

# Integración Regional Sudamericana y la Estrategia de Corredores Bioceánicos

## Introducción

El debate sobre el desarrollo económico y social en América Latina y sus subregiones ha sido de constante tratamiento por parte de diferentes disciplinas. Desde comienzos del presente siglo, la temática se ha centrado en la integración regional, sobre todo en lo referente a la promoción de la inversión en infraestructura y en interconexión, las cuales se consideran condiciones relevantes para la inserción de los países en la economía internacional.

Tal concepción, basada en el paradigma de la complejidad, entiende la integración regional como un proceso donde interactúan múltiples factores y elementos que se desarrollan a nivel internacional, regional y nacional, todos ellos condicionados por las características de cada período histórico (Álvarez, 2021, p.136).

En el siglo XX, el pensamiento integrationista latinoamericano giró en torno al desarrollo capitalista en la periferia. En una primera etapa, marcada profundamente por la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) y conocida como cooperación desarrollista, el proceso de sustitución de importaciones tenía como objetivo reducir la dependencia y la vulnerabilidad externa.

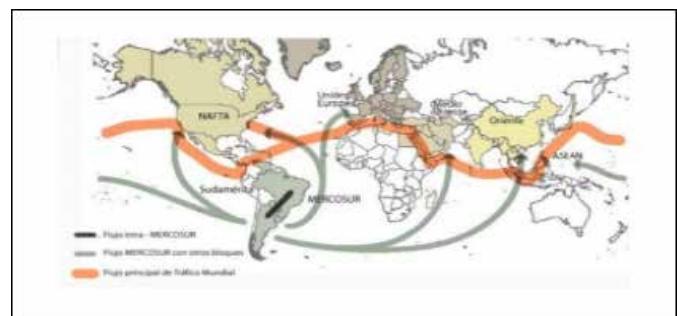
Posteriormente, la destrucción del Estado Benefactor<sup>1</sup> en la década de 1980 y el avance del neoliberalismo en los años noventa dieron lugar a un nuevo modelo de desarrollo: el regionalismo abierto, sustentado en la liberalización comercial, económica y financiera.

A fines de los años noventa surgió una nueva corriente de integración identificada como nuevo regionalismo<sup>2</sup>. Su impulso comenzó a debatirse en la Cumbre de presidentes organizada en el marco de la Conferencia Sudamericana de Naciones, celebrada en 2004.

En 2006, en ocasión de la 2º Cumbre de Presidentes realizada en Cochabamba, Bolivia, se acordó la redacción de un plan estratégico común para Sudamérica que, una vez diagramado, se constituyó en la base de una nueva Organización: la UNASUR<sup>3</sup>.

Por su parte, el comercio internacional de las últimas décadas se concentró fuertemente en los principales polos productivos del mundo, los cuales concentran más de la mitad de los intercambios globales. En el siguiente mapa elaborado por el autor Roberto Salinas con datos de la Organización Mundial del Comercio (2013), se expone el flujo troncal:

MAPA N°1: La Ruta Norecuatorial.



Fuente: Conicet – Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación UNLP. 2019. "Corredores Bioceánicos y Reordenamiento del Territorio en la Argentina". Álvarez, Álvaro.

Como se observa, las rutas troncales se emplazan en un circuito marítimo este-oeste que rodea al planeta al norte del Ecuador. Todo alejamiento de esta ruta norecuatorial exige contar con circuitos secundarios con estándares de eficiencia superiores a los de los países próximos al flujo principal, con el fin de compensar el distanciamiento.

El mapa también permite visualizar la lejanía geográfica de América del Sur, y en especial la posición de Argentina, Bolivia, Chile, Paraguay, el centro y sur de Brasil y Uruguay, países que, para integrarse de manera eficiente, deben considerar estrategias especiales de circulación, como la de los denominados corredores bioceánicos.

En su función de Organización rectora del debate desarrollista, la UNASUR contó con una amplia conformación política e institucional, destacándose como un Órgano interno, el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN). Poco después, este organismo se fusionó con la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), definiendo en conjunto los ejes estratégicos de la subregión y una cartera de proyectos asociados a la misma. Así nació una nueva institución en el diseño de la geografía sudamericana: IIRSA-COSIPLAN.

<sup>1</sup> El Estado Benefactor o de Bienestar, es un conjunto de instituciones públicas destinadas a elevar la calidad de vida de la fuerza de trabajo y de la población en su conjunto, además de reducir las diferencias sociales ocasionadas por el funcionamiento del mercado. Operó en el terreno de la distribución secundaria del ingreso mediante las transferencias directas (pensiones, asignaciones familiares), indirectas (subsidios), suministro de bienes (programas de complementación alimentaria) y prestación de servicios (educación, salud) (Crichigno, 2005, p. 5).

