



VEINTE AÑOS DE LA INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN EN INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA. UN BALANCE EN DOS DIMENSIONES

TWENTY YEARS OF THE INITIATIVE FOR THE INTEGRATION IN SOUTH AMERICAN REGIONAL INFRASTRUCTURE. A BALANCE IN TWO DIMENSIONS

Álvaro Álvarez

RESUMEN

América del Sur experimentó en los últimos veinte años un proceso de reconversión de la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones que ha rediseñado las dinámicas de los flujos regionales y que se inscribió en el marco de un proceso de debate y transformación de los paradigmas de integración.

La Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana puede caracterizarse como el proyecto de interconexión física más importante desarrollado en la historia de América del Sur, con un fuerte impacto en el ordenamiento del territorio y determinado sobre todo por las dinámicas del mercado internacional.

La integración en infraestructura no se desarrolla al margen de las disputas geopolíticas y los intereses económicos de los principales actores del sistema internacional. Sin embargo, la iniciativa ha logrado avanzar pese a los cambios en las relaciones de fuerza en diversas escalas, ampliando incluso su cartera de proyectos de manera significativa y transitando del regionalismo abierto a proyectos de integración más autónomos como la Unión Suramericana de Naciones, sin alterar sus ejes de articulación territorial ni sus proyectos prioritarios.

Este trabajo aborda de manera articulada la dimensión histórica de la integración con el impacto geográfico de las mega obras de infraestructura en la región.

PALABRAS CLAVE

Integración, Infraestructura, Logística, Desarrollo

ABSTRACT

In the last twenty years, South America has undergone a process of reconversion of the transport, energy and communications infrastructure that has redesigned the dynamics of regional flows and which was part of a process of debate and transformation of the integration paradigms.

The Initiative for Integration in South American Regional Infrastructure can be characterized as the most important physical interconnection project developed in the history of South America, with a strong impact on land use planning and determined above all by the dynamics of the international market.

Integration in infrastructure does not take place apart from geopolitical disputes and the economic interests of the main actors in the international system. However, the initiative has managed to advance despite changes in the power relations at various scales, even expanding



its portfolio of projects significantly and moving from open regionalism to more autonomous integration projects such as the South American Union of Nations, without altering its integration axes or priority projects.

This work addresses in an articulated way the historical dimension of integration with the geographic impact of mega infrastructure works in the region.

KEY WORDS

Integration, Infrastructure, Logistics, Development



INTRODUCCIÓN

El capitalismo en el siglo XXI asume formas de organización geoeconómica y transita por disputas geopolíticas, que van dando forma a una estructura espacial renovada y compleja. Las interacciones espaciales y los circuitos de financiarización, producción, circulación y consumo, presentan cambios en diferentes órdenes y escalas. Las transformaciones tecnológicas, con la imposición de nuevos macrosistemas técnicos en la producción y la circulación, se exacerban reconvirtiendo el diseño general de los flujos.

Partiendo de la tesis formulada por Neil Smith en la que argumenta que “el capitalismo no sólo genera ciclos temporales de expansión y crisis, sino también ciclos espaciales de desarrollo en un polo y subdesarrollo en otro” (2006, p.9) es posible observar dos aspectos centrales que resultan de estas transformaciones en América del Sur en las últimas décadas y que profundizan procesos de desarrollo geográfico desigual. En primer lugar, la hegemonía de los mercados financieros que legitimó la desregulación estatal y le dio al capital privado, productivo y especulativo, una mayor capacidad para controlar gobiernos, sociedades y territorios. En segundo lugar, el desarrollo de un nuevo ciclo de primarización económica que es justificado políticamente por los gobiernos de la región por la crónica restricción externa de las economías y la necesidad de atraer capitales del mercado internacional.

En este contexto, la circulación de flujos está cada vez más determinada por ese desarrollo geográfico desigual (Smith, 2006; Harvey, 2005, 2007) que se profundiza con las dinámicas del comercio mundial y la fragmentación global de la producción, hegemonizada por cadenas globales y regionales de valor. Los flujos crecientes del comercio de bienes y servicios traccionan la concreción de sistemas multimodales de transporte que en la región se materializaron sobre todo en nodos logísticos articuladores de corredores y franjas bioceánicas.

En América del Sur es posible identificar dos décadas de una tendencia a la profundización de la interconexión regional y un incipiente aumento de la cooperación Sur-Sur en un proceso marcado por la disputa entre Estados Unidos y China por el dominio del comercio internacional, pero también por la permanencia de una concentración geográfica del comercio mundial.



La región inició así, desde comienzos de siglo, un ciclo de transformación en los sistemas de energía, transporte y comunicaciones y un proceso de integración física materializada en lo que se conoció como la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), que obedeció y obedece a la dinámica del capitalismo global hegemónico.

Este trabajo es una síntesis, con pretensiones de balance, de estas dos décadas de desarrollo de la IIRSA teniendo en cuenta en el estudio de la integración dos dimensiones fundamentales: la histórica, atendiendo al complejo entramado de fuerzas nacionales, regionales y globales que posibilitaron la expansión de una agenda consensuada de casi 600 obras de infraestructura; y la geográfica, haciendo foco sobre la importancia de la transformación de los macrosistemas técnicos de transporte en el proceso de producción del espacio geográfico en América del Sur.

El abordaje propuesto revaloriza, siguiendo los aportes de Smith (2006) y Harvey (2005; 2007), la unidad analítica de la historicidad y geograficidad de la realidad. Con historicidad se alude a las formas de hacer la historia por los agentes. Con el término geograficidad se hace referencia, de manera análoga, a las formas de hacer la geografía (Di Cione, 2007).

Como plantea Di Cione, la teoría del desarrollo geográfico desigual implica centralmente la geograficidad de la historia y la historicidad de la geografía. Es decir, “el ponerse la geografía en la historia y el ponerse la historia en la geografía” (Di Cione, 2007, p. 5). Se elaborará entonces un estudio de la IIRSA -a partir del análisis de documentos oficiales, georeferenciación, estudios técnicos, trabajos académicos e investigaciones preexistentes de propia autoría- con la pretensión de dar cuenta, de manera dialéctica, de la dimensión histórica de su desarrollo y del impacto de su cartera de proyectos y ejes estratégicos en la producción del espacio geográfico en América del Sur.



I. LA IIRSA EN LA HISTORIA DE LA INTEGRACIÓN SURAMERICANA

Los procesos de integración regional en América Latina cuentan con antecedentes que se remontan a los primeros años del siglo XIX. Si bien no es posible hablar, ni conceptualmente ni en la práctica política, de integración regional, el Congreso de Panamá en 1826 tuvo la finalidad como parte del proyecto de Bolívar, de afianzar la independencia de las nacientes naciones frente al asedio de los grandes poderes como Estados Unidos que en 1889 impulsó la primera Conferencia Panamericana en Washington.

El regionalismo latinoamericano osciló desde entonces entre estas dos grandes tendencias: por un lado, la que busca una integración panamericanista con Estados Unidos a la cabeza, y por el otro la que se puede caracterizar como latinoamericanista y que tiene como horizonte la construcción de una institucionalidad supranacional menos subordinada a los intereses hegemónicos.

En los estudios sobre la historia de la integración regional suele hablarse, desde mediados del siglo XX, de olas o ciclos de la integración que se corresponden con determinados entramados de fuerzas sociales, económicas y políticas en cada periodo que actúan en diversas escalas y están condicionados por diferentes grados de injerencia externa sobre los procesos de toma de decisiones regionales.

