

PELIN TAN

H[eff] Y 3eeU[SfWBdaXWeadaX3dJZ[fWfgdW/
University aX5 kbdge, @[Uae]S, 5 kbdge

Palabras clave

Pesca
Ensamblaje
Economía Diversa
Delta río las Perlas
China

A menudo se pasa por alto la forma en que las personas se adaptan a las condiciones cambiantes generadas por los lentos y complejos procesos de los proyectos de infraestructura. A partir del caso del delta del río de las Perlas en China, este texto profundiza en cómo los procesos de infraestructura generan condiciones de umbral: entre el río y el mar, lo rural y urbano, e incluso entre el desarrollo global y la cultura local.

Delta

Gran parte de los estudios e investigaciones acerca del delta del río de las Perlas (DRP) parten de un relato más amplio sobre las relaciones entre la rápida urbanización de las ciudades alrededor del delta, su vínculo con la zona franca de Hong Kong y la expropiación o privatización de tierras como resultado de la posindustrialización. Sin embargo, la dicotomía entre áreas rurales y urbanas, junto a la dinámica que se genera entre ellas, es un tema menos abordado en dichas investigaciones. A ello se suma el rol de los grandes proyectos de infraestructura, tales como los puentes, o el uso de las propias islas como infraestructura: un fenómeno recurrente en el mar del DRP.

Política y legalmente, la superficie de agua contenida dentro del DRP actúa como una frontera invisible. Por tanto, es también un espacio donde se desarrollan actividades propias de un umbral. Para los investigadores de MAP Office, el delta del río de las Perlas es un espacio fluido, compuesto por distintas partes como puentes o islas artificiales: «como territorio experimental, el delta es un cuerpo mutante formado por una yuxtaposición salvaje, que combina partes muertas únicas y localizadas justo antes de un terreno fértil» (MAP Office, 2002:92).



Sin embargo, no existen estudios del DRP desde la perspectiva del mar o de la cultura marítima. Impulsada por trabajos e investigaciones de diseñadores y artistas, mi objetivo es entender cómo se desarrolla la cultura marítima y cómo se ve influenciada por proyectos de infraestructura. El terreno líquido tiene tanto poder como el terreno literal. Desde una perspectiva infraestructural, los pueblos pesqueros y su vida cotidiana en los enclaves, junto a las actividades marítimas e islas, crean una cosmología de zonas. Morito y Jensen sostienen que el sentido y lo que se entiende por 'delta' desde una perspectiva oriental de investigación tiene una gran diferencia con la occidental, lo que afecta el punto de vista de la investigación. Al respecto, afirman:

El sudeste asiático entendió los deltas de los principales ríos como una prolongación del mar en la tierra. Fueron espacios de una importancia crucial para el comercio exterior del cual dependían estos entes políticos. Una mirada a las historias incongruentes de los deltas también nos permite extraer las diversas y aun indeterminadas dinámicas de sus ontologías en interacción (Morito & Jensen, 2016:4).

Desde un punto de vista occidental, en cambio, «los deltas han sido [entendidos como] fuerzas que extienden el mundo terrestre hacia el mar» (Morito & Jensen, 2016:3-4). Al definir 'delta' desde un punto de partida ontológico, Morito y Jensen intentan «no sólo [enfocar] la atención sobre cómo las personas entienden y conviven con los deltas, sino también sobre sus dimensiones infraestructurales y cosmológicas» (Morito & Jensen, 2016:5). El DRP representa una ontología donde las infraestructuras y los cursos de agua construyen un flujo de movimiento de personas, plantas, animales y capital.

Infraestructura

Infraestructura es un término que refiere tanto al diseño del espacio urbano moderno como a la producción de objetos espaciales completos. Por siglos ha cumplido un rol en las estrategias de colonización, es decir, la introducción de proyectos de infraestructura para transformar y dominar la cultura o la sociedad a cualquier escala. Opera también como justificación de políticas urbano-rurales neoliberales de expansión, expropiación y reajuste de propiedades y suelos. Es un objeto entre la forma y la ley; en palabras de Easterling (2014:17), «se entiende la infraestructura como un sustrato oculto: el medio vinculante o la corriente entre objetos de consecuencia, forma y ley positiva».

