

Nuevas perspectivas de integración, cooperación y multilateralismo para América del Sur

**Nuevas perspectivas de integración,
cooperación y multilateralismo
para América del Sur**

*Los trabajos que integran este libro fueron sometidos
a una evaluación por pares.*

Nuevas perspectivas de integración, cooperación y multilateralismo
para América del Sur / María Cecilia Sanmartín ... [et al.]. - 1a ed -
Ciudad Autónoma de Buenos Aires : CLACSO, 2024.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-813-737-7

1. Integración Regional. 2. Cooperación Internacional. 3. América del
Sur. I. Sanmartín, María Cecilia

CDD 303.69

Corrección de estilo: Emi Martín

Diseño de tapa: Dominique Cortondo

Diseño del interior y maquetado: Eleonora Silva

COLECCIÓN CONVOCATORIAS DE INVESTIGACIÓN

Nuevas perspectivas de integración, cooperación y multilateralismo para América del Sur



PLATAFORMAS PARA
EL DIÁLOGO SOCIAL



Agencia I+D+i



CASA PATRIA GRANDE
Instituto Público C. Pacheco



CLACSO



CLACSO

Consejo Latinoamericano
de Ciencias Sociales
Conselho Latino-americano
de Ciências Sociais

COLECCIÓN CONVOCATORIAS DE INVESTIGACIÓN

Director de la colección - Pablo Vommaro

CLACSO Secretaría Ejecutiva

Karina Batthyány - Directora Ejecutiva

María Fernanda Pampín - Directora de Publicaciones

Pablo Vommaro - Director de Investigación

Equipo Editorial

Lucas Sablich - Coordinador Editorial

Solange Victory y Marcela Alemandi - Producción Editorial

Equipo de Investigación

Cecilia Gofman, Marta Paredes, Natalia Gianatelli,

Rodolfo Gómez, Sofía Torres, Teresa Arteaga,

y Ulises Rubinschik



CASA PATRIA GRANDE

— Presidenta Néstor C. Kirchner —

Director Ejecutivo de Casa Patria Grande

Matías Capeluto

Equipo de Formación e Investigación

Julia Goldenberg - Coordinadora

Pilar Unsain

Juan Falcon

Florencia Falter



Agencia I+D+I

Agencia I+D

Fernando E. Peirano - Presidente

Federico Robert - Coordinador de la Unidad
de Servicios y Acciones Especiales (USAE)

Marina Comendeiro - Integrante de la Uni-
dad de Servicios y Acciones Especiales (USAE)

Julietta Landerreche - Coordinación de

Promoción Institucional



LIBRERÍA LATINOAMERICANA Y CARIBEÑA DE CIENCIAS SOCIALES

CONOCIMIENTO ABIERTO, CONOCIMIENTO LIBRE

Los libros de CLACSO pueden descargarse libremente en formato digital
desde cualquier lugar del mundo ingresando a libreria.clacso.org

Nuevas perspectivas de integración, cooperación y multilateralismo para América del Sur

(Buenos Aires: CLACSO, mayo de 2024).

ISBN 978-987-813-737-7



CC BY-NC-ND 4.0

La responsabilidad por las opiniones expresadas en los libros, artículos, estudios y otras colaboraciones incumbe exclusivamente a los autores firmantes, y su publicación no necesariamente refleja los puntos de vista de la Secretaría Ejecutiva de CLACSO.

CLACSO. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales

Conselho Latino-americano de Ciências Sociais

Estados Unidos 1168 | C1023AAB Ciudad de Buenos Aires | Argentina

Tel [54 11] 4304 9145 | Fax [54 11] 4305 0875

<clacso@clacsoinst.edu.ar> | <www.clacso.org>

Índice

Prólogo.....	9
Construir las bases de nuestro porvenir	13
<i>Fernando Peirano</i>	
Vacunas COVID-19 en Latinoamérica. Hacia una convergencia y empoderamiento regional en producción de biofármacos	17
<i>María Cecilia Sanmartín</i>	
Una integración sudamericana en defensa multinivel y con escalabilidad geopolítica	57
<i>Ezequiel Magnani</i>	
La encrucijada de la infraestructura en la integración regional sudamericana. Liderazgos, convergencias y financiamiento en tiempos de incertidumbres.....	99
<i>Camila Abbondanzieri y Valentina Astudillo Naveda</i>	
Cooperación: reducir la brecha digital y potenciar el desarrollo en el siglo XXI.....	129
<i>Aristides Julián Silvestris y Lucas Damián Dobrusin</i>	
Análisis de la compra conjunta de medicamentos como forma de cooperación en América Latina	149
<i>Cecilia Abulafia y Nira Dinerstein</i>	

Litio, integración y sostenibilidad. Desafíos y oportunidades para la cooperación entre Argentina, Bolivia y Chile	185
<i>Florencia Rubiolo y Gonzalo Fiore Viani</i>	
¿Un club de países deudores? El Consenso de Cartagena recargado.....	215
<i>Juan Pablo Bohoslavsky y Francisco J. Cantamutto</i>	
Los desafíos de la institucionalidad de la integración regional (2008-2016). Una visión de la UNASUR desde el Cono Sur	259
<i>Orlando Inocencio Aguirre Martínez, Carolina Albuquerque Silva, Florencia Lederman y Marcelo Mondelli</i>	
UNASUR, pandemia y después. Una nueva oportunidad de integración y cooperación en salud para América del Sur	299
<i>María Belén Herrero, Beatriz Nascimento Lins de Oliveira y Santiago Lombardi Bouza</i>	
Cooperación en infraestructura para la integración física sudamericana. El caso de la Ruta de la Integración Latinoamericana (RILA).....	333
<i>Germán Héctor González, Paulo Cesar dos Santos Martins, Oscar Eduardo Fernández Guillén y Andrés Mauricio Rosero Sánchez</i>	
Pensar el litio en Argentina y Chile. Oportunidades transfronterizas para el desarrollo de una cadena de valor.....	381
<i>Stella Maris Juste y Mariano Álvarez</i>	
La hidrovía Paraguay-Paraná. Problemáticas, desafíos y oportunidades. Un análisis desde la teoría de los complejos de seguridad regional.....	405
<i>Vanessa Lugo Aguilar y Cristian H. Beltrán</i>	
“Sur, paredón y después...”. Sobre orígenes, transformaciones y perspectivas de la UNASUR	439
<i>Mónica Arroyo y Julián Kan</i>	
Perspectivas regionales ante crisis globales. Propuesta de un sistema integrado de protección social y sanitaria para América del Sur	481
<i>Joacquín Baliña, Marilina Santero, Alejo Brosio y Elena Tapia</i>	
Sobre los autores y las autoras.....	521

Cooperación en infraestructura para la integración física sudamericana

El caso de la Ruta de la Integración Latinoamericana (RILA)

*Germán Héctor González, Paulo Cesar dos Santos Martins,
Oscar Eduardo Fernández Guillén y Andrés Mauricio Rosero Sánchez*

Introducción

La Ruta de la Integración Latinoamericana (RILA), también conocida como Corredor Bioceánico o Ruta Bioceánica, es un proyecto de infraestructura que une a cuatro países sudamericanos: Argentina, Brasil, Chile y Paraguay. Su finalidad es acortar el camino para facilitar los intercambios comerciales con Asia y América del Norte, partiendo del municipio brasileño de Campo, en Mato Grosso do Sul, para llegar al de Porto Murtinho/MS, ciudad fronteriza con Carmelo Peralta, en Paraguay, y continuando por Argentina hasta los puertos chilenos de Antofagasta e Iquique.

El presente trabajo tiene por objetivo analizar la RILA como un proyecto de integración en infraestructura y cooperación subregional, concebido en el marco de la Iniciativa para la Integración de la

Infraestructura Regional Sudamérica (IIRSA) y el Consejo de Infraestructura y Planeamiento de la UNASUR (COSIPLAN) e impulsado en el seno del MERCOSUR desde 2015; con interés en el fortalecimiento del acercamiento y de las relaciones económicas entre Brasil y Argentina a través de la consolidación de la iniciativa. Así, el estudio busca analizar la relación entre integración-cooperación-infraestructura, la naturaleza de la RILA, el avance de las obras, los desdoblamientos y potencialidades del proyecto entre los países involucrados.

Esta investigación se justifica porque el tema central de la cooperación en infraestructura permea la propia propuesta de la RILA y genera efectos *spillover*; es decir, avanza en varios frentes tanto de cooperación como de integración (física, económica, social). Y dado que sus potenciales beneficios se amplían a medida que avanzan las obras de infraestructura, resurge la necesidad de comprender y discutir los desarrollos en torno al proyecto.

Para la mejor comprensión del tema, su abordaje se estructura en tres partes. Primero, se ofrecerá una aproximación teórico-analítica sobre la cooperación e integración sudamericana, enfatizando su rediseño en la década del 2000 impulsor de la creación de la IIRSA, con impacto sobre la planeación de infraestructura regional. Segundo, se detallará el proyecto de la RILA con sus principales características, avances y desdoblamientos, destacando las oportunidades de cooperación estratégica que vincula a diferentes sectores socioeconómicos de los cuatro países, así como los potenciales beneficios económicos derivados de la existencia de una ruta que una a ambos frentes oceánicos. Tercero, serán discutidos sus impactos y problemáticas, especialmente en lo referente a las limitaciones y desafíos de la propuesta para mantener la cooperación y la integración sudamericana, y se formularán algunas recomendaciones en un plan de acción que procura aportar elementos que contribuyan a impulsar y profundizar el debate, reforzando la importancia de la actuación conjunta de los actores involucrados para la viabilidad y conclusión de la RILA. Cerrará con las consideraciones finales del estudio.

Aproximación teórico-analítica al problema

Integración y cooperación para el desarrollo de capacidades regionales

La historia del regionalismo latinoamericano muestra que desde el siglo XIX han existido proyectos integradores, cuyo núcleo sigue siendo la suma de esfuerzos entre naciones vecinas y unidas por profundos nexos histórico-culturales comunes, en pro del logro de objetivos compartidos (Giacalone, 2002). Así, a partir de la década de 1810 se registran iniciativas, como consecuencia del proceso de emancipación hispanoamericano, con un propósito originalmente político: garantizar la consolidación interna de los nuevos Estados, el ejercicio de la soberanía y su autonomía frente a las pretensiones extranjeras, tanto de los antiguos colonizadores como de las nuevas potencias (Briceño Ruiz e De Lombaerde, 2018; Torres, 2016; Townsend, 1988). Ejemplo de ello se encuentra en la Carta de Jamaica, donde Simón Bolívar plasmó el fundamento de la retroversión de la soberanía de los pueblos y la necesidad de la unión hispanoamericana para defender su independencia y la libertad (Bolívar, 1815).

A finales del siglo XIX, el carácter político de la integración (binomio *soberanía-autonomía*) comenzó a virar hacia el interés económico, en virtud del auge del modelo de crecimiento primario exportador, manifestándose en diversos acuerdos de comercio y navegación y luego en las incipientes propuestas de creación de una unión aduanera sudamericana, ya en los albores del siglo XX (Briceño Ruiz e De Lombaerde, 2018; Halperin Donghi, 2005). Sin embargo, esta nueva característica del regionalismo moderno sigue manteniendo el interés original de contribuir a la autonomía regional, pero con un nuevo objetivo: promover el desarrollo; entendiendo que pequeños países aislados no pueden enfrentar los problemas del subdesarrollo (Furtado, 1966, 1973, 1977).

En otras palabras, tras el logro de la independencia política, la integración regional moderna comenzó a entenderse como un instrumento al servicio del desarrollo de las naciones involucradas en

dicho proceso, por lo que se apoya en la prevalencia del binomio *autonomía-desarrollo* que explica la naturaleza de la integración latinoamericana; donde el logro del desarrollo auspiciaría independencia económica frente a los hegemones y demás potencias surgidas en el nuevo orden económico internacional contemporáneo (Briceño Ruiz y Simonoff, 2015; Rivarola y Briceño-Ruiz, 2013).