Una primera ola a mediados del siglo XX, fuertemente marcada por el pensamiento de la naciente Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), que se la podría denominar como “de la cooperación desarrollista” privilegiando un proceso de sustitución de importaciones e industrialización conjunta de los países de la región y teniendo como principal objetivo reducir la dependencia y la vulnerabilidad externa. Dentro de ese movimiento se creó la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) en 1960 (Álvarez, 2018) que fue la primera propuesta de integración económica latinoamericana de carácter gradual y asociativa. En 1969 se crea el Pacto Andino que, sin oponerse a la ALALC, busca una integración de países con economías similares (Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú) como un paso previo a la integración latinoamericana plena. Sin embargo, Chile se retira en 1973 del Pacto Andino y ese mismo año ingresa Venezuela.

La segunda ola emerge desde los años 70 aproximadamente. El neoliberalismo resultante del derrumbe -con la violencia de las dictaduras- de la denominada



sociedad de bienestar y el Estado interventor trajo consigo otro modelo de integración: “el regionalismo abierto”. Liberalización financiera, económica y comercial son las características salientes de un proceso integrador que tiene como último fin alcanzar el libre comercio interregional, el mercado común regional, la unión monetaria regional y finalmente una posible unión política regional (Padula, 2011). El Mercado Común del Sur (MERCOSUR) en 1991, el Tratado de Libre Comercio de América del Norte en 1994 y la propuesta de la Alianza de Libre Comercio de las Américas (ALCA) son los ejemplos más claros de un paradigma fuertemente rupturista con el modelo anterior y que se aleja de una matriz latinoamericanista para subordinarse a los intereses de las grandes potencias.

A esta estrategia Carlos Escudé (1992) la llamaría el “realismo de los Estados débiles” o “realismo periférico”, asumiendo que los Estados que no imponen reglas del juego en el sistema internacional sufren costos altos cuando confrontan con las grandes potencias por lo que su política exterior debe evitar la confrontación. Hacia fines de los años 90 y comienzo del siglo XXI, aún bajo los influjos de este paradigma, surgen nuevas discusiones y actores en la integración dando origen a lo que se denominaría como el “nuevo regionalismo”, una profundización del regionalismo abierto, impulsado sobre todo en la región por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) entre otras acciones a partir de un documento que se tituló: “Un nuevo impulso a la integración en infraestructura de América del Sur” (2000).

En este documento el BID presenta el nuevo regionalismo y enfatiza que el sentido de la integración sería la inserción competitiva de los países involucrados, aprovechando las fuerzas de la globalización, profundizando las reformas estructurales neoliberales de los años 80 -90:

En efecto, las iniciativas de integración regional representan una tercera red de reformas políticas, las cuales tienen como objetivo complementar y reforzar la liberalización unilateral y multilateral emprendidas como parte del proceso de reforma estructural en plena marcha desde mediados de los años 1980. En esta concepción, la integración regional es una parte integrante del propio proceso de reforma estructural (2000, p. 2).

La integración regional empieza a transitar, con las primeras décadas del siglo XXI, por nuevas áreas y priorizando la articulación subregional -IIRSA en el sur y el Plan



Puebla Panamá en Mesoamérica- con el sentido de profundizar el intercambio comercial y facilitar la dinámica de los flujos de exportación, proceso en el que la infraestructura toma un peso significativo como nunca antes en la historia de la integración regional.

En base a un plan de acción elaborado por el BID en el año 2000 se lanzaría un ambicioso programa a 10 años, con una agenda de proyectos consensuada por los 12 países de Sudamérica en las áreas de energía, transporte y telecomunicaciones¹, buscando fortalecer la apertura comercial y de inversiones y la convergencia regulatoria regional (Álvarez, 2018). Como los propios documentos fundacionales de la iniciativa explicitan:

La visión de la infraestructura como un elemento clave de la integración sudamericana está basada en la noción de que el desarrollo sinérgico del transporte, la energía y las telecomunicaciones puede generar un impulso decisivo para la superación de barreras geográficas, el acercamiento de mercados y la promoción de nuevas oportunidades económicas en los países de la región, siempre que se mantenga e incremente un contexto de apertura comercial y de inversiones, de armonización y convergencia regulatoria y de cohesión política creciente.

El desarrollo de infraestructura de transportes, energía y telecomunicaciones puede ser entendido esencialmente como un tema de articulación del territorio para facilitar el acceso a mercados en dos dimensiones: por un lado, acceso de materias primas e insumos a centros de producción (incluyendo recursos naturales, energía, productos intermedios, información y servicios, y fuerza laboral); y por otra parte, acceso de la producción a centros de consumo nacionales e internacionales (IIRSA, 2002, p. 5).

La IIRSA fue propuesta por Fernando Henrique Cardozo, entonces presidente de Brasil, en la primera Cumbre de Presidentes de Sudamérica, con la intención de elaborar una agenda consensuada de obras de infraestructura subregionales buscando superar los obstáculos para la libre circulación de flujos. Sin embargo, esta

¹ “La conformación original de la Cartera de Proyectos IIRSA se produjo en 2004, y fue atravesando sucesivas actualizaciones como resultado de la profundización del proceso de planificación territorial en el marco de la Iniciativa. En 2004, la Iniciativa consolidó un portafolio de 335 proyectos de infraestructura que representaron una inversión estimada de US\$ 37.424,8 millones” (IIRSA-COSIPLAN, Página web, <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=108>)



adscripción explícita al libre comercio y al regionalismo abierto, como se observa en la cita precedente, fue puesta en debate paulatinamente en las sucesivas Cumbres de Presidentes de Sudamérica, en la Conferencia Sudamericana de Naciones realizada en Cuzco en 2004, y sobre todo por la presencia en la escena regional de nuevos referentes y líderes como Hugo Chávez en Venezuela (1999), Néstor Kirchner en Argentina (2003), Luis Inácio Lula Da Silva en Brasil (2003), Evo Morales en Bolivia (2004), Rafael Correa en Ecuador (2005), Tabaré Vázquez en Uruguay (2005) y Fernando Lugo en Paraguay (2008).

Emergen en Suramérica nuevas discusiones al interior del pensamiento integracionista con la intención de fortalecer el bloque de países, perfeccionando la zona de libre comercio y limitando la capacidad de injerencia estadounidense en la desregulación comercial. Se intenta generar una plataforma para articular el MERCOSUR, la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y Chile, junto a Guyana y Surinam (Álvarez, 2018) y se reflota el pensamiento latinoamericanista en las discusiones sobre la integración.

En la II Cumbre de Presidentes en Bolivia en el año 2006, en la que se redacta la Declaración de Cochabamba, se acordó un plan estratégico común para la región suramericana y en el 2007 en Venezuela se le dio el nombre de Unión Sudamericana de Naciones (UNASUR). Un año más tarde se aprueba el tratado constitutivo (Barrenengoa, 2017). La UNASUR se embarcó en una nueva arquitectura político institucional conformando grandes áreas de trabajo denominadas Consejos Sectoriales, como el Consejo de Economía y Finanzas, el Consejo Suramericano de Defensa, el Consejo Suramericano de Ciencia y Tecnología, el Consejo Energético Suramericano, el Consejo Suramericano de Cultura, el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), entre otros. Este último se fusionó con IIRSA en el año 2009 adoptando sus ejes estratégicos, su planificación y ampliando la cartera de proyectos de 335 a casi 600 obras. IIRSA –COSIPLAN es hoy la institución de diseño de la geografía suramericana más importante para la región (Álvarez, 2018).

Esta renovada arquitectura de la integración supranacional, producto de una nueva correlación de fuerzas, revitalizó los debates en torno al pensamiento integracionista latinoamericano generando también nuevas conceptualizaciones. Maribel Aponte García (2015) habla de un “nuevo regionalismo estratégico”, otro capítulo en la geopolítica de la integración latinoamericana con la posibilidad de desarrollar políticas



soberanas desde planes estratégicos supranacionales. Otro conjunto de autores y autoras denominarán a esta etapa como “regionalismo posliberal” o “regionalismo pos hegemónico” (Sanahuja, 2009; Barrenengoa, 2017).