Recientemente, los discursos sobre infraestructura plantean discusiones que revelan su rol de manera más compleja. El carácter incompleto y las fallas de la infraestructura a menudo se relacionan con la naturaleza de las funciones infraestructurales que prolongan los procesos de los proyectos. Los procesos se vuelven más importantes que la infraestructura en sí misma, donde actores como el Estado, los Gobiernos locales, los desarrolladores y los ciudadanos debaten o negocian, lo que resulta en mayores ganancias y excedentes. Es decir, en lugar del propio objeto terminado o su presentación, lo incompleto, las fallas



continuas o los procesos detrás de las infraestructuras se convierten en su aspecto fundamental. Se afirma que en muchos casos (por ejemplo, en las ciudades de la India) los fracasos de la infraestructura o la interrupción de la función infraestructural trae consigo la coexistencia de formas alternativas de infraestructura en la red de dichas ciudades.

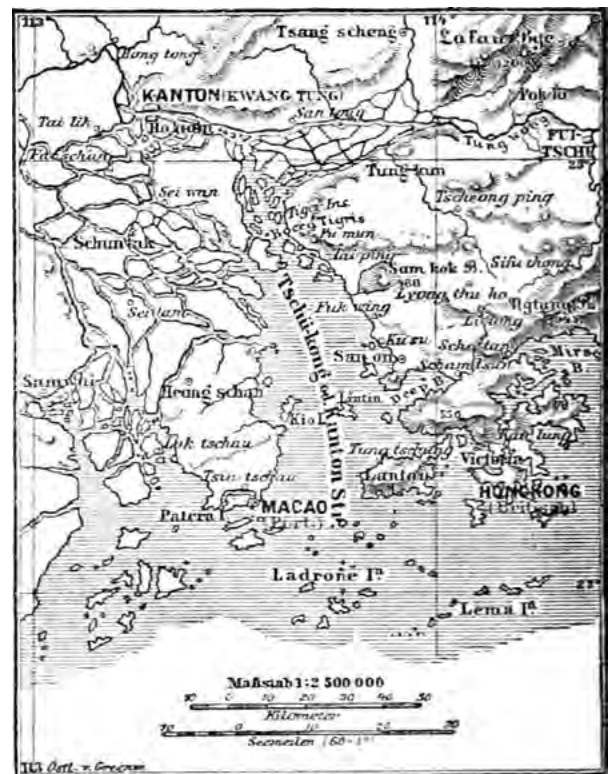
Una segunda postura contemporánea entiende a las infraestructuras como un ensamblaje. Stephen Graham describe las infraestructuras urbanas como «conjuntos complejos que reúnen todo tipo de agentes humanos, no humanos y naturales en una multitud de enlaces continuos a través del espacio geográfico» (2010:11). En este sentido, el DRP podría ser considerado como una plataforma para dichos ensamblajes infraestructurales. De hecho, las riberas este y oeste del DRP, junto con las islas, albergan tantos núcleos que el propio delta podría entenderse como un espacio infraestructural, una máquina compuesta por una red de infraestructura. Este enfoque – una teoría del ensamblaje – introduce una idea materialista no-humana y un marco de posibilidades para la producción de prácticas espaciales; en tal caso, y como se observa en el DRP, los ensamblajes se entienden como la interrelación de funciones, leyes, servicios y redes de infraestructura. Para Easterling, el espacio infraestructural:

(...) negocia con deseos efímeros y aspiraciones irracionales. Desde los suburbios de golf para famosos hasta las áreas de cadenas comerciales minoristas, todo tipo de organizaciones intentan obtener ganancias, gobernar o – en su defecto – mantener el poder mediante formas instrumentales sin sentido (Easterling, 2014:486).