De este modo, la integración regional irrumpe como alternativa para responder a aquellas cuestiones que el Estado no puede hacer individualmente y que repercuten sobre el bienestar de la población (Ambrosius, 2001; Malamud, 2011). Entonces, tratándose de países en desarrollo (PED), es el desarrollo el fin principal; mientras que la integración, un medio para lograrlo.

En síntesis, desde las primeras ideas impulsoras del regionalismo, en América Latina la integración ha sido concebida como mecanismo para enfrentar, estratégicamente, desafíos internos y externos, sobre la base de la unión para la acción conjunta. Siendo el desarrollo de capacidades internas (*e.g.*, productivas, para la dinamización de las economías locales y la inserción internacional) un desafío que está atravesado por la existencia de infraestructura *soft* y *hard*, la cooperación es otro elemento capaz de promover esfuerzos precisos para el desarrollo de dicha infraestructura *institucional-normativa* y *física*, respectivamente (Hosono, 2017).

Teóricamente, el concepto de cooperación tiene diversas acepciones. Dentro del área de las relaciones internacionales se asocia con todas aquellas acciones coordinadas entre Estados que procuran reducir la discriminación u obstáculos artificiales para los intercambios entre países (Balassa, 1982), ya sean económicos, sociales, educativos, culturales, ambientales, entre otras áreas, según corresponda a los objetivos de política nacional o campos que ameriten abordaje. Así, la cooperación internacional se erige como otro instrumento de la política exterior que, a través de la colaboración coordinada, busca satisfacer necesidades multidimensionales domésticas (óptica del país beneficiario) o en otros territorios (óptica del país cooperante).

En este orden de ideas, se trata de relaciones intergubernamentales cooperativas formales entre Estados o subunidades de Estados. Esto es, comprende relaciones institucionalizadas entre diferentes países con alcances y niveles propios, que no implican la transferencia de autoridad o soberanía estatal a las organizaciones internacionales, regionales o subregionales encargadas de su canalización. El alcance (*scope*) de la cooperación se refiere a todas aquellas tareas específicas, metas y objetivos múltiples o generales que se persiguen para la satisfacción de determinadas necesidades. Mientras que el nivel (*level*) de la cooperación significa que las organizaciones internacionales, regionales o subregionales encargadas de su gestión tratan de resolver problemas de acción colectiva en un territorio particular (Börzel y Risse, 2016).

La cooperación internacional es afín al desarrollo, pero el desarrollo es responsabilidad de los gobiernos nacionales y, por tanto, el diseño de su agenda es parte de las políticas domésticas. En este sentido, las agendas de desarrollo pueden valerse de tres niveles que tipifican las instancias para la cooperación, según el alcance de dichas organizaciones gestoras (Ocampo, 2015): i. cooperación global, encarnada dentro del sistema ONU por el Banco Mundial (BM); ii. cooperación regional o subregional, generalmente brindada por bancos de desarrollo creados dentro de una región determinada; y iii. bilateral o multilateral, representada por la asistencia oficial de un país o grupo de países, al estilo de la Official Development Assistance (ODA) provista por los países de la OCDE.

Ocampo (2015) define tres objetivos básicos de la cooperación internacional: i. manejar o administrar la interdependencia entre países; ii. promover normas y criterios sociales comunes y la prestación de niveles mínimos de servicios sociales para todos los ciudadanos del mundo; y iii. reducir las desigualdades internacionales, sobre todo los diferentes niveles de desarrollo económico entre países. Al mismo tiempo, cada uno de esos objetivos entraña un tipo de cooperación específica: el primero, la cooperación para el fomento de bienes públicos (sin rivalidad ni exclusión) globales; el segundo, la

cooperación para la promoción de bienes sociales universales; y el tercero, la cooperación para el desarrollo.

Por otro lado, los tres tipos referidos se diferencian en sus propias demandas de cooperación internacional y en la relación que guardan con la soberanía de las naciones. Mientras que el primero es relativo a cuestiones de *eficiencia* en la provisión de bienes y servicios públicos a escala internacional, el segundo y el tercero están ligados a la *equidad* entre los ciudadanos y entre los países (Ocampo, 2015). Socas y Hourcade (2009, p. 21) definen la cooperación internacional como “acciones llevadas a cabo por Estados-nación u organizaciones de éstos, actores subnacionales u ONGs de un país, con otro/s de estos actores perteneciente/s a otro/s país/es, para alcanzar objetivos comunes” en el plano internacional o nacional.

En el caso particular de la cooperación en infraestructura, su importancia radica en que no solo promueve la integración física –imprescindible para la conectividad de las partes y la facilitación de los flujos materiales (personas, mercaderías, etc.)–, sino que también coadyuva a la reducción de las asimetrías existentes en todo proceso de integración entre PED, entendiendo que, bajo la concepción del regionalismo estructuralista, los Estados partes poseen distintos niveles de desarrollo –desafío inherente al propio proceso– y requieren de acciones solidarias y cooperativas para poder avanzar (Briceño Ruiz, 2018).

Por todo lo expuesto, se resalta la vigencia de la integración sudamericana como una estrategia de política pública que busca mejorar el bienestar de los pueblos, impulsar el desarrollo de las naciones y consolidar su posición internacional ante los desafíos que supone una economía mundial cada vez más interdependiente y globalizada, conectada a través de redes regionales de producción (Baldwin, 2011). Dicho de otro modo, mediante la integración y la cooperación sigue siendo posible el avance hacia el desarrollo y la inserción internacional, tanto en cadenas globales de suministros como de valor. No obstante, para ese encadenamiento global debe haber antes encadenamientos regionales que propicien más competitividad,

aprovechando las potencialidades del espacio económico sudamericano en recursos naturales y humanos, y reduzcan su vulnerabilidad ante *shocks* externos, como los causados por el COVID-19.

Es allí donde la integración física a través de la cooperación en infraestructura juega un rol fundamental: cataliza ambos procesos de encadenamientos productivos, facilita los intercambios y el bienestar general de la población beneficiada con obras que, en tanto permitan mejorar su calidad de vida, incidirán positivamente sobre el sentido de pertenencia, la identidad y la legitimidad del regionalismo.¹ Ergo, sobre el reforzamiento de una necesaria relación bidireccional *población integración* que supere la abstracción del proceso en su tradicional esfera política intergubernamental.

Sobre esta base, la primera década del 2000 estuvo marcada por una agenda regional de carácter integracionista, donde los ejes de la cooperación y la integración fueron relanzados; entre ellos, la mejora de la infraestructura de los países sudamericanos mediante la creación de mecanismos institucionales para dicho fin. Tal fue el caso de la IIRSA.

La experiencia de la IIRSA como mecanismo de integración física sudamericana

Como se mencionó, la primera década del siglo XXI fue un período de acercamiento entre los países sudamericanos, caracterizado por el avance de grandes proyectos y el surgimiento de instancias

¹ Los actores prefieren la integración cuando esperan ventajas personales y beneficios sociales. Su meta última es el incremento del bienestar de la población (Ambrosius, 2011). González et al. (2023) afirman que existe un *feedback* entre dos frentes diferenciados: el primero es guiado por los intereses privados que se transforman en decisiones económicas, las que impactan en la macroeconomía e influyen sobre las decisiones políticas de los estados miembros. Mientras que el segundo es guiado por los intereses políticos que definen las reglas de juego e influyen indirectamente en las decisiones privadas al modificar la capacidad de absorción de los beneficios de la integración. El esquema de integración se ve reforzado cuando ambos frentes se realimentan positivamente.

institucionales intergubernamentales y bloques de integración, buscando coordinar agendas y profundizar los esfuerzos de integración y cooperación ampliándolos a temas sociales, económicos, culturales, entre otros. Ejemplos son la creación de la IIRSA, en el año 2000, de la Comunidad Sudamericana de Naciones (CSN), propuesta en 2004 y oficializada en 2008, que luego dio paso a la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), y la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC), en 2010.

En este escenario, destaca el nacimiento de la IIRSA con miras a desarrollar y fortalecer una visión más amplia de la integración en los Estados partes, exaltando la complementariedad entre el desarrollo de infraestructura física y las acciones orientadas al regionalismo y la cooperación. La IIRSA reunió a las doce naciones sudamericanas: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela.

Según Lima (2021), la iniciativa consistió en la consolidación de una política supraestatal de alcance territorial y regional orientada a la construcción de una red de infraestructura sudamericana, así como a la dinamización de flujos transaccionales entre sus miembros a través de la implementación de vías de comunicación y circulación de bienes y mercancías mediante la realización de obras de infraestructura en zonas y sectores estratégicos. Para lograr sus objetivos y promover la integración en infraestructura, se desarrolló una cartera de proyectos e inversiones, los llamados Ejes de Integración y Desarrollo (EID).

El autor también destaca que para entender los resultados y actividades de la iniciativa es necesario considerar toda su historia de acción, caracterizada por la implementación de diferentes fases y ciclos. El primero comprende la formación de acuerdos entre los Estados miembros que resultaron en la realización de las primeras actividades y reuniones internas con el fin de elaborar una política de planificación territorial y regional para la integración sudamericana, con el propósito de crear nuevas estrategias para la implementación de las carteras de proyectos (Lima, 2021, pp. 74-75).

A partir de 2004, la IIRSA comenzó a intensificar sus acciones en un nuevo nivel de desarrollo dirigido a la modernización de la planificación territorial y regional, además de la gestión de proyectos de infraestructura (Lima, 2021, p. 78).

Por lo tanto, la importancia de la IIRSA como mecanismo de integración territorial obedece a que ha favorecido el despliegue de una red de infraestructura diversa y la implementación de proyectos nacionales y transnacionales. Y en este proceso, es importante destacar que fue incorporada al COSIPLAN de la UNASUR en 2009, al sustituirse el Comité Directivo Ejecutivo de la IIRSA por un Consejo de Ministros dentro de la estructura institucional de la Unión. Esto representó un mayor apoyo político a las actividades realizadas en el ámbito de la integración en infraestructura de los países, además de ampliaciones en las inversiones necesarias para la ejecución de proyectos prioritarios. Dicha incorporación buscó superar la falta de conexión de la iniciativa con esquemas de integración regional dotados de un paraguas institucional (Honório, 2013). Surgió de la necesidad de articular la política de integración física con la política de integración y desarrollo regional sudamericana (Pinto, 2019, p. 179) y del interés en ampliar otras iniciativas, como programas, proyectos, metodologías, técnicas, etc.

Según se citó, la UNASUR sucedió en 2008 a la CSN y constituyó desde entonces una fuerte iniciativa para los procesos integracionistas en curso, especialmente en lo referente al diálogo y la cooperación entre los doce Estados sudamericanos. Para Pinto (2019), la iniciativa reforzó la consolidación de una política regional de dos grandes proyectos de integración regional: CAN y MERCOSUR; además, afirma, el surgimiento de la UNASUR también fue consecuencia de un crecimiento en los lazos y vínculos posibilitados por la IIRSA, estimulados por el avance de la integración y la convergencia de intereses de los países, que llegaron a comprender la necesidad de colaborar para apalancar el comercio regional mientras satisfacían, al mismo tiempo, las necesidades de infraestructura existentes.

Así, en los años siguientes, las discusiones en torno a la UNASUR se basaron en atender las demandas de la IIRSA, vinculadas a los Grupos de Trabajo, a los EID y a la vinculación de la IIRSA al COSIPLAN. Lima (2021) señala que el estatuto del COSIPLAN (formalizado en junio de 2010) preveía la incorporación de la política de integración regional de la IIRSA, especialmente en lo atinente a la conjunción de esfuerzos para la integración física, caracterizada por la implementación de proyectos en curso.