Sanahuja (2009) en cambio plantea que desde la creación de la UNASUR y en los años de apogeo de la Alianza Bolivariana para las Américas (ALBA) la región se encontraba en un período de transición, pero no ante un quiebre y un cambio de paradigma como en los 90:

En la particular realidad de América Latina, todos estos elementos han contribuido a la aparición de distintas propuestas que podrían caracterizarse como “postliberales” por tratar de trascender el modelo del regionalismo abierto. Serían, en particular, la Alternativa Bolivariana para los pueblos de nuestra América (ALBA), y la Unión de Naciones Suramericanas (Unasur). Como se indicará, ambas expresan una determinada lectura del regionalismo, pero ninguna de las dos puede ser considerada una iniciativa de integración en el sentido clásico del término. Dado que estas propuestas coexisten con los acuerdos “sur-norte”, y el decantamiento de algunos países hacia estrategias radiales (hub and spoke) de inserción internacional, no puede hablarse aún de una nueva etapa de la integración regional, como la que se dio a partir de 1990 bajo los parámetros del “regionalismo abierto”. A lo sumo, el momento actual podría ser caracterizado como un período de transición, sin modelos claros, un mayor grado de politización de las agendas y, como consecuencia, más dificultades para generar consensos (2009, p. 24).

Es posible afirmar que la UNASUR, junto a otras instituciones como el ALBA, dotaron a la región de una mayor autonomía política y permitieron construir una agenda consensuada de temas en los que se pudo avanzar de manera dispar. Pero que simultáneamente se encontraron dificultades para el avance en temáticas claves para la soberanía económica de la región como la generación de instrumentos financieros y herramientas comerciales propias, como el Banco del Sur y una moneda común para la región. Esta nueva etapa, dinamizó el impulso dado desde comienzos del siglo XXI a la construcción de un entramado regional de infraestructura. Con respecto a este último tema Barrenengoa (2017) afirma que:



La incorporación de la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) en el COSIPLAN como foro técnico generó desde el principio una serie de discusiones al interior del propio bloque, entre posturas como la de Venezuela que asociaba IIRSA con el pasado neoliberal ante el cual se luchaba, y otras como las de Brasil que pretendía retomar este tipo de herramientas y ponerlas al servicio de un nuevo bloque (2017, p.20).

Estas discusiones, incluso al interior de los Estados más grandes de la región como Brasil, entre diferentes fuerzas políticas y económicas en disputa y tensión están aún presentes y se vinculan sobre todo con la compleja relación entre las corporaciones empresarias (mayoritariamente transnacionales), los organismos financieros e instituciones de crédito, y los gobiernos que son los actores claves en todo proceso integrador (Álvarez, 2018). Sin embargo, desde el “regionalismo abierto” al “regionalismo autónomo” y del “regionalismo autónomo” a una reedición del “realismo periférico” con gobiernos como el de Macri en Argentina o Temer y Bolsonaro en Brasil, la integración en infraestructura se mantuvo como un eje central y sigue considerándose estratégica en el proceso de reconversión de los macrosistemas técnicos en áreas prioritarias para la inserción dependiente de la región en la economía internacional.

II. LA DIMENSIÓN GEOGRÁFICA DE LOS PROCESOS DE INTEGRACIÓN EN INFRAESTRUCTURA

Retomando la noción de desarrollo geográfico desigual de Neil Smith y David Harvey (Smith, 2006; Harvey, 2005, 2007) y su aporte para pensar la integración dependiente de la región, es importante afirmar, al analizar la relación entre los grandes corredores de infraestructura y la producción del territorio regional, que el sistema capitalista desarrolla en su expansión planetaria centros territoriales desde los cuales ejerce su hegemonía sobre zonas subordinadas. Sin embargo, como se trata de un sistema dinámico, hay procesos de disputa por la centralidad que conducen a reacomodos, permitiendo el surgimiento de nuevos centros económicos, políticos y militares (Martner, 2007).

Ese desarrollo geográfico desigual se apoya en la actualidad en un gran proceso de cambio tecnológico que abre nuevas vías para la valorización del capital, mediante la innovación de las formas de producción, circulación y distribución de mercancías a escalas geográficas cada vez mayores propiciando un nuevo proceso de descentramiento del sistema mundial y generando una nueva etapa del capitalismo



global (Martner, 2007) caracterizada por el dominio de tres regiones geográficas: Europa, Norteamérica y el Sudeste Asiático, que concentran el 85,6% de las exportaciones y el 87,3% de las importaciones del comercio mundial según datos de la Organización Mundial del Comercio (Organización Mundial del Comercio, 2018, pp. 124-125).

Las regiones periféricas compiten por participar en el intercambio comercial, por ser un eslabón de las grandes cadenas de valor, dada la necesidad de obtener del mercado internacional las divisas necesarias para el sostenimiento de una economía dependiente y exportadora de bienes con escaso valor agregado (*commodities*). Con esta premisa la reducción de los tiempos y costos de circulación es un objetivo central dado que el transporte tiene un costo significativo en la exportación de productos baratos.

En este contexto es importante explicitar que Suramérica está ubicada geográficamente en una posición alejada de la mayoría de las rutas troncales del comercio internacional y de los principales centros de consumo. Estas rutas trocales se emplazan en un circuito marítimo que envuelve el planeta en sentido Este – Oeste, al norte del Ecuador (Sgut, 2001). Al respecto Martín Sgut plantea que:

En este circuito existen nodos desde los que se establecen rutas Norte – Sur, las cuales están conectadas con nuestros puertos. Este alejamiento de la ruta norecuatorial, con la necesidad de contar con un circuito secundario adicional, requiere aplicar en esta región estándares de eficiencia que superen a los de los países próximos a este corredor en el hemisferio norte, para compensar su alejamiento (2011, p.54).

Esta situación ha llevado a priorizar geopolíticamente el diseño y la implementación de corredores bioceánicos con terminales portuarias en sus extremos, buscando superar los obstáculos geográficos para la circulación Este – Oeste y aprovechar las ventajas que proporciona en Sudamérica el transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná que constituye un eje articulador de estos corredores. Al respecto Gustavo Anschutz, presidente de la Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas, dice:

Hoy se habla en el Cono Sur de “corredores logísticos bioceánicos”, que se han buscado promover a través de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana IIRSA, con financiación de organismos



multilaterales como el BID, la CAF y FONPLATA en especial, para poder llegar eficientemente del Océano Atlántico al Océano Pacífico en Sudamérica. Por otro lado, el Canal de Panamá se está ampliando para permitir el paso de buques de mayor tonelaje (Post Panamax) y la distribución de estas mercaderías en esta línea Este – Oeste denominada “Equatorial Round The World” (ERTW) hacia ejes Norte-Sur, entre los que se incluye países del Atlántico y Pacífico Sur de nuestro Continente Sudamericano (2015, p 4).

