

## REFLEXIONES FINALES E INVITACIÓN A LA ACADEMIA

SORAYA CARO VARGAS

Los investigadores que han concurrido a esta publicación abren paso a una primera conclusión, la globalización no es un arcaísmo, no ha entrado en una fase de decadencia, la globalización se encuentra en un período de ajuste y de profunda transformación. Aprender a leerla en otra clave desestabiliza, entenderla desde la perspectiva asiática brinda un mayor grado de complejidad. La disputa por mantener el liderazgo del proceso es natural, así como naturales son las aspiraciones de las potencias que emergen, su capacidad decisoria e injerencia en los nuevos temas globales. Los diferentes capítulos dejan ver que los conflictos entre potencias tradicionales y emergentes no se plantean en torno al territorio y sus fronteras. Al territorio se llega mediante intensos desarrollos en materia de conectividad física y digital, dos escenarios que conforman las infraestructuras conectivas y dibujan nuevos mapas de poder para Occidente y Oriente. La soberanía adquiere una nueva dimensión.

La eliminación de barreras al flujo de bienes, servicios y personas ya no es el fin último de las economías que lideran el proceso globalizador, ni las instituciones que los administran siguen siendo indispensables para lograr la integración de las naciones a dinámicas económicas. La iniciativa china es un buen ejemplo de la realidad descrita. BRI no es una propuesta espontánea, recoge procesos de

planeación y prospectiva contruidos por el Estado chino y por las economías limítrofes durante las últimas décadas. En lo corrido de estos años esas naciones han sido testigos y actores de la transformación de las fuerzas productivas, del brío en el cambio tecnológico, de la fragmentación de la producción y la consecuente consolidación de cadenas globales de valor.

La velocidad con la que el modelo globalizador permitió esos cambios también dio cabida al desarrollo de las economías asiáticas y dejó en evidencia necesidades urgentes en materia de conectividad funcional. Por supuesto, la implementación de las tecnologías 5G y, junto a ellas, los encadenamientos submarinos, la conectividad náutica, las redes de astilleros, los sistemas portuarios ligados a redes de transporte multimodal que aseguran la logística oceánica y el desarrollo de estrellas fluviales, la puesta en operación de puertos terrestres, de autopistas y espacios para el almacenamiento, aeropuertos, la relocalización de centros urbanos, redes para los flujos de información, *big data*, plataformas, implantes biotecnológicos, entre otros, son sistemas de vertebración económica que transitan y conforman los corredores económicos modernos.

Sin embargo, ni la globalización es tan profunda ni la conectividad tan extendida. Al tomar las dos variables construidas por el índice de conectividad que elabora DHL desde 2001, profundidad<sup>1</sup> y amplitud<sup>2</sup>, encontramos datos que sorprenden: aunque en 2017 el mundo alcanzó un nivel de conectividad nunca antes visto desde 2007, el mundo tiene frente a sí un vasto terreno por recorrer. Por ejemplo, en términos de profundidad, la mayoría de los

---

1 Cuánto de una actividad es efectivamente internacional en comparación con una medida relevante del tamaño de su economía nacional, hablamos de flujos de comercio, capital, información o personas.

2 La distribución de los flujos internacionales de un país entre sus socios tradicionales, en correspondencia con la distribución global de los mismos.

flujos comerciales, de capital o de información, ocurren a nivel doméstico: solo el 30% de la producción global es exportada, los flujos de IED equivalen al 7% de la formación bruta de capital mundial, aproximadamente el 7% de las llamadas telefónicas, incluyendo las de internet, son internacionales, y solo el 3% de las personas viven fuera de los países donde nacieron (Altman, S., Ghemawat, P. y Bastian, P., 2019, pp. 8-12). A lo anterior, se suma la errónea percepción corporativa sobre los negocios internacionales: según el estudio de DHL, la suma de la producción de todas las multinacionales fuera de sus países de origen, alcanzó solo el 9% de la producción económica mundial en 2017 y solo el 2% de los empleados trabajaron en operaciones internacionales de firmas globales.