Sin embargo, la unificación de la IIRSA en el COSIPLAN no se dio a plenitud y el intento de hacer más compartida la gestión de las obras no tuvo el éxito esperado. Si bien existen interés y cierto esfuerzo por parte de los países para impulsar la infraestructura a nivel regional, no existe un proyecto de integración claro y definido, ya que los países terminan priorizando la cartera de proyectos de acuerdo con sus respectivas preferencias o prioridades. Por ello, Neves sostiene que “la burocracia nacional, por lo tanto, además de obstaculizar y retrasar el avance en infraestructura mitiga el impacto de los resultados ya alcanzados, especialmente con respecto a la falta de transparencia en el intercambio de información” (2019, p. 179).

De hecho, la segunda década del siglo XXI estuvo marcada por el declive de varias instituciones y bloques regionales en América Latina, desencadenado por un reordenamiento de carácter político-estratégico de los países, lo que derivó en un escenario de incertidumbre para iniciativas de cooperación e integración regional que estaban en marcha en los últimos años. Sobre el particular, Barros et al. (2020) señalan que la IIRSA no se actualiza desde diciembre de 2017, cuando tuvieron lugar las últimas reuniones de Ministros de Planificación, en vísperas del colapso de UNASUR y de la gobernanza regional en infraestructura. Aquel reordenamiento resultó en la salida de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Paraguay, en 2019, y en la creación del Foro para el Progreso de América del Sur (PROSUR) en marzo del mismo año, para fortalecer el compromiso de los miembros con la integración regional.

La Declaración de Santiago que dio origen al PROSUR fue firmada por aquellas seis naciones más Guyana y Perú. Empero, tras regresar Luiz Inácio Lula da Silva a la presidencia de Brasil, en enero de 2023, se articuló el retorno del país a la UNASUR mediante decreto que promulgó el Tratado Constitutivo del organismo y entró en vigor el 6 de mayo de 2023 (Bischoff, 2023). Este hecho retomó el protagonismo brasileño en la institución, secundado por el regreso de Argentina, uniéndose a los miembros actuales: Bolivia, Guyana, Surinam y Venezuela, además de Perú que está suspendido.

A pesar de las dificultades e inestabilidad institucional, llama la atención la continuidad y el mantenimiento de algunos de los proyectos de cooperación e integración física que los hacen merecedores de estudio y análisis. Tal es el caso del Corredor Bioceánico vinculado al COSIPLAN de la UNASUR, la RILA, que será profundizado en el apartado siguiente.

Por lo anterior, es importante aclarar que, si bien la literatura general considera al Corredor Bioceánico como un proyecto IIRSA, dentro de la cartera de proyectos IIRSA/COSIPLAN existen pocas iniciativas institucionalizadas en relación con la ruta del corredor, como el proyecto de construcción de puentes entre Porto Murtinho/MS y Carmelo Peralta/Paraguay, clave CO I77 y en fase de perfil (COSIPLAN, 2016), o el proyecto de pavimentación de los municipios paraguayos desde Carmelo Peralta hasta Loma Plata, con clave IOC y en fase de preejecución (COSIPLAN, 2016).

Proyecto de integración física de la RILA

Características y marcha del proyecto

Con el objeto principal de acortar la ruta de exportación e importación de productos como soja, maíz, mineral de hierro, equipos de telecomunicaciones, etc., con destino a Asia y Norteamérica, la RILA inicia en el estado de Mato Grosso do Sul, saliendo del municipio

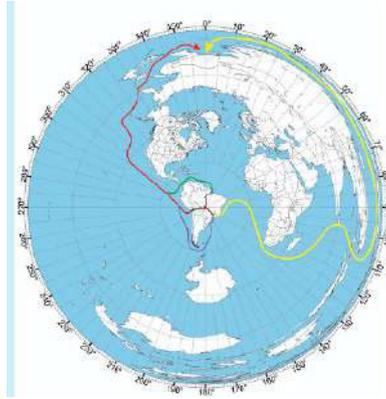
de Campo Grande/MS y llegando al municipio de Porto Murtinho/MS, ciudad gemela en la frontera con Carmelo Peralta, en Paraguay, y continúa por Argentina hasta los puertos chilenos de Antofagasta e Iquique (figura 1). Gracias a la salida de mercancías por el Océano Pacífico, el acortamiento estimado de distancias es de cerca de 7.000 km, una reducción significativa en comparación con la ruta seguida actualmente desde los puertos ubicados frente al Atlántico. Silva Barros et al. (2022) muestran que la RILA es, de las cuatro alternativas posibles de conexión entre el centro de Brasil y los puertos de China, la mejor alternativa para generar una red de interconexión interoceánica (figura 2).

Figura 1. Camino de la Ruta de la Integración Latinoamericana (RILA)



Fuente: Vasconcelos (2021).

Figura 2. Proyección azimutal desde el centro geodésico de América del Sur



Fuente: Silva Barros et al. (2022).

En diciembre de 2015, y en el marco de la XLIX Reunión Ordinaria del Consejo del Mercado Común y Cumbre de Jefes de los Estados Partes del MERCOSUR y Estados Asociados, se creó un Grupo de Trabajo (GT) formalizado en la “Declaración de Asunción sobre Corredores Bioceánicos” suscrita por los presidentes de los países cubiertos por el corredor. Según Barros et al. (2020), la explicación a tal excepcionalidad radica en los cambios económicos globales, en el dinamismo económico de Mato Grosso do Sul y regiones vecinas, y en el compromiso de sus gobiernos subnacionales; sumado a la concepción del proyecto del corredor como una alternativa para incentivar el desarrollo de regiones específicas que no estaban incluidas en los correspondientes procesos de integración nacional y regional, para el Medio Oeste de Brasil, Norte de Chile, Chaco paraguayo y Noroeste argentino.

Dada la existencia del GT del corredor, Barros et al. (2020) afirman que es el único proyecto de infraestructura que reúne a más de dos países y para el que se reúnen periódicamente, pese al actual momento de fragmentación en la región, manteniendo una agenda de trabajo y de ejecución. Esta dinámica de cooperación internacional se encuentra reforzada por la Red Universitaria de la Ruta de la

Integración Latinoamericana (UniRila), creada en 2016 y constituida por cinco universidades del Estado de Mato Grosso do Sul en Brasil, tres universidades de Salta y Jujuy en Argentina, dos universidades del norte de Chile y la Universidad Nacional de Asunción del Paraguay. Conformada por investigadores de diferentes áreas, promueve diagnósticos y debates sobre los impactos que implica la implementación del corredor (Maciel et al., 2019).

La distancia comprometida de carretera en cada país es asimétrica: 430 km para Chile, 559 km para Paraguay, 977 km para Argentina y 1.537 km para Brasil. Para la concreción del corredor están en curso varias obras de infraestructura y trabajos complementarios, en particular carreteras en Paraguay y la construcción del puente binacional sobre el río Paraguay, que conectará el municipio brasileño de Porto Murtinho con la ciudad paraguaya Carmelo Peralta.

El gobierno paraguayo, por ejemplo, inauguró en 2022 unos 275,73 km de uno de los tramos pavimentados necesarios para completar la ruta, que conecta el municipio de Carmelo Peralta con Lomo Plata. Al respecto, Marques (2022) refiere que las obras del Corredor Bioceánico avanzan en dos frentes en Paraguay: uno, en el puente entre Carmelo Peralta y Porto Murtinho, integrando la nueva carretera con la BR-267, y otro, un tramo de unos 270 km hasta Argentina—desde donde continúa hacia los puertos de Antofagasta e Iquique, en Chile—.

Sobre el puente binacional, Libni (2021) indica que la responsabilidad de la construcción es de un consorcio empresarial Paraguay-Brasil, formado por Tecnoedill Constructora S.A, Cidade Ltda y Paulitec Construções, con un costo estimado de 89,5 millones de dólares, como ilustra la figura 3. Siqueira (2022) señala que, con inversiones de 466,8 millones de reales y la previsión de generar seiscientos empleos en el punto álgido de su construcción, el puente es una obra emblemática para el Gobierno del Estado brasileiro por considerarlo la puerta de entrada a la RILA.

Figura 3. Panorámica del futuro puente binacional sobre el río Paraguay



Fuente: Libni (2021).

El cronograma de obra concluye a fines de 2024. Con una extensión de 1.300 metros, la última etapa del proyecto es la instalación del vano central, trabajo que prevén realizar entre febrero y octubre de 2024. Por lo tanto, según lo informado por Libni (2021), el movimiento de la obra es intenso, involucra a 320 trabajadores y a decenas de máquinas en funcionamiento a ambos lados del río Paraguay. Las figuras 4 y 5 (página siguiente) muestran fotografías de los dos frentes del río tomadas el 23 de febrero de 2023 con motivo del trabajo de campo de uno de los integrantes del grupo de investigación.

Morel (2022) manifiesta que la construcción del puente y las correspondientes etapas que se encuentran en ejecución son responsabilidad del gobierno paraguayo; mientras que el Estado brasileño, a través del Ministerio de Transporte, debe entregar concluidas las denominadas obras complementarias de acceso al puente; es decir, los 11 km de conexión entre el puente y la BR-267 y el mejoramiento de la red vial federal integral al eje de la RILA.

Sobre el acceso al puente del lado brasileño, según información del Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte (DNIT), la fecha de apertura de la licitación para la contratación de la empresa responsable de las obras era abril de este año y a través del Régimen Diferenciado de Contratos Integrados (RDCI), con un presupuesto de 190 millones de reales y un tiempo estimado de ejecución de un año y seis meses. Aun así, hay planes de contratar otras empresas para mejorar la BR-267 en los kilómetros 577 y 678, que incluye los municipios de Alto Caracol a la Carretera de Contorno Norte de Porto Murтинho; además de ampliarla con un tercer carril y de construir un arcén en dicha BR, con un presupuesto inicial de 178 millones de reales, reforzando el compromiso del estado de MS con la ruta (Rotabioceanica, 2023).

En esa lógica, el municipio de Porto Murтинho (MS) se destaca por recibir inversiones directas e indirectas destinadas a los diferentes proyectos de infraestructura que ocurren simultáneamente para preparar la ciudad para el corredor. Andrade (2022) asevera que se están invirtiendo más de 50 millones de reales en el municipio de Pantanal (MS), con 20 obras en curso, número que se duplicará con nuevos proyectos y licitaciones en proceso. Son recursos públicos, a los que el gobierno estadual contribuye con 33,7 millones de reales, entre infraestructura urbana, rehabilitación del hospital y aeropuerto municipal y vivienda. En ella también convergen inversiones del Ayuntamiento, del gobierno federal y reformas parlamentarias.

El Estado argentino se comprometió a pavimentar un tramo de la ruta que va desde Pozo Hondo (Paraguay) hasta Misión de Paz y Tartagal; mientras que Chile se ocupó de la sección entre Sico Peine y Baquedano hasta los puertos involucrados. Ambos compromisos estarían cubiertos en la actualidad.

Figura 4. Obras en el puente binacional, vistas desde el lado paraguayo



Fuente: Archivo de los autores.

Figura 5. Obras en el puente binacional, vistas desde el lado brasilero



Fuente: Archivo de los autores.

Como complemento a la inversión física directa e indirecta, se deben considerar los esfuerzos por informar a la sociedad la trascendencia del proyecto. Ejemplo de ello es la realización de eventos, seminarios y foros en los que se discuten diferentes temas en torno del corredor, destacándose el X Seminario Internacional UniRila realizado en formato híbrido en la Universidad Nacional de Jujuy (Argentina) y el III Foro de los Territorios Subnacionales del Corredor Bioceánico Capricornio, auspiciados por los gobiernos de las provincias de Jujuy y Salta (Argentina), ambos en abril del corriente año. En el foro se reunieron autoridades de Brasil, Paraguay, Chile y Argentina, más representantes de organismos internacionales.