IIRSA- COSIPLAN contiene en su cartera de proyectos, atendiendo a un diagnóstico de déficit de infraestructura regional y alejamiento de las principales rutas comerciales, megaobras con un fuerte impacto en el reordenamiento del espacio geográfico y en el diseño de los flujos regionales. Los “ejes de integración y desarrollo”, es decir, las franjas multinacionales de infraestructura planificadas para América del Sur responden, como argumenta Zibechi (2006), a un proceso de doble orientación donde las dinámicas del mercado internacional marcadas por los intereses del gran capital y sus centros hegemónicos tienen primacía, pero sin dejar de considerar también el peso de las lógicas regionales donde Brasil, y su política regional, juega un rol central. Al respecto Alejandro Rascován advierte:

El proyecto político-regional de IIRSA responde a las dinámicas capitalistas neoliberales en un contexto de reconfiguración de las prácticas globales-locales (Santos, 1996). El debilitamiento del Estado-nación al momento de planificar infraestructuras y, sobre todo, de orientar el desarrollo del transporte, trae consecuencias que, a partir de la nueva lógica regional/global, pueden llevar a una ruptura social y territorial. El instrumento de esta ruptura: la selectividad del capital privado, que determina la anatomía de los territorios y de sus habitantes (retraso/modernidad). IIRSA expresa la construcción de infraestructura de redes que faciliten el comercio internacional, pero también implica disrupciones espaciales y consecuencias negativas para los territorios que atraviesa” (2016, p. 8).

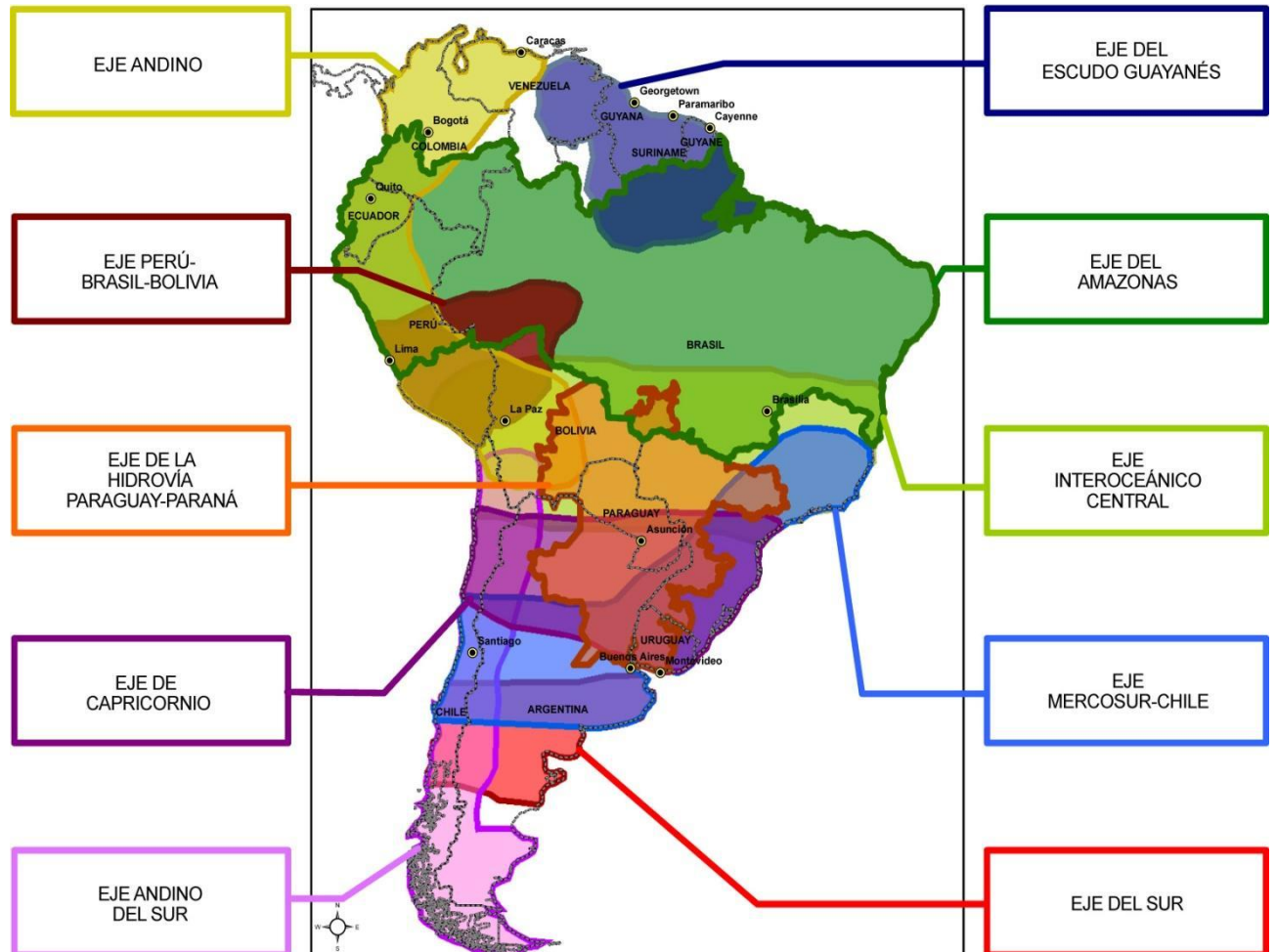
Las redes de redes (Barreda, 2005) de infraestructura son centrales en los procesos de integración regional dado que determinan la dinámica de circulación y condicionan la producción del espacio generando, como lo plantea Santos (1993), zonas luminosas densamente pobladas de objetos técnicos y zonas opacas. La geografía así creada es desigual. Los espacios recalificados por la inversión en infraestructura y logística



responden sobre todo a los intereses de los actores hegemónicos de la economía y son incorporados mediante la modificación de los macrosistemas técnicos a las corrientes de la globalización.

El espacio geográfico es reorganizado de manera vertical y en función de dinámicas globales, en tal sentido en la región se han diseñado en total ocho ejes transversales y dos longitudinales que recorren el territorio suramericano priorizando sobre todo la interconexión de las regiones más densamente pobladas de recursos estratégicos que se encuentran atravesadas por dos o tres ejes simultáneamente. Rascován (2016) categoriza tres tipos de ejes en el diseño de IIRSA-COSIPLAN. En primer lugar, los ejes transversales o bioceánicos que se orientan de este a oeste atravesando las fronteras (Eje del Amazonas, Capricornio, del Sur, Inter-oceánico Central y MERCOSUR-Chile). Estos ejes son centrales en las aspiraciones de los países de la región de ampliar los mercados de exportación vinculando las zonas productivas de las regiones interiores con el mercado internacional. En segundo lugar, los ejes meridianos (Andino Sur, Andino Norte y de la Hidrovía Paraguay-Paraná) que están organizados en sentido longitudinal y retoman antiguas rutas como el Camino del Inca, la navegabilidad en la Cuenca del Plata, o aquéllas rutas desarrolladas por el imperio español. Finalmente, una tercera categoría es la de los ejes de articulación que son el del Escudo Guayanés y el de Brasil-Perú-Bolivia, cuyo objetivo es integrar los territorios hacia el interior y no hacerlo subcontinentalmente.

El siguiente mapa, elaborado por el Programa de la Red Geoespacial de América Latina y el Caribe (GEOSUR) en el marco de la IIRSA, georreferencia estos corredores:



Fuente: IIRSA – COSIPLAN. GeoSUR, 2018.

Para IIRSA- COSIPLAN los Ejes de Integración y Desarrollo (EID) “son franjas multinacionales de territorio en donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales (...). Los EIDs organizan el territorio suramericano y ordenan la Cartera de Proyectos” (<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menultemId=81>). El propósito de estos corredores es suprimir todo obstáculo que dificulte la libre circulación de las mercaderías a partir de las acciones técnicas y normativas que refuerzan el proceso de transnacionalización del territorio, es decir, se pondera una visión transfronteriza de la infraestructura y la geografía económica regional donde la planificación deja de pensarse a escala nacional para asumir una escala supranacional. Las grandes obras de infraestructura, con un alto impacto en la morfología del espacio, son fundamentales en este sentido. Mónica Arroyo describe de la siguiente manera los efectos de este proceso:



Los circuitos espaciales de producción —en particular, los círculos de cooperación en el espacio— se extienden, aumentan su escala, organizan una trama de relaciones más allá de las fronteras nacionales. El tipo de jerarquías y selectividades creadas en el territorio se relaciona directamente con ese fortalecimiento de los flujos, ya que ellos se materializan en redes apoyadas sólo en ciertos puntos del territorio. Las grandes compañías financieras, de comercio internacional, de telecomunicaciones, de transporte se organizan en forma de red a escala mundial, atravesando los territorios nacionales con diferentes grados de intensidad y de articulación. Este movimiento produce una alteración, algunas veces muy profunda, en la división regional del trabajo preexistente y, por lo tanto, en la relación entre los actores locales (1999, p.7).