Si nos referimos al alcance geográfico de las operaciones de un país, los flujos de la mayoría de los países se concentran en socios estratégicos, generalmente países limítrofes y tienden a ser su primer destino de exportación. En el *ranking* de DHL para el 2018, Colombia quedó en la posición 87 entre 169 naciones. Sus principales rezagos se observan en la restringida expansión de su comercio, el limitado desarrollo de sus comunicaciones y el reducido flujo de estudiantes internacionales. La expansión de sus flujos es limitada a sus socios tradicionales, en su orden Estados Unidos 43%, Venezuela 10%, España 6%, Panamá 5%, México 4%, Chile 4%, China 4%, Ecuador 3%, Brasil 2%, Perú 2%, situación que la lleva a ocupar el puesto 21, entre los países más locales. Si nos referimos a Latinoamérica y el Caribe, la región pertenece al tercer *clúster* de países, aquel que está por debajo del promedio global, junto con Asia central, Asia meridional y África subsahariana. En el caso particular de Latinoamérica, los índices muestran decrecimiento.

De los análisis geoeconómicos, regionales y de política local elaborados por los diferentes autores, surge de inmediato una inquietud inevitable al comparar el modelo planeado y de prospectiva de desarrollo de Asia, e incluso de África,

con la escasa cohesión regional latinoamericana. Se observa, entonces, la ausencia de una visión continental de mediano y largo plazo para superar las grandes brechas que padece la región en infraestructura. Esa ausencia de sentido regional tiene como una de sus causas la ideologización de los grupos regionales o de las diferentes aspiraciones de integración (Unasur, Alba, Celac, entre otros). Se puede afirmar que el propio Mercosur y la CAN no lograron acordar una estrategia integral de conectividad, con el agravante del cambio de prioridades en materia de financiación y cooperación por parte de la banca para el desarrollo regional durante las últimas dos décadas.

Los países de América Latina recibieron la iniciativa BRI de manera reactiva. Algunos proyectos han sido financiados con éxito por China y otros se encuentran estancados o fracasaron. Las áreas de inversión en su mayoría son de corte extractivo, minero-energético, algunos se cuentan en materia de logística portuaria, en particular en Panamá, y otros pocos en las áreas de manufactura industrial y conectividad digital (Sweigart, 2019). Sin embargo, de manera paulatina, algunas medidas que dan impulso a la conectividad acaban de retomarse por parte de algunos grupos e instituciones.

El grupo regional Alianza Pacífico (AP), aprobó en julio de 2018 la creación de un fondo para la canalización de recursos para México, Colombia, Perú y Chile con destino a la financiación de proyectos de infraestructura para la integración regional. Se espera que el Fondo cuente con 1000 millones de dólares, 25 de los cuales debe aportar el organismo gestor. Por otro lado, la Corporación Andina de Fomento (CAF), aprobó en marzo de 2019 la segunda etapa del Programa de Preinversión de Infraestructura Regional (CAF-PPI), que apoyará a los países miembros en materia de diseño, formulación y análisis de proyectos de infraestructura de integración. Megaproyectos de infraestructura de vieja data, como el Corredor Vial Bioceánico (Chile, Brasil, Argentina) o el ferrocarril bioceánico central (Brasil, Bolivia,

Perú, Chile y Uruguay) han recibido el apoyo financiero de gobiernos regionales, europeos y asiáticos.

Aunque las herramientas pueden facilitarse, la noción de corredores económicos está pendiente de construirse en Latinoamérica. Los Estados deben definir los objetivos en materia conectográfica, el portafolio de proyectos regionales, la pertinencia de las obras y los impactos en materia de integración. Deben identificarse los beneficiarios, la manera de integrar a las regiones que no hacen parte del trazo de las rutas, estudiar las posibles fuentes de financiamiento, las líneas rojas en materia de requisitos de desempeño a la inversión, a la cooperación y al endeudamiento inducido. Esos son los temas vitales que no han sido discutidos de manera suficiente por la sociedad civil y sobre los que no se ha construido el necesario consenso regional.