Desde el inicio de la política de puertas abiertas (1979) de China continental en la región del DRP, se establecieron cuatro zonas económicas especiales (ZEE) en la región (1984). Las ciudades de Shenzhen, Zhuhai, Hong Kong y Macao son, aún hoy, zonas magnéticas con relaciones económicas recíprocas, pues dependen de la manufactura de exportación para las inversiones en infraestructura y vivienda.

En 2008, China anunció un plan para conectar Guangzhou, Shenzhen, Dongguan, Zhaoqing, Foshan, Huizhou, Jiangmen, Zhongshan y Zhuhai en una sola megaciudad. Una serie de proyectos de infraestructura se están llevando a cabo para fusionar las redes de transporte, energía, agua y telecomunicaciones a lo largo de las nueve ciudades. Se está construyendo un túnel y un puente de 48 kilómetros de largo para unir la metrópolis de Zhuhai, en el delta del río de las Perlas, con las regiones administrativas especiales de Macao y Hong Kong (Hilaire & Van Mead, 2016).

Los proyectos de infraestructura a gran escala en el delta funcionan como corredores urbanos para



Plano de ubicación de Guangzhou, Macao y Hong Kong, 1890. / Location map of Guangzhou, Macao and Hong Kong, 1890. Fuente / Source: Meyers Konversations-Lexikon: eine Enzyklopädie des allgemeinen Wissens. Leipzig: Verlag des Bibliographischen Instituts, 1890, 474.

la inversión laboral y el flujo de turismo entre las ciudades. Es más, su administración implica que las funciones y los efectos del espacio infraestructural entre las distintas ZEE traerán consigo sus propias leyes y economía. La conexión mediante un tren rápido entre Guangzhou, Shenzhen y Hong Kong, así como el puente entre Hong Kong, Zhuhai y Macao y los puntos de control fronterizo, sirven como ensamblajes infraestructurales que funcionan de manera colaborativa. Los corredores de transporte y los usos artificiales de las islas fueron pronosticados en 2002 por la investigación de MAP Office sobre el DRP:

La dependencia inicial de las instalaciones de transporte de Hong Kong para el manejo del tránsito de los bienes producidos en el delta se ve ahora desafiada por el aumento de los terminales de contenedores en Shenzhen y otras ciudades del río de las Perlas. A medida que los puertos se acercan a las líneas de producción, más autopistas y carreteras se apoyan en la nueva infraestructura de Guangzhou para conectarse con provincias del interior que antes resultaban lejanas (MAP Office, 2002:74).

La administración tanto de China continental como de las zonas especiales crean una condición especial de *extrastatecraft*: en palabras de Easterling (2014:25), «como lugar donde se anidan o superponen múltiples formas de soberanía, donde las jurisdicciones nacionales y transnacionales se intersectan, el espacio de las infraestructuras se convierte en un medio de lo que podría llamarse *extrastatecraft*».

Considerando el mar de la región del DRP, este territorio líquido se redefine a sí mismo como una 'infraestructura fronteriza'; más aún, como una infraestructura para la infraestructura. La construcción y los planes futuros para estos corredores marítimos afectan el entorno construido de las costas mediante parques temáticos, áreas residenciales y atracciones



turísticas artificiales donde las prácticas agrícolas y pesqueras locales se comprimen como umbrales del delta. Los ensamblajes de infraestructuras convierten a las prácticas propias del delta en umbrales que, aun así, operan como infraestructuras alternativas.