La importancia de estos eventos radica en la necesidad de construir acciones conjuntas que involucren a investigadores, docentes y gestores en torno a problemas de la región emergente del trazado del Corredor Bioceánico, abordando diferentes líneas y frentes de discusión como logística y transporte, desarrollo, integración, turismo, migraciones, recursos naturales y ambientales, entre otros. La Federación de Cámaras de Comercio Exterior de la República Argentina (FECACERA, 2023) destacó que los debates y exposiciones del foro mostraron la vigencia y necesidad del Corredor Bioceánico de Capricornio en el contexto del comercio intercontinental y la posición de municipio de Salta como punto de estrategia geopolítica; resaltando que la extensión territorial del corredor brindará la posibilidad de incorporar espacios en el proceso de desarrollo y de integración económica regional y subregional, y de capitalizar oportunidades de progreso en cada una de las localidades que atraviesa, fruto de la dinámica del comercio, la logística, el transporte internacional de cargas, el turismo, la cooperación universitaria y demás actividades socioeconómicas que puedan generarse en torno a él.

En ese sentido, la discusión respecto a la RILA trasciende los beneficios económicos que se le atribuyen. A continuación, se ofrece una síntesis de los aspectos más significativos respecto a la evaluación del impacto económico, social y ambiental.

Impacto de la RILA

En primer lugar, es importante resaltar el déficit estructural que padece la región en materia de inversión en proyectos de infraestructura física. Desde comienzos de la década de los noventa, los países latinoamericanos han evidenciado un nivel agregado de inversión en infraestructura “insuficiente, ineficiente e insostenible” (CEPAL, 2018). Es así como entre los años 2000 y 2015, la inversión total (pública y privada) media anual de las seis principales economías de la región en proyectos de infraestructura (agua, energía, telecomunicaciones y transporte) fue de tan solo el 2,2 % del PIB. Lo anterior es significativo si se contrasta con los hallazgos de autores como Perrotti y Sánchez (2011), Lardé (2016) y Sánchez et al. (2017), según los cuales, para cerrar las brechas de competitividad con los países del este asiático y en sintonía con la ley de Wagner, las inversiones latinoamericanas en infraestructura deberían haber oscilado entre el 5,1 % y el 7,9 % de su PIB, anualmente.

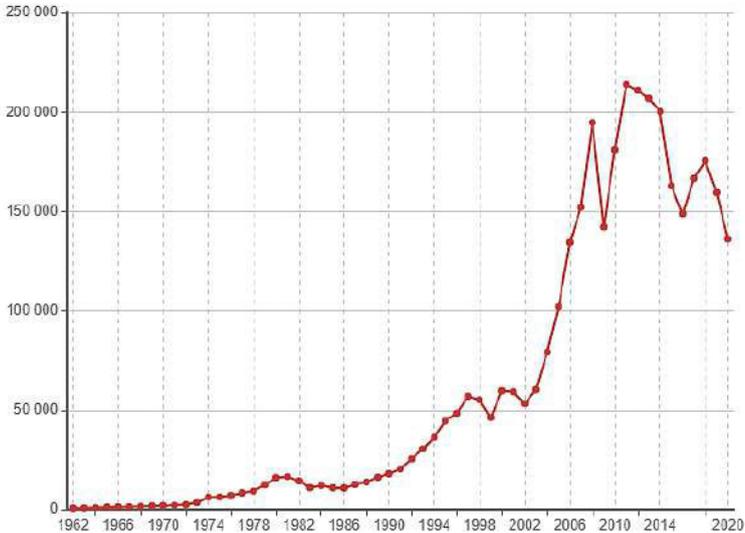
En segundo lugar, la RILA puede contribuir al objetivo de mejorar la competitividad de precio de los productos elaborados en los territorios otrora inconexos. Competitividad que, de traducirse en mayores superávits comerciales, permitirá que los países beneficiarios compensen los desequilibrios sistémicos que vienen padeciendo en sus respectivas cuentas corrientes (con excepción de Paraguay).

En el ámbito más específico de la inversión en infraestructura de transporte, basta con establecer el siguiente contraste: entre 2008 y 2015 los países latinoamericanos invirtieron anualmente en promedio 0,8 % de su PIB, mientras que China invirtió aproximadamente el 3,3 %. Por consiguiente, la RILA apunta en dirección a revertir dicha brecha.

En tercer lugar, la RILA podría imprimirle dinamismo al crecimiento del comercio intrarregional. Y es que, según datos de la CEPAL, el comercio latinoamericano intrarregional ha permanecido estancado desde el año 2000, en una proporción cercana al 20 % del comercio total. De hecho, como muestra la figura 6, el comercio

intrarregional total latinoamericano (en millones de dólares corrientes) exhibe una clara tendencia decreciente desde 2011.

Figura 6. Comercio de bienes intrarregional en América Latina y el Caribe (USD millones)



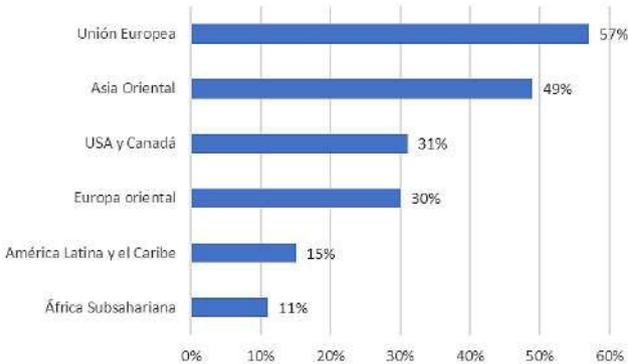
Fuente: Base de datos de Transporte Internacional (BTI) de la CEPAL.

A pesar de los esfuerzos por la integración económica en América Latina, por lo menos desde 1960 con la creación de la ALALC, los vínculos económicos actuales entre los países de la región están muy por debajo de lo esperado (figura 7). Esta situación se reproduce en los países del MERCOSUR, cuya integración real resulta inferior a la esperada a la luz de los esfuerzos institucionales (González y Delbianco, 2021).

Sobre los justificativos para propender al transporte automotor terrestre, más aún cuando en realidad la mayor parte del comercio internacional intrarregional se ha realizado históricamente en América Latina por vía marítima, se esbozan dos razones fundamentales: el incremento potencial del valor agregado por tonelada

transportada y la expansión potencial de la frontera de posibilidades de producción; ambos con influencia recíproca.

Figura 7. Proporción de las exportaciones intrarregionales respecto del total (2014)



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Banco Mundial.

En cuanto al valor agregado por tonelada promedio, el transporte automotor supera casi en un 100 % al transporte marítimo. En 2010, por ejemplo, los valores medios de la carga transportada por vía marítima y terrestre fueron en promedio 992 dólares y 1.837 dólares, respectivamente (CEPAL, 2013). En el caso de Brasil (en 2013), cuyo comercio exterior ocurre mayormente fuera de la región y los minerales poseen un gran peso en los volúmenes, “la participación del camión fue del 1,6 % medida en volumen y alcanzó el 5,7 % de acuerdo con el valor de la mercadería” (Barbero y Guerrero, 2017, p. 26). Con lo anterior, la profundización de conexiones viales terrestres entre naciones latinoamericanas colaborará en la conformación de estructuras productivas capaces de generar mayor valor agregado.

Por otra parte, América Latina aún está lejos de alcanzar los niveles de productividad y eficiencia en materia de transporte automotor terrestre de cargas que tienen los países desarrollados. De acuerdo con Barbero y Guerrero (2017), la tarifa media por tonelada por kilómetro en la región se ubica en un rango de cuatro a veinte centavos de dólar, y en muchos países el valor oscila entre diez y quince centavos

de dólar; mientras que en Australia y Canadá es de cinco centavos de dólar, y en España y los Estados Unidos, de cuatro centavos de dólar.

Entonces, el efecto inmediato de la RILA –y una de sus principales fortalezas– será la reducción en los tiempos y en los costos propios del transporte internacional de mercancías. En este sentido, Biten-court (2021) remarca que, si bien los cuatro países tienen buenas conexiones internas que conectan los segmentos de productores y consumidores nacionales, las conexiones logísticas internacionales son escasas. Es así como la RILA, además de aumentar el volumen de carga regional, también proporcionará mayor eficiencia, ya que será una mejor ruta respecto de las disponibles actualmente. Esta situación, aunque inherente a la logística del comercio exterior, plantea la necesidad de abordar diferentes aspectos vinculados con las capacidades productivas regionales y los cambios potenciales en el ambiente de negocio que podrían modificar, en alguna medida, la estructura productiva.

De acuerdo con Boldrine Abrita et al. (2021), la región más involucrada con la RILA en el lado brasileño se caracteriza productivamente por la provisión de servicios, la producción de *commodities* agrícolas y la ganadería, mayoritariamente extensiva. Siguiendo con su caracterización, existen pocos casos de municipios brasileños enfocados en el sector industrial y, cuando lo están, se refieren a la agroindustria vinculada con la producción agropecuaria local. Debido a esta caracterización, los autores mencionan que el impacto esperado se vincula con la mayor capacidad de transporte y la intensificación de los flujos, que redundaría en volúmenes mayores de beneficios y en generación de empleo. Leal (2020), de forma similar, sostiene que la construcción de terminales multimodales y de procesamiento de carga en Porto Murinho y Campo Grande se traduciría en una reducción de los costos de flete de mercancías e insumos importados que beneficiaría, principalmente, a la región de influencia.

En Mato Grosso do Sul, son los municipios asociados a los agonegocios quienes tienen más expectativas favorables debido a las ganancias de competitividad en términos de logística. Si bien el puerto

de Santos en la costa este brasileña se encuentra a menor distancia que el puerto de Antofagasta en Chile, la ventaja de cualquiera de los puertos chilenos involucrados radica en los menores costos de transporte marítimo y el menor tiempo de navegación hasta los puertos asiáticos. Este hecho es resaltado por Bitencourt (2021), quien compara las cuatro rutas principales desde el puerto de Santos a Shanghái, con la de Antofagasta a Shanghái (tabla 1).

Tabla 1. Comparación de rutas en km y tiempo de viaje

Ruta		Distancia (km)	Tiempo de viaje (días)
Santos (Brasil) a Shanghái (China)	Vía Canal de Suez	25.078	+56
	Vía Canal de Panamá	24.156	+54
	Vía Cabo de Hornos	22.143	+49
	Vía Estrecho de Magallanes	21.989	+49
Antofagasta (Chile) a Shanghái (China)		18.667	+42

Fuente: Tomado de Bitencourt (2021, p. 219) a partir de datos de Netpas Distance.

Por ejemplo, según estimaciones de la Empresa de Planeamiento y Logística (EPL) para 2020, los costos logísticos y de transporte por tonelada de carne bovina llevada por vía terrestre desde Campo Grande hasta Antofagasta y marítima desde ese puerto hasta los principales destinos asiáticos se reducirían en más del 15 %, salvo para Shanghái, cerca del 10 % (tabla 2).

Tabla 2. Costos medios en USD de transportar una tonelada de carne bovina (2020)

Origen	Destino	Puerto de Santos	Puerto de Antofagasta	Reducción potencial en costos con la RILA
Campo Grande (Brasil)	Shanghái (China)	\$281,85	\$253,85	- \$28,00
	Sittwe (Myanmar)	\$512,33	\$427,27	- \$85,06
	Muara (Brunéi)	\$463,27	\$390,91	- \$72,36
	Puerto Klang (Malasia)	\$483,96	\$399,27	- \$84,69

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la EPL (2020).