Para IIRSA-COSIPLAN en la producción de un medio técnico, con una fuerte racionalidad global, la homogeneización de las pautas de circulación de las mercancías, la información y el dinero, son factores fundamentales. La energía, el transporte y las telecomunicaciones jugarán un rol central en este nuevo rediseño territorial del subcontinente y es la multimodalidad la característica saliente de estas redes de infraestructura. Andrés Barreda enfatiza que el capitalismo se hipermaterializa construyendo redes de redes que posibilitan la ampliación de los circuitos espaciales:

Es un tejido físico de redes, que no tienen nada que ver con toda la fantasía que se ha montado con la desmaterialización de la economía: la terciarización de toda una economía que se vuelve de servicios y que se desmaterializa, y luego se empiezan a montar una serie de fantasías hegelianas. El capitalismo se está haciendo todo menos inmaterial. Todo lo contrario: tenemos un capitalismo hipermaterializado que teje redes de redes de redes.

Y estas redes han llevado a dos hechos fundamentales: uno, como el mundo está integrando todas las redes como si fuera un organismo vivo (donde se entretejen la red nerviosa, la red hormonal, la circulatoria, etc.), las redes tienden a centralizarse, del mismo modo que el tejido sanguíneo tiene una vena cava o una arteria central y el sistema nervioso tiene la médula espinal, igual estas redes tienden a organizarse en corredores: ejes centrales que coordinan las grandes regiones del mundo (2005, p. 8).



La técnica hace homogénea no sólo las pautas productivas sino también las formas de circulación. “El mundo actual exige fluidez, para la circulación de ideas, mensajes, productos o dinero, lo cual interesa a los sectores más dinámicos de la sociedad. Esa fluidez está basada en las redes técnicas, que son soportes de la competitividad” (Santos, 1996, p. 218) Se construyen objetos que transforman los lugares y las acciones con el fin de buscar la fluidez, como es el caso de la construcción de oleoductos, gasoductos, vías férreas, canales, autopistas, puertos, aeropuerto, puentes, túneles, etc. Obras que permiten aumentar las ganancias a los usuarios, generalmente a las grandes empresas que los utilizan, a partir de la reducción de los costos de circulación.

En síntesis, la integración regional en infraestructura está condicionada al menos por 4 procesos que operan de manera simultánea y que contribuyen a la reconversión de los macrosistemas técnicos con un fuerte impacto en la producción del territorio regional:

1- La creciente importancia de la bioceanidad de la circulación, la infraestructura promovida en los últimos 20 años equilibra el peso entre el océano Atlántico y el Pacífico alterando el eje histórico que tuvo el ordenamiento territorial de la región mirando hacia el este.

2- La multimodalidad, la integración regional en infraestructura está centrada en la búsqueda de la eficiencia en la circulación, para eso la articulación entre diferentes medios de transporte es central lo que pone en primer plano la promoción de zonas de actividad logísticas como puntos luminosos para la articulación de redes multimodales.

3- La planificación supranacional, el Estado no deja de ser un actor central en los proyectos de integración física, pero en la planificación, el diseño y el financiamiento las instituciones financieras internacionales y las organizaciones intergubernamentales van a jugar un rol destacado imponiendo una mirada que transgrede los territorios nacionales y construye regiones transfronterizas. Estas regiones son escenario de acción de grandes corporaciones transnacionales que por escala tienen mayor capacidad de injerencia en una economía cada vez más concentrada.

4- Las tensiones por las centralidades del sistema internacional y la hegemonía regional. Estos 20 años de desarrollo de la IIRSA estuvieron marcados fuertemente por el reposicionamiento chino en el sistema internacional y la pretensión de EEUU de no injerencia de otra potencia en un territorio que considera vital para el desarrollo de



su hegemonía. En este sentido la reciente propuesta de la Nueva Ruta de la Seda para América Latina es vista como una amenaza para Norteamérica (pese a no ser incompatible con el diseño de IIRSA). Pero la Cartera de proyectos de IIRSA también se vio condicionada por el rol de Brasil como hegemón regional que fue central en el diseño de la propuesta y en el financiamiento sobre todo a partir del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social, durante los gobiernos del Partido de los Trabajadores. Brasil propuso IIRSA, financió proyectos que consideró estratégicos para la expansión de sus empresas transnacionales (Petrobras, Vale, Embraer), y ejecutó las obras mediante las gigantes constructoras OAS, Odebrecht, Camargo Correa entre otras.

Como plantea Zibechi (2006), la IIRSA se trata de una “integración doblemente subordinada: a Brasil, por parte de los países sudamericanos, y del conjunto de la región al mercado y al empresariado” (p. 24)² de los diferentes países centrales en pugna por la hegemonía.

III. 20 AÑOS, BALANCE Y PROYECCIÓN DE LA INTEGRACIÓN EN INFRAESTRUCTURA

La IIRSA impuso nuevas dinámicas a la circulación de flujos en el subcontinente, a partir de un rediseño geopolítico y económico de la región, sustentadas en la inserción dependiente de las economías suramericanas en la economía internacional.

Entre 2007-2016, las exportaciones de materias primas significaron en promedio más del 40% de las exportaciones totales, seguida de las exportaciones de bienes intermedios, bienes de consumo y bienes de capital que representaron el 30%, 17% y 6% respectivamente del total de las exportaciones (Fernández Rodríguez, 2018, p. 179)

Como los documentos oficiales de IIRSA advierten se pretende “construir un nuevo paradigma para el desarrollo de la infraestructura regional, sustentado sobre los requerimientos de la demanda, que optimice la sinergia entre los proyectos” (IIRSA, 2004, p. 15). Esto permite una ágil vinculación entre la región y los mercados europeos, del Asia Pacífico y los dos flancos territoriales de la economía estadounidense (Ceceña, Aguilar y Motto, 2007), principales consumidores de las materias primas de Suramérica.

² Zibechi, R. (2006). IIRSA: La integración a la medida de los mercados. *Revista Ecología Política* (31).



Cuáles fueron los ejes priorizados, en qué áreas se lograron mayores avances y por qué, qué país y subregiones lograron ejecutar mayor cantidad de proyectos, quién financió las obras y cómo continúa la integración en infraestructura en el actual contexto, son preguntas centrales en la intención de abordar un balance del desarrollo de IIRSA-COSIPLAN:

III.1. ¿Cuáles fueron los ejes priorizados?

En estas dos décadas el territorio suramericano ha sido dividido en franjas multinacionales denominadas “ejes de integración y desarrollo”, atendiendo a su capacidad de aportar a los patrones productivos y a las necesidades de los grandes actores económicos y políticos del sistema mundo, en su actual fase de desarrollo. En este sentido se distinguen las regiones con gran concentración poblacional y desarrollo industrial y las regiones con grandes reservas de recursos considerados estratégicos. Ceceña, Aguilar y Motto argumentan que:

Se trata de poner en ruta la explotación de yacimientos hidrocarburíferos, minerales, genéticos, acuáticos y también agropecuarios. Justamente porque la IIRSA está pensada a partir de la demanda tiene un diseño centrífugo, extractivo, de expulsión de riquezas hacia los centros de demanda. De la misma manera que el Plan Puebla Panamá se construye desde Panamá hacia Estados Unidos, la IIRSA se piensa desde el centro hacia las costas o hacia los ríos que fluyen rumbo al mar (2007, p. 17).