<sup>2</sup> El nuevo regionalismo o regionalismo estratégico, o regionalismo post hegemónico, se reconoce por las siguientes características: a) la exclusión de EEUU y Canadá, b) la repolitización de la Región, c) la disminución del énfasis en el libre comercio, d) la diversificación de la agenda temática al incluir seguridad, defensa, educación y medio ambiente, y en el enfoque en los aspectos sociales (Pastrana, 2018, p. 50).

<sup>3</sup> La UNASUR, Unión de las Naciones Suramericanas, surgió como iniciativa de integración regional entre los países de América del Sur, con el fin de conformar un espacio común con identidad propia y consolidar así la inserción internacional para todos sus integrantes. Sus objetivos no solo estaban orientados a la unión en materia económica, sino que se incluían también los de naturaleza social, cultural y políticos.

La instalación de infraestructura en tiempos actuales, a diferencia de épocas anteriores, no se planifica únicamente a escala nacional, sino con un horizonte predominantemente regional. Con esa visión, los corredores de transporte, energía y comunicaciones se constituyeron en obras priorizadas por los países sudamericanos, en función de las demandas del mercado internacional y de actores geopolíticamente hegemónicos (Álvarez, 2018, p. 14).

### Ejes de Integración y Desarrollo

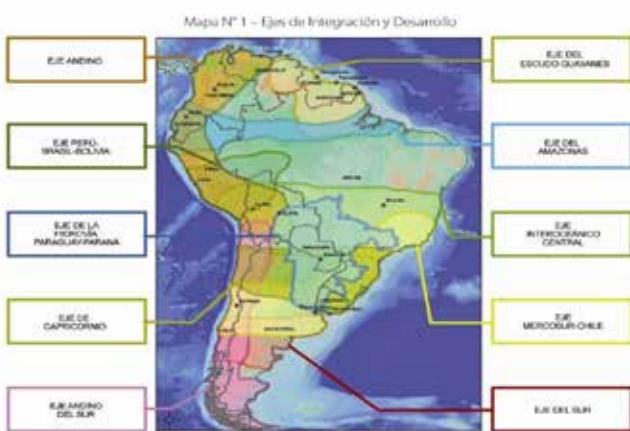
La IIRSA surgió como resultado de la confluencia de intereses integracionistas en materia financiera de tres organismos: el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el CAF –Banco de Desarrollo (ex Corporación Andina de Fomento y el FONPLATA– Banco de Desarrollo (ex Fondo Financiero para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata). En esta convergencia, se vieron reflejados el regionalismo abierto imperante en la región desde los años noventa, el rol activo de Brasil en la promoción de infraestructura sudamericana y el accionar de las empresas transnacionales<sup>4</sup> interesadas en ampliar su escala de acumulación mediante la superación de obstáculos en la circulación (Álvarez, 2021, p. 155).

Con la consigna de identificar y viabilizar proyectos prioritarios de infraestructura regional, el IIRSA se rigió por los siguientes principios y tareas:

- 1) Construir una red de infraestructura continental que provea servicios eficientes, seguros y a costo competitivo en los sectores de energía, telecomunicaciones y transporte.
- 2) Proveer servicios que mejoren la operatividad y la distribución.
- 3) Compatibilizar y armonizar los distintos marcos regulatorios que rigen el intercambio en las fronteras.
- 4) Promover el financiamiento tanto para el mejoramiento de la infraestructura existente como para nuevos proyectos.

De estas consignas surgieron los Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs), definidos como franjas multinacionales de territorio conformadas por espacios naturales, población, zonas de producción y flujos comerciales. Su delimitación puede observarse en el siguiente mapa:

**MAPA N° 2: Ejes de Integración y Desarrollo.**



Fuente: IIRSA. Ejes de Integración y Desarrollo.jpg – La enciclopedia de la ciencia y tecnologías en Argentina. ECyT-ar.

El IIRSA ha identificado diez EIDs: Andino, Andino del Sur, Capricornio, Hidrovía Paraguay–Paraná, Amazonas, Escudo Guyanés, Del Sur, Interoceánico Central, MERCOSUR–Chile y Perú–Brasil–Bolivia.

En la configuración de los IED se consideraron los siguientes aspectos:

- 1) Condiciones físicas y de concentración poblacional.
- 2) Flujos existentes en referencia a los patrones históricos de comercio.
- 3) Flujos potenciales originados por una nueva demanda exportable.
- 4) Sustentabilidad ambiental y social, con la delimitación de áreas de alta fragilidad ecológica, reservas forestales, áreas protegidas según legislación existente y aquellas que deben ser respetadas por los derechos de pueblos originarios.

Como pilares clave del desarrollo de los IED, se definieron los Procesos Sectoriales de Integración (PSI), que comprenden los servicios esenciales en cada espacio sujeto a integración. Entre ellos se destacan: facilitación de pasos fronterizos, tecnologías de la información y comunicación (TIC), integración energética, instrumentos de financiamiento para proyectos de integración física regional, sistemas operativos de transporte aéreo, sistemas operativos de transporte marítimo y sistemas operativos de transporte multimodal (Liendo, 2019, p. 34).

Desde el ámbito IIRSA-COSIPLAN, se otorgó prioridad y reconocimiento a una serie de corredores bioceánicos, de los cuales se destacan cinco, dado su grado de avance y consolidación. Dos están ubicados en la región norte y central de Sudamérica, y los otros tres atraviesan el territorio de la República Argentina.

En el norte de América del Sur, el primer trazado corresponde al Corredor Bioceánico Nororiental, cuyo objetivo de creación era conformar un territorio económico denominado Sub Espacio del Norte, con un enfoque transversal y articulado entre Perú y Brasil. Esta integración respondió a los efectos de las consecuencias que tuvieron políticas centralistas, que habían alejado a las zonas interiores de ambos países del desarrollo alcanzado por sus principales ciudades. El corredor se posiciona sobre los Ejes del Amazonas y el Andino.

El segundo de los corredores desarrollado en el marco de la mencionada cartera de proyectos, es el del Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC), ubicado sobre los Ejes Interoceánico Central y el de Perú-Bolivia-Brasil. Este megaproyecto, conocido como el Tren Bioceánico, prometía un fuerte impulso a las actividades productivas de Bolivia y Brasil.

Atravesando el territorio de Argentina, se priorizan los siguientes corredores:

- a) El Corredor Bioceánico del Norte (o Corredor de Capricornio) por su ubicación respecto al trópico del mismo nombre que recorre Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, y cuenta con puertos tanto en el océano Atlántico como en el Pacífico.
- b) El Corredor Bioceánico Central, cubierto predominantemente con vías de transporte terrestre que une los puertos del centro de Chile en el Pacífico con los de Uruguay y Brasil sobre el Atlántico. Se lo considera el vínculo principal entre los países del MERCOSUR con Chile, ya que conecta las principales ciudades y actividades económicas de Argentina, Brasil, Chile y Uruguay.
- c) El Corredor Bioceánico de la Patagonia, que se extiende desde las regiones de Bío-Bío, Araucanía, Los Lagos y Los Ríos en Chile, pasa por la meseta patagónica y alcanza la costa Atlántica. Incluye las provincias argentinas de Chubut, Neuquén, Río Negro y sur de Buenos Aires (IIRSA – COSIPLAN, 2016).

En el diseño de los corredores bioceánicos se consideran tres dimensiones: la complejidad de la realidad territorial, la multidimensionalidad de la innovación y la factibilidad de concreción de una integración subregional (Inostroza Fernández, 2004, p. 155).

<sup>4</sup> Una corporación transnacional se define actualmente como aquella que ejerce el control de por lo menos una firma en el exterior, con una participación de capital superior al 10 % (De la Fuente, 2007, p. 3).

## **Bibliografía**

Álvarez, Á. (2019). Corredores bioceánicos y reordenamiento del territorio en la Argentina. VII Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas y XXI Jornadas de Geografía de la Universidad Nacional de La Plata. La Plata, 9, 10 y 11 de octubre de 2019. Pp. 1-22.

Álvarez, Á. (2021). Infraestructura de transporte y disputas territoriales: La IIRSA en Santa Fe. CABA. CLACSO. Universidad Nacional de Centro.

Aponte García, M. (2014). El Nuevo Regionalismo Estratégico: los primeros diez años del ALBA-TCP. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales CLACSO.

Crichigno, P. (1992). Surgimiento del Estado de Bienestar y las Políticas en América Latina. Documentos de Proyectos. Estudios e Investigaciones de la CEPAL. Editorial CELADE. Pp.1-20.

De La Fuente, L. (2007). Las empresas transnacionales y el sistema portuario argentino. Una evaluación desde el análisis de sistema-mundo. Jornadas de CENSUD. Centro de Estudios Sudamericanos: Análisis de la inserción de Sudamérica. 27 y 28 de septiembre de 2007. Instituto de Relaciones Internacionales.

Inostroza Fernández, L. y otros (2004). Corredores bioceánicos: territorios, políticas y estrategias de integración subregional. Análisis Económico (en línea). XIX N° 41. Pp. 153-174.

Liendo, I. (2019). Corredor Bioceánico Central. Justificación Sistémica. Consejo Federal de Inversiones. Intermestica SA.

Riffo Rosas, M. (2004). Corredores bioceánicos en el contexto del MERCOSUR. Alcances y perspectivas. Programa de Cooperación Científica con Iberoamérica. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad de Chile.