Si bien en materia de distancias y costos de transporte las ventajas de la RILA son más que evidentes, en otros ámbitos aún se presentan importantes aspectos por mejorar. Un estudio de la consultora chilena Ascencio (2022) estimó un modelo de costos logísticos totales para los principales puertos brasileros y para aquellos ubicados en la región del Norte Grande chileno (terminales portuarias de la RILA). En ese estudio se presentan las siguientes conclusiones:

- En general, los costos de operar por puertos chilenos son más bajos que los de operar por Argentina y Brasil, pero más altos que los de Perú, Bolivia y Paraguay. Asimismo, los costos dependen en gran medida del tipo de mercancía a transportar, el volumen de dicha mercancía, el número de servicios navieros en la terminal portuaria, el costo de la mano de obra de choferes, los precios de los combustibles, el tipo de cambio, etc.
- Para los grupos de carga cuyas familias logísticas responden a graneles sólidos y líquidos, las zonas portuarias de Santos y Buenos Aires exhiben tarifas más competitivas que las correspondientes a los Puertos de Iquique, Mejillones y Antofagasta. Lo anterior debido, en gran medida, a la alta especialización de los puertos y a la sólida integración con las respectivas cadenas logísticas (puertos privados, grandes multinacionales que controlan directamente el transporte de las mercancías hacia los puertos, etc.).
- Al hacer el análisis de costos, se observó que la mayor problemática en materia de competitividad de la RILA son los costos de transporte *Inland*, particularmente aquellos acaecidos al atravesar el paso de Jama (paso fronterizo entre Chile y Argentina). También se resaltan las dificultades para movilizar cargas muy pesadas a raíz de las pronunciadas curvas y empinadas pendientes propias de la cordillera de los Andes.
- El estudio concluye que la ruta no tendrá mayor impacto en promover la redistribución de los flujos comerciales entre los

dos océanos, salvo en los casos de la Puna argentina (región prometedora para la economía argentina por sus yacimientos de litio) y del sur de Bolivia.

En este punto cabe resaltar otras dos medidas imprescindibles para maximizar la eficiencia de la ruta: la integración aduanera y los equilibrios en cargas de retorno. Sobre el primero, el gobierno de Brasil estimó que, de no integrarse las aduanas de los cuatro países atravesados por la ruta, el tiempo que un transportista perdería por cuestiones burocráticas sería, en promedio, sesenta y seis horas. Lo anterior es relevante puesto que, según la EPL (2020), el costo diario promedio de tener una tonelada de mercancía represada en trámites arancelarios asciende a los 56,23 reales.

De igual manera, garantizar complementariedad en las operaciones comerciales entre los núcleos productivos atravesados por la RILA resulta relevante para garantizar su eficiencia. Aquí, la CEPAL suele medir periódicamente el desequilibrio comercial entre el volumen de carga importada y exportada entre los distintos países de América Latina. Así, por ejemplo, si un país exhibe superávit comercial (medido en volumen) significa “que los camiones o los trenes parten cargados de mercancías, pero regresan vacíos. Entonces, los países se enfrentan al problema de deber reposicionar los camiones, vagones, contenedores o equipos vacíos, según el modo de transporte” (CEPAL, 2019, p. 19). Ergo, la suficiencia en cargas de retorno o el equilibrio entre el volumen de mercancía exportada e importada minimiza los costos de transporte asociados a una determinada ruta y garantiza la eficiencia logística en los patrones comerciales internacionales de los países involucrados. Nótese en la figura 8 que países como Argentina y Chile padecieron períodos recientes de fuertes desequilibrios comerciales en el transporte de mercancías por carretera. La RILA podría ayudar a subsanar esas situaciones de cara al futuro.

Figura 8. Desequilibrio comercial en volumen de las mercancías transportadas por carretera, 2014-2017



Fuente: CEPAL (2019)

El informe de la consultora chilena menciona que la mayor altitud y la dificultad asociada al transporte en altura con vehículos de gran porte generan un diferencial de costo negativo respecto al traslado de mercadería en llanura. Por consiguiente, la inclusión de esta consideración en el análisis costo-beneficio lleva a pensar en que las cargas transportadas mediante *containers* y aquellas de mayor valor agregado serían las más favorecidas. En este conjunto se incluyen la soja no transgénica y la producción de la industria cárnica bovina, productos relevantes en esta región brasileña.

La tabla 3 confirma la relevancia del mercado asiático para Mato Grosso do Sul y para Brasil en general. Salvo Países Bajos, todos los demás destinos se verán favorecidos por la reducción de los costos de transporte y logística a partir de la RILA.

Tabla 3. Top cinco de países destino de la exportación de Brasil y Mato Grosso do Sul

Brasil (año 2021)		Mato Grosso do Sul (año 2022)	
Socio Comercial	Participación	Socio Comercial	Participación
China	30,6 %	China	35,7 %
Estados Unidos	10,5 %	Estados Unidos	6,8 %
Argentina	4,1%	Países Bajos	5,1%
Países Bajos	3,2 %	Japón	5,0 %
Chile	2,5 %	Irán	4,4 %

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Observatorio de Complejidad Económica (OEC).

Bitencourt (2021) señala que es factible que, al disminuir los costos de transporte y logística, la RILA promueva un aumento de la dependencia con China, tanto por el lado de su demanda de importaciones como por el de la oferta de bienes manufacturados que causaría una retracción en los segmentos industriales regionales. Sin embargo, afirma, con base en análisis preliminares de Leal (2020), que las ganancias de competitividad se verían reflejadas en los segmentos productivos de medio y alto valor agregado, contrarrestando ese argumento; además de profundizar las complementariedades comerciales subregionales.

Indirectamente, el sector agropecuario se vería beneficiado por la reducción en el costo de los fertilizantes químicos que ingresan actualmente por el puerto de Santos, pues los principales productos están localizados en el Pacífico (Canadá, Estados Unidos, China y Rusia). Finalmente, la RILA permitiría mejorar las posibilidades de colocación en el mercado internacional de productos generados en otras regiones interiores de Brasil, sobre todo si las ciudades de importancia geopolítica, como Porto Murinho y Campo Grande, se reconvierten en puertos secos (con infraestructura apropiada para el trasbordo y consolidación de mercancías, control aduanero, entre otras inversiones). Incluso, Mato Grosso, Rondônia, Acre y Roraima suman una ruta de exportación con destino a sus principales socios comerciales que evita atravesar otros países vecinos. Ciudades como Corumbá, Cáceres y Porto Velho, hacia el oeste, y Foz do

Iguaçu, al este, entre otras, tendrían las mismas posibilidades que las anteriores.

Similares observaciones se desprenden del análisis de la infraestructura existente en las ciudades de Salta y de Jujuy, en Argentina, y de Antofagasta, en Chile. Si bien la ciudad de Carmelo Peralta (Paraguay) se encuentra actualmente en desventaja respecto de las ciudades de sus socios en la RILA, esta situación no es definitiva. Asato (2021) menciona que requiere de una transformación significativa en cuanto a asfaltado de las calles principales, señalización de tránsito y turística, instalación de reductores de velocidad, implementación de un Centro de Atención al Turista, mejora del acceso al transporte público, agua potable y electricidad, entre otros aspectos. Sin embargo, las nuevas condiciones de exportación y la apertura de mercados subregionales generarían oportunidades de inversión con derrame en todas las ciudades próximas a la RILA, y no solo en las involucradas directamente.

Rave Herrera et al. (2021) mencionan que Paraguay se beneficia de una conexión terrestre para exportación al Brasil de mejores especificaciones y capacidad. El impacto económico para el Paraguay, principalmente para el Chaco, permitiría al país alcanzar niveles de desarrollo y crecimiento nunca visto antes: la RILA, por ejemplo, reduciría significativamente el gasto en el traslado de carga, permitiendo un ahorro de entre ochocientos y mil dólares por cada contenedor; además, abriría “más oportunidades para el Paraguay, desde nuevas alianzas, nuevos mercados, inversiones, conocimientos y transferencia de tecnología, pasando por nuevas cadenas de producción, zonas de acopio, zonas francas, entre otros” (Mercojuris, 2023).

Algo parecido se espera para las provincias de Salta y Jujuy, en Argentina, que mejorarán su conectividad hacia los puertos chilenos en el Pacífico ampliando su potencial exportador de las cadenas de vinícolas, frutas y hortalizas, minerales y maquinaria (Rave Herrera et al., 2021).

Otro sector que puede verse beneficiado directamente por la conexión por carretera a través de la ruta es el turístico. La facilitación

de la movilidad estimulará los flujos turísticos, lo que tiende a beneficiar a zonas con atractivos naturales, como pueden ser el Pantanal en Brasil y el desierto de Atacama en Chile. Asato et al. (2019a, p. 148) tratan algunos beneficios para Argentina y mencionan a Paraguay como facilitador del turismo desde Brasil hacia la región norte de Chile y Argentina; lo mismo en sentido contrario, por ejemplo, desde la poblada región de Antofagasta en Chile y de ciudades del noroeste argentino que podrían acceder por carretera al Medio y Medio Este de Brasil con mejores condiciones de seguridad y atravesando el Chaco paraguayo. Mencionan la posibilidad de generar “rutas dentro de rutas” en circuitos de diez días y nueve noches, incluso incorporando al recorrido otras ciudades, como puede ser Asunción en Paraguay, promoviendo beneficios para todas las naciones involucradas.

En suma, los beneficios atribuidos a la consolidación de la ruta, principalmente vinculados a las mejoras de la red vial en el Medio Oeste brasileño y del sector logístico para que fluya la producción, fortalecerán los procesos de cooperación e integración entre los países y entre los sectores involucrados, como el turismo regional. Además, el corredor contribuirá a articular grandes cadenas productivas, incorporando importantes regiones sudamericanas tanto en la ruta comercial bioceánica como en el camino de la integración y el desarrollo (Barros et al., 2020). Diversos agentes continúan actuando en la consolidación del corredor. Hay entidades federativas, gobiernos estatales y municipios comprometidos con el proyecto; así como actores privados y gobiernos de otros países, con objetivos claros y el propósito de facilitar el comercio, reducir costos logísticos y de transporte, e impulsar el turismo entre regiones, entre otros.

Desafíos, riesgos, oportunidades y plan de acción en torno a la RILA

Obstáculos y riesgos de la iniciativa bioceánica

La RILA es un corredor vial alternativo a los puertos de Santos (SP) y Paranaguá (PR). Carrera (2020) y otros autores mencionados coinciden en que el proyecto inserta una ruta más eficiente hacia el continente asiático, reduciendo distancias, tiempo de navegación y costos logísticos en puerto: permite ganar competitividad a los sectores productivos de las regiones involucradas. Sin embargo, el proyecto presenta obstáculos y riesgos que deben considerarse.

Se ha observado que la ruta sigue la misma línea de otros proyectos en el ámbito de la IIRSA, con diversos riesgos e impactos socioambientales. Un ejemplo de esto es la construcción del puente internacional sobre el río Paraguay. Según Campos (2020), el proyecto terminará afectando al río y sus afluentes; impactará a las comunidades tradicionales que sobreviven de la pesca y los cultivos de subsistencia; causará una mayor deforestación para la expansión agrícola; e intensificará los riesgos para la vida silvestre de la región. También existe la posibilidad de que problemas sociales, como la violencia urbana, la explotación sexual, el saneamiento básico y la falta de acceso a bienes y servicios se intensifiquen en el municipio de Porto Murtinho debido a la ausencia de políticas públicas que acompañen el proceso.