Los ejes de integración y desarrollo constituyen el principal enfoque de IIRSA, la base sobre la que se estructura el Plan de Acción y su Cartera de Proyectos. Los ejes organizan el espacio regional en torno de zonas multinacionales concentradoras de flujos de comercio actuales o potenciales en los cuales se busca establecer un patrón mínimo común de cantidad de oferta de infraestructura, a fin de apoyar las actividades productivas y de exportación específicas de cada territorio (Padula, 2012).

De los proyectos concluidos de la cartera de IIRSA-COSIPLAN el Eje con mayor desarrollo es el del MERCOSUR-Chile, que cuenta con veintinueve proyectos (casi el 20% de todas las obras finalizadas), seguido por los Ejes del Amazonas con un 16% e Interoceánico Central 15%. (IIRSA – COSIPLAN, 2017). Este dato demuestra que el avance de las obras de infraestructura tiene un ritmo diferencial de acuerdo a la importancia de los territorios para la dinámica de acumulación del capital. Los ejes



priorizados son los de mayor aporte al PBI regional, concentrando las actividades de exportación más significativas y los principales centros urbanos, además de ser los tres corredores oceánicos más importantes del subcontinente con significativas instalaciones portuarias en los océanos Atlántico y Pacífico. IIRSA cristaliza un desarrollo geográfico desigual, en tal sentido ejes como el del Escudo de Guayanés, considerados menos estratégicos en el actual contexto, sólo ha ejecutado el 3,9% de los proyectos y el 0,2% de la inversión planificada.

Vencer las barreras físicas, legales y sociales para implementar la IIRSA y eliminar cuellos de botella a la circulación, supone cambios profundos en la geografía, la legislación de los Estados y las relaciones sociales (Zibechi, 2015). Este proceso se fue desarrollando desde los años 90 en la región con la adopción de un paradigma de desregulación y liberalización económica que fue construyendo un marco propicio para la adopción de una cartera de proyectos diseñadas por instituciones internacionales y que promueven una integración del territorio “desde arriba” sin mecanismos de consulta a las poblaciones afectadas, interrumpiendo el desarrollo de actividades tradicionales e imponiendo otras que han sido en muchos casos fuentes de conflictos ambientales y sociales significativos. El propio BID elaboró un informe en el año 2018 en el que releva 200 obras de infraestructura en América Latina y el Caribe y asume que los conflictos revelan que las obras condujeron a disputas territoriales en muchos de los casos por la falta de beneficios comunitarios (84%) y la reducción del acceso a los recursos (78%) esenciales para la subsistencia.³

III.2. ¿Qué áreas lograron mayor avance y por qué?

En la actualidad, según la cartera de proyectos del 2017 que es la última que se dispone, de los 562 proyectos que la integran 409 se encuentran activos por una inversión de 150.405 millones de dólares y 153 proyectos ya fueron concluidos por una inversión de 48.496 millones.

Es un dato de significativa importancia que el 83% de los proyectos de una agenda consensuada regional son de alcance nacional y sólo el 16% son binacionales y un escaso 1% multinacionales.

³ Ver: Banco Interamericano de Desarrollo. (2018). *Lecciones de 4 décadas de conflictos en torno a obras de infraestructura en América Latina y el Caribe*. BID. <http://dx.doi.org/10.18235/0000803>



Los proyectos nacionales tienen sin embargo un impacto que excede la dimensión local dado que la articulación de varios de estos proyectos es indispensable generalmente para atender conectividades transnacionales y en muchos casos existen varios proyectos que resuelven una misma conectividad de escala regional (IIRSA-COSIPLAN, 2017).

Con respecto a los sectores y subsectores que componen la cartera es importante remarcar que está integrada mayoritariamente por proyectos de transporte, alcanzando éstos casi el 90% de la misma y el 72% de la inversión estimada. Los proyectos que más costo tienen son los de energía que absorben el 28% del presupuesto y son sólo 54 proyectos que se encuentran localizados sobre todo en la Hidrovía Paraguay-Paraná, en el Eje del MERCOSUR y Andino. Las comunicaciones constituyen el sector de menor relevancia en cantidad y costo con sólo 6 proyectos.

De la lectura de los proyectos por subsector es posible afirmar que el transporte carretero es el de mayor importancia y donde se concentra la mayor cantidad de proyectos, casi la mitad, e inversión. Esta hegemonía del transporte automotor, carretero, tiene casi un siglo pese a ser uno de los medios más caros y que su desmedido desarrollo genera un fuerte impacto ambiental comparado con otros como el ferroviario o el fluvial.

Es importante destacar que cerca de un tercio de los proyectos se encuentran en ejecución y de ellos más del 90% son de transporte y que la inversión estimada en estas obras en ejecución también equivale aproximadamente a un tercio del presupuesto de la Cartera (IIRSA – COSIPLAN, 2017).

III.3. ¿Qué países y subregiones lograron ejecutar mayor cantidad de proyectos?

Los proyectos concluidos en casi 20 años de desarrollo de la iniciativa, equivalen al 27,7% de la cartera, lo que demuestra que en dos décadas la interconexión física de la región ha logrado avanzar significativamente, pese a cambios geopolíticos, terminando casi un tercio de las obras propuestas y con un gran porcentaje actualmente en ejecución.

Analizar los proyectos concluidos, como parte del avance de las obras de la cartera de IIRSA-COSIPLAN, permite un acercamiento parcial a las prioridades en la



infraestructura de la región. Los proyectos concluidos son 153 y demandaron una inversión de 48.496 millones de dólares (IIRSA- COSIPLAN, 2017). Los países que más proyectos concluyeron son los dos más grandes de la región, Argentina y Brasil, con 32 proyectos cada uno. Sin embargo, el porcentaje de inversión en obras ejecutadas de Brasil (64%) es mucho mayor a la de Argentina (14%).

Este dato reafirma la importancia de Brasil en la promoción de la infraestructura regional. La mayoría de las rutas troncales de IIRSA parten del territorio brasileño. Romper los obstáculos para la circulación interna, pero sobretodo garantizar una salida al océano Pacífico para la producción industrial, agroindustrial y minera del país, es un objetivo central de la planificación territorial de Brasil. Esto ha llevado a muchos analistas a afirmar que IIRSA es parte de la estrategia subimperial del Brasil y que es el soporte físico de la expansión territorial de las transnacionales brasileñas, retomando la clásica tesis de Ruy Mauro Marini de los años 60-70 (Tavares Elaine, 2011; Luce Mathias, 2011; Zibechi, 2013).

III.4. ¿Quién financió las obras?

Los proyectos concluidos hasta el momento son en un 85% nacionales y la mayoría fueron ejecutados con financiamiento público, 122 proyectos, sólo 21 tuvieron financiamiento privado y 10 mixto entre los cuales se encuentra el proyecto de mayor inversión en la historia de la iniciativa, el Complejo Hidroeléctrico de Río Madeira, con una inversión de 18.209 millones de dólares, finalizado el año 2017.

El mecanismo es que el Estado se endeuda con préstamos de instituciones financieras como el BID, la CAF o el FONPLATA (en el caso de Brasil el BNDES jugó un rol central), para realizar obras que las mismas instituciones diseñaron previamente, obras que garantizan la fluidez de los actores económicamente concentrados. Este endeudamiento está legitimado con la idea del progreso y la necesidad de alcanzar los niveles de desarrollo de los países centrales⁴.