Trabajo

La tierra fragmentada y el mar del delta albergan distintos tipos de condiciones laborales. Lo que habitualmente conocemos como trabajo de fábrica se sirve de la mano de obra migrante de China continental que llegó con el establecimiento de complejos manufactureros y de producción tecnológica durante la apertura de la región del DRP. Sin embargo, la crisis económica global de 2008 afectó las políticas de impuestos y regulación en China y provocó un aumento en los gastos del sector privado por parte del Estado:

La mayor parte de los fondos del plan de estímulo chino se destinó al sector estatal, es decir, a los bancos y las empresas estatales. El Estado también fortaleció las regulaciones ambientales y endureció las ambigüedades fiscales hacia empresas privadas del sector exportador. Por ejemplo, muchas empresas de Hong Kong dijeron haber tenido que cerrar sus fábricas en el delta del río de las Perlas debido al empeoramiento del entorno comercial causado por las nuevas reglamentaciones e impuestos (So, 2016:100).

Muchas fábricas disminuyeron su actividad e incluso empresas como Foxconn abrieron sedes en Chongqing. Así, en los últimos años ha habido una transformación de los excedentes económicos, desde la fabricación hacia la construcción y la especulación inmobiliaria, que derivan en la infraestructura del delta y la economía de servicios. La mano de obra agrícola y pesquera todavía existe, y se reduce a los intersticios entre las inversiones a lo largo de la costa.





© Pelin Tan



© Pelin Tan



© Pelin Tan

Los pueblos de pescadores de la costa oeste del DRP están relegados a varios terrenos fragmentados. Algunas de esas aldeas no son accesibles desde las carreteras, sino sólo por mar. Por ejemplo, para llegar a la aldea más antigua todavía en pie, Xinzhou (新洲), es más fácil en bote. Los habitantes de estos poblados ya no son tan activos en la pesca debido a que la contaminación del mar del DRP aumentó en los últimos diez años. El nivel de pobreza es alto. En tanto, hay muchas otras aldeas que sí son activas como, por ejemplo, Fengmasan (南沙冯马三村), en Nansha (南沙). Las viviendas del pueblo se asientan alrededor de un pequeño río que se abre hacia el DRP y su interior está rodeado de tierras agrícolas. Las mujeres producen redes de pesca hechas a mano y capturan mariscos para vender a otros pescadores, también limpian y secan los pescados y mariscos para venderlos en los mercados de la aldea. Pueblos como 莲花山附近村落, cerca del cerro Lianhua (cerro Lotus, Panyu), y un asentamiento de pescadores cerca del muelle Yuzhu (渔民聚居地, Huangpu) son activos en la pesca y la venta de mariscos. Esos pueblos han mantenido la vieja estructura de la aldea; sin embargo, se ven más desarrollados, con viviendas



© Peilin Tan

mejoradas y espacio público. Los asentamientos de pescadores a lo largo del antiguo puerto cerca del muelle Yuzhu (渔民聚居地, Huangpu) se encuentran ahora presionados por los nuevos proyectos de viviendas de lujo.

Las mujeres de más edad en la aldea de 莲花山附近村落, cerca del cerro Lianhua, durante muchos años formaron parte de una cooperativa de pescadores. Sin embargo, esta cooperativa se disolvió y hoy han gastado su dinero de pensión. Aun así, las mujeres de distintas edades están involucradas en el proceso completo de la pesca: limpiando, separando o vendiendo pescados frescos en la región del DRP. En el pueblo, una pareja de pescadores sale a las 2 AM a pescar cerca de las islas periféricas de Hong Kong y regresa a las 11 AM para vender sus capturas diarias a los pescaderos. La mayoría de las familias de pescadores tienen hijos que ahora viven en la ciudad de Guangzhou, trabajan como oficinistas y apenas pueden pagar el arriendo en la ciudad.