De hecho, aunque muchos proyectos han crecido exponencialmente desde su inicio, acompañados de discursos políticos optimistas respecto a las inversiones directas causadas por obras de infraestructura, la llamada “integración de infraestructura regional” tendría objetivos económicos y de mercado, con sesgo extractivo. Iniciado el siglo XXI y hasta mediados de 2013 hubo un período de fuerte crecimiento de los precios de las materias primas en el mercado internacional impulsado por la demanda china, lo que intensificó

la explotación de los recursos primarios a nivel regional, expandiendo y diversificando proyectos para ello (Svampa, 2019).

El eje de esta discusión es que el modelo neoextractivo refuerza la importancia y necesidad de construir grandes obras de infraestructura que faciliten el flujo de productos a los mercados internacionales (Acosta, 2018; Svampa, 2019). De modo que los grandes proyectos IIRSA buscarían satisfacer las demandas de sectores vinculados a la sobreexplotación de recursos primarios. Por tanto, es posible suponer que la RILA refuerce el modelo neoextrativista en su entorno, porque estimularía aún más la producción y exportación de productos primarios.

Otro punto de relevancia para la RILA es la cuestión aduanera del trayecto, que consiste en la necesidad de instalar un punto aduanal en Porto Murinho y desarrollar mecanismos que resguarden la trazabilidad de los productos, según los acuerdos comerciales de las partes. Prestes (2022) apunta que existe la proyección de instalar un Centro Aduanero Integrado para agilizar el desembarco de las cargas en circulación por la vía que unirá los océanos Atlántico y Pacífico. Por eso, es necesario garantizar la seguridad y calidad de los productos comerciados con los demás continentes, toda vez que ese proceso es complejo y demanda la unión de diferentes agentes que lo faciliten y permitan disminuir los costos de transacción.

Adicionalmente, si bien los beneficios de la RILA para el sector turismo son significativos, se requiere de infraestructura dirigida al desplazamiento turístico y hacer atractivo el uso de la ruta. Sobre esto, Asato et al. (2019b) llaman la atención en la necesidad de una reglamentación heterogénea y menos burocrática en cuanto al transporte terrestre y el control intrafronterizo, así como la implantación de un punto turístico bilingüe, mejoras en la eficiencia financiera para la realización de pagos y aceptación de tarjetas de créditos internacionales en puestos de combustibles, así como la instalación de casas de cambio en el trayecto de la ruta.

Es necesario, entonces, tener una visión diferenciada para cada localidad territorial considerando sus peculiaridades en el sentido

de desarrollar infraestructura de acuerdo con sus necesidades específicas, pudiendo generar efectos positivos para las economías locales y regionales. En el caso del sector comercial y de servicios, debido a que las localidades que conforman el corredor están en pueblos pequeños, puede haber un aumento de la economía creativa en estos lugares, como la producción de artefactos locales por parte de las comunidades mencionadas, impactándoles positivamente (Asato et al., 2019b).

Por otro lado, es de extrema relevancia la convergencia política en torno a la iniciativa, puesto que demanda la unión en acciones coordinadas en el ámbito público y privado; así como para dar seguimiento al cumplimiento de compromisos. Cada una de las naciones involucradas han avanzado en la concreción del proyecto. Sin embargo, existen particularidades que pueden incidir en el tiempo pautado para su finalización.

Como se ha mencionado, la RILA sigue viabilizada con avances en las obras del puente binacional, realizado por el Consorcio PY-BRA, previendo su finalización a inicios de 2025. Empero, la responsabilidad de la construcción del acceso al puente es de cada gobierno y en el caso brasilero la licitación para contratación de la empresa encargada de la obra debe salir en junio de 2023, para lo cual cuenta con 93 millones de reales para la viabilidad inicial del proyecto, cuyo costo total aproximado es de 180 millones de reales y requiere de recursos federales.²

Urge la repavimentación y ampliación de importantes carreteras del lado brasileño, como la ampliación de la BR-267 que une importantes ciudades del Estado de MS y Porto Murinho. Durante el trabajo de campo realizado en febrero de 2023, se observó cierta

² Los 93 millones de reales garantizados por el Ministerio de Transporte forman parte de una transferencia por un monto total de 984 millones de reales a Mato Grosso do Sul, destinados al mantenimiento de la infraestructura y logística de las carreteras que atraviesan el Estado, especialmente las BR 262, 267 y 163, además del acceso a la RILA. De ese monto, 425 millones de reales habrían sido transferidos ya en los primeros cien días del gobierno federal (Armôa, 2023).

precariedad de la BR en varios tramos, daños estructurales, falta de arcén, dificultades para drenar el agua de lluvia y estrechez para el cometido de la RILA, por ejemplo, como se muestra en la figura 9.

Figura 9. Estado de la carretera BR-267 que da acceso a la ciudad de Porto Murtinho/MS



Fuente: Archivo de los autores.

Además, muchas veces las obras de infraestructuras en el ámbito local y regional necesitan el aval y los recursos federales, amén de pasar por ritos burocráticos de la administración pública. En ese punto puede suceder que los funcionarios respondan no a proyectos de mediano y largo plazo, sino a necesidades del momento que demandan fondos públicos; causando reconducción presupuestaria en perjuicio del avance de las obras, retrasando su finalización. A esto se suma la necesidad de compartir información y prioridades en la implementación de trabajos dirigidos a la cooperación entre los actores involucrados. En el caso de Paraguay, además de la responsabilidad de entregar las obras del puente binacional, el país sigue con algunos trámites para garantizar la pavimentación de las rutas

necesarias para la RILA, divididas en tres tramos caracterizados por trayectos distintos.

En cuanto al tramo 1, ya está terminado y va desde Carmelo Peralta hasta Loma Plata, tiene 277 kilómetros y significó una inversión de 443 millones de dólares; el tramo 2 va desde el Cruce Centinela-Mariscal Estigarribia, tendrá una extensión de 102 km y una inversión estimada de 110 millones de dólares, pero su construcción se realizaría después del tramo 3 porque la renovada ruta PY09 ya sirve como *bypass* para conectar con este último. En marzo de 2023 fueron firmados contratos para construir el tramo 3 de la RILA, que contempla 224,82 km y una inversión estimada de 354.245.764 de dólares. “Desde la firma del contrato, las empresas tienen 6 meses para la elaboración del diseño final de ingeniería de la obra; 2 años para la construcción y 8 años para el mantenimiento de los más de 220 km” (Mercojuris, 2023).

En lo que corresponde a Argentina, Globalports (2023) apunta que el país empezó la construcción de obras en infraestructura faltantes en su territorio y también la implementación de planes complementarios a través de sendas alianzas público-privado para encarar los beneficios colaterales de este proyecto.³

Y en cuanto a Chile, el país sigue a la expectativa de recibir cargas desde Brasil, Paraguay y Argentina por medio de la ruta bioceánica. La región portuaria de Tocopilla, por ejemplo, ha solicitado junto al presidente chileno actuaciones necesarias para prorrogar el régimen de *zona franca para la comuna de Tocopilla* hasta 2050, en aras de desarrollar y diversificar las actividades económicas que pueden acogerse a dicho régimen y extender los plazos de instalación de

³ Según Globalports (2023), el MOP lleva adelante una cartera de 127 obras y proyectos, en las diez provincias del Norte Grande, con una inversión estimada de \$414.751 millones: ochenta y uno de ellos para la construcción de autopistas, obras de seguridad, repavimentación y construcción de puentes, a través de Vialidad Nacional; y cuarenta y seis para servicios de conservación y mantenimiento, y colocar artefactos lumínicos a través de Corredores Viales SA.

terrenos de zona franca antes de concretarse la RILA (Portalportuario, 2023b).

Además de eso, el Gobierno Regional de Antofagasta (GORE) sigue actuando para concretar una serie de proyectos de infraestructura necesarios para poner en marcha la vía del Corredor Bioceánico en el eje El Loa-Tocopilla. En marzo de este año, el gobernador de la Región de Antofagasta, Ricardo Díaz Cortés, presentó a la comisión biprovincial del Consejo Regional de Antofagasta (CORE) las gestiones realizadas con el Ministerio de Obras Públicas (MOP), pautadas por la necesidad de ejecutar zonas de descanso en Ollagüe, San Pedro de Atacama y Mejillones, así como la importancia de contar con un Puerto Terrestre en Calama junto a Aduanas y el Servicio Agrícola Ganadero (SAG), servicios que trabajan con la revisión de carga y diseño de agregado de valor de las mismas (Portalportuario, 2023a).

Durante la realización en Salta del III Foro del Corredor Bioceánico Capricornio, en abril de este año, la delegación chilena, compuesta por el gobernador de la Región de Antofagasta, Ricardo Díaz Cortés, organizaciones públicas y representantes del sector privado, destacando el Antofagasta Terminal Internacional (ATI) y Puerto Angamos, reafirmaron su compromiso con la iniciativa y debatieron temáticas vinculadas a las relaciones comerciales y procedimientos de frontera, obras públicas, logística y transporte, turismo, vinculación académica, entre otras.

Entonces, se identifican diversas causas de demora o dificultades para completar los proyectos de infraestructura, como son la escasez de financiación interna y externa, la falta de garantías para los financiadores, la inestabilidad política, los problemas territoriales y socioambientales, la corrupción, etc. Además, el contexto actual de fragmentación política-ideológica y desaprobación de los procesos integradores ha generado el desmantelamiento de importantes instituciones y organizaciones de alcance regional por parte de los Estados nacionales; lo que no parece ser el caso de la ruta emprendida, cuestión que la distingue.

Al respecto, se observa la conjunción de diversos frentes para consolidar la ruta con la convicción de que lograr una integración real pasa por concretar también la conectividad vial, mejorar las capacidades infraestructurales en el trayecto, trabajar en materia de logística y del acceso a Internet en todo el territorio; lo que redundaría en oportunidades para generar un nuevo motor de crecimiento y polo de desarrollo en la región. Asimismo, es imperioso armonizar diversos aspectos, entre ellos el migratorio, por ejemplo, coordinando políticas tendientes a desarrollar la conexión social a través del Corredor Bioceánico, con miras a seguir allanando el camino de la integración territorial (Dirección General de Migraciones de Paraguay, 2023).

En definitiva, los principales desafíos para lograr la finalización del Corredor Bioceánico están dados por obstáculos que ameritan ser discutidos con profundidad, para que las oportunidades se aprovechen buscando la eficiencia logística, la reducción de los costos de transporte, la facilitación de las transacciones internacionales y el desplazamiento de personas; en un todo de acuerdo con el objetivo de desarrollo de las regiones.

Oportunidades y plan de acción

Si bien los desafíos que enfrenta la implementación de la RILA son diversos, muchos actores públicos y privados continúan actuando desde varios frentes para la consolidación de la iniciativa. El gobierno del estado de Mato Grosso do Sul, por ejemplo, creó un frente de trabajo en abril de 2023, junto con el Ministerio Público del Estado de Mato Grosso do Sul y representantes de la Universidad Estatal de Mato Grosso do Sul (UEMS) para contribuir a reducir los impactos de la ruta y delinear el aprovechamiento de oportunidades de crecimiento y desarrollo del estado, según se complete la iniciativa.

A partir de lo expuesto, es necesario destacar varios puntos que necesitan ser coordinados y resueltos conjuntamente para su plena ejecución y operación. A continuación, se presentan algunas

sugerencias en forma de un plan de acción concebido para lograr estos resultados.

Inicialmente, por tratarse de un proyecto amplio que involucra a diferentes actores, es necesario consolidar toda la información y avances de la iniciativa para hacerle seguimiento e identificar a la brevedad cuando un país o región no pueda completar su parte, ya que la competencia para las obras en infraestructuras es de los Estados en sus respectivos territorios. Un ejemplo de ello es la construcción del puente binacional entre Porto Murtinho y Carmelo Peralta: los trabajos de construcción de la olla están en pleno apogeo en Paraguay, pero aún debe licitarse el inicio del acceso al puente en el lado brasileño, lo que no ha ocurrido.