⁴ Ver: Banco Interamericano de Desarrollo. (2014). *Infraestructura sostenible para la competitividad y el desarrollo sostenible*. BID. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Infraestructura-sostenible-para-la-competitividad-y-el-crecimiento-inclusivo.pdf>

Banco Interamericano de Desarrollo. (2000). Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur. <https://publications.iadb.org/es/publicacion/14942/un-nuevo-impulso-la-integracion-de-la-infraestructura-regional-en-america-del-sur>



IIRSA materializa entonces sobre el espacio geográfico una visión de integración y desarrollo lineal, donde el progreso está caracterizado por un aumento en la capacidad extractiva y exportadora de los países subdesarrollados integrándose de manera subordinada a las demandas del mercado internacional. Para los actores hegemónicos la infraestructura es una condición de posibilidad para el desarrollo, a partir de la expansión económica y la readaptación de los macrosistemas técnicos, desestimando el impacto que estas mega-obras tienen sobre los territorios y sus habitantes. Esta concepción, ligada a la “ideología del progreso” (Gudynas y Acosta, 2011) ha sido transversal en las casi dos décadas de expansión de la infraestructura regional en las áreas de energía, transporte y comunicación más allá de los cambios políticos significativos en los países de la región, en las orientaciones ideológicas de los gobiernos y en las instituciones de integración regional. En el caso de la integración en infraestructura regional la visión geopolítica que prima es la del capital y los territorios son ordenados en función de sus lógicas.

III.5. ¿Cómo continúa la integración en infraestructura en el actual contexto?

En la región en los últimos años la integración experimentó cambios significativos. A mediados del 2018 el entonces presidente argentino Mauricio Macri, junto con el entonces presidente de Brasil Michel Temer y otros cuatro países del subcontinente, anunciaron la suspensión indefinida en su participación del bloque regional de la UNASUR. La decisión afectó a la institucionalidad de la integración suramericana construida en las últimas décadas, abriendo interrogantes sobre el desarrollo de IIRSA – COSIPLAN.

En este contexto los principales países de la región vuelven, como en los años 90, a plegar sus intereses a las políticas de los países centrales del sistema internacional, sobre todo con EEUU. Se amplía la presencia en las instituciones internacionales como la OMC, la OCDE o el G20 y disminuye la participación en las instituciones regionales como MERCOSUR, CELAC o UNASUR. Sin embargo el nuevo rumbo seguido por la Argentina tras el triunfo de Alberto Fernández en las elecciones presidenciales del 2019 renueva los interrogantes sobre la integración en infraestructura que fue anunciada como una prioridad del gobierno, sin embargo no existen aún indicios que nos permitan anticipar una reversión de las políticas de plegamiento a las instituciones internacionales del norte global.



Un último aspecto que resulta pertinente incorporar en este análisis es la importancia en la integración regional de la “guerra comercial” entre China y EEUU. La IIRSA fue diseñada siguiendo los lineamientos del BID donde EEUU tiene una presencia determinante, sin embargo sus ejes centrales y las obras desarrolladas y en desarrollo no son incompatibles con los intereses de la otra potencia con aspiraciones de hegemonía, China, dado que la bioceanidad de los corredores y la salida por el Pacífico es uno de los ejes centrales que se promueven en la región en el marco de la denominada Nueva Ruta de la Seda. En este sentido, muchas de las obras centrales proyectadas por IIRSA fueron financiadas por China, a través del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura y otras instituciones financieras asiáticas, o son las empresas chinas las que muestran mayor interés en su construcción⁵.

CONCLUSIONES

Se ha abordado en este artículo un análisis del desarrollo de la infraestructura regional de América del Sur atendiendo a su desenvolvimiento histórico, priorizando su relación con el pensamiento integracionista y con los cambios en las relaciones de fuerzas en la región y analizando simultáneamente las transformaciones de los macrosistemas técnicos y en las dinámicas de circulación.

En tal sentido es pertinente afirmar que la IIRSA significó en sus 20 años de desarrollo la materialización de una visión dominante sobre la infraestructura regional, promovida por instituciones financieras, con el objetivo de generar las redes multimodales necesarias para la formación de un área de libre comercio y el estrechamiento de lazos con el mercado global. En esta tarea y, en función de los flujos hegemónicos de circulación, fue tomando relevancia el establecimiento de corredores de exportación que funcionan concretamente como enlaces hacia las costas, “hacia afuera”.

La arquitectura de la integración física, legitimada por el pensamiento integracionista de comienzos del siglo XXI, está dominada por una infraestructura verticalizada que responde a la demanda de agentes endógenos y exógenos al propio territorio y consolidan un desarrollo geográfico desigual en dos dimensiones. Por un lado al interior de la región, ya que ponderan las áreas más densamente dotadas de recursos estratégicos y los espacios más eficientes para la circulación, como se puede ver en

⁵ Ver: Álvarez, A. (2020). China y América del Sur. El Consenso de Beijing y las redes materiales del extractivismo. *Revista Izquierdas*, (49). <http://izquierdas.cl/ediciones/2020/numero-49>



los ejes priorizados en estas dos décadas. Por otro lado, de la región con la economía mundo, donde el criterio que prima es el de la construcción de macrosistemas de transporte y logística que refuerzan los flujos actuales y potenciales de circulación, con base en las demandas existentes del comercio internacional.

Esta materialización de corredores bioceánicos en una visión de desarrollo regional e integración podrían promover la interconexión de las áreas interiores construyendo verdaderos corredores de integración, apelando a las complementariedades regionales y la cooperación. Sin embargo, están concebidos de forma subordinada a las lógicas y las dinámicas del mercado internacional. En este sentido es oportuno afirmar, como una de las conclusiones más importantes de estas dos décadas de desarrollo de la IIRSA, que iniciativas de este tipo no constituyen proyectos regionales de integración sino una cartera de obras de interconexión regional y sobre todo de articulación de los recursos estratégicos de la región con el mercado internacional. IIRSA interconecta pero no integra, articula zonas consideradas muy importantes para los actuales patrones productivos con los puertos de exportación sobre ambos océanos, pero no integra los diferentes territorios del subcontinente entre sí con el fin de potenciar su desarrollo económico, productivo, social, ambiental y político de una manera equilibrada.

Por otro lado, es posible concluir también que el desarrollo de IIRSA fue uno de los aspectos centrales que generó condiciones de posibilidad para la implementación de modelos primario exportadores y altamente concentrados en la región. El conjunto de reformas legales y de infraestructura crearon un marco atractivo para las inversiones donde prevalecen los sectores más concentrados y los actores monopólicos con capacidad para competir con éxito en el mercado internacional (como es observable en el agronegocio o en la minería), en desmedro del desarrollo de otras actividades y otros actores. Esto profundiza la vulnerabilidad ante las dinámicas del mercado internacional signadas por la volatilidad de los flujos de capital y de las grandes empresas que se movilizan de un territorio a otro en busca de mayor rentabilidad.

Finalmente, el debilitamiento del Estado nación en tanto agente regulador de los flujos transfronterizos es una de las premisas fundamentales del regionalismo abierto promovido desde los 90. Sin embargo, si bien la infraestructura, las regulaciones y las normativas se homogeneizan a escala regional, el Estado no deja de ser un actor central en este proceso como garante de la reproducción del capital. Si bien en la



esfera de la planeación y ejecución de la infraestructura el papel del Estado es sustituido por una planificación supranacional, donde asumen un rol prioritario instituciones financieras como el BID y los foros y reuniones regionales, los Estados siguen siendo centrales en la legitimación y el financiamiento de las obras.

