106.
- Smith, Neil (2008) *Uneven Development. Nature, Capital and the Production of Space*. Athens: Georgia University Press.
- Xiaodi, Wu (2005) *Back to the Heartland? Transformation of Chinese Geopolitics and the “Renewed” Importance of Central Asia*. Tesis doctoral, Department of Geography, Syracuse University [En línea. URL:

- <<http://libezproxy.syr.edu/login?url=http://proquest.umi.com/pqdweb?did=982789571&sid=5&Fmt=2&clientId=3739&RQT=309&VName=PQD>>. Consultado el 20 de junio de 2018].
- The Economist (2014) “Hardly and Oasis. Kazakhstan turns Geography to Advantage as China Builds a «New Silk Road»”. *The Economist*. [En línea. URL: <<https://www.economist.com/asia/2014/11/15/hardly-an-oasis>>. Consultado el 20 de febrero de 2018].
- Wallerstein, Immanuel (2010) *Análisis de sistemas-mundo. Una introducción*. México: Siglo XXI.
- Zhang, Xin (2017) “Chinese Capitalism and the Maritime Silk Road: A World-System Perspective”. *Geopolitics*, Vol. 22, núm. 2, 310-331.
- Zibechi, Raúl (2018) “China tropieza en Suramérica”. *Sputnik News*, febrero. [En línea. URL: <<https://mundo.sputniknews.com/firmas/201802221076482742-america-latina-tren-bioceanico-comercio-pekini/?fbclid=IwAR3WILHucYJEGBo5LtNZa1XMA7dwEIyTrViB3fqA1pSi4vXm0B6Mo4gb5gg>>. Consultado el 29 de octubre de 2018].