Aunque existen varios grupos de estudio, como los grupos de trabajo creados para discutir los impactos del emprendimiento a nivel local, regional y nacional, grupos académicos de universidades e investigadores en el marco de UniRila, seminarios y foros de discusión y desarrollos en torno al corredor, es necesario reforzar y continuar preparando a los tomadores de decisiones para la urgencia de completar la ruta, con énfasis en las posibilidades que brinda la iniciativa. Ejemplo de ello sería la posibilidad de no sobrecargar tanto los puertos brasileños, como el complejo portuario de Santos, que a menudo registra congestiones causadas por exceso de carga, problemas estructurales y de almacenamiento, entre otros.

Consolidar y emplear dichos espacios de análisis y discusión contribuye directamente a ampliar los resultados satisfactorios de la iniciativa y mitigar los impactos de cambios ocasionados por las obras en infraestructuras y movimiento de mercancías y personas, en el ámbito local y regional. Mejorar la infraestructura en sectores ligados a la ruta es urgente, como los turísticos, de servicios y logísticas que pueden influir en el uso de toda la ruta.

Fomentar estudios sobre los beneficios económicos derivados de la RILA es crucial, pues su escasez dificulta la captación de financiación interna y externa. A ello debe sumarse ofrecer garantías directas para los financiadores y prestadores de servicios, quienes no

invertirán mientras no existan condiciones mínimas que protejan las inversiones y ofrezcan rentabilidad.

Consideraciones finales

La propuesta para implementar RILA, un proyecto de infraestructura física regional que involucra a Brasil, Paraguay, Argentina y Chile, ha avanzado mucho hasta la fecha. Desde el impulso de 2015, se han realizado numerosos estudios técnicos, emprendimientos, inversiones y articulaciones políticas para hacer del proyecto una realidad concreta. Dado el progreso visto durante la investigación, puede afirmarse que la ruta está cada vez más cerca de completarse.

Aun con todos los problemas que rodean a IIRSA, que llevaron a su anejió al COSIPLAN de UNASUR, los resultados favorables para la agenda de infraestructura en América del Sur son innegables, pese al actual debilitamiento de la coordinación institucional regional. La RILA puede ser un claro ejemplo de que, aun con muchas dificultades, la integración de infraestructura puede servir como facilitador y dinamizador de la actividad productiva, en general, y del comercio internacional, en particular. La ruta se encuentra muy avanzada, con importantes obras en el lado paraguayo, proyectos de ampliación de carreteras en el estado de Mato Grosso do Sul, así como avances en la construcción del Puente Internacional sobre el río Paraguay, y tiene como objetivo contribuir no solo al desarrollo socioeconómico del Estado brasileño, sino también beneficiar a todas las regiones aledañas a lo largo de su recorrido.

De la RILA se extrae como lección que, pese al contexto de fragmentación política y de desmantelamiento de instituciones regionales, la coyuntura es superable y el avance descansa en el compromiso, la participación y la actuación conjunta de agentes públicos y privados.

Bibliografía

Acosta, Alberto (2018). *Pós-extrativismo e decrescimento: saídas do labirinto capitalista*. São Paulo: Elefante.

Ambrosius, Gerold (2001). *El espacio económico europeo. El final de las economías nacionales*. Madrid: Siglo XXI.

Armôa, Maria (13 de febrero de 2023). Licitação do acesso à ponte sobre o Rio Paraguai sai até junho e Rota Bioceânica segue viabilizada pelo Governo. Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação-SEMADESC. <https://www.semadesc.ms.gov.br/licitacao-do-acesso-a-ponte-sobre-o-rio-paraguai-sai-ate-junho-e-rota-bioceanica-segue-viabilizada-pelo-governo/>

Asato, Thiago Andrade (2021). *A rota bioceânica como campo de possibilidades para o desenvolvimento da atividade turística* [Tesis presentada en el Programa de Graduación en Desarrollo local]. Universidade Católica Dom Bosco.

Asato, Thiago Andrade et al. (2019a). Rota de Integração Latino-Americana (RILA) para o desenvolvimento turístico. *Interações. Revista Internacional de Desenvolvimento Local*, 20(especial), 45-56. <https://interacoesucdb.emnuvens.com.br/interacoes/article/view/1994>

Asato, Thiago Andrade, Gonçalves, Débora Fittipaldi y Wilke, Erick Pusck (2019b). Perspectivas do Corredor Bioceânico para o Desenvolvimento Local no estado de MS: o caso de Porto Murinho. *Interações. Revista Internacional de Desenvolvimento Local*, 20(especial), 141-157. <https://interacoesucdb.emnuvens.com.br/interacoes/article/view/2476>

Ascencio, Luis (2022). Estudio comparado de costos logísticos y eficiencia portuaria para el comercio exterior en el corredor Bioceánico del Trópico de Capricornio. CORFO-CDPR.

Balassa, Bela (1982). *The theory of economic integration*. Westport, Conn: Greenwood Press.

Baldwin, Richard (2011). 21st century regionalism: Filling the gap between 21st century and 20th century trade rules. *Staff Working Paper ERSD-2011-08*. World Trade Organization-Economic Research and Statistics Division- https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/ersd201108_e.pdf

Barbero, José y Guerrero, Pablo (2017). *El transporte automotor de carga en América Latina: soporte logístico de la producción y el comercio*. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/viewer/El-transporte-automotor-de-carga-en-Am%C3%A9rica-Latina-Soporte-log%C3%ADstico-de-la-producci%C3%B3n-y-el-comercio.pdf>

Barros, Pedro Silva et al. (Orgs.). (2020.). *Corredor Bioceânico de Mato Grosso do Sul ao pacífico: produção e comércio na rota da integração sul-americana*. Campo Grande: UEMS.

Bischoff, Wesley (7 de abril de 2023). Em movimento de retorno, Brasil promulga Tratado da Unasul. *Globo*. <https://g1.globo.com/politica/noticia/2023/04/07/em-movimento-de-retorno-brasil-promulga-tratado-da-unasul.ghtml>

Bitencourt, Jackson B. (2021). A construção da RILA entre Argentina, Brasil, Chile e Paraguai e os novos usos territoriais no município de Porto Murtinho, no Brasil. *Geopolítica(s)*, 12(2), 207-229.

Boldrine Abrita, Mateus et al. (2021). Latin American Integration Route and the State of Mato Grosso do Sul: productive

characterization, threats, and possibilities of promotion. *Interações. Revista Internacional de Desenvolvimento Local*, 22(4), 1093-1111.

Bolívar, Simón (1815). *Carta de Jamaica. Contestación de un Americano Meridional a un caballero de esta isla*. Freeditorial.

Börzel, Tanja y Risse, Thomas (Eds.). (2016). *The Oxford Handbook of Comparative Regionalism*. Oxford: Oxford University Press.

Ministerio de Desarrollo, Industria, Comercio Exterior y Ministério da Economia de Brasil (2023). Balança comercial brasileira: acumulado do ano. Acumulado do ano (2016 a 2022).

Briceño Ruiz, José y De Lombaerde, Philippe (2018). Regionalismo latino-americano. Produção de saber e criação e importação de teoria. *Civitas*, 18(2), 262-284.

Briceño Ruiz, José (2018). *Las teorías de la integración regional: más allá del eurocentrismo*. Bogotá: Universidad Cooperativa de Colombia-Centro de Pensamiento Global.

Briceño Ruiz, José y Simonoff, Alejandro (Eds.). (2015). *Integración y cooperación regional en América Latina. Una relectura a partir de la teoría de la autonomía*. Buenos Aires: Biblos.

Cabrera, Fabiane de Oliveira Moreti (2020). Implementação da Rota Bioceânica no estado de Mato Grosso do Sul: uma análise sobre a dinâmica econômica e suas implicações. *Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros Seção Três Lagoas*, 1(31), 346-371.

CEPAL (2013). Evolución de la distribución modal del transporte de mercancías en América del Sur. *Boletín FAL*, 325.

CEPAL (2018). Transporte de carretera en América Latina: evolución de la infraestructura y de sus impactos entre 2007 y 2015. *Boletín FAL*, 367.

CEPAL (2019). La evolución de la distribución modal del transporte de mercancías en América del Sur entre 2014 y 2017. *Boletín FAL*, 376.

FECACERA (2023). FECACERA participó del 3er Foro de Territorios Subnacionales del Corredor Bioceánico Capricornio. <https://fecacera.com.ar/fecacera-participo-del-3er-foro-de-territorios-subnacionales-del-corredor-bioceanico-capricornio/>

Furtado, Celoso (1966). *Subdesarrollo y estancamiento en América Latina*. Buenos Aires: Eudeba.

Furtado, Celoso (1973). *La economía latinoamericana desde la conquista ibérica hasta la revolución cubana*. Santiago: Editorial Universitaria.

Furtado, Celoso (1977). *La economía latinoamericana. Formación histórica y problemas contemporáneos*. México D. F.: Siglo XXI.

Giacalone, Rita (25 de septiembre de 2002). La integración regional en la historia [Conferencia Inaugural en el Congreso de Historia Regional y Local]. San Cristóbal, Estado Táchira, Venezuela.

Globalports (30 de abril de 2023). ¿Cómo avanza el Corredor Bioceánico Vial que pasa por Argentina y une el océano Atlántico con el Pacífico? <https://www.globalports.com.ar/como-avanza-el-corredor-bioceanico-vial-que-pasa-por-argentina-y-une-el-oceano-atlantico-con-el-pacifico/>

González, Germán Héctor y Delbianco, Fernando A. (2021). Together or piled up. A new approach to MECOSUR's lifetime, *Revista de Economía Mundial*, (57), 137-160. DOI: <https://doi.org/10.33776/rem.v0i57.4646>

González, Germán Héctor et al. (2023) Regionalization of Latin America based on asymmetries in the absorptive capacity of

countries. *Journal of Economic Asymmetries*, 27. <https://doi.org/10.1016/j.jeca.2023.e00291>

Halperin Donghi, Tulio (2005). *Historia contemporánea de América Latina*. Madrid: Alianza.

Honório, Karen dos Santos (2013). *O significado da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) no regionalismo Sul-Americano (2000- 2012): um estudo sobre a iniciativa e a participação do Brasil* [Dissertação de mestrado]. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

Hosono, Akio (2017). *Asia-Pacific and Latin America: dynamics of regional integration and international cooperation*. Santiago: ECLAC.

Lardé, Jeanette (2016). Situación y desafíos de las inversiones en infraestructura en América Latina. *Boletín FAL*, 347.

Leal, Larissa (3 de agosto de 2020). *Vídeo: Ministro Parkinson defende planejamento voltado para desenvolvimento local*. <https://corredorbioceanico.ufms.br/video-ministro-parkinson-defende-planejamento-voltado-para-desenvolvimento-local/>.

Libni, Thais (24 de septiembre de 2021). Conozca quiénes son las empresas contratadas por US\$ 89,5 millones para construir el puente de la Ruta Bioceánica. *Correio do Estado*. <https://correio-doestado.com.br/cidades/rota-bioceanica-empresa-e-contratada-por-us-895-milhoes/391326/>

Lima, Diogo Marcelo Delben Ferreira de (2021). *Integração sul-americana e planejamento territorial e regional no âmbito da IIRSA e da Unasul (2000-2020): políticas, ações e projetos de transportes na fronteira Brasil-Bolívia e no Chaco-Pantanal* [Tese de doutorado]. Universidade de São Paulo.

Maciel, Ruberval Franco et al. (2019) Internacionalización Sur-Sur: desafíos y potencialidades de la Red Universitaria de la

Carretera Bioceánica. *Interações. Revista Internacional de Desenvolvimento Local*, 20(especial), 297-306.