El futuro de la integración regional en general y de la integración en infraestructura en particular depende de una multiplicidad de factores, pero el grado de autonomía de la región frente a las disputas geopolíticas globales y las dinámicas de los actores económicos concentrados son aspectos determinantes. América del Sur es un eslabón fundamental en las posibilidades de expansión del capital, un espacio donde se precipitan tiempos diferenciados, actores con lógicas contrapuestas, verticalidades y horizontalidades, que lo hacen foco de una disputa multidimensional por su apropiación, dominio y control. Luego de dos décadas de IIRSA, infraestructura para qué e infraestructura para quién siguen siendo las preguntas imprescindibles.

BIBLIOGRAFÍA

Álvarez, Á. (2020). China y América del Sur. El Consenso de Beijing y las redes materiales del extractivismo. *Revista Izquierdas*, (49), 2684-2709. <http://izquierdas.cl/ediciones/2020/numero-49>

Álvarez, Á. (2019). *La Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana. Estudio del eje Hidrovía Paraguay-Paraná a partir del proyecto de reconversión del Puerto de Santa Fe* [Tesis Doctoral, Universidad Nacional de La Plata]. Repositorio institucional de la UNLP. <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/76445>

Anschutz, G. (2015). *El desarrollo portuario, logístico y del transporte de cargas en el Siglo XXI*. Marco Tradenews. <http://www.marcotradeneews.com/noticias/el-desarrollo-portuario-logistico-y-del-transporte-de-cargas-en-el-siglo-xxi-parte-ii-36594>

Aponte García, M. (2015). La teorización del nuevo regionalismo estratégico en el ALBA- TCP. En M. Aponte García y G. Amézquita Puntiel (Comps.), *El ALBA-TCP: origen y fruto del nuevo regionalismo latinoamericano y caribeño*. CLACSO. <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/qt/20150521020240/ELALBATCP.pdf>



Arroyo, M. (1999). Notas sobre los cambios de final de siglo XX (A propósito de la globalización y su “irreversibilidad”). *Revista Cátedra, Facultad de Filosofía, Ciencias e Letras de Colatina (Espíritu Santo)*, (2), 1-13.

<https://www.educ.ar/recursos/91072/notas-sobre-los-cambios-de-final-del-siglo-xx-a-proposito-de-la-globalizacion-y-su-irreversibilidad>

Barreda, A. (2005, 1 de diciembre). Geopolítica, recursos estratégicos y multinacionales. *Pueblos, Revista de información y debate*.

<http://www.revistapueblos.org/old/spip.php?article311>

Barrenengoa, A. (2017). El proceso de integración latinoamericana desde la experiencia de la UNASUR. *Realidad Económica*, (305), 11-32.

http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.9227/pr.9227.pdf

Banco Interamericano de Desarrollo. (2018). *Lecciones de 4 décadas de conflictos en torno a obras de infraestructura en América Latina y el Caribe*. BID.

<http://dx.doi.org/10.18235/0000803>

Banco Interamericano de Desarrollo. (2014). *Infraestructura sostenible para la competitividad y el desarrollo sostenible*. BID.

<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Infraestructura-sostenible-para-la-competitividad-y-el-crecimiento-inclusivo.pdf>

Banco Interamericano de Desarrollo. (2000). *Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur*. BID

<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Un-Nuevo-Impulso-a-la-Integraci%C3%B3n-de-la-Infraestructura-Regional-en-Am%C3%A9rica-del-Sur.pdf>

Di Cione, V. (2007). Presentación y comentarios. Por una teoría del desarrollo geográfico desigual, combinado, contradictorio y complejo. En D. Harvey, *Notas hacia una teoría del desarrollo geográfico desigual*. GeoBaires, Cuadernos de Geografía.

Escudé, C. (1992). *Realismo periférico: Bases teóricas para una nueva política exterior argentina*. Planeta.

Fernández Rodríguez, M. (2018). América del Sur en el comercio global (2007-2016). *Agenda Internacional*, 25(36), p 169-190.

<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/agendainternacional/issue/view/1527>



Harvey, D. (2005). El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión. En L. Panitch y C. L Hayes (Eds.), *El nuevo desafío imperial. Socialist Register 2004*. CLACSO. <http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/social/2004/social.html>

Harvey, D. (2007). *Notas hacia una teoría del desarrollo geográfico desigual*. GeoBaires. Cuadernos de Geografía.

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. (2003). *Anexo 3 Informe del Comité de Coordinación Técnica*. http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/rp_anexo3_informe_comite_coordinacion_tecnica.pdf

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana y Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento. (2017). *Cartera de Proyectos 2017*. <http://www.iirsa.org/Document/Detail?Id=4621>

Luce, M. (2011). *El subimperialismo brasileño en Bolivia y América Latina*. Red Internacional de Estudios Interculturales, PUCP. <https://red.pucp.edu.pe/ridei/libros/el-subimperialismo-brasileno-en-bolivia-y-america-latina/>

Martner-Peyrelongue, C. (2007). Reestructuración del espacio continental en el contexto global: corredores multimodales en Norte y Centroamérica. *Economía Sociedad y Territorio*, 7(25). <http://dx.doi.org/10.22136/est002007230>

Organización Mundial del Comercio. (2018). *Examen estadístico del comercio mundial 2018*. https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/wts2018_s/wts2018_s.pdf

Padula, R. (2011). Las perspectivas dominantes sobre la integración regional. Regionalismo Abierto y la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). En Darc Costa (Comp.), *América del Sur. Integración e Infraestructura*. Capax Dei.

Rascován, A. (2016). La infraestructura y la integración regional en América del Sur. Una visión geopolítica de los proyectos ferroviarios en el marco de IIRSA-COSIPLAN. *Relaciones Internacionales*, 25(51). <https://revistas.unlp.edu.ar/RRII-IRI/issue/view/276>



Sanahuja, J. (2009). Del "regionalismo abierto" al "regionalismo post-liberal. Crisis y cambio en la integración regional en América Latina. *Anuario de la Integración Regional de América Latina y el Gran Caribe 2008-2009*, (7), p. 11-54.

http://www.cries.org/?page_id=44

Santos, M. (1993). Los espacios de la globalización. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 13, p. 69-80.

<https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/issue/view/AGUC939311>

Santos, M. (1996). *De la totalidad al lugar*. Oikos-Tau.

Sgut, M. (2001). *Políticas y acciones necesarias en el subsector de transporte por agua y puertos*. CEPAL

Smith, N. (2006). Geography of uneven development. En B. Dunn y H. Radice (Eds.), *100 years of permanent revolution: Results and prospects*. Pluto Press.

Tavares, E. (2011, 13 de diciembre). Brasil y su acción subimperialista sobre América Latina. *América Latina en movimiento*. <https://www.alainet.org/es/active/51549>

Zibechi, R. (2015, 23 de septiembre). *Interconexión sin integración: 15 años de IIRSA*. Centro para la Política Internacional. <https://www.americas.org/es/15-anos-de-iirsa-2/>

Zibechi, R. (2012). *Brasil Potencia. Entre la integración regional y un nuevo imperialismo*. Zambra-Baladre.

Zibechi R. (2006). IIRSA: la integración a la medida de los mercados. *América Latina en movimiento*. <https://www.alainet.org/active/11812>

ÁLVARO ÁLVAREZ: Doctor en Geografía por la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata, Magíster en Ciencias Sociales y Licenciado en Relaciones Internacionales por la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires (UNCPBA). Becario Postdoctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), miembro del Centro de Investigaciones Geográficas de la Facultad de Ciencias Humanas, UNCPBA, y miembro del Instituto de Geografía Historia y Ciencias Sociales del CONICET y de la Facultad de Ciencias Humanas, UNCPBA. Mail: alvaroa22@yahoo.com.ar ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3648-357X>

Fecha de recepción: 08-12-2020

Fecha de aceptación: 24-03-2021