Las relaciones entre trabajo femenino, economías comunitarias, ecología y ética de la localidad son el marco donde se desarrollan los pueblos pesqueros y la actividad de las personas. Distintas estructuras

económicas y de diseminación coexisten de forma compleja, desde la agricultura hasta la economía marítima y el capital urbano. En este contexto, ¿cómo pueden coexistir estructuras económicas locales diversas y el trabajo tradicional en el futuro de la región del DRP? Desde la perspectiva de J. K. Gibson-Graham, las economías diversas y los excedentes pueden organizarse fuera de los lugares centrados en el capitalismo: «si podemos reconocer una economía diversa, podemos empezar a imaginar y crear organizaciones y prácticas diversas, que sean los poderosos constituyentes de una revitalizada política no capitalista del lugar» (Gibson-Graham, 2006). Para ambas geógrafas y economistas: «la 'economía diversa' es una de nuestras movidas estratégicas contra la subordinación de los sujetos locales al discurso de la globalización (capitalista económica)» (Gibson-Graham, 2013). Partiendo del trabajo femenino, entrelazándolo con la tradición local de fabricación de redes para la pesca y preservando las variedades de especies marinas en el área del DRP, podemos pensar en posibles estructuras de economías diversas en relación con la ecología del DRP: granjas agrícolas en el interior de las aldeas, granjas marinas en la geografía del delta, economías comunitarias y la transformación terrestre del delta por parte de inversionistas salvajes. En otras palabras, ¿pueden convertirse las infraestructuras de los habitantes locales en una alternativa a la homogeneización capitalista impuesta por los enormes proyectos de infraestructura? **ARQ**





外国商船停靠在黄埔港，烟囪工作室，1850年

A view of Whampoa with foreign ships lying at anchor; painted in the studio of Youqua, c.1850

Pelin Tan

<pelintan@gmail.com>

Socióloga, Universidad de Ankara, Ankara, Turquía, 1997. Doctora en Historia del Arte, Universidad Técnica de Estambul, Turquía, 2010. Estudios post-doctorales en investigación artística, MIT, EE.UU., 2011. Su investigación se centra en el conflicto urbano y la política territorial, la economía del regalo y las condiciones de trabajo. Sus artículos han sido publicados en *Domus*, *Bauwelt*, *e-flux*, entre otras. Ha sido co-curadora de la exposición *Adhocracy* (Estambul 2012; Nueva York, 2013; Atenas, 2015). Ha dictado conferencias en diferentes universidades de todo el mundo, y sus textos han sido publicados en *Promiscuous Encounters* (2014), *Adhocracy reader* (2015), 2000+: *The Urgencies of Architectural Theory* (2016), entre otros. Tan es también autora de los libros *Arazi / Territory* (Sternberg Press, 2015), *Unconditional Hospitality and Threshold Architecture* (dpr-barcelona, 2015) y *Towards Urban Society – International Panel on Social Progress – IPSP* – (Saskia Sassen & Edgar Pieterse, 2017). Actualmente es visiting associate professor de University of Cyprus, Nicosia, Chipre.

Bibliografía / Bibliography

JENSEN, Casper Bruun; MORITA, Atsuro. «Delta Ontologies:

Infrastructural Transformations in Southeast Asia». (2016). <http://www.academia.edu/11594016/Delta_Ontologies_Infrastructural_Transformations_in_Southeast_Asia> Accedido el 9 de julio, 2018.

EASTERLING, Keller, *Extrastatecraft*. New York: Verso, 2014.

GIBSON-GRAHAM, J. K. *The End of Capitalism (As We Knew It): A Feminist Critique of Political Economy*. Minnesota: University of Minnesota Press, 2006.

GIBSON-GRAHAM, J.K. *Take Back the Economy: an ethical Guide for Transforming our communities*. Minnesota: University of Minnesota Press, 2013.

GRAHAM, Stephen. *Disrupted Cities: When Infrastructure Fails*. London: Routledge, 2010.

HILAIRE, Eric; VAN MEAD, Nick. «The great leap upward: China's Pearl River Delta, then and now». *The Guardian*. May 10, 2016. <<https://www.theguardian.com/cities/2016/may/10/china-pearl-river-delta-then-and-now-photographs>> Accedido el 9 de julio, 2018.

MAP Office. *HK lab, Xianggang shi yan shi*. Hong Kong: Map Book Publishers, 2002.

SO, Alvin Y. *The global rise of China*. Cambridge, UK; Malden, MA: Polity Press, 2016.