Malamud, Andrés (2011). Conceptos, teorías y debates sobre la integración regional. *NORTEAMÉRICA. Revista Académica del CI-SAN-UNAM*, 6(2), 219-249.

Marques. Hugo (25 de febrero 2022). *Paraguai inaugura primeiro trecho asfaltado da Rota Bioceânica ao custo de US\$ 443 milhões. Midiamax.* <https://midiamax.uol.com.br/cotidiano/2022/paraguai-inaugura-primeiro-trecho-asfaltado-da-rota-bioceanica-ao-custo-de-us-443-milhoes/>

Mercojuris (6 de marzo de 2023). Paraguay: Firman contratos para la construcción del tramo 3 de la ruta Bioceánica. https://mercojuris.com/56254/paraguay-firman-contratos-para-la-construccion-del-tramo-3-de-la-ruta-bioceanica/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=paraguay-firman-contratos-para-la-construccion-del-tramo-3-de-la-ruta-bioceanica

Dirección General de Migraciones de Paraguay (14 de abril de 2023). Paraguay, Argentina, Brasil y Chile avanzan en la coordinación de acciones para la implementación efectiva del corredor bioceánico. <https://www.migraciones.gov.py/index.php/noticias/paraguay-argentina-brasil-y-chile-avanzan-en-la-coordinacion-de-acciones-para-la-implementacion-efectiva-del-corredor-bioceanico>

Morel, Lucía (14 de febrero de 2022). Comenzaron las mediciones para las obras del puente de la Ruta Bioceânica en Porto Murtinho. *Campo Grande News.* <https://www.campograndenews.com.br/economia/comecam-medicoes-para-obra-de-ponte-da-rota-bioceanica-em-porto-murtinho>

Neves, Bárbara Carvalho. (2019). *Política externa brasileira e a integração da infraestrutura na América do Sul: uma análise a partir dos*

mecanismos IIRSA/COSIPLAN [Dissertação de mestrado]. Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita”.

Ocampo, José Antonio (Ed.) (2015). *Gobernanza global y desarrollo: Nuevos desafíos y prioridades de la cooperación internacional*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Perrotti, Daniel Eduardo y Sánchez, Ricardo José (2011). La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe. *Recursos naturales e Infraestructura series*, (153).

Pinto, Rafael Cesal Ilha (2019). *A ascensão e o definhamento da Unasul: contingência, trajetória e o protagonismo presidencial* [Tese de doutorado]. Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Portalportuario (24 de marzo de 2023a). Avanzan gestiones para concretar el Corredor Bioceánico en el eje El Loa-Tocopilla. <https://portalportuario.cl/avanzan-gestiones-para-concretar-el-corredor-bioceanico-en-el-eje-el-loa-tocopilla/>

Portalportuario (20 de abril de 2023b). Solicitan prorrogar régimen de zona franca para Tocopilla ante “eventual instalación de un Corredor Bioceánico”. <https://portalportuario.cl/solicitan-prorrogar-regimen-de-zona-franca-para-tocopilla-ante-eventual-instalacion-de-un-corredor-bioceanico/>

Prestes, João (18 de mayo de 2022). Superintendente da Receita atualiza secretário sobre processos de concessão de portos secos em MS. Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação-SEMADESC. <https://www.semadesc.ms.gov.br/superintendente-da-receita-atualiza-secretario-sobre-processos-de-concessao-de-portos-secos-em-ms/>

Ramos, Imara (30 de abril de 2022). *En agosto, se dará a conocer el aviso público de las obras del Puente Bioceánica, del*

lado brasileiro. <https://correiodoestado.com.br/economia/licitacao-para-obra-da-ponte-bioceanica-sai-em-agosto/399485/>

Rave Herrera, Claudia; Landaverde, Osvaldo, y Granada, Isabel (2021). *Corredores de transporte para la integración regional y el desarrollo de las cadenas de valor del Cono Sur*. Nota Técnica BID n° 2337. <http://dx.doi.org/10.18235/0003769>

Rivarola, Andrés y Briceño-Ruiz, José (Eds.). (2013). *Resilience of Regionalism in Latin America and the Caribbean. Development and Autonomy*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.

Rotabioceánica (15 de febrero de 2023). DNIT deve lançar em abril licitação do acesso a ponte internacional Brasil-Paraguai da Rota Bioceânica. *Rota Bioceânica*. <https://rotabioceanica.com.br/2023/02/dnit-deve-lancar-em-abril-licitacao-do-acesso-a-ponte-internacional-brasil-paraguai-da-rota-bioceanica/>

Sánchez, Ricardo et al. (2017). Inversiones en infraestructura en América Latina: tendencias, brechas y oportunidades. *Recursos naturales e Infraestructura series*, (187).

Silva Barros, Pedro et al. (2022) A South American interoceanic network: Bioceanic corridors and the role of connecting states. *Boletín FAL*, 392.

Siquiera, Rosana (28 de abril de 2022). *Governo de MS alinha obra da Ponte Bioceânica que pode gerar até 700 vagas em Porto Murtinho*. <https://www.semadesc.ms.gov.br/governo-de-ms-alinha-obra-da-ponte-bioceanica-que-deve-gerar-ate-700-vagas-em-porto-murtinho/#:~:text=Com%20investimentos%20de%20R%24%20466,que%20%C3%A9%20uma%20obra%20emblem%C3%A1tica>

Socas, Nicolás y Hourcade, Odile (2009). La cooperación internacional. En Ana María Chiani y Juan B. Scartascini del Río

(Coords.), *La cooperación internacional: herramienta clave para el desarrollo de nuestra región* (pp. 19-50). Buenos Aires: Konrad Adenauer Stiftung.

Svampa, Maristella (2019). *As fronteiras do neoextrativismo na América Latina: conflitos socioambientais, giro ecoterritorial e novas dependências*. São Paulo: Elefante.

Torres, Rubén (2016). Sobre el concepto de América Latina ¿Inventación francesa? *Cahiers d'études romanes*, (32), 89-98. <https://journals.openedition.org/etudesromanes/5141>

Townsend, Andrés (1988). *La Nación de Repúblicas: proyecto latinoamericano de Bolívar*. Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Venezuela.

COSIPLAN (2016). Proyecto Construcción del puente internacional y paso de frontera Carmelo Peralta. https://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1279

Vasconcelos, Igor (10 de junio de 2021). Outra vez, o Brasil busca uma saída para o Pacífico. *Outras Palavras*. <https://outraspalavras.net/descolonizacoes/outra-vez-o-brasil-busca-uma-saida-para-o-pacifico/>

en el Área de Análisis y Situación de la Salud, de la dirección de Epidemiología, y en el Programa de acompañamiento a la madre y el recién nacido “Qunita”.

Orlando Inocencio Aguirre Martínez es candidato a doctor en Ciencias Sociales por la Universidad de Buenos Aires (UBA), Argentina. Exbecario CLACSO-CONACYT, maestro en Derechos Humanos por la Universidad Autónoma de San Luis Potosí, México. Licenciado en Sociología por la Universidad Católica de Asunción, Paraguay. En el ámbito regional trabajó en organismos del MERCOSUR en los períodos 2011-2014 y 2017-2018, tanto en Asunción como en Buenos Aires. Durante la pandemia, diseñó y coordinó la Línea de Contención Familiar puesta en marcha por el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires para brindar atención virtual con perspectiva en derechos humanos. Desde el año 2018 es investigador del Instituto de Estudios de América Latina y el Caribe (IEALC) de la Universidad de Buenos Aires, colaborando en diversos proyectos de investigación. Es autor del libro *Neoliberalismo y hermenéuticas de derechos humanos en México y en el MERCOSUR: un campo de batalla* (Nueva York: PeterLang Publishing, 2020).

Oscar Eduardo Fernández Guillén es doctorando en Economía por la Universidad Nacional del Sur, magíster Scientiae en Economía, mención Políticas Económicas, maestrando en Integración Latinoamericana por la Universidad Nacional de La Plata, Argentina, y Economista *cum laude* por la Universidad de Los Andes, Mérida, Venezuela. Becario doctoral del CONICET bajo la dirección del Dr. González, adscrito al Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales del Sur. Docente-investigador Agregado de la ULA, adscrito a la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales (FACES); profesor asociado de la Universidad Abierta Interamericana (UAI), adscrito a la Facultad de Ciencias Económicas, Buenos Aires y profesor de posgrado Invitado del Instituto de Integración Latinoamericana (IIL) de la UNLP. Miembro del Grupo de Estudios sobre Regionalismo,

Integración Económica y Desarrollo (GRID), ULA, cofundador del Grupo de Estudios Económicos sobre Asia (GEEA), ULA, y del Grupo de Reflexión sobre Integración y Desarrollo en América Latina y Europa (GRIDALE). Ha sido editor invitado de la revista académica *Cuadernos sobre Relaciones Internacionales, Regionalismo y Desarrollo* (ULA). Sus líneas de investigación son la economía internacional, las relaciones económicas internacionales, la integración económica y el regionalismo, la historia económica del regionalismo latinoamericano, cooperación internacional y desarrollo.

Paulo Cesar dos Santos Martins es doctorando en Relaciones Internacionales del Programa Interinstitucional de Postgrado San Tiago Dantas (UNESP, UNICAMP y PUC-SP), becario de la CAPES. Máster en Fronteras y Derechos Humanos por la Universidad Federal de Grande Dourados y licenciado en Relaciones Internacionales por la misma universidad (UFGD). Investigador vinculado al Grupo de Estudio Observatorio del Regionalismo-ODR (UNESP) y al proyecto “Nuevos y viejos complejos exportadores argentinos: políticas para mejorar su inserción internacional”, bajo la dirección del Dr. González, vinculado al Departamento de Economía de la Universidad Nacional del Sur. Sus áreas de interés son las relaciones económicas sudamericanas, la cooperación e integración regional, la integración física regional sudamericana, entre otros.

Santiago Lombardi Bouza es médico (UBA), magíster en Cooperación Internacional (UNSAM), diplomático de carrera y docente en la maestría en Relaciones Internacionales de FLACSO. Se ha especializado en temas de salud internacional, seguridad internacional e integración regional. Autor y coautor de artículos en *Cenital*, *Nueva Sociedad* y *Página 12*. Actualmente se desempeña como funcionario de la Secretaría de Relaciones Exteriores de la Cancillería argentina.

Stella Maris Juste es doctora en Relaciones Internacionales (Universidad Nacional de Rosario). Se desempeña como investigadora del

Nuevas perspectivas de integración, cooperación y multilateralismo para América del Sur

Los países de América Latina y el Caribe atraviesan numerosos desafíos a nivel local, regional y global. A los conflictos locales y nacionales y su singularidad se les suma el debilitamiento de los organismos regionales, cuya fragmentación ha obstaculizado la construcción de una integración conjunta e integral. Las instancias de cooperación e integración regional han demostrado resultados positivos en numerosos aspectos en el pasado y su ausencia o debilitamiento, no solo ha limitado el accionar de los Estados, sino también ha profundizado los índices de vulnerabilidad social y los indicadores de desigualdades multidimensionales de la región. A partir de esta situación es que se decidió lanzar el Concurso Regional de Ensayos “Nuevas perspectivas de integración, cooperación y multilateralismo para América del Sur”, que fue una iniciativa colaborativa organizada a partir de un convenio entre la Agencia I+D+i, la Casa Patria Grande “Presidente Néstor C. Kirchner”, organismo desconcentrado de la Secretaría General de la Presidencia de la Nación Argentina, y CLACSO. Los capítulos que componen este libro tienen el origen en dicha convocatoria, que se realizó en un contexto de revitalización del debate sobre la importancia de las regiones para el desarrollo de los países y para afrontar los desafíos de un mundo en transición, especialmente después de la pandemia del COVID-19 y en una coyuntura de conflictos bélicos que recrudecen.