En el caso de Colombia los retos frente a los corredores son inmensos. Superar la corrupción, la burocracia y la visión local, son tareas en curso. Los proyectos en etapa de factibilidad dejaron de ser una opción para convertirse en exigencias cotidianas de la ciudadanía. Los ejemplos son múltiples: el tren de Cundinamarca, la ferro pista en la cordillera central de los Andes, el tren Quibdó-Nuquí, el corredor férreo Chiriguaná-Dibuya, la terminación de la cuestionada Ruta del Sol, el proyecto público privado “*A Todo Tren*” para el área metropolitana de Barranquilla, la utilización de los estudios efectuados por el gobierno anterior para avanzar en el proyecto integral de conectividad Diamante Caribe o el por décadas esperado Metro de Bogotá.

El carácter disruptivo de la iniciativa China BRI no es el planteamiento de las rutas terrestres y marítimas que, sin duda, le permite hacerse a posiciones estratégicas. Está en el diseño de una narrativa integradora dirigida a los países periféricos, que se percibe incluyente, que propone una geografía multipolar, un discurso orientado al desarrollo del Sur y a la renovación de sus instituciones. Lo innovador es el ofrecimiento de escenarios de cooperación y financiamiento

alternativos a la institucionalidad occidental, desprovistos de condiciones relacionadas con asuntos que, en principio, atañen a las naciones, como la estabilidad política y financiera; es decir, herramientas no reguladas, que al final terminan siendo proposiciones unilaterales, mecanismos de endeudamiento a los que se avienen los Estados mediante contratos de adhesión.

El ascenso de China es indudable, aunque no inmediato. El escenario unipolar no será sostenible, aunque la caída de los Estados Unidos de América es más un discurso ideológico con escasa materialidad. Pero si el balance de poderes no se logra en las regiones, y la multipolaridad se consigna solo como adorno, pasaremos de un hegemon a otro o nos confrontaremos de nuevo con un escenario bipolar poco conveniente. La iniciativa BRI es parte del proceso chino de internacionalización de sus empresas y corporaciones financieras, también es una narrativa eficaz construida para su relacionamiento con países en desarrollo. Colombia y América Latina deben definir con responsabilidad su estrategia porque se les está conminando a fijar posiciones que serán incidentes en la nueva geografía global. La academia debe estar presente en el análisis y en el debate, los empresarios deben abandonar sus zonas de confort y facilitar las decisiones en materia de integración y conectividad, quienes formulan las políticas de desarrollo deben asumir su responsabilidad como parte de un Estado y no como funcionarios de gobierno.

## REFERENCIAS

- ALTMAN, S., GHEMAWAT, P. & BASTIAN, P. (2019). *DHL Global Connectivity Index 2018 The State of Globalization in a Fragile World*. Recuperado de [http://www.iberglobal.com/files/2019-1/dhl\\_index.pdf](http://www.iberglobal.com/files/2019-1/dhl_index.pdf)

- Alianza del Pacífico. (06/07/2018). La Alianza del Pacífico, un socio para el desarrollo de infraestructura en la región. Recuperado de <https://alianzaPacífico.net/la-alianza-del-Pacífico-un-socio-para-el-desarrollo-de-infraestructura-en-la-region/>
- Banco de Desarrollo de América Latina. (12/03/2019). CAF duplica su inversión por mejores proyectos de infraestructura de integración en América Latina. Recuperado de <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2019/03/caf-duplica-inversion-proyectos-infraestructura-integracion-america-latina/>
- Portafolio*. (06/07/2018). Alianza Pacífico, con fondo de infraestructura por US\$1.000 millones. Recuperado de <https://www.portafolio.co/economia/alianza-Pacífico-con-fondo-de-infraestructura-por-us-1-000-millones-518827>
- SWEIGART, E. (2019). China-Latin America Relation. How Governments are Playing It. *Americas Quaterly*. Recuperado de <https://www.americasquarterly.org/content/china-latin-america-relations